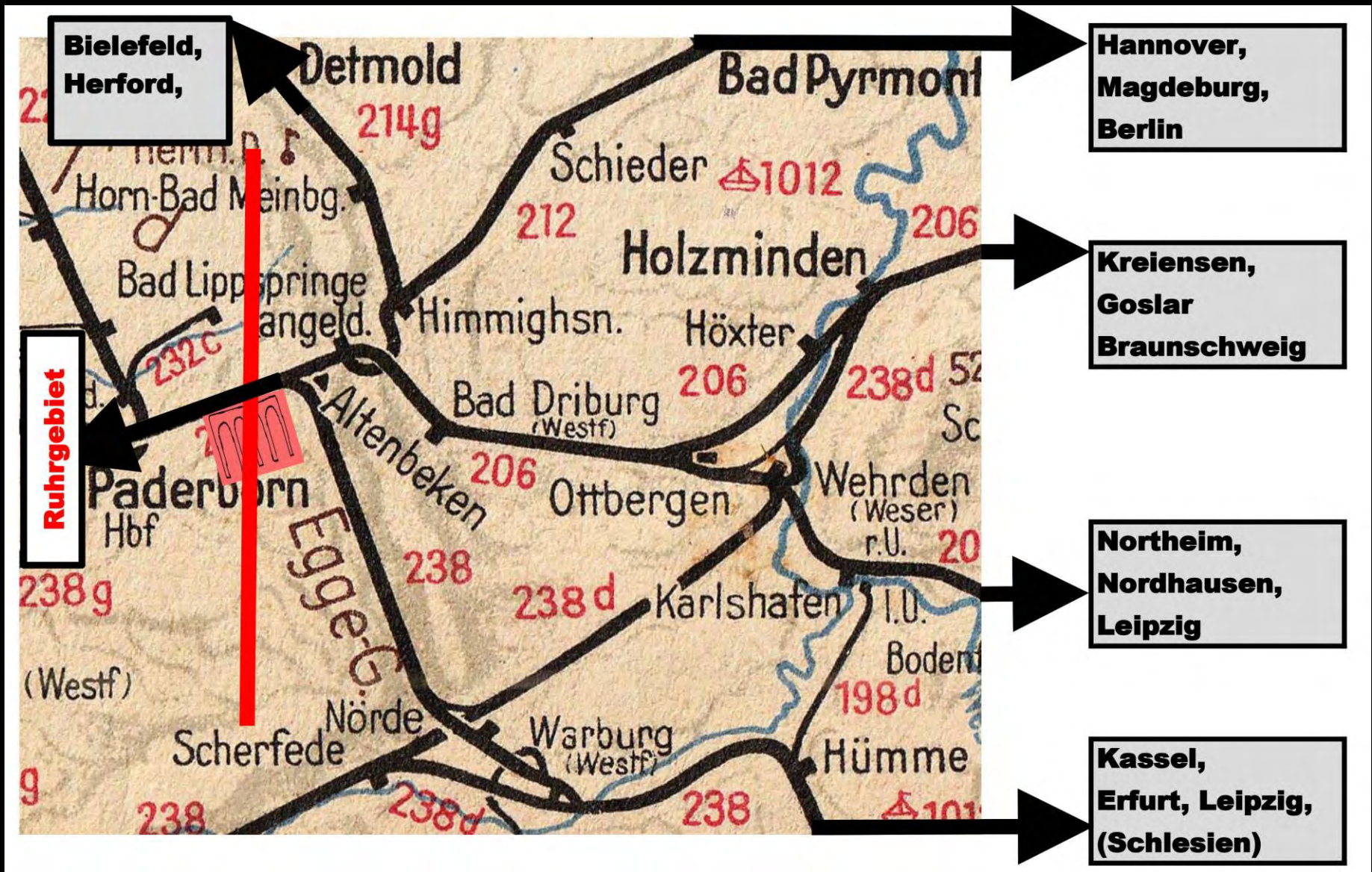


**Der Altenbekener Eisenbahn-Viadukt,  
die südliche Umgehungsbahn von 1945  
und  
die Altenbekener Verbindungskurve von  
1958**

Zusammengestellt von Michael Bieling, © 2026



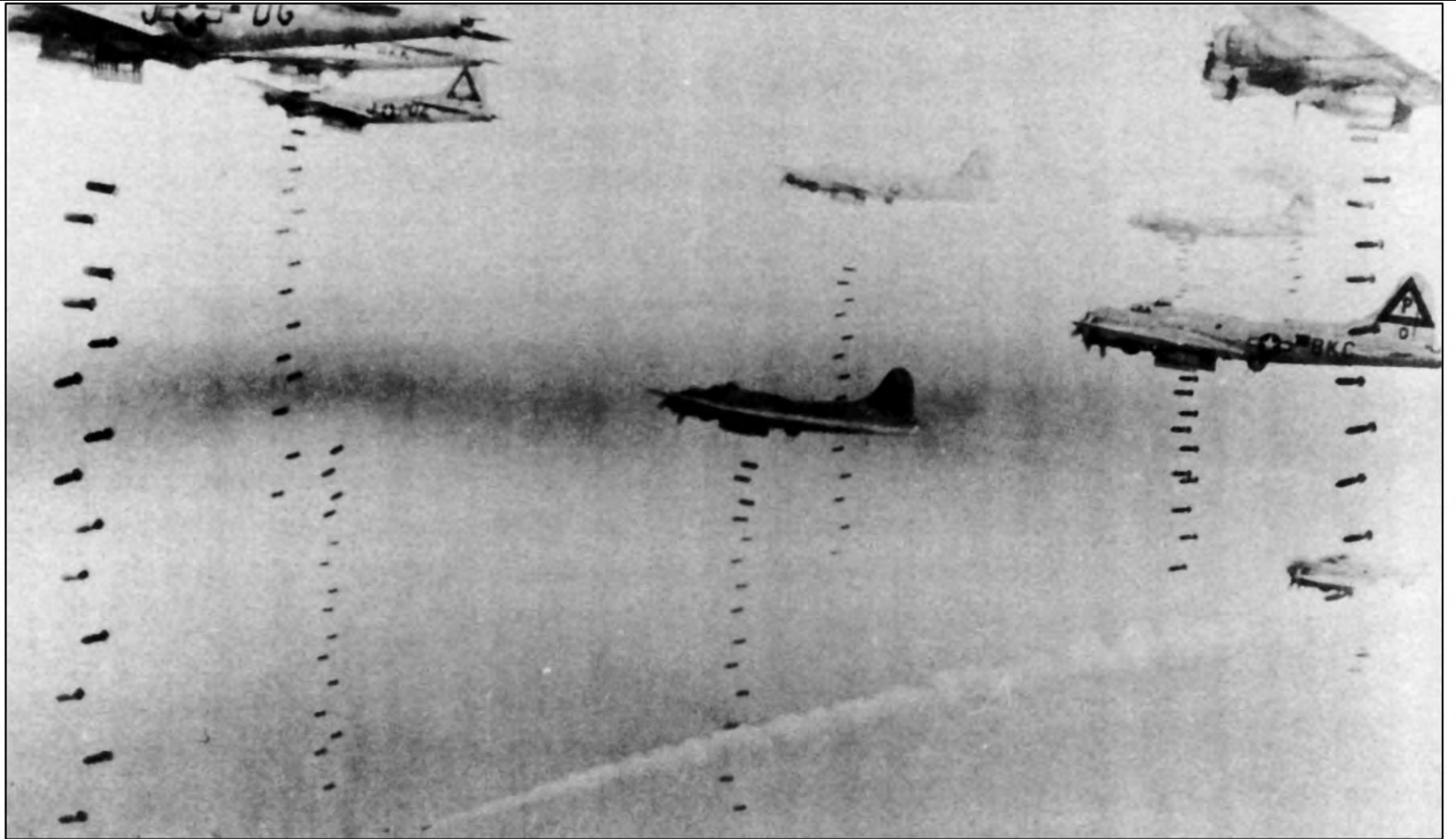
**Foto des Viaduktes von Südwesten, um 1965** (Foto M. Bieling)  
Die aufgelassenen Steinbrüche des ehemaligen Kalkwerkes am Kalkofen sind deutlich zu erkennen.



Der Eisenbahnknotenpunkt Altenbeken nach einer DB-Netzkarte von 1957 (= 1945).

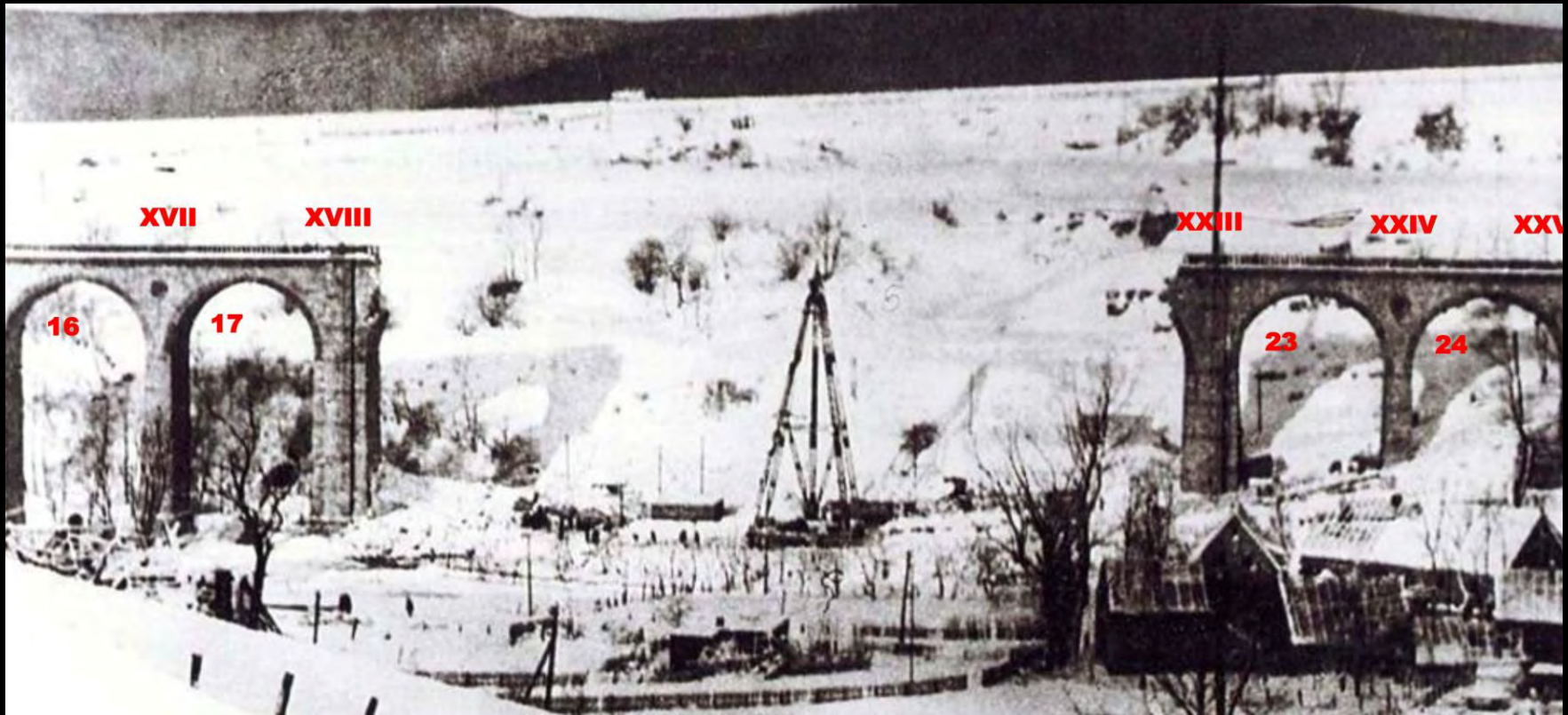
Der Knotenpunkt und somit die Bedeutung des Altenbekener Bahnhofes ergab sich erst nach 1864 mit dem Bau der Strecke nach Kreiensen und 1872 mit der Strecke nach Hannover.

Die Bedeutung des Knotens und des westlich der Verzweigungen liegenden Viaduktes wird deutlich.



**Der Viadukt in Altenbeken**

**Anlage 6.1 Amerikanische Boeing B 17 Bomber werfen Sprengbomben ab**



Der Viadukt nach dem 4. Bombenangriff vom 26.11.1944 (Foto Gemeindearchiv nach dem 30.11.1945)

Nach dem Bombenangriff am 26.11.1944 waren die Bögen 18 und 19 zerstört.

