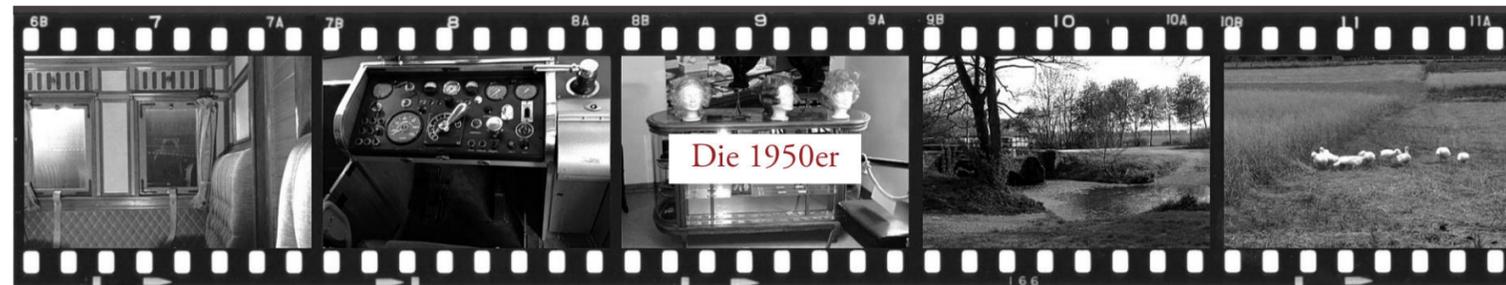




Foto oben links: Bei warmen Wetter im Sommer 1975 stampft 044 319-2 mit zarter Rauchfahne die stetige Steigung aus dem Tal der Aa hinauf. Bis Bad Driburg sind es nur noch wenige Kilometer.
Alle Fotos: U. Preiß



Der Tunnelmesswagen – auch »Tunneligel« genannt – nimmt im Tunnel den Querschnitt auf. Dazu setzen die Vermesser einen verstellbaren Rahmen, an dem rundherum Messstangen angebracht sind, auf die Schienen ab, die so genannten Profilflügel. 1983 wartet das Triebfahrzeug in Bad Driburg auf Gleis 3.



Am 12. Mai 1949 gibt die Sowjetunion die Blockade Berlins auf. Züge, Kraftfahrzeuge und Kanalschiffe können die Stadt wieder wie gewohnt versorgen.

Ein weiterer Artikel der Freien Presse, allerdings vom 21. Mai 1949, beeindruckt mit Fakten zum eingesetzten Baumaterial am großen Viadukt: »Waren die Notarbeiten nach dem Kriege mit dem von der amerikanischen Armee zur Verfügung gestellten Kriegsbaumaterial behelfsmäßig vorgenommen, so wurde jetzt solide mit Stahlgerüst und Betonbau gearbeitet. Vor der Währungsreform wurden 7500 Tonnen Kies und Sand und 1.500 Tonnen Zement verbaut, für die Zeit vom 1.7.1948 bis zur endgültigen Fertigstellung der Viaduktarbeiten sind 20.000 Tonnen Kies und Sand sowie 3.000 Tonnen Zement und 60 Kubikmeter Werkstein angesetzt. Wegen Holz mangels werden Baugerüste aus Stahl und Betonbohlen zur Verschalung verwendet, die in das Mauerwerk einbezogen werden.«

Ab Sommer 1949 wird auf dem Altenbekener Viadukt das alte Natursteingeländer gegen ein auch heute noch bestehendes eisernes Geländer getauscht, sodass das zweite Gleis im Abstand von 4 Metern aufgetragen werden kann. Bis zur Bombardierung betrug der Abstand nur 3,5 Meter.

Die Deutsche Bundesbahn gibt den Ton an

Am Mittwoch, dem 7. September 1949 ist der Tag der konstituierenden Sitzungen von Bundestag und Bundesrat.

