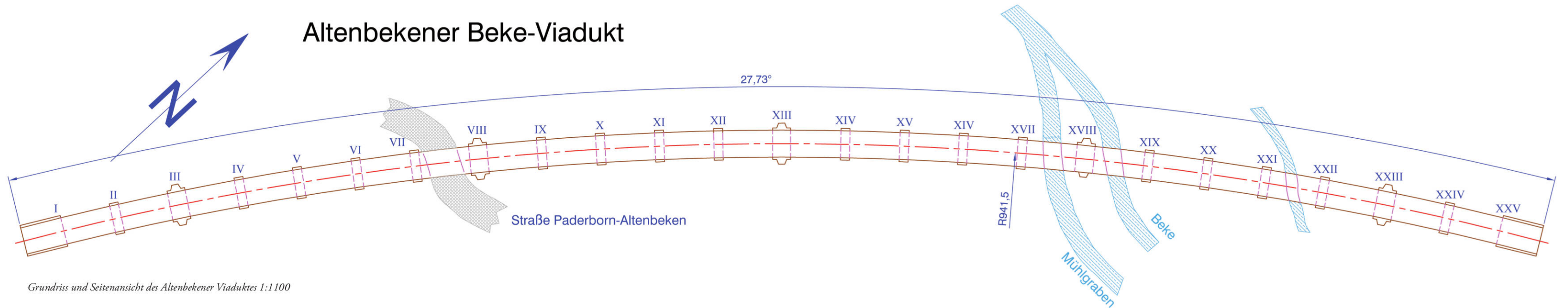


Altenbekener Beke-Viadukt



Grundriss und Seitenansicht des Altenbekener Viaduktes 1:1100

Im Westfälischen Volksblatt Nummer 33 vom 13. August 1851 annouciert das Paderborner Baubüro: »Zur Erbauung der Eisenbahn-Viaducte bei den Dörfern Altenbeken und Neuenbeken auf der Bahnlinie zwischen hier und Warburg sind behäufig:

9.500 Stück schmiedeeiserne Steinklammern von 10 bis 18 Zoll Länge, und 13.000 Pfund Blei zum Vergießen derselben erforderlich. Die Anlieferung der Gegenstände soll im Wege der Submission verdungen werden.«

Allein 1.600 Arbeiter sind auf der gigantischen Baustelle am Altenbekener Viadukt eingesetzt. Sie sollen einen Kunstbau verwirklichen, der in 34,548 m Höhe mit 24 jeweils 15,692 m breiten Bögen das Tal in einem Bogen von 941,5 m Halbmesser überspannt. Das 482 m lange Mauerwerk erhält sich aus einer stabilen Verbindung von Muschelkalkstein und Trassmörtel aufrecht.⁶⁷

Westfälische Staats-Eisenbahn.
Bekanntmachung.

Die Ausführung der Arbeits- und Lehrgerüste für den Bau der bei den Dörfern Altenbeken und Neuenbeken zu errichtenden beiden Eisenbahn-Viaducte soll, einschließlich der Anlieferung der zu diesen Gerüsten erforderlichen Baumaterialien, im Wege der Submission verdungen werden.

Die Entreprise-Bedingungen, sowie die Zeichnungen und Holz-Register sind in dem hiesigen Bureau der I. Bau-Abtheilung während den Geschäftsstunden täglich einzusehen, auch können daselbst Abschriften von den Erklärern nebst Submissions-Formular gegen Erstattung der Perzeptionskosten in Empfang genommen werden.

Unternehmungslustige wollen ihre Anerbieten, für jedes der beiden Viadukt-Gerüste besonders, versiegelt unter der Aufschrift: „Offerte auf die Gerüste zum Viaduktbau bei Altenbeken“ beziehungsweise „Neuenbeken“

bis zum 1. August d. J., Vormittags 11 Uhr, portofrei einbringen, indem an diesem Tage, zur bezeichneten Stunde, die eingegangenen Submissionen in Gegenwart der etwa erschienenen Anbieter in unserem Central-Bureau eröffnet werden sollen. Später eingehende Offerten können nicht berücksichtigt werden.

Paderborn, den 15. Juli 1851.
Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.