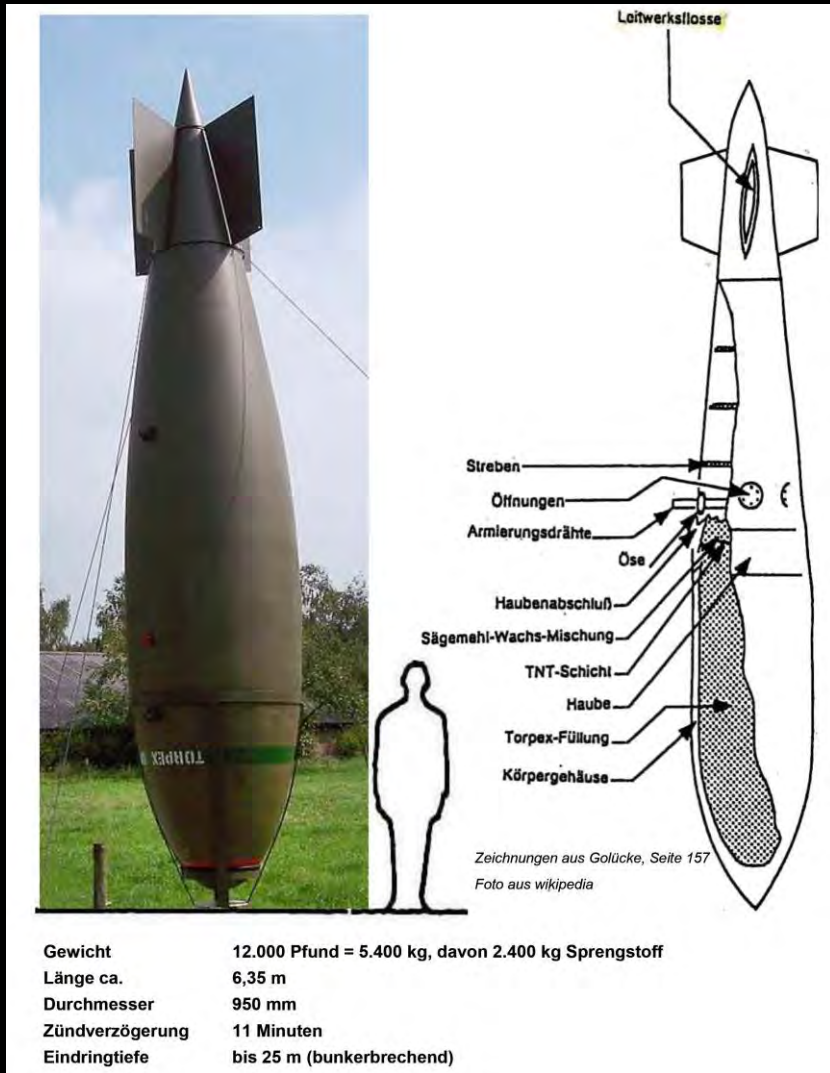
Der Bogen 20 wurde am 27. 11. 1944 gesprengt. Dabei stürzte der Pfeiler XX ein, Pfeiler XXI und Bogen 21 sind ebenfalls noch am 27.11. eingestürzt.

Bogen 22 wurde am 30.11. aus Sicherheitsgründen gesprengt.

Es fehlen nach diesem 2. Angriff also insgesamt die 5 Bögen Nr. 18 bis 22 und die dazwischenliegenden 4 Pfeiler.

Der rechts zu sehende Bogen 24 wurden am 22. 02.1945 zerstört, ebenso wie die bereits fertig gestellte provisorische Wiederherstellung. Lediglich der Bogen 23 und die benachbarten Pfeiler blieben stehen.

## HGV Altenbeken



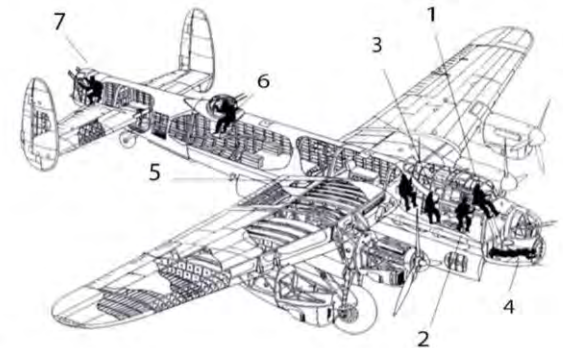
**Die Tallboy-Bombe mit Zündverzögerer, 5.400 kg schwer**  
**Erforderliche Abwurfhöhe: 2.000 m**



<b>Länge</b>	21,18 m
<b>Flügelspannweite</b>	31,09 m
<b>Marschgeschwindigkeit</b>	338 km/h
<b>Maximale Reichweite</b>	2.675 km , mit 6.350 kg Traglast, z. B. Bomben
<b>Dienstgipfelhöhe</b>	7.467 m
<b>Maximale Traglast</b>	6.350 kg Bomben > Gewicht 1 Tallboy
<b>Maximale Reichweite</b>	2.675 km bei max. Traglast

### Besatzung 7 Mann

- 1 Pilot
- 2 Flugingenieurs
- 3 Navigator
- 4 Bombenschützen
- 5 Funker
- 6 Kanzelschütze mit 2 MG's
- 7 Heckschützen mit 6 MG's.



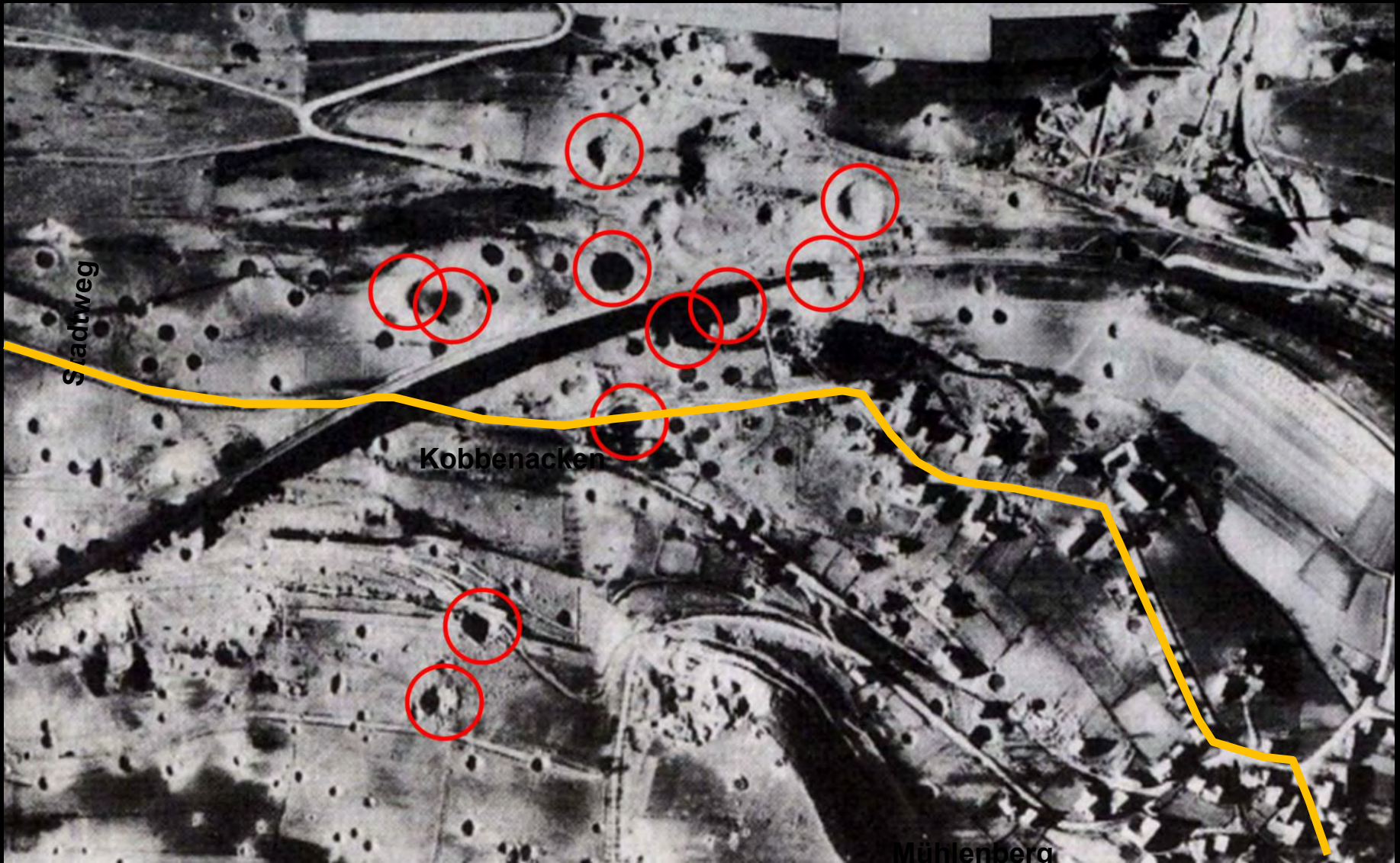
**Der englische Bomber Avro Lancaster, 4-motorig,**  
**Besatzung: 7 Soldaten,**  
**Traglast 6.350 kg > 5.400 kg = 1 Tallboy**

HGV Altenbeken



Fallende Tallboybomben, ca. 5.400 kg

HGV Altenbeken



**Bombentrichter, im Bereich des Viaduktes, Luftbild 1945, auch Trichter D = ca. 35 m der Tallboy-Bombe, am Ostwiderlager des Viaduktes (ca. 5.400 kg – Bomben)**

## HGV Altenbeken



### **Der Viadukt in Altenbeken**

**Anlage 6.5 Viadukt nach Bombenangriff "Tallboy" am 22.Februar 1945, Foto Archiv Neuheuser**



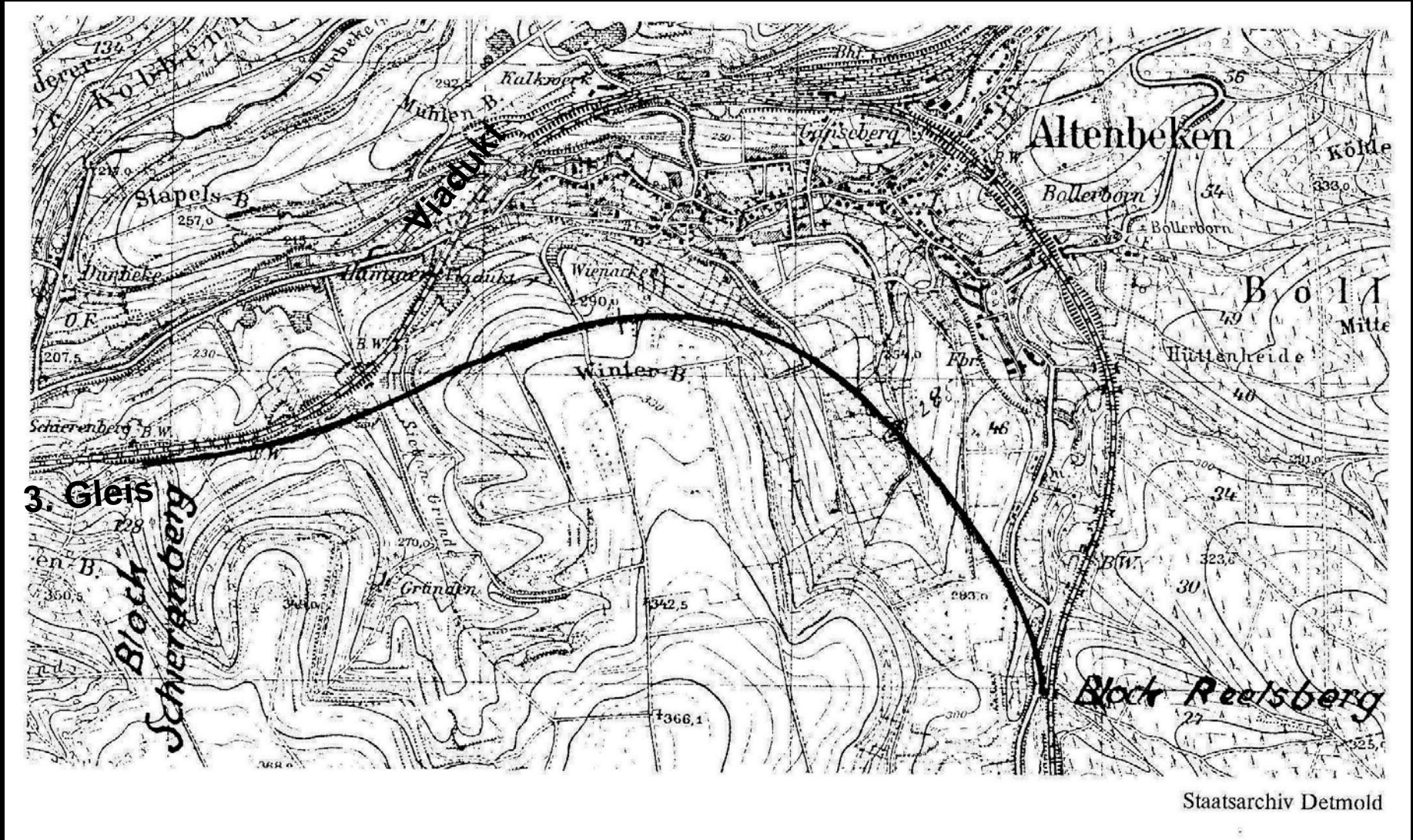
Aussichtsplattform heute



Luftbild 1945 eines amerikanischen Piloten:  
Zwei Tallboy-Bombenrichter sind zu erkennen.  
Die Reparatur des Viaduktes hat bereits begonnen.  
**Viele Hausdächer sind abgedeckt.**  
**Der Abfluss der Beke- und Umfluter ist behindert.**

