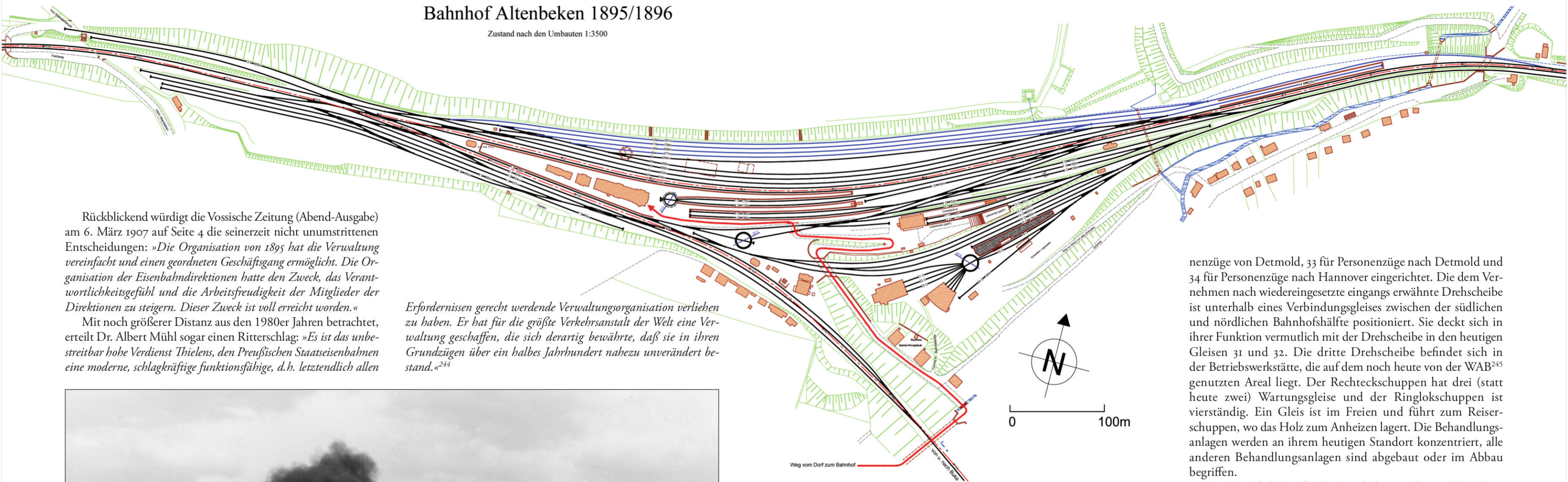


Bahnhof Altenbeken 1895/1896

Zustand nach den Umbauten 1:3500



Rückblickend würdigt die Vossische Zeitung (Abend-Ausgabe) am 6. März 1907 auf Seite 4 die seinerzeit nicht unumstrittenen Entscheidungen: »Die Organisation von 1895 hat die Verwaltung vereinfacht und einen geordneten Geschäftsgang ermöglicht. Die Organisation der Eisenbahndirektionen hatte den Zweck, das Verantwortlichkeitsgefühl und die Arbeitsfreudigkeit der Mitglieder der Direktionen zu steigern. Dieser Zweck ist voll erreicht worden.«

Mit noch größerer Distanz aus den 1980er Jahren betrachtet, erteilt Dr. Albert Mühl sogar einen Ritterschlag: »Es ist das unbestreitbar hohe Verdienst Thielens, den Preußischen Staatseisenbahnen eine moderne, schlagkräftige funktionsfähige, d.h. letztendlich allen

Erfordernissen gerecht werdende Verwaltungsorganisation verliehen zu haben. Er hat für die größte Verkehrsanstalt der Welt eine Verwaltung geschaffen, die sich derartig bewährte, daß sie in ihren Grundzügen über ein halbes Jahrhundert nahezu unverändert bestand.«²⁴⁴



Am 2. September 1972 verlässt 044 256-6 mit dem Dg 6770 den Bahnhof Brakel in Richtung Altenbeken. Interessant sind die motivfüllenden Bahnkunden Kornhaus – in weiten Teilen sieben Jahre später abgebrannt, durch einen Neubau ersetzt – und Sägewerk Marquardt. Foto: J. Bock