Am selben Tag wird in der amerikanischen und britischen Zone die Deutsche Reichsbahn umbenannt und somit die Deutsche Bundesbahn ins Leben gerufen. Eine Handlung mit Symbolwirkung!

Die bisherigen Reichsbahndirektionen heißen fortan Eisenbahn-Direktionen, die Reichsbahnzentralämter Eisenbahnzentralämter und das Reichsbahnsozialamt Eisenbahnsozialamt. Ebenso wird das Wort »Reichsbahn« bei den Verkehrsämtern, Betriebsämtern, Maschinenämtern und Ausbesserungswerken durch die Bezeichnung »Eisenbahn« ersetzt. Die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn führt jetzt die Bezeichnung Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn (HVB). Nummer 110 der Westfalen-Zeitung vom 9. September 1949 benachrichtigt über Ziele der Reorganisation: »Die künftige Aufbauarbeit der deutschen Bundesbahn präziserte der Generaldirektor der Bundesbahn Dr. Busch anlässlich der konstituierenden Sitzung des Bundesbahn-Beirates u. a. in folgendem Programm:

Rationalisierung des Verwaltungskörpers durch Prüfung der Existenzberechtigung der Generalbetriebsleitungen und der Möglichkeit der Auflösung von Bundesbahngeneraldirektionen, Aemtern und Dienststellen. Im Güterverkehr Förderung des Haus-zu-Haus-

Verkehrs durch besondere Tarife. Intensivierung des Behälterverkehrs und Einführung von Gütertriebwagen.

Im Personenverkehr soll der Fahrplan aufgelockert und kleine Fahrzeugeinheiten mehr eingesetzt werden. Der Generaldirektor forderte eine einheitliche Verstärkung des Triebwagenverkehrs, Vermehrung der 2. Wagenklasse, Schlaf- und Speisewagen, Einführung von Ein-Mann-Schlafwagenabteilen, Polsterung der 3. Wagenklasse und Uebergang zum Leichtmetallwagenbau. Unrentable Strecken und Bahnhöfe sollen stillgelegt werden, soweit Ersatz durch private Kraftwagen möglich ist. Die technische Rationalisierung soll nach den Angaben des Generaldirektors Busch folgendermaßen aussehen: Elektrisierung, vor allem im Ruhrgebiet. Vollautomatisierung des Sicherungswesens und Mechanisierung der Gleisunterhaltung. – Voraussetzung für die Durchführung dieser Aufgaben sei jedoch, so betonte Dr. Busch, die Lösung des Problems »Schiene und Straße« im Sinne der Sicherstellung eines gerechten Leistungswettbewerbs.«



Im neuen Gewand – eine Erholungsstätte für Reisende

In Altenbeken hatte der Bahnhofswirt Karl Scharfenberg 1945 die Bahnhofsgaststätte und die Wartesäle in einem heruntergekommenen Zustand übernommen. Der langjährige und erfahrene Gastronom aus Kassel verschaffte den Gasträumen mit Engagement und Einfallsreichtum eine freundlichere Ausstrahlung.



Nachmittags in den 1980ern am Posten 143a in Menne zwischen Willebadessen und Warburg. Foto: H. Glitz

züge«, die sehr rasch zum Eisenbahnalltag in Altenbeken gehören. Hauptfracht dieser ersten Ferngüterzüge, den Vorfahren der späteren Durchgangsgüterzüge (Dg), ist Steinkohle aus dem Ruhrgebiet nach Mitteleuropa, weil die dortigen Abnehmer diese hochwertige Kohle derjenigen aus den näheren Lügauer und Zwickauer Revieren vorziehen. Das bleibt nicht ohne Konsequenzen: Der stark anwachsende Kohlenverkehr erfordert praktisch von heute auf morgen den zweigleisigen Streckenausbau. Die Kohle ist das wichtigste Transportgut der Westfälischen Eisenbahn, die u. a. auch typischerweise Grubenhölzer, Eisenerze, rohe & roh bearbeitete Steine, Steingut, Töpferwaren, Glas, Feldfrüchte und Vieh befördert.