# Die Umgehungs-Trasse südlich von Altenbeken

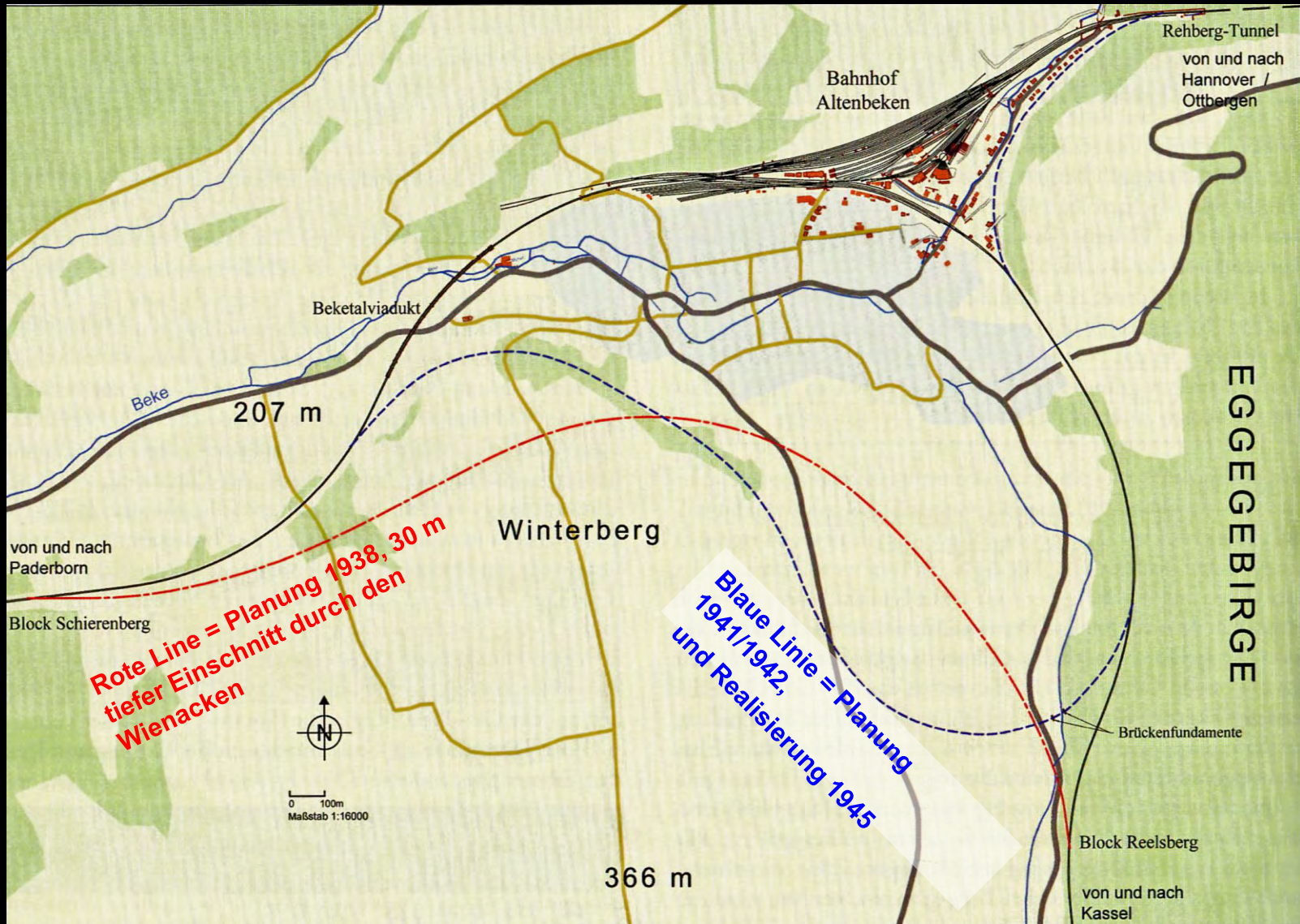
1935/1938	Erste Planungen der „Sennebahn“ mit Umgehung Paderborns und der Südumgehung Altenbekens
1941/1942	Arbeiten an der Erstellung der 3-Spurigkeit von Benhausen bis Altenbeken
1944/1945	Bombardierung des Viaduktes
<b>Die Angriffe auf den Viadukt und seine endgültige Zerstörung erfordern eine Umgehung.</b>	
1944	Vorarbeiten Umgehungsbahn am 18. Dezember bei Claes, Ignaz,
1945	Baubeginn der Umgehungsbahn am 03. Januar, Bauende 29.03.1945
1944/1945	Arbeitsbeginn auch an der Altenbekener Verbindungskurve
<b>1945</b>	<b>Einmarsch der Amerikaner in Altenbeken: 04.04.1945</b> <b>Kapitulation und Kriegsende: 08.05.1945</b>
1957 bis 1958	Bau der Altenbekener Verbindungskurve



## Umgehungs-Trasse, die erste Planung von 1938

(Karte aus dem Buch "Die Königlich-Westfälische Eisenbahn" von Werner Menninghaus und Günter Krause, 1985)

# HGV Altenbeken



Karte nach Huguenin und Fischer, Band 1, Seite 204

Fischer schreibt: „Lediglich die beiden Brückenpfeiler zeugen heute noch von den unvollendeten Arbeiten.“

**Das ist nicht richtig, wie wir sehen werden.**



**Relikte der Umgebungsbahn**

- 1 Planum am Westwiderlager des Viaduktes
- 2 Planum am Nordostahng des Wienacken
- 3 Molchteich in Buschmaeiers Wiese (heute überbaut)
- 4 Betonfundamente und Dammschüttung bei Straße nach Buke
- 5 Dammschüttung mit Hohlweg
- 6 Durchlassverlängerung

**Der Viadukt in Altenbeken**

**Anlage 8.1 Trasse der Umgebungsbahn, amerikanisches Luftbild 1945**



Stellwerk Schierenberg,  
Fundamentrest

Wohnhaus



Unterführung Schlone, heute ca. 85 m  
lang. (Foto 2022)

Verlängert wahrscheinlich zur Verbreiterung der  
Dammkrone für das dritte Gleis.

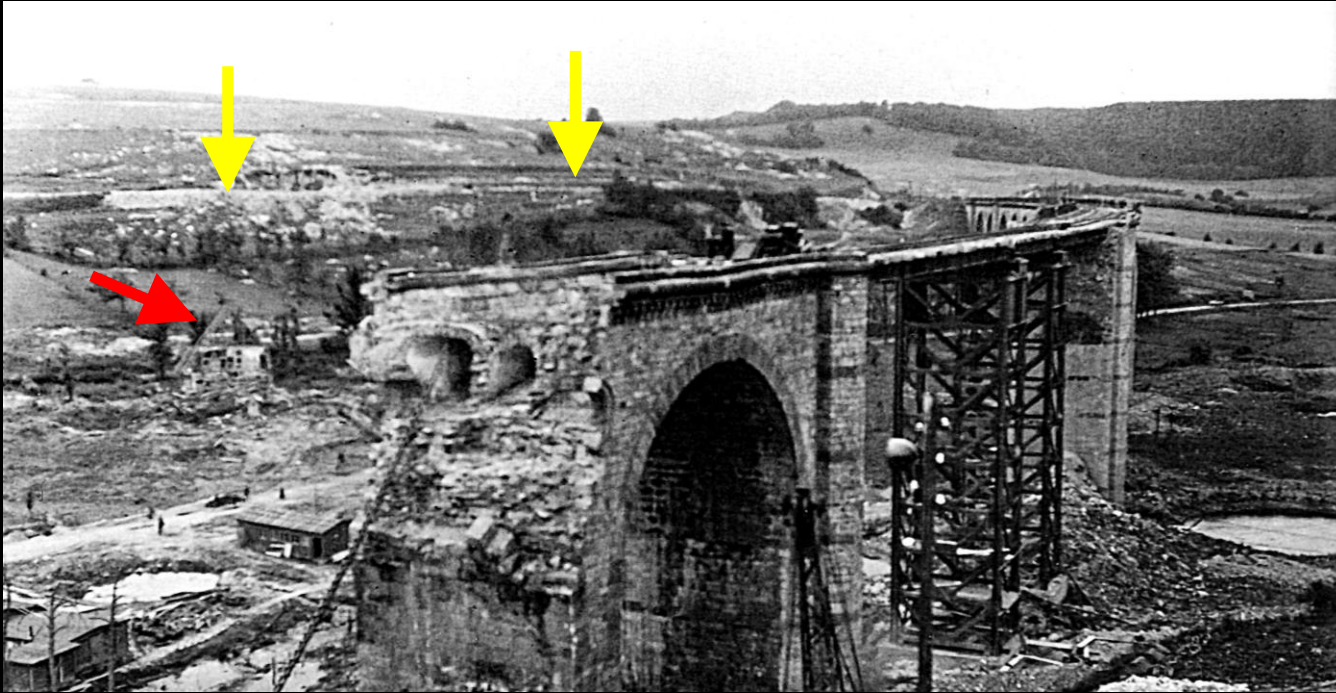
Eisenbahntrasse heute (Foto 2017) am  
Nordhang des Schierenberges.

Links, also südlich wurde Platz für ein drittes Gleis  
(Überholgleis) geschaffen worden. Dieser  
Seitenraum beginnt bereits am Kleinen Viadukt.

**Heute (2026) sind Sicherungsmaßnahmen der  
DB am Steilhang erforderlich.**

(Fotos M. Bieling)

## Zerstörte Vikarie



Die Relikte des Planums der Umgehungstrasse oberhalb des Friedhofes.

(Foto links 1945 aus Gemeindearchiv Altenbeken, Fotos unten 2018 von M. Bieling.



## HGV Altenbeken



Heute noch deutlich sichtbare  
Relikte der Umgebungsbahn am  
Nordhang des Wienacken

(Fotos M. Bieling 2021 oben links und 2018)



# HGV Altenbeken



Die Relikte der Umgehungstrasse im Bereich Kuhlborn, Luftbild aus 1976 (Geoservice NRW)



**Der „Molchteich“ in Buschmeiers Wiese, hinten das Haus Winterbergstraße 80 (Foto 1978)**



Die Betonfundamente östlich des ehemaligen Andreas-Klosters. Das Foto links (2018) zeigt das links des Baches in der Wiese liegenden Fundament, immer in Fließrichtung gesehen.

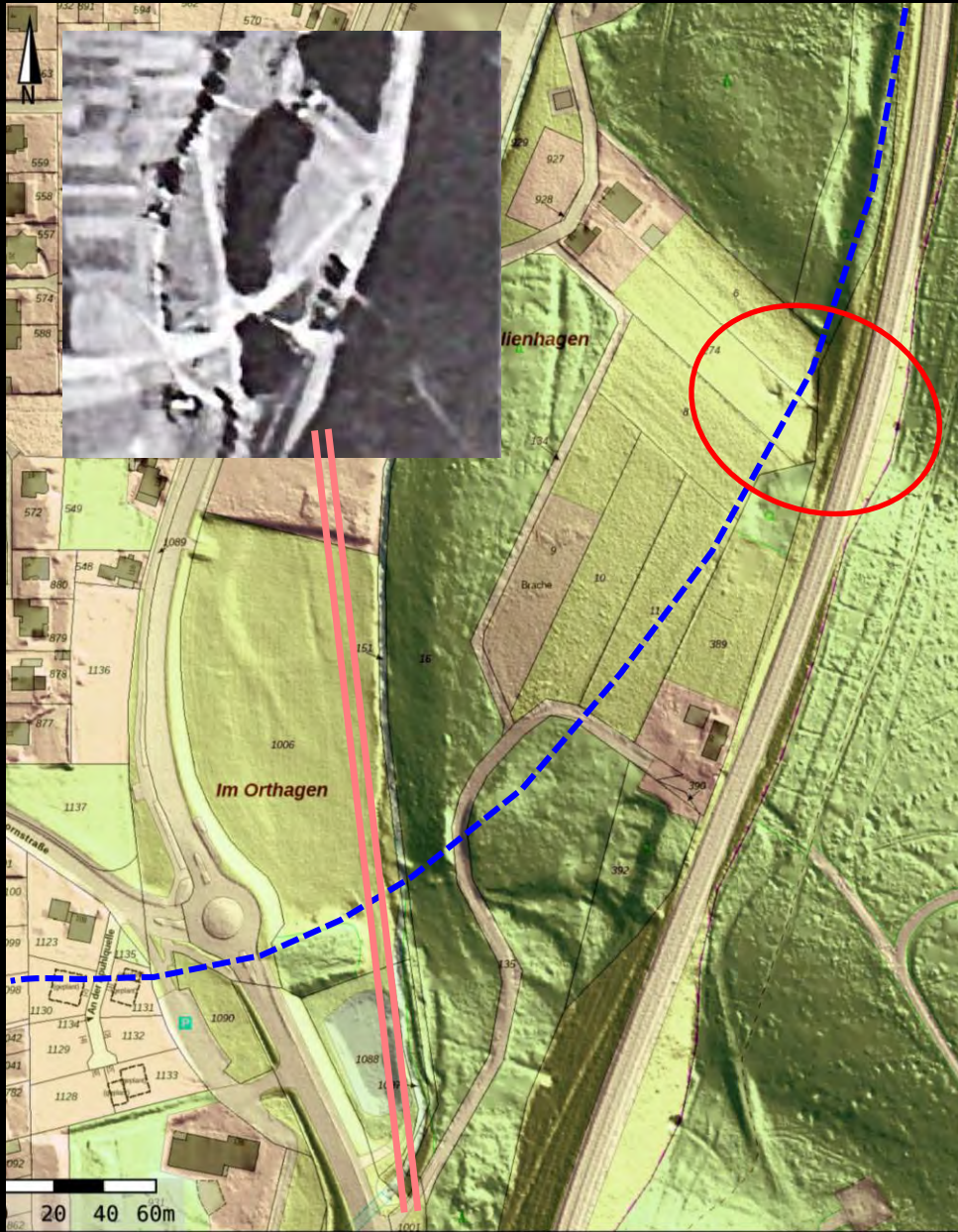
Auf dem Foto unten (2017) ist das rechts des Baches liegende Fundament zu sehen.



