



### 13 1945–1959: Vom Wiederaufbau über eine Verbindungskurve bis zum Ende des Einsatz-Bw

**N**achdem die nationalsozialistische Schreckensherrschaft vorüber ist, übernehmen die vier großen Siegermächte Vereinigte Staaten von Amerika, Sowjetunion, Großbritannien und Frankreich die Regierungsgewalt in Deutschland. Sie teilen das Land in vier Besatzungszonen auf und schlagen die Ostgebiete den Polen und Sowjets zu. Mit dieser Aufteilung zerbricht die Zentralverwaltung der Reichsbahn. Unter dem Oberbefehl der jeweiligen Besatzungsmacht entsteht in jeder Zone zunächst eine eigene Bahnverwaltung. Deutschland selbst und auch die Eisenbahnanlagen gleichen mancherorts einer Trümmerwüste. Welche Leistungen und Opfer der Wiederaufbau nach Kriegsende überhaupt fordert, ist aus heutiger Sicht kaum mehr vorstellbar. Zahlen können nicht das Maß aller Zerstörung andeuten, Bilder sind da schon aussagekräftiger. Nicht genug, dass die Menschen so vieles verloren haben, zahlreiche Kriegsgefangene sind noch nicht zurück und allerorten droht der Hunger. Die westlichen Besatzungsmächte lockern rasch die engen Zügel und die Währungsreform bringt einen neuen Anfang. Mit Gründung der Bundesrepublik Deutschland werden Organisation und Aufgaben der neuen Bundesbahn auf Basis des Grundgesetzes und des 1951 verabschiedeten Bundesbahngesetzes geregelt. Die vom Bund verwaltete Eisenbahn hat gemeinwirtschaftliche Aufgaben zu erfüllen, sie soll als Staatsunternehmen nach kaufmännischen Gesichtspunkten wirtschaften und steht damit von Anfang an im Spannungsverhältnis zwischen Gemeinwohl und Gewinn. Im Osten behält die Eisenbahn den Namen Deutsche Reichsbahn bei. Viele Deutsche sind froh, im Westen zu sein und nicht »drüben«! Im Westen ändern die Verkehrsströme ihre Hauptrichtung und stellen den Bahnhof Altenbeken vor immer größere Probleme.

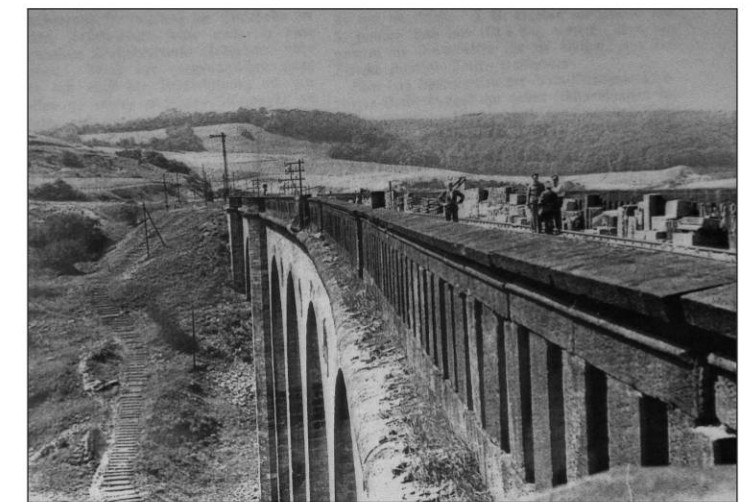
#### 1945: Hunger, Not und Trümmer!

»1945. Als am 9.5. d. J. um 0 Uhr die Waffen des zweiten Weltkrieges verstummt, blutete unser Heimatdorf aus vielen Wunden. Der Viadukt war schwer beschädigt und die Bahn hatte ihren Betrieb eingestellt. 191 Wohnhäuser waren vollständig zerstört oder beschädigt und die Felder waren infolge der vielen Bombentrichter zum Teil unbestellbar. Allein auf den Äckern und Wiesen des Bessenhofes (Driller) wurden 194 Trichter gezählt. Einige Straßen waren unpassierbar und im Unterdorf gab es kein heiles Haus mehr«, berichtet retrospektiv die Egge-Rundschau Nummer 29 im März 1959 und erinnert an die Kriegsopfer:

»Insgesamt sind 84 Altenbekener als Soldaten auf den Schlachtfeldern des Krieges gefallen und 30 wurden vermisst. Bei dem Angriff auf unser Dorf mussten 20 Einheimische und 31 Fremde ihr Leben lassen. 4 Eisenbahner starben bei Ausübung ihres Dienstes infolge Kriegseinwirkung.«