Die Haupt-Magazin-Verwaltung der Westf. Eisenbahn ist in Hamm beheimatet¹²³. Anfang November schreibt sie frühzeitig die Werkstatt-Materialien für das kommende Jahr 1867 aus. Gefragt sind »Walzeisen, Guß- und Schweißstahl, Bleche und Drähte, Metallguß und Metalle, Werkzeuge, Farben und Chemikalien, Gummi- und Lederwaren, Seiler- und Posamentinwaren, Manufacte, Glaswaren, Holzkohlen und Hölzer.«¹²⁴

Zu den Betriebsmaterialien zählen in dieser Zeit u. a. »Dochte, Dochtgarne, raffiniertes, rohes Rüböl, Petroleum, Stearinlichte, Zündhölzer, Ofenschwärze, Putzwolle, Putztücher, Putzleinen, Reiserbesen, weiße, grüne Seife, Soda, Terpentinöl II., Waschleder, Waschwämme, Rosmarinöl, Talg, Fischthran, Kupfervitriol, Schwefelsäure, Bindfäden, Kreide in Stangen« und zu den Brennmaterialien Holz, Reiserwellen, Torfe, Stückkohlen, melierte Kohlen und Ofenkohlen.

1867: Zweigleisiger Ausbau fordert Tribut

Die einleitenden Sätze dieses Kapitels haben bereits auf die nachdrückliche Forderung der Handelsleute hingewiesen, dringend den zweigleisigen Streckenausbau auf kompletter Länge zwischen Soest, Paderborn und Kreiensen umzusetzen; nicht nur wegen der glänzenden Wachstumsraten im Kohlenverkehr, der im Vorjahr einen 45 % Anteil am Gesamtverkehrsvolumen hält.

»Zur Herstellung des zweiten Geleises sind zwischen Geseke und Lippstadt sowie Sassendorf und Soest Erdarbeiten im Gesamtumfang von ca. 20.000 Schachtrüthen Bodenbewegung erforderlich. Die Arbeiten sollen in 3 Loosen vergeben werden. Das Nähere ist auf meinem Bureau zu erfahren, von wo aus auch schriftliche Auskunft ertheilt wird. Unternehmungslustige werden ersucht ihre Offerten mit der Aufschrift »Submission auf Erdarbeiten« bis zum 16. April er., 12 Uhr, an mein Bureau einzusenden, woselbst solche in Gegenwart der erschienenen Submittenten eröffnet werden. Hamm, den 6. April 1867.

Der Eisenbahn-Baumeister Tilmann.«¹²⁵

Am 1. Januar 1867 ist der Abschnitt Altenbeken—Driburg und 25. Mai 1868 Driburg—Holzminden zweigleisig ausgebaut. Im Zuge der Ausbauarbeiten werden bereits 1867 vor den Bahnhöfen Altenbeken, Bad Driburg, Brakel und Höxter Einfahrsignale aufgestellt¹²⁶.

Damit entspricht die Westfälische Eisenbahn bereits 1868 der hohen Nachfrage: Soest—Altenbeken—Holzminden ist auf

voller Länge doppelgleisig (siehe unten). Bezogen auf das Teilstück im Rehbergtunnel zwischen Altenbeken und dem seinerzeit als Tunnelstation bezeichneten Langeland wird in Fachkreisen regelmäßig erwähnt, dass die Hannover—Altenbeker Eisenbahn erst in den 1870er Jahren »auf ihre Kosten das zweite Gleis«¹²⁷ im Tunnel anlegen wird. Die **Quelle für die Vorschau gelöscht** widerlegen diese Behauptung. Zweifellos führen durch den Rehberg-Tunnel bereits jetzt zwei Gleise!