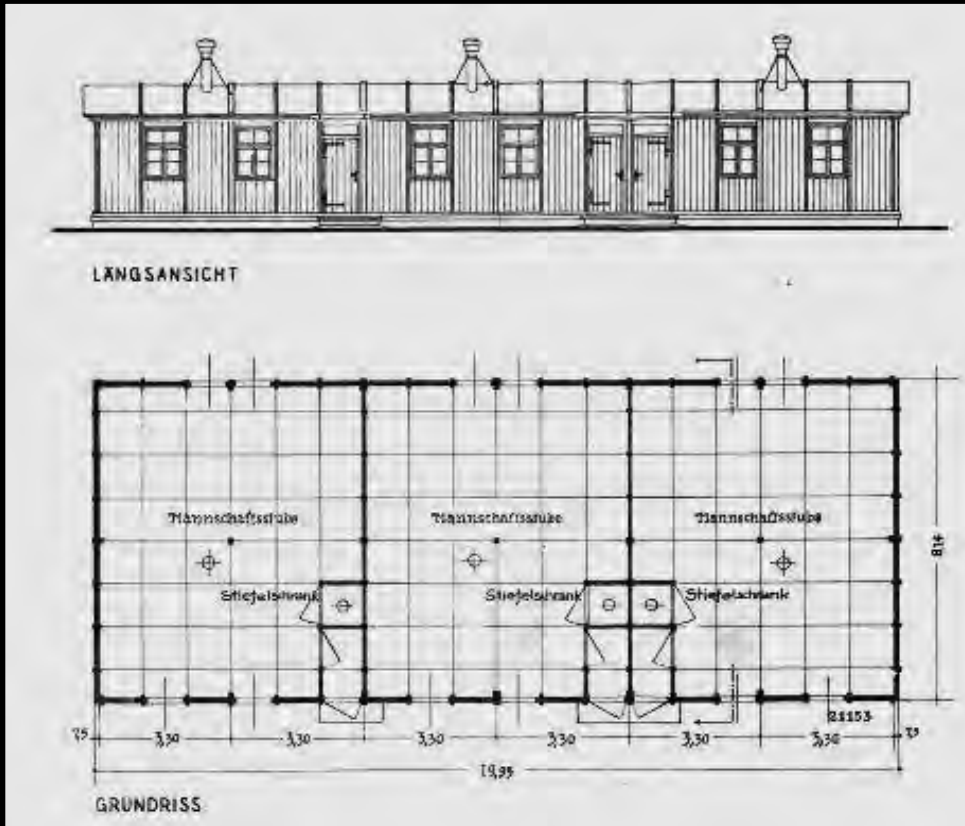


Dammschüttungen beiderseits der  
Betonfundamente (Foto oben 2025, Foto  
unten 2017)

## HGV Altenbeken

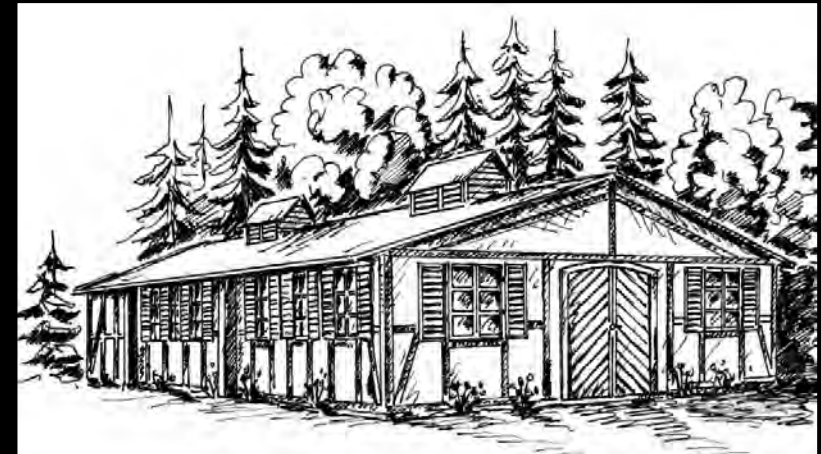


Die Verlängerung eines Durchlasses am Lilienhagenkopf südöstlich der Apuhlquelle (Fotos 2018)



Die Arbeiten an den Großbaustellen wurden von Zwangsarbeitern und Kriegsgefangenen durchgeführt.

Diese wurden in Einheitsbaracken (ca. 20 x 8 m) des RAD (Reichsarbeitsdienst) untergebracht, ca. 60 Personen pro Baracke, die vor und im Krieg vielfach verwendet wurden, so auch in Altenbeken.



Selbst die ursprüngliche Schützenhalle im Driburger Grund war eine ehemalige Einheitsbaracke, die vom Truppenübungsplatz „Senne“ stammte.

Auch von der Kriegsbaustelle „Viadukt“ sind nach dem Krieg noch ähnlich Holzbaracken stehen geblieben, wo Flüchtlinge untergebracht werden konnten.



Weitere Barackenstandorte befanden sich im Driburger Grund (Foto unten), im Hossengrund, auf dem Plateau an der Rehbergstraße (Mittlung Hans-Ludwig Doppler), in Butters Wiese und bei Kleinjerusalem (Karte links), wobei die Insassen der letzten beiden offensichtlich im Wald arbeiteten. Angeblich sollen Auch auf Selkers Wiese in der Ortsmitte Altenbekens gestanden haben.

Geht man davon aus, dass mindestens ca. 1.200 Arbeiter (Neuheuser spricht sogar von 5.000) in Altenbeken tätig waren, die vornehmlich in Altenbeken untergebracht wurden, so muss es weitere Standorte von Unterkünften gegeben haben.



Butters Wiese (heute Kita-platz)



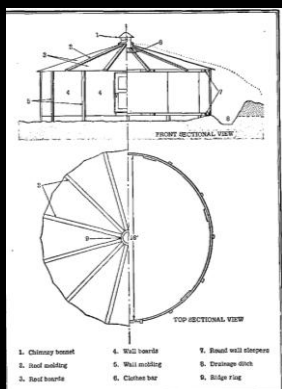
Driburger Grund, östlich der Schützenhalle



**Brandrelikte**

Am Lilienhagen zwischen der Apuhlquelle und der Bahnstrecke wurden runde eben Plateaus gefunden. Diese erinnerten zunächst an Kohlenmeiler, zumal dort auch Brandrelikte gefunden wurden.





Runde Überreste eines norwegischen Arbeitslagers in der Landschaft

Der **Ortschronist Heinrich Schulze**, Altenbeken, schreibt in der Altenbekener Kriegs-Chronik:

„Die Arbeiter, wohl russische Kriegsgefangene, kampierten auch in runden Zelten, die längs der Arbeitsstelle aufgestellt waren.“

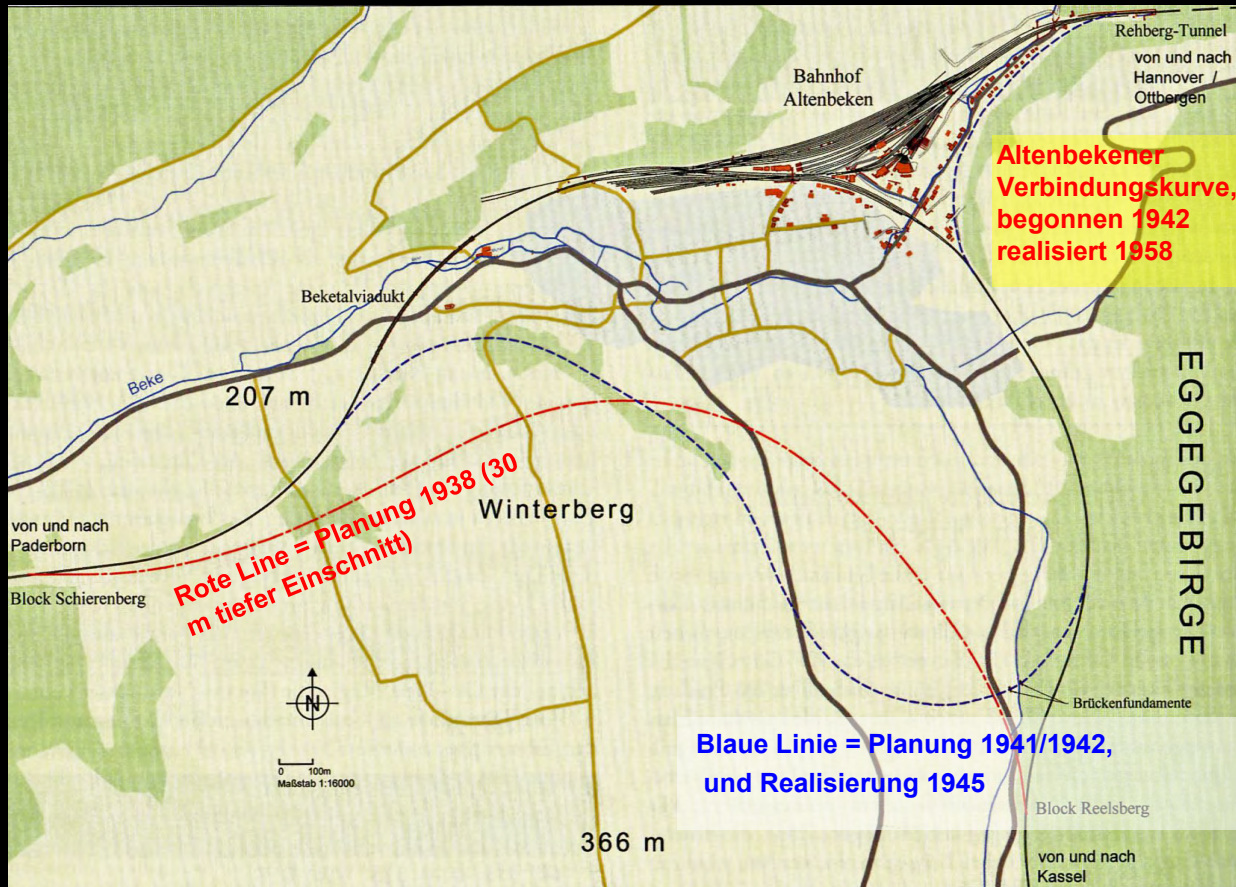
Wo diese standen, ist allerdings bisher in keiner Quelle gefunden worden.



Möglicherweise oder eher wahrscheinlich haben diese Zelte u. a. am Lilienhagen gestanden. Auch die Rundplateaus befinden sich parallel zur Umgehungsbahn, wie Schulze schreibt. Auch die Aneinanderreihung von 10 runden Platten spricht für Zelte, ebenso wie die Relikte von Brand- oder Feuerresten.

# Die Altenbekener Verbindungskurve

## HGV Altenbeken



Karte nach Huguenin und Fischer, Band 1, Seite 204

In dieser Karte ist die Ostumgehung des Altenbekener Bahnhofs dargestellt.

(Es ist allerdings nicht ersichtlich, ob als Planung 1940 oder als Bestand in der Kartengrundlage im Buch von 2013.)

Die Altenbekener Verbindungskurve wurde erst im Jahre 1958 gebaut.

Dennoch gab es bereits zur Zeit des Zweiten Weltkrieges Planungen für diese Kurve.

Die 1938 geplante und 1945 begonnene Südumgehung am Winterberg hätte den Zügen aus dem Westen (Paderborn, Ruhrgebiet) die Fahrt bis in den Bahnhof Altenbeken auch bei zerstörtem Viadukt ermöglicht.

Für eine Weiterfahrt der Züge in Richtung Kassel oder in Richtung Hannover, Kreiensen/Nordhausen wäre ein aufwändiges „Kopfmachen“ im Bahnhof erforderlich gewesen!

(Änderung der Fahrtrichtung mit Drehung oder Umspannung der Dampflok bei laufendem Weiterbetrieb der anderen Fahrtrichtung im Bahnhof.)

Also wäre die Südumgehung des Viaduktes nur sinnvoll gewesen, wenn auch die Ostumgehung (genannt „Altenbekener Verbindungskurve“ oder „Gleis 200“) erstellt worden wäre.

## Bau der Umleitungsbahn in Altenbeken

*Aufzeichnungen von Anton Niggemeier in den Kriegsjahren 1944 – 1945*

Da damit gerechnet werden musste, dass bei längerer Dauer des Krieges der wiederhergestellte Viadukt noch einmal durch Bomben zerstört wurde, wurde gleichzeitig mit den Wiederherstellungsarbeiten auch der Bau einer Umleitungsbahn begonnen. Mit geringen Änderungen konnte hierfür der Plan benutzt werden, der schon im Jahre 1941 zur Entlastung des Bahnhofs Altenbeken aufgestellt war. Dieser sah als Fortsetzung des 3. Gleises von Paderborn nach Schierenberg eine eingleisige Bahn war, die von der Westseite des Viaduktes am Berghang über den neuen Friedhof, dann am Wienacken entlang, durch das Kuhlborntal über den oberen Brand führte und bei Block Reelsberg in die Strecke Altenbeken – Buke einmündete. Dieser Plan wurde derart geändert, dass die Bahn im Kuhlborntal bei Wirtschaft Stiens (*heute Andreaskosteer*) vorbei in einem Bogen von 180° in die Bahn Buke – Altenbeken nach Norden einmündete. Gleichzeitig wurde als Fortsetzung dieser Bahn eine Abzweigung von der Strecke Buke – Altenbeken beim Einschnitt Bollerborn – Sagetal am Südhang der Oberen Sage zum Tunnel in Angriff genommen, sodass auch bei Zerstörung von Viadukt und Bahnhof Altenbeken die Züge von Paderborn nach Ottbergen über diese Bahn geleitet werden konnte. Schon acht Tage nach dem Dezemberangriff, in den Dezembertagen 1944 hatten sich die Reichsbahn-Landesser ein Büro auf dem Bahnhof eingerichtet, in dem die Pläne für diese Umleitungsbahn ausgearbeitet und die Vermessungsarbeiten ausgewertet wurden.

„Gleichzeitig (mit der Südumgehung wurde eine Abzweigung von der Strecke Buke – Altenbeken beim Einschnitt Bollerborn – Sagetal am Südhang der Oberen Sage zum Tunnel in Angriff genommen.“

So schreibt Anton Niggemeier in der Kriegschronik Altenbeken.