1895/96: Großer Bahnhofsumbau setzt sich fort

Die 1894 ausgelösten Umbaumaßnahmen im Bahnhof Altenbeken schreiten 1895 mit großen Schritten voran. Das Bahnhofsgelände wird zum Sommerberg und Frankental hin erweitert. Die nördlich des Empfangsgebäudes liegende Lokstation der ehemaligen Westfälischen Eisenbahn mit Drehscheibe und Wasserstation wird um 1896 abgerissen und die Drehscheibe höchstwahrscheinlich in ein Verbindungsgleis zwischen der südlichen und nördlichen Bahnhofshälfte wieder eingebaut. Der Hausbahnsteig bleibt – wie zu erwarten war – in Insellage, von West nach Ost mit Post, Dienstgebäude (1898) und einem in das Empfangsgebäude integrierten Abort. Eine Unterführung, die die vier Gleise auf der Warburger Bahnhofseite unterquert, wird erst 1902 vorhanden sein. So lange ist noch der Umweg über die »Obere Sage« und die heutige »alte Bahnhofstraße« zum Bahnhof zu nehmen. Die derzeitigen Gleise 31 bis 34 liegen bereits. Die Gleise 31 und 32 nutzen an ihren Stumpfenden eine gemeinsame Drehscheibe und 33 / 34 sind als reine Kopfgleise im Zuge der Umbauten realisiert. Gleis 31 nimmt die Personenzüge aus Hannover auf, 32 ist für Perso-

nenzüge von Detmold, 33 für Personenzüge nach Detmold und 34 für Personenzüge nach Hannover eingerichtet. Die dem Vernehmen nach wiedereingesetzte eingangs erwähnte Drehscheibe ist unterhalb eines Verbindungsgleises zwischen der südlichen und nördlichen Bahnhofshälfte positioniert. Sie deckt sich in ihrer Funktion vermutlich mit der Drehscheibe in den heutigen Gleisen 31 und 32. Die dritte Drehscheibe befindet sich in der Betriebswerkstätte, die auf dem noch heute von der WAB²⁴⁵ genutzten Areal liegt. Der Rechterschuppen hat drei (statt heute zwei) Wartungsgleise und der Ringlokschuppen ist vierständig. Ein Gleis ist im Freien und führt zum Reiserschuppen, wo das Holz zum Anheizen lagert. Die Behandlungsanlagen werden an ihrem heutigen Standort konzentriert, alle anderen Behandlungsanlagen sind abgebaut oder im Abbau begriffen.

Die Königlich Preussische Eisenbahnverwaltung (KPEV) eröffnet den Streckenabschnitt Detmold—Himmighausen (=Altenbeken) schließlich am 11. Juli 1895. Mit diesem Tag wird die Postroute zwischen Detmold und Bergheim (Kreis Höxter) stillgelegt und die Verbindungsstrecke zwischen der Köln-Mindener in Herford und der Hannover—Altenbekener Linie in Himmighausen geht in voller Länge in Betrieb.

Mit Inbetriebnahme enden allerdings nicht die Umbau- und Erweiterungsmaßnahmen in dem jetzt zur Eisenbahndirektion Münster und weiterhin zur Betriebsinspektion Paderborn 2 gehörenden Altenbeken. Betriebsinspektor Lorsche ist 1896 für die Bauausführung eines 527,6 m² großen vierständigen ringförmigen Lokschuppens verantwortlich. Dessen Fußboden besteht aus Zementbeton, die Grundmauern sind Kalkbruchstein, bis auf eine Seitenwand Bretterfachwerk sind die Wände aus Ziegelstein gemauert, vor Regen schützt ein Doppelpappdach²⁴⁶.

Vor diesem heute noch existierenden Lokschuppen wird eine große Drehscheibe von 16,2 m Durchmesser eingebaut²⁴⁷.

Des Weiteren entsteht 1896 ein 374,2 m² umschließende Güterumladehalle. Ihre Grundmauern bestehen aus Bruchstein, die Seitenwände sind Dachbinderstiele und der Fußboden hat buchene Bohlen²⁴⁸.

Im benachbarten Ottbergen lässt die Direktion Münster den Lokschuppen um fünf Stände erweitern. Die Bauarbeiten wer-