Neben dem Oberbau muss auch der Unterbau angepasst werden. »Maurerarbeiten zur Verlängerung der Durchlässe und Brücken bei Anlage des 2. Geleises von Paderborn bis Soest« und »Erdaufschüttungen im Umfang von ca. 6.000 Schachtrüthen« zur Vergrößerung des Bahnhofes Lippstadt werden im Frühjahr 1867 ausgeschrieben¹²⁸. Expansionsabsichten sind nicht nur in Lippstadt ein vordergründiges Ziel:

»Die Erweiterung des Bahnhofes Salzkotten ist vollständig, die Anlage des Güterbahnhofes Lippstadt zum größten Theil ausgeführt, der massive Güterschuppen daselbst fertiggestellt und die Erweiterung der Bahnhöfe Paderborn, Gesecke, Benninghausen und Sassendorf in Angriff genommen. Der höchst dringliche Umbau des Bahnhofes Soest hat leider nicht in Angriff genommen werden können, weil die Verhandlungen wegen der unumgänglich erforderlichen Beseitigung eines Theils der alten Stadtmauer zu lange Zeit in Anspruch nahmen, und die Feststellung des Umbau-Planes, bei welchem auch die Bergisch-Märkische Bahn wesentlich beteiligt ist, auf vielfache Schwierigkeiten stieß, welche jedoch nunmehr beseitigt sind.«¹²⁹

Abgesehen von den Gleisanlagen und Zügen investiert die Westfälische Eisenbahn 1867 ganz verstärkt in neue Immobilien. Auf dem Bahnhof Paderborn richtet sie einen neuen Güterschuppen ein und funktionierte das provisorische Empfangsgebäude auf dem Höxteraner Bahnhof in ein Beamten-Wohnhaus um. Das bisherige Stationsgebäude Driburg wird sogar zerlegt und auf dem Bahnhof Altenbeken als Wohnstätte für Beamte wieder aufgebaut¹³⁰. Das geschieht aber erst, nachdem die opportunen Empfangsgebäude in Brakel, Driburg und Höxter endlich fertiggestellt sind. Das ist spätestens im April 1867 der Fall. Sonst hätte die Westfälische Eisenbahn die Vergabe der Reisendenbewirtung in diesen Stationen zum 1. April nicht öffentlich ausschreiben können:

»Die Restauration in den Stationsgebäuden auf den Bahnhöfen zu Driburg, Brakel und Höxter sollen im Wege der Submission vom 1. April d. Js. ab auf unbestimmte Zeit verpachtet werden.

Die Verpachtungs-Bedingungen können bei unsern Stations-Vorstehern zu Driburg, Brakel, Höxter und Paderborn eingesehen, auch gegen Erstattung der Kosten von unserem Eisenbahn-Secretair Meyer hier bezogen werden.

Pachtlustige wollen ihre versiegelten, mit der äußeren Bezeichnung: »Submission auf die Bahnhofs-Restauration zu«

...

Münster, den 24. Januar 1867.

Königliche Direction der Westf. Eisenbahn.«¹³¹

Nicht nur beim Eisenbahnbau ist vieles im Umbruch begriffen. Wirtschaftsliberalismus und der Wille zur Schaffung eines einheitlichen norddeutschen Wirtschaftsraumes überfluten



Die Altenbeker Kopfgleise an einem frühen Nachmittag Mitte der 1980er. In den Gleisen 32 bis 34 von links nach rechts: 141 336-8 und 141 246-9 vom Bw Seelze und die von Krauss-Maffei gebaute 216 175-0. Die 141er bedienen die Strecken nach Hannover und Herford, die Braunschweiger 216 ist auf der nicht elektrifizierten Hauptbahn aus Richtung Ottbergen gekommen. Foto: U. Preiß



Ein ozeanblau-beiger Elektrotriebwagen (Baureihe 430) fährt am 27. September 1982 als Eilzug 7866 nach Hamm vor der Kulisse des Warburger Industriegebietes am oberen Hilgenstock vorbei. Foto: J. Bock