**In beiden Schriften wird von bereits im Krieg begonnen Bau- bzw. Erdarbeit an der Verbindungskurve berichtet.**

## III. Der Bau der Verbindungskurve

### 1. Vorläufer der jetzigen Lösung

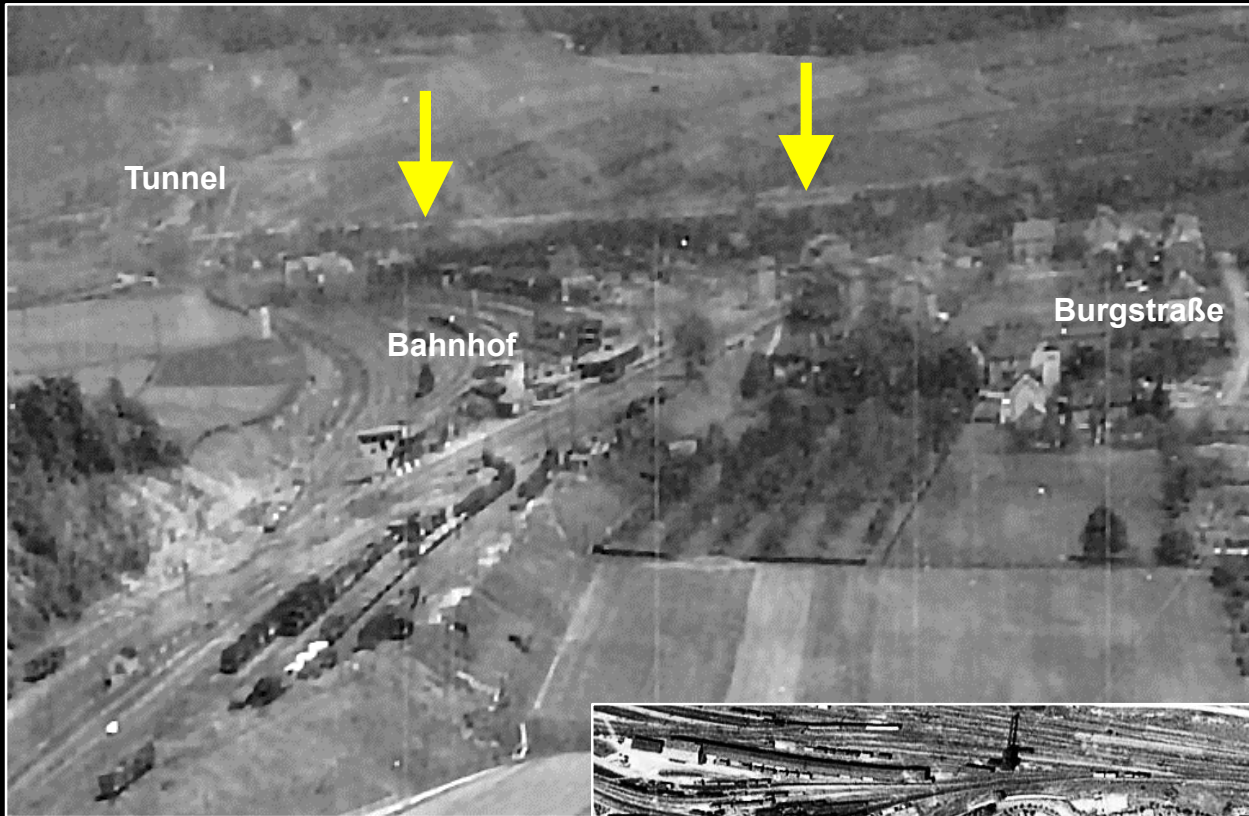
Bereits gegen Ende des letzten Krieges wurde mit dem Bau einer Verbindungskurve bei Altenbeken begonnen, die sich in der Linienführung nahezu mit der jetzt ausgeführten deckt. Die damals getätigten Erdbewegungen konnten allerdings kaum ausgenutzt werden, weil bei der Kriegsplanung zur Verringerung der Erdarbeiten und zur Beschleunigung des Baues nur Krümmungshalbmesser von 200 m vorgesehen waren, nun aber — gemäß der BO für Hauptbahnen — solche von mindestens 300 m verwendet wurden. Außer dieser, im Krieg aus strategischen Gründen geplanten Möglichkeit, den Bahnhof Altenbeken zu „umfahren“, war damals aus gleichem Grund eine zweite Umgehungsbahn in Angriff genommen, die aus der Strecke Paderborn—Altenbeken westlich des an den Bahnhof Altenbeken anschließenden, sehr langen und hohen Beke-Viaduktes nach Südosten abzweigte (Bild 3) und ohne Berührung des Viaduktes wie des Bahnhofs Altenbeken an die Strecke Altenbeken—Warburg—Kassel anschließen sollte; die Richtigkeit dieser nicht mehr wirksam gewordenen Planung wurde bewiesen, als Bombentreffer 7 von 23 Bögen des Viaduktes zerstörten.

„Die Arbeiten an der Verbindungskurve wurden bereits in 1944/1945 begonnen!“

So steht es in den „Eisenbahntechnischen Nachrichten“ (ETR) von 1959.

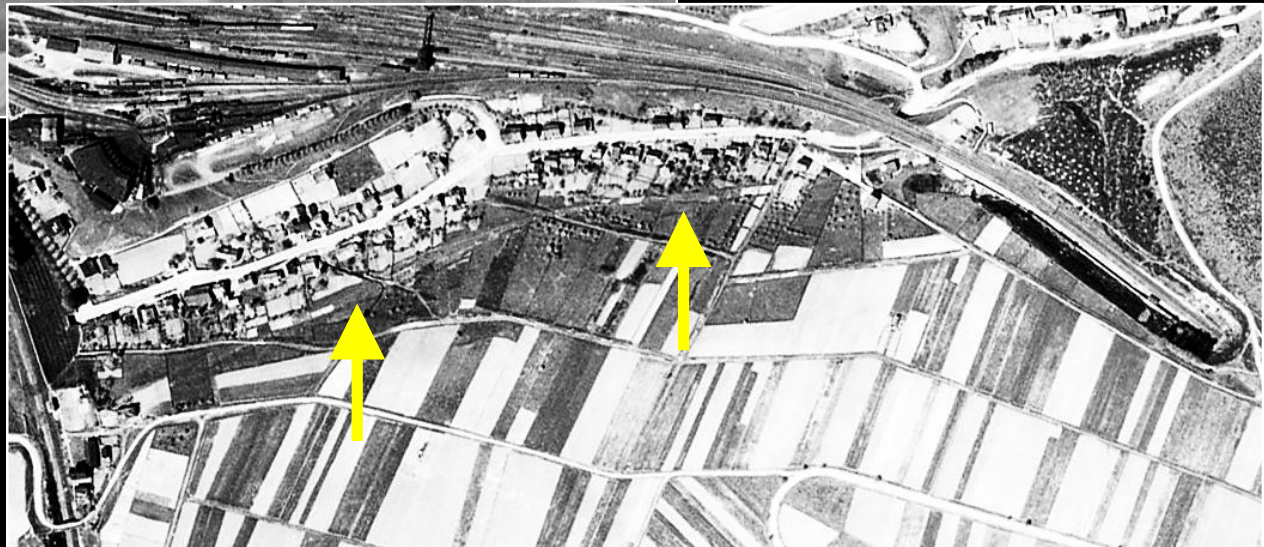
Allerdings wurden andere einfachere Planungsvorgaben zu Grunde gelegt, um die Bauzeit zu verkürzen.

## HGV Altenbeken



Luftbild des Piloten aus dem Jahre 1945, Ausschnitt

Luftbild aus dem Jahre 1954



Die beiden Luftbilder aus den Jahren 1945 (nach dem Krieg) und aus 1954 weisen nach, dass bereits im Krieg bis 1945 an der Altenbekener Ostumgehung gearbeitet wurde.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die für Altenbeken bisher maßgeblichen Fahrtrichtungen von **West nach Ost** und von Ost nach West unbedeutend.

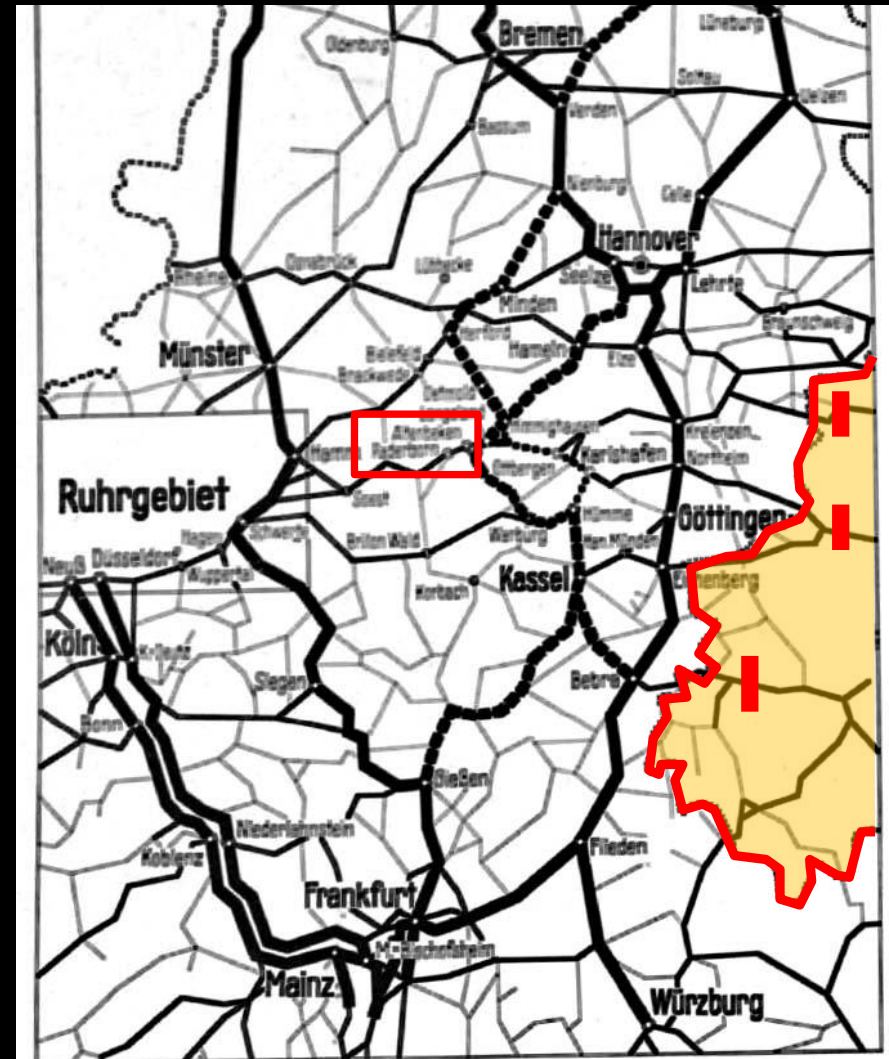
Entlassungen erfolgten.

Zunehmend stellte sich heraus, dass die wesentliche Nord-Südroute von Bremen, Hamburg und Hannover nach Kassel (Bebra) und Frankfurt bzw. Würzburg **ausgelastet** bzw. überlastet waren.

Als **Lösung** bot sich die Nutzung der Eisenbahnstrecke von Hannover nach Altenbeken und weiter nach Kassel und Bebra an.

Allerdings war auch auf dieser Ersatzroute das aufwändige „**Kopfmachen**“ im Altenbekener Bahnhof unumgänglich.

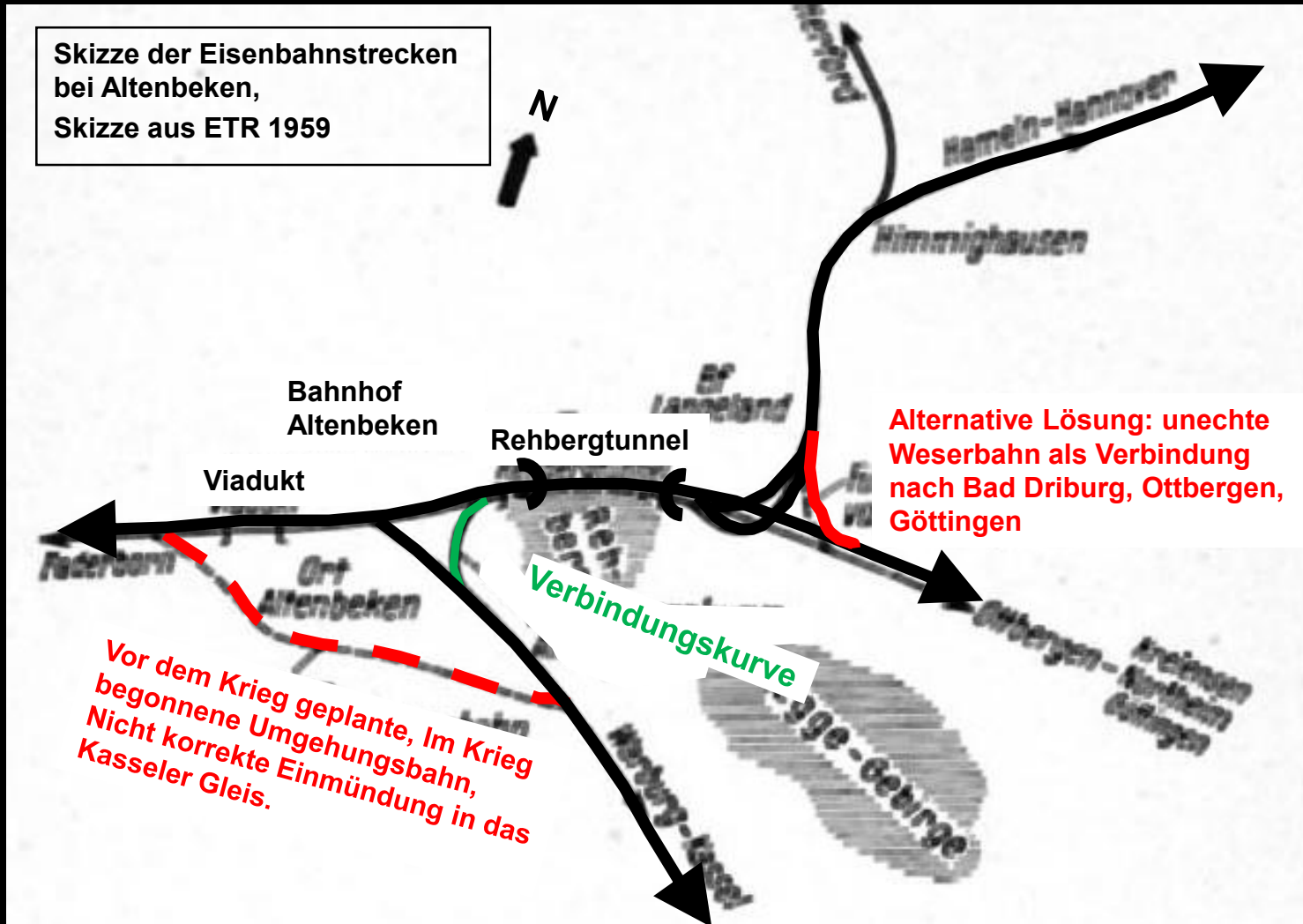
**Es wurde eine wirtschaftlich Lösung gesucht!**