Schon einen Tag nach Kriegsende übernehmen am 10. Mai 1945 deutsche Bahnbeamte die Leitung des Altenbekener Bahnhofes, sind aber den Weisungen eines sieben Mann starken amerikanischen Aufsichtstabes unterstellt. Der Zugverkehr ist an mehreren Stellen unterbrochen, von Altenbeken bis zur zerstörten Corveyer Weserbrücke wird Ende Juni ein Pendelverkehr eingerichtet. Westlich von Altenbeken sind beide Viadukte un-

befahrbar. Wer nach Westen will, muss zunächst von Altenbeken aus zu Fuß fünf Kilometer weit nach Neuenbeken gehen. Erst als ein zwischen den beiden Viadukten eingeschlossener Zug zur



Trotz der im Bild zu sehenden Baumaterialien ist der Viadukt längst wieder in Betrieb, die 120 Stufen zählende Treppe zur ehemaligen Haltestelle wird nicht mehr benötigt. Foto: Slg. B. Huguenin

**Foto links:** Die im Bw Paderborn beheimatete 44 334 stampft im Juni 1965 mit einem Güterzug am Block Schierenberg zwischen Neuenbeken und Altenbeken vorbei. Foto: L. Rotthowe



Atmosphäre an der Paderborner Ladestraßen um 1960, eine alte Kaue und verunkrautetes Gleis. Foto: R. Ertmer, Slg R. Koch

bäude saß die engl. Kommandantur. Der Amtsvorstand war ermordet. Man sagte, wir unterständen kommissionisch dem MA Kassel (praktischen Nutzen hatten wir nicht davon) dieses lag im amerikanischen Besatzungsgebiet, ebenso wie unsere RBD Kassel. Die Besatzungsgrenze trennte uns von unserer alten Direktion. Eine Fahrt in den amerik. Sektor glich einer Fahrt ins Ausland, mit Paß, Visum etc.»

Ungezählte Bombentrichter müssen zugeschüttet und 48 schwere Wasserrohrbrüche ausgebessert werden. Baumaterialien sind schwer erhältlich, die Lager der Reichsbahn leer. Es gilt, zu organisieren und zu improvisieren. »Für ihren Tagesverdienst konnte sich jeder 1 Zigarette kaufen. Die schwere Arbeit verlangte kräftiges Essen, man lebt von der Substanz.«

Eines der beiden Paderborner Betriebsämter wird nach Höxter verlegt. Das andere bleibt zunächst bestehen und wird erst im Laufe der Jahre nach Hamm übersiedeln.

Anfang Juni 1945 überkommt die Paderborner Eisenbahner ein Hochgefühl: »Das erste größere Ereignis war die Anheizung einer Lok. Wir waren bescheiden geworden und freuten uns königlich, als der erste Rauch nach so langer Pause aus dem Schornstein einer Lok... emporstieg. Es dürfte so um den 5. Juni 1945 gewesen sein. Die Datumsangabe ist unverbindlich, einen Lokverwendungsnachweis führten wir noch nicht. Durch einen Feuerwehrschauch, den wir im Loksch. II fanden, füllten wir den Tender. Es dauerte zwar Stunden und die Zwischenzeit nutzten wir zur Sammlung von Brennmaterial, das aus altem Holz, Schwellen, zerbrochenen Balken usw. bestand. Unsere Freude erreichte ihren Höhepunkt, als sich die Räder zu drehen begannen.«

Der 16. Juli 1945 verändert die Welt. Um 5:29:45 Uhr Ortszeit ist in den »White Sands Proving Grounds, New Mexico« ein monströser, gleißend weißer und hellerer Blitz als die Sonne zu



Mühsames Ladegeschäft! Immerhin trägt der damals bereits altmodisch anmutende Bockkran bis zu 4,5 Tonnen. Foto: R. Ertmer, Slg R. Koch

sehen. Aus ihm steigt eine eigenartige Feuerkuppel vom zu Glas verschmelzenden Wüstenboden auf und bildet eine riesige Wolke kochenden Feuers. Eine Druckwelle unbekannter Dimension rollt mit einem übernatürlich lauten Donner über die Wüste hinweg. Der Trinity-Test (englisch für Dreifaltigkeit) ist die erste Explosion der schrecklichsten aller vorstellbaren Waffen: der Atombombe.