Die Pfeiler (II, IV, V, VI, VII, IX, X, XI, XII, XIV, XV, XVI, XVII, XIX, XX, XXI, XXII und XXIV) haben in Kämpferhöhe ein Ausmaß von 8,47 x 2,82 m, die Gruppenpfeiler (III, VIII, XVIII und XXIII) ein solches von 8,47 x 5,65 m. Die Pfeiler müssen zum Teil wegen des nicht tragfähigen und wasserreichen Untergrundes auf eingerammten Buchenpfählen von 0,4 bis 0,5 m Durchmesser, die etwa 8 m lang sein sollen, gegründet werden.⁶⁸

Maschinen zum Transport der Baumaterialien und schweren Steine existieren nicht. Während die für den Altenbekener Viadukt erforderlichen Kalksteine größtenteils in Baustellennähe abgebaut werden, sind die Sandsteine aus Feldrom, Neuenheerse, Schwaney, Herbram, Hanstein, Bodental und Sundern heranzukarren. Sehr viele Pferdewagen verfügen nur über Holzachsen. Aus ca. 35 km Entfernung (Wrexen an der Diemel) schleppen

Fuhrwerker mit heute primitiv erscheinender Ausrüstung die Ecksteine für die Pfeiler herbei⁶⁹.

Offensichtlich wird ohne Pause gearbeitet, denn nicht einmal sonntäglich ruht die Baustelle. Das überschreitet eine moralische Grenze, wie das Westfälische Volksblatt in No. 39, Paderborn, vom 24. September 1851 geißelt:

»Dem es gilt! An den 3 letzt verflossenen Sonntagen wurden auf der von Neuenheerse nach Altenbeken führenden Chaussee die zum Viaducte bei letzerm Orte bestimmten Sandsteine mit vier- und sechsspännigen auswärtigen Fuhrwagen transportiert. Daß solch ein Unfug bei den an der Straße wohnenden Dorfschaften gerechte Mißbilligung erregt hat, versteht sich. Hoffentlich wird das von den betreffenden Behörden untersagt werden, sobald dieser Sonntagskandal zu ihrer Kenntniß gelangt sein wird.«

Ohne erhobenen Zeigefinger erläutert der Chronist und Ortsheimatpfleger Rudolf Koch: »Die Wagen mussten wegen der schlechten Wegeverhältnisse mit vier Pferden bespannt werden und benötigten drei Tage, um einen behauenen Stein im Gewicht von 35 Zentnern von den Steinbrüchen zur Baustelle zu schaffen. Um die Steine und sonstige Baumaterialien zu dem 35 Meter hohen Bekeviadukt zu bekommen, hatte man ihm in der ganzen Länge und Höhe eingerüstet, so dass die Pferdefuhrwerke auf dem Gerüst längs fahren konnten.«⁷⁰

Bilder⁷¹ von dieser imposanten Baustelle sind nicht bekannt. Immerhin vermittelt ein Foto aus Nordhessen einen Eindruck vom eingerüsteten Viadukt (s. folgende Doppelseite).

Zimmerleute errichten aus dem Fichtenholz der umliegenden Wälder ein kolossales und etliche Taler verschlingendes Gerüst am Bekeviadukt. Schlechtes Wetter und der zum Teil nicht tragfähige wasserreiche Untergrund verlängern die prognostizierte Bauzeit.

Um dem entgegenzuwirken, arbeiten die Maurer im November 1851 sogar bei Fackelbeleuchtung. Ergebnis dieser Fleißarbeit ist, dass am Jahresende von insgesamt 25 Pfeilern schon 18 Talpfeiler gegründet und zum Teil bis auf 12 Fuß (3,766 m) Höhe über das Terrain ausgeführt sind. Im Ganzen ziehen sie dabei 536 Schachtruthen Mauerwerk (= 2.386,3 m³) hoch und versetzen 45.500 Kubikfuß Werkstein (= 1.774,5 m³).

Die Baustelle am Duneviadukt bei Neuenbeken erreicht wegen des guten Baugrundes bessere Fortschritte. Mit Ausnahme der Stirnpfeiler sind sämtliche Pfeiler gegründet und bereits 10 bis 12 Fuß (= 3,138 bis 3,766 m) über das Terrain ausgeführt. Dafür haben die Arbeiter zusammen 534 Schachtruthen Mauerwerk (= 2.377,4 m³) und 4.752 Werksteine gebraucht.⁷²