*Bild 1: Die Hauptabfuhrstrecken der Deutschen Bundesbahn im Nord-Süd-Verkehr.*

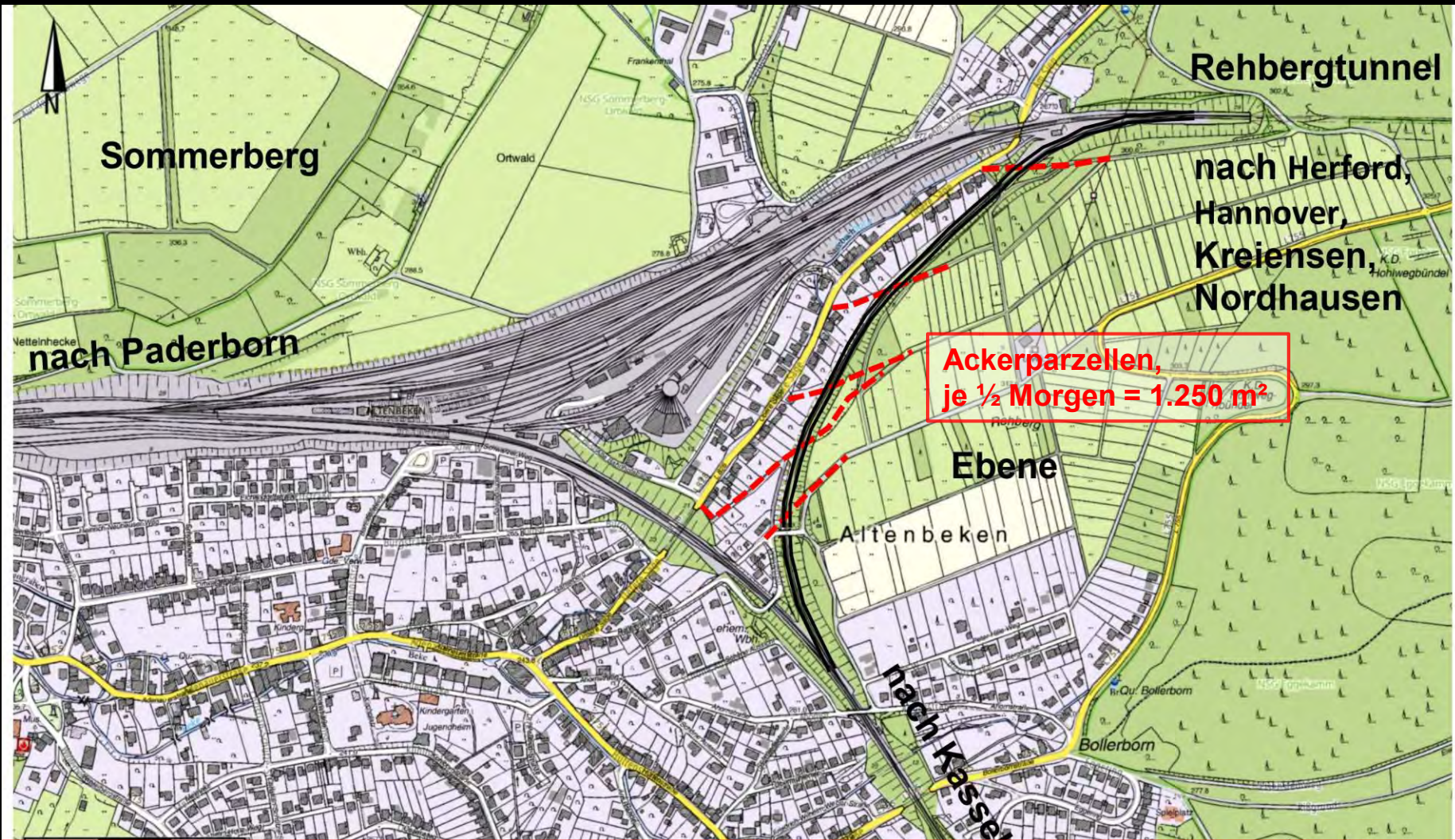
**Der Eisenbahnverkehr wechselt nach dem Krieg die Hauptfahrtrichtung.**

Skizze der Eisenbahnstrecken  
bei Altenbeken,  
Skizze aus ETR 1959



Für die Realisation der Entlastung kamen drei Lösungen in Frage:

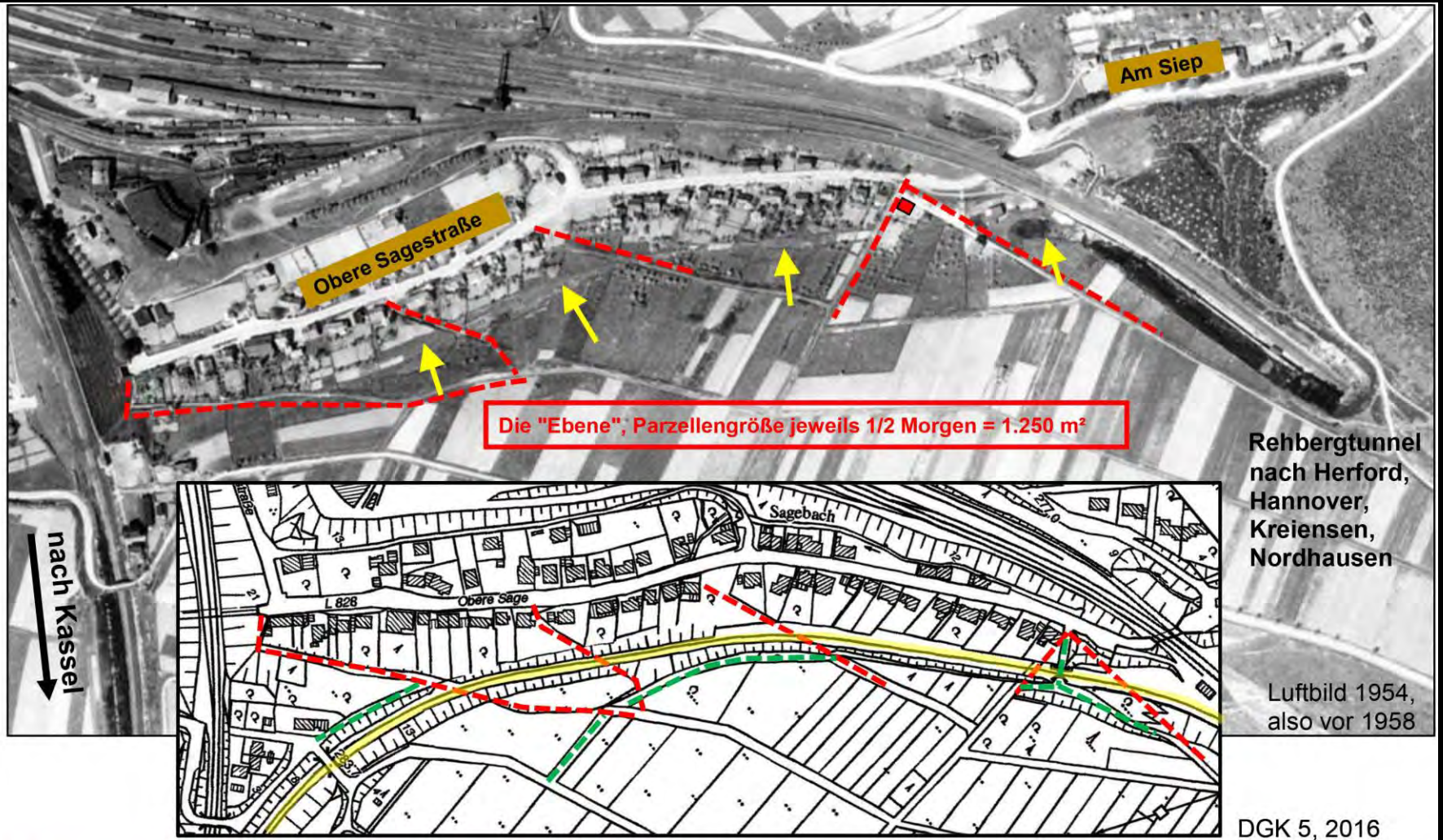
- Ausbau der unechten Weserbahn mit der „Langelandkurve“
- Bau der Altenbekener Verbindungskurve
- Ausbau der Südseite des Bahnhofs Altenbeken zur Beschleunigung der „Kopfmacherei“



Bei den **rot dargestellten Wegen** (außer Rehbergstraße) handelt es sich um **Interessentenwege**, die zu Flächen führten, die um **1910/1920** gerodet wurden und seither als Acker- bzw Gartenflächen genutzt werden. Dort wurden von den Eigentümern oder Pächtern Kartoffeln, Gemüse etc. angebaut.

*(Interessentenwege sind privat angelegte „Privatwege“. Nutzungsberechtigt sind ausschließlich die Eigentümer des Grundstückes und die dinglich eingetragenen Wegerechteinhaber.)*

# HGV Altenbeken



- ehemalige Wege zwischen Sagestraße und Ebene vor 1958
- Ersatzwege ab 1958
- gelbe Pfeile, Relikte der Arbeiten an der Kurve aus 1945 (?)

Die Altenbekener Kurve - Gleis 200,  
vorläufiger Baubeginn 1945  
endgültiges Baujahr 1958

**Neue Weg zur Erreichbarkeit der Ackergrundstücke werden abschließende hergestellt.**



## Baubeginn der Verbindungskurve ist am 18. Juni 1957

Zu Beginn der Bauarbeiten erfolgte die Verbreiterung des vorhandenen Weges, (Rehbergstraße), um die Baustelle von Westen erreichen zu können.

Der Kommentar zu Bild 5 (rechts) in der Eisenbahntechnischen Rundschau (ETR) von 1959 ist nicht korrekt:

Das Foto zeigt nicht die Tunnelseite, sondern den Abschnitt nahe der Kasseler Strecke mit dem Wohnhaus Otten!

(Alle Fotos aus ETR 1959)



Bild 5: Beladung von Arbeitswagen im Hangabschnitt der Tunnelseite. Im Hintergrund — zwischen den weißen Pfeilen — die Strecke Altenbeken—Langeland. Im Vordergrund ein fahrbares Bohrgerät im Einsatz.



*Bild 10: Der Einschnitt der Umgehungsstrecke nach Ausarbeitung einer tieferliegenden Sohle für die Umlegung des Baugleises.*

In Bild 10: Ausarbeitung einer weiteren tieferen Sohle für die Verlegung eines Baugleises. (Foto aus ETR 1959)

Die oben **sichtbare Leitung** ist eine **Wasserleitung** aus Gussrohren DN 200, die mit Stroh und Dachpappe ummantelt wurde, zum Schutz vor dem zeitweise sehr starken Frost.

Dabei handelt es sich um die **Wasserleitung** vom Apuhl (noch DB) bis zum Kesselwasserspeicher im Ortswald.

Unten Relikt (Entlüftungsschacht) der Wasserleitung am Hochpunkt östlich der Verbindungskurve

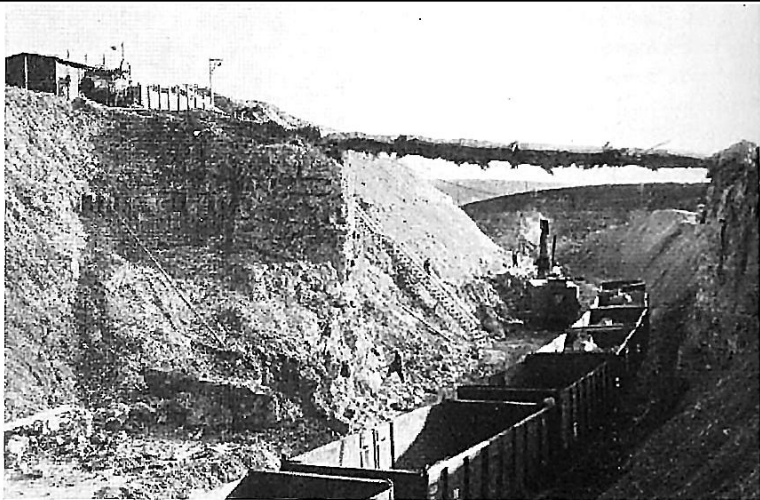
(Foto 2017 M. Bieling)



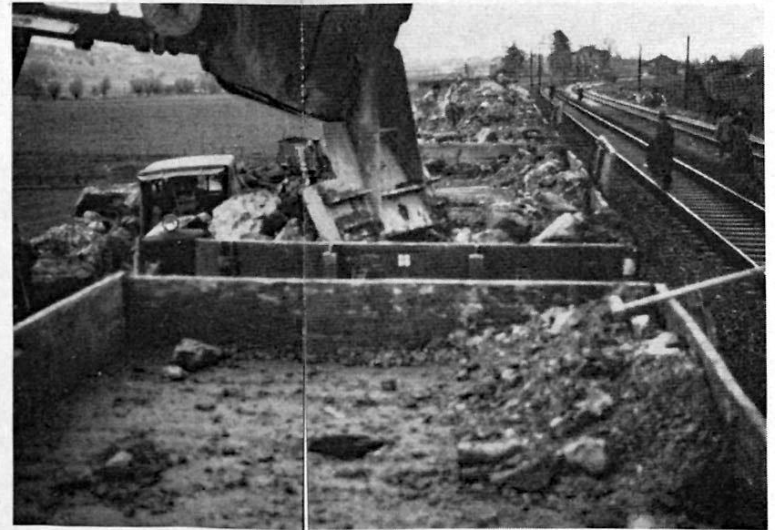


*Bild 6: Baggerarbeit und Massenverladung im Voreinschnitt, von der Warburger Seite her gesehen.*

In Bild 6: Blick nach Norden, Bereich heutige Brücke



*Bild 9: Verladung von Aushubmassen zur Abfuhr in O-Wagen nach Kreiensen. Über dem Einschnitt die ummantelte Lokomotivbetriebswasserleitung.*



*Bild 7: Entladung von Erd- und Felsmassen in Langeland durch einen mit besonderem Schild ausgerüsteten Löffelbagger.*

Bild 7 : Entladung der Wagen in Langeland mit einem spezial-Baggerlöffel, der den Aushub vom Waggon ziehen konnte.