Vom ersten Test einer Kernwaffe ahnt außerhalb der streng abgeschirmten Militärbasis am 19. Juli 1945 noch niemand etwas, dem Tag, an dem die US-Amerikaner die Oberbetriebsleitung der Reichsbahn-Generaldirektion für die US-Zone in Frankfurt am Main einrichten. Am 20. August 1945 zieht die britische Besatzungszone mit einer entsprechenden Administration in Bielefeld nach. Altenbeken liegt inmitten der britischen Besatzungszone und wird diesbezüglich vom amerikanischen Kassel gelöst und der Direktion Hannover zugeordnet.

Nachdem im Potsdamer Abkommen vom 2. August 1945 u. a. die von Deutschland zu entrichtenden Reparationsleistungen festgeschrieben sind, demontieren die Alliierten zum Ausgleich für erlittene Kriegsschäden Teile der Bahnanlagen. Während die Westmächte eher zurückhaltend vorgehen, transportieren die Sowjets in den kommenden Jahren mehrere tausend Kilometer Gleise, die Oberleitung und viele elektrische Lokomotiven aus ihrer Besatzungszone ab.

Am 6. und 9. August 1945 fordern die Atombombenabwürfe auf Hiroshima und Nagasaki hunderttausende Opfer. Einen knappen Monat nach dem völkerrechtlich höchst umstrittenen Bombenabwurf kapituliert die japanische Führung am 2. September 1945. Der Zweite Weltkrieg ist beendet.

Der 16. September 1945 schafft klare Verhältnisse in Altenbeken. Das Bahnbetriebswerk wechselt vom MA Göttingen der



Im Herbst 1945 verlangt die Militärregierung die schnelle Wiederherstellung des Bekeviaduktes für eingleisigen Betrieb. Das Foto zeigt die einsetzenden Bauarbeiten. Bereits am 2. Mai 1946 passieren als erste fahrplanmäßige Züge PZ 1349 ab Paderborn 4.26 Uhr und PZ1350 ab Altenbeken 5.48 Uhr die größte Kalksandsteinbrücke Europas. Foto: Slg R. Koch

RBD Kassel zum MA Hameln der RBD Hannover. Auch der Bf Altenbeken wird infolge der neuen Grenzziehung zwischen amerikanischer und britischer Besatzungszone der Direktion Hannover zugeschlagen, die Teile der RBD Kassel – wie Göttingen (RAW, Pbf und Vbf), Holzminden, Kreiensen, Northeim, Ottbergen und Seesen – übernimmt. Altenbeken gerät nun in die Schnittstelle zwischen dem zu Essen gehörenden Paderborn und dem von Wuppertal verwalteten Warburg.

Im Herbst 1945 verlangt die Militärregierung die schnelle Wiederherstellung des Bekeviaduktes, allerdings nur für eingleisigen Betrieb. Im Osten sind die Corveyer, Fürstenberger und Wehrdener Weserbrücke allesamt noch unpassierbar. Die Militärregierung entscheidet, die Fürstenberger Brücke an der Verbindungsbahn Scherfede—Holzminden als erste wieder aufzubauen und zwischen der Brücke und Ottbergen eine eingleisige Verbindungskurve anzulegen. Die Linie Ottbergen—Wehrden—(Northeim) soll ab 1946 so mit Scherfede—Holzminden und dem dann wiederhergestellten Weserübergang bei Fürstenberg verbunden sein, dass die störende Spitzkehre im Bahnhof Wehrden umgangen wird. Die Weserbrücke zwischen

Wehrden und Meinbrenen auf der Northeimer Linie liegt dann immer noch in Trümmern.

Generell ist in der unmittelbaren Nachkriegszeit der Zugverkehr den militärischen Zwecken der Besatzungsmacht untergeordnet. Die Bedeutung der einst wichtigsten Altenbeken berührenden Strecke schwindet durch die Grenzziehung zwischen Ost und West, der Verkehr nach Northeim / Nordhausen nimmt stark ab.

Von schwerwiegenden Kriegsschäden ist die Strecke Herford—Himmighausen weitestgehend verschont geblieben. Der Verkehr wird zumindest behelfsmäßig aufgenommen, die Signalanlagen sind noch defekt. Einige Jahre nutzt die britische Armee die Verbindung als Ausbildungstrecke für Eisenbahnpioniere.

Nach wenigen Monaten sind jetzt auch am kleinen Viadukt bei Neuenbeken Fortschritte zu besichtigen. Gehen noch im September aus Richtung Paderborn ankommende Reisende von der südwestlichen Ausstiegstelle die Anhöhe hinunter und begeben sich nordöstlich hinter dem kleinen Viadukt über einen mit Kohlasche ausgestreuten Weg wieder hinauf, so stellen An-