Auch am Tunnelportal West oberhalb der heutigen Sageborns, in Kreiensen und in Buke (zur Herstellung eines Überholgleises) und wurde Erdaushub abgelagert, ebenso für Forstwege und Planierung des Sportplatzes in Altenbeken.

In Bild 9 : Die ummantelte Kesselwasserleitung und ein Bauzug zum Abtransport der Bodenmassen.

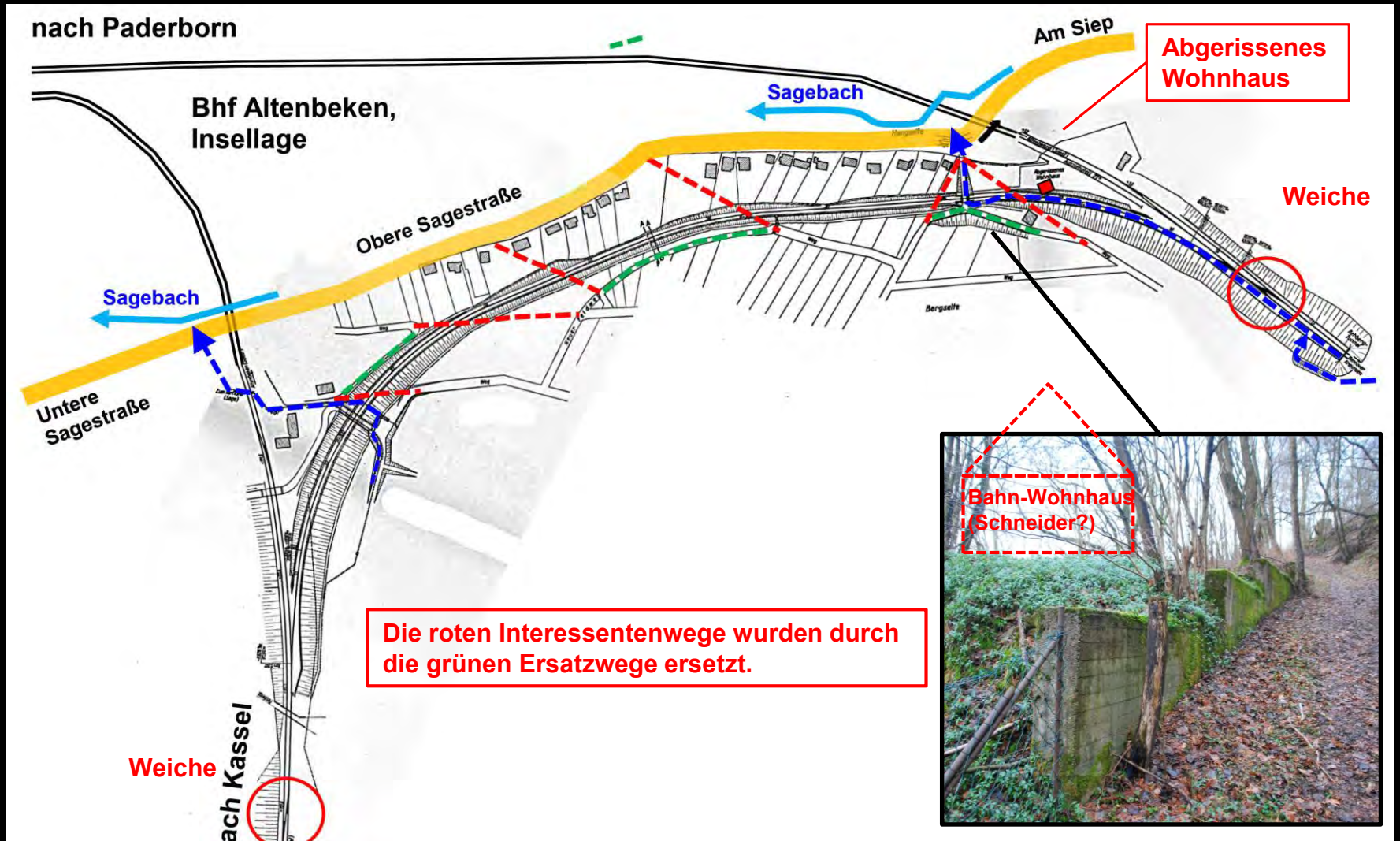
(Foto in Richtung Kasseler Strecke

**Beidseitig größere Felsblöcke sind noch nicht beseitigt und werden als Auflager für die Wasserleitung genutzt.**

Alle Fotos aus Eisenbahntechnischer Rundschau (ETR) 1959)



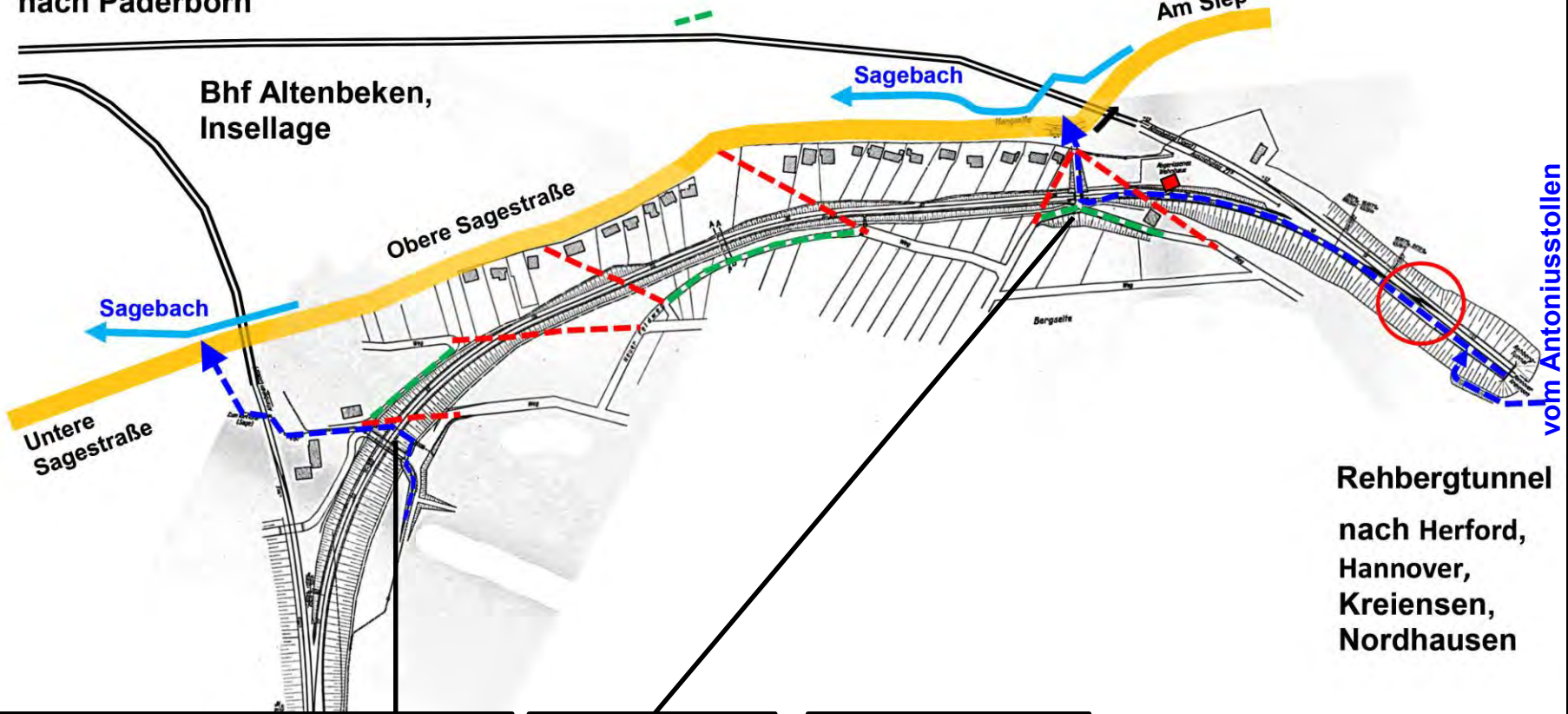
Später wurde noch eine dritte Baustelle im Einmündungsbereich in das Kasseler Gleis eingerichtet, so dass der Abfuhr leicht nach Buke abfahren konnte. (Foto aus ETR 1959, Bild 8)



nach Paderborn

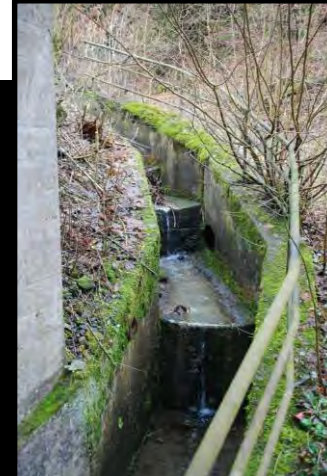
Bhf Altenbeken,  
Insellage

Am Siep



Rehbergtunnel  
nach Herford,  
Hannover,  
Kreiensen,  
Nordhausen

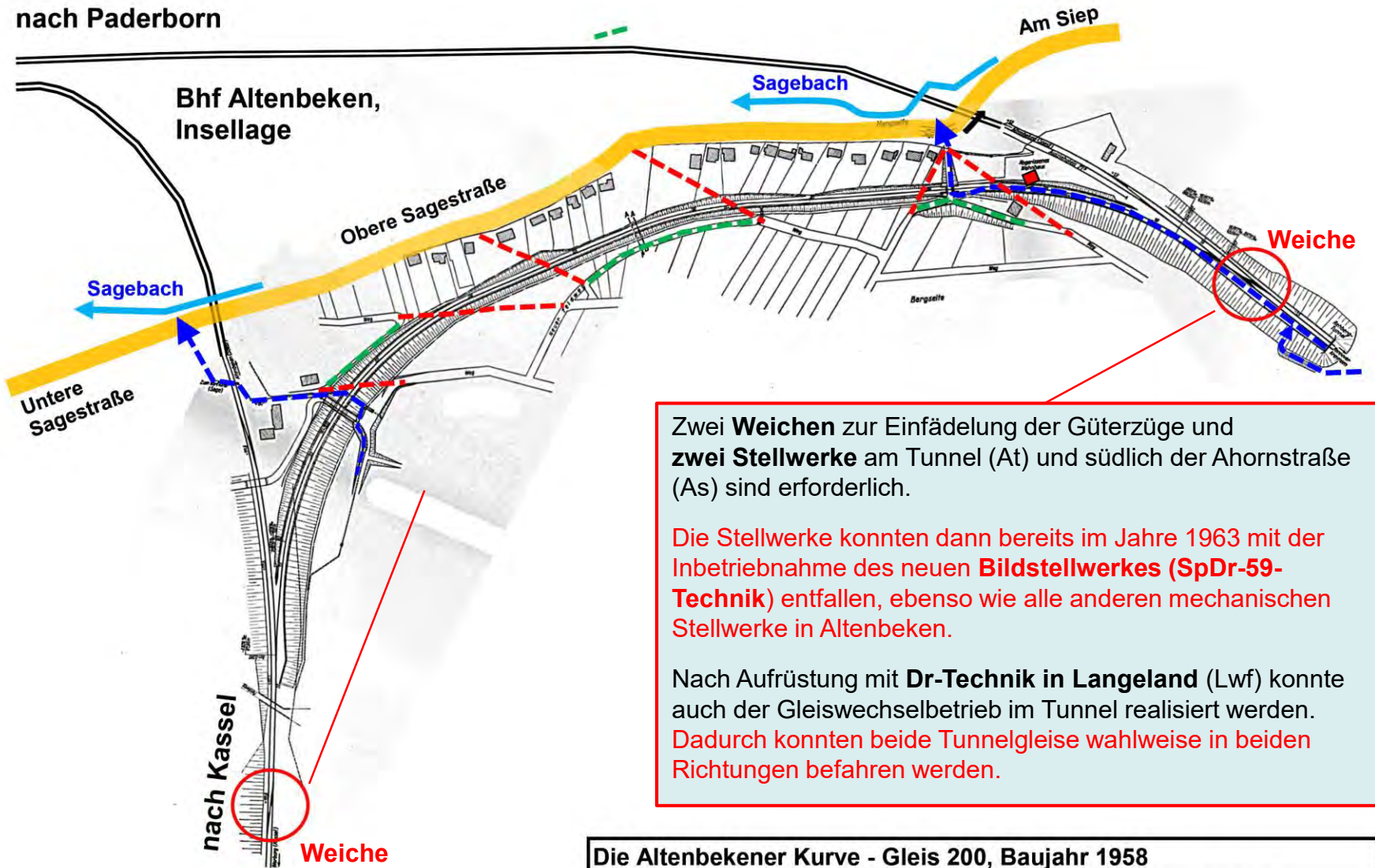
vom Antoniusstollen



Entwässerungs-  
kaskaden, Schächte  
und Mulden  
(Fotos M. Bieling 2017)

**Entwässerungstechnik**

nach Paderborn



Zwei **Weichen** zur Einfädelung der Güterzüge und **zwei Stellwerke** am Tunnel (At) und südlich der Ahornstraße (As) sind erforderlich.

Die Stellwerke konnten dann bereits im Jahre 1963 mit der Inbetriebnahme des neuen **Bildstellwerkes (SpDr-59-Technik)** entfallen, ebenso wie alle anderen mechanischen Stellwerke in Altenbeken.

Nach Aufrüstung mit **Dr-Technik in Langeland (Lwf)** konnte auch der Gleiswechselbetrieb im Tunnel realisiert werden. **Dadurch konnten beide Tunnelgleise wahlweise in beiden Richtungen befahren werden.**

**Die Altenbekener Kurve - Gleis 200, Baujahr 1958**  
**Gleisplan aus ETR (Eisenbahntechnische Rundschau) 1959**



Die Stellwerke am Tunnel (At) und südlich der Ahornstraße (As) für den Betrieb der Kurve bis 1963.  
(Fotos aus Huguenin/Fischer, Band 3, Seite 271 und 270)

**Fundstück am  
Stellwerk As,  
ca. 30 cm hoch**



Stellwerk As) ist außer Betrieb.  
(Foto nach Norden M. Bieling 2015)

**Zusammenfassung der Daten**

Erste Bodenbewegungen	1944/1945
Vorbereitende Planung	1956
Bauzeit ca. 1 Jahr	vom 18. Juni 1957 bis 30. Mai 1958
Länge der Neubaustrecke	1.000 m
Längsneigung	ca. 0 ‰
Zulässige Geschwindigkeit	60 km/h
Kurvenradien	300 m entsprechend zulässiger Geschwindigkeit in den Weichen
Bodenbewegungen	110.000 m <sup>3</sup> , unerwartet felsige Bereiche
Tiefe der Geländeeinschnitte	12 bis 15 m
Böschungswinkel	bis 75 Grad, daher teilweise Fangmauern aus Beton
Brückenbauwerke	2 Stück, eine Über- und eine Unterführung
Wasserleitung DN 200	Gesichert und verlegt in der Brückenplatte bei km 0,250
Ableitung Oberflächenwassers	mittels Betonrohren DN 800 und
Einleitung des Wassers	an 2 Stellen in den bis 20 m tiefer liegenden Sagebach
Kosten geschätzt	1.800.000 DM
Kosten tatsächlich	3.000.000 DM

## HGV Altenbeken



Fotos Archiv Gemeinde Altenbeken

**Eröffnung der Verbindungskurve 30. Mai 1958**

**Inbetriebnahme am 01. Juni 1958**

(rechts ein noch nicht fertiggestellte Stützmauer oder ein Widerlager der Überführung)





Feierliche Eröffnung der Verbindungskurve am 30.05.1958 (Foto Archiv Neuheuser)

Die Altenbekener Verbindungskurve wurde vor 60 Jahren dem Verkehr übergeben

## Einweihung am 30. Mai 1958

Von Ortsheimatpfleger Rudolf Koch

Wegen Überlastung der Nord-Südstrecken unter anderem zwischen Hannover - Eichenberg kam es zu erheblichen Engpässen im Zugverkehr. Es wurde deshalb eine Entlastung für die Strecke gesucht und man entschied sich, die Züge vermehrt in Richtung Kassel über Altenbeken zu leiten. Sehr umständlich erwies sich jedoch, dass die Züge im Bahnhof Altenbeken die Fahrtrichtung ändern mussten (das so genannte Kopfmachen). Dieser umständliche Betriebsablauf veranlasste die Deutsche Bahn (DB), eine eingleisige Verbindungskurve zwischen der Strecke Altenbeken - Kassel und dem Westportal des Rehbergtunnels hinter den Häusern am Hang des Sagetals zu bauen.

Im Jahr 1956 begann die DB dann mit den Vorbereitungen dieser Altenbekener Verbindungskurve (Gleis 200) und es wurden umfangreiche Bodenuntersuchungen vorgenommen. Auch mit den Eigentümern der Häuser musste verhandelt werden, denn verschiedene Dächer hatten noch Hohlziegel und mussten deshalb wegen Feuergefahr neu eingedeckt werden, denn die Züge wurden zu dieser Zeit noch überwiegend mit Dampflokomotiven befördert. Nachdem dann die Arbeiten ausgeschrieben waren, begann man am 18. Juni 1957 mit den Ausschachtungsarbeiten. Rund 115.000 Kubikmeter Fels und Bodenmassen mussten mit LKW, später auch mit Hilfe von Bauzügen und anderem nach Langeland, Buke



Am 30. Mai 1958 gab der Präsident der Bundesbahndirektion Hannover das Gleis frei. Er war eigens mit einem Sondertriebwagen angereist.

und Kreiensen abgefahren werden. Der Aushub wurde unter anderem zur Verstärkung von Bahndämmen und zur Aufschüttung ausgefahrener Forstwege verwendet. Sogar für die Trockenlegung und Höherlegung des Altenbekener Sportplatzes wurde das Steinmaterial verwandt.

Es wurde mehr fester Felsen vorgefunden, als man erwartet hatte. Doch trotz der schwierigen Bodenverhältnisse konnte die 1.147 Meter

lange „Kurve 200“ oder „Abzweig 200“ genannte Gleisverbindung fristgerecht am 30. Mai 1958 – also vor 60 Jahren – dem Verkehr übergeben werden. Hierzu kam extra der Präsident der Bundesbahndirektion Hannover mit einem Sondertriebwagen angereist.

Für die Anbindung an die Streckengleise in Richtung Kassel und Hannover mussten die beiden Stellwerke Altenbeken Tunnel (At) und

Altenbeken Süd (As) eingerichtet werden. Zu erwähnen sei noch, dass in der Altenbekener Kurve nach der Inbetriebnahme verstärkt Lokpersonalwechsel stattfand. Hierzu hatte man extra mehrere kleine Unterkunftshütten aufgestellt, die mit Heizung und Telefonanschluss ausgerüstet waren. Vom nahen Bahnbetriebswerk war eine fußläufige Verbindung entlang der Gleise geschaffen worden.

**Gemäß Bericht in der Eisenbahntechnischen Rundschau (ETR) von 1959 kommen die Autoren zur folgenden abschließenden Beurteilung:**

Mit der Inbetriebnahme des Verbindungsgleises zwischen den von Nordosten und von Süden an Altenbeken heranführenden Strecken ist eine **im deutschen Eisenbahnbetrieb schon seit Jahrzehnten erstrebte Ergänzung verwirklicht.**

Sie gibt der Betriebsführung den stets erforderlichen Spielraum für die Bewältigung allgemein hoher oder in Sonderfällen verstärkter Leistungen.

Auch bei späterem **elektrischen Betrieb** auf der Nord-Süd-Strecke über Göttingen wird dieser Erfolg des Neubaus zu nutzen sein.



Ein Güterzug auf der Verbindungskurve von Kassel nach Hannover  
(Foto 1980 aus Huguenin / Fischer Band 1, Seite 257)

Vor Inbetriebnahme der Verbindungskurve mussten einige Häuser in der Oberen Sagestraße neu eingedeckt werden, da sie noch Hohlziegel besaßen. Diese waren ohne Falz und daher gegen Funkenflug aus den Dampfloks (täglich ca. 60) nicht dicht, so dass Brandgefahr bestand.



Ein Güterzug mit Dampflok hat den Tunnel auf dem nördlichen Tunnelgleis verlassen, ein zweiter mit E-Lok das Südgleis des Tunnels. (Foto U. Preiß aus Huguenin/Fischer Band 2 Seite 341)

Rechts die neue Brücke, darüber ein Wohnhaus (Bahnhofsvorstehers Schneider). Dieses wurde später abgerissen.



*Am 5. Juli 1967 hängt der schwere Güterzug wie Blei am Haken der Ottberger 44 1126, die sich nur noch wenige Meter bis zum westlichen Tunnelporta Rehbergs vorzukämpfen hat. Archiv des Verbandes der Eisenbahnfreunde (VEF), Foto: Alfred Luft*

**1967: Güterzug fährt auf dem nördlichen „falschem Gleis“, vom Bahnhof Altenbeken kommend, in den Tunnel.  
(Foto Alfred Luft aus Huguenin/Fischer Band 3 Seite 78)**

**So kann gleichzeitig ein Güterzug über die Verbindungskurve in den Tunnel auf dem Südgleis durch den Tunnel nach Hannover fahren. (oder umgekehrt von Hannover nach Altenbeken und von Kreiensen nach Kassel)**

**Der Gleiswechselbetrieb im Tunnel reduziert die Wartezeiten und erhöht die mögliche Zugfrequenz.**

## HGV Altenbeken



Einer der zahlreichen Güterzüge biegt aus der Verbindungskurve in das Gleis nach Kassel ein und muss dabei das Gleis von Kassel nach Altenbeken kreuzen. (Foto 2018 M. Bieling)

## HGV Altenbeken

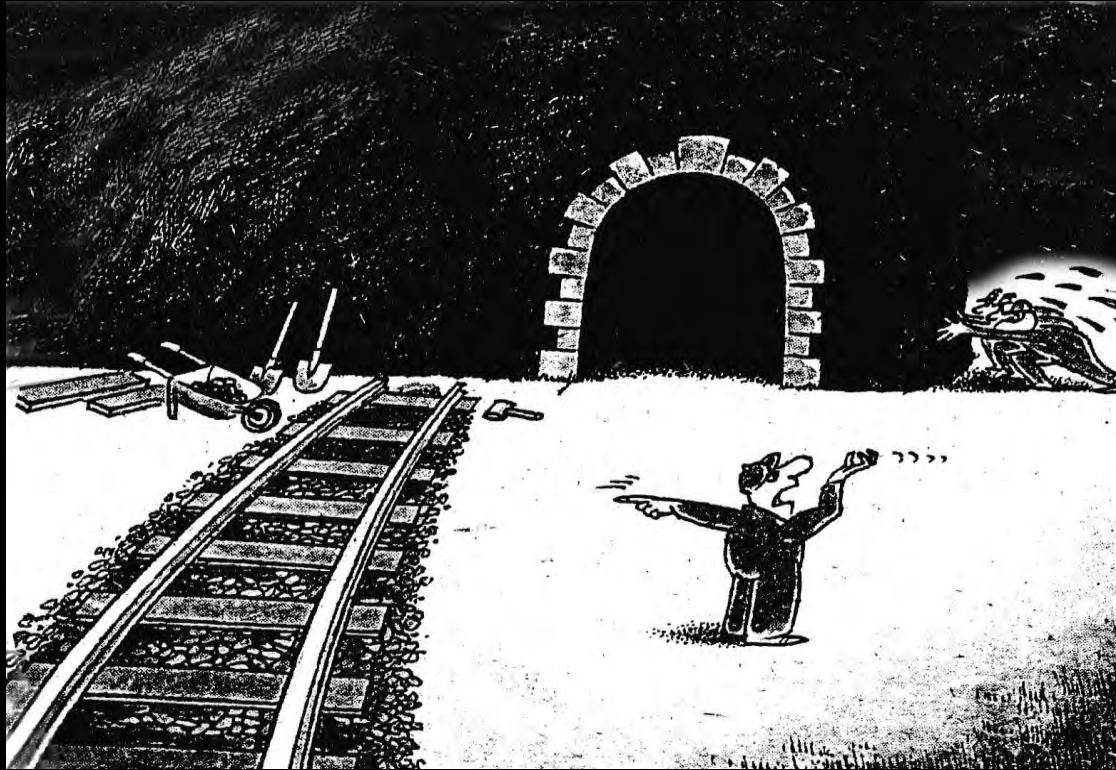
### Abbildungen

- Fotos Michael Bieling, soweit nicht anders angegeben
- Zeichnungen, Kartenbearbeitung Michael Bieling

### Literatur

- Bahnmeisterei Paderborn 1851 Planungsriß Nr. 37 der Gebirgsstrecke von Paderborn nach Warburg
- Bieling, Michael 2020: *Geheimnisvolle Spuren – Entdeckungen im Altenbekener Eggewald*
- Driburger Kurier , 2018, 8. Oktober: *Driburger Kurier, 2018: Einweihung (der Verbindungskurve) vor 60 Jahren, Artikel von R. Koch*
- Düsterhus, Hugo 2018: *Bericht über abgestürzte Flugzeuge im Bereich von Altenbeken, Homepage des Heimat- und Geschichtsvereins Altenbeken*
- Härter, Hans Ludwig Härter und Pohlenz, Lothar 1959: „Die Altenbekener Verbindungskurve und ihre Bedeutung für den Nord-Süd Verkehr“ in der *Eisenbahntechnische Rundschau (ETR)*, Heft 11, 1959, Seite 463 bis 472
- Geologisches Landesamt NRW, *Geologische Karte von NRW 1:100.000 Blatt C 4318 Paderborn, 1977/1978*
- Golücke, Friedhelm 1993: *Der Zusammenbruch Deutschlands – eine Transportfrage? Der Altenbekener Eisenbahnviadukt im Bombenkrieg 1944/1945*
- Gemeinde Altenbeken, *Kriegschronik von Anton Niggemeier*
- Henz, Ludwig Benjamin 1849: *Bericht über die Planung und Begründung der Gebirgsstrecke Warburg nach Paderborn über Altenbeken an Stelle der Strecke über Kleinenberg einschließlich der Prüfungen und Stellungnahmen verschiedener Fachleute*
- Huguenin, Bernhard und Fischer Karl 2013: *Altenbeken, Klassiker der Eisenbahn, Band 1, 60 Jahre Chronik*
- Jockel, Hans-Josef 1982: *Die Eisenbahn im Eggegebirge*
- Küting, Heinz 1963: *Schwaney, Zur Geschichte eines tausendjährigen Siedlungsraumes*
- Menninghaus, Werner und Krause, Günter 1985: *Die Königlich Westfälische Eisenbahn, Geschichte der Strecken Warburg - Hamm - Emden*
- Neuheuser, Heinrich 1960: *Geschichte der Gemeinde Altenbeken*
- Wichert, Hans Walter 1998: *Die Alte Eisenbahn zwischen Kleinenberg und Willebadessen, Lichtenauer Heimatblätter Nr. 3 Juli 1998*
- NRW-Atlas © Geobasis NRW 2013, *bereitgestellt über tim online nach GeoBasis BNErl. NRW von 2013 bis 2020*
- Walter, Josef, *privates Archiv, Sammlung historischer Fotos*

# Vielen Dank für Eure Aufmerksamkeit !



Fotos: Kurt Blaschke, Benedikt Heitmar, Michael Bieling