

# Inhaltsverzeichnis

## BAND 1: 160 Jahre Chronik

1	Pionier und Rekordhalter - der Eisenbahnerort Altenbeken .....	13
2	Die Postkutsche – Synonym für Schnelligkeit? .....	15
3	Aller Anfang ist schwer .....	21
	1832: Ziel, den Kohletransport wirtschaftlicher zu gestalten .....	21
	1836: Erste Bemühungen in Paderborn .....	22
	1837: Von Kassel über Paderborn nach Lippstadt .....	23
	1838: Ist ein 3.000 Meter langer Tunnel durch den Rehberg durchführbar? .....	23
	1840: Große Bedenken .....	23
	1841: Die »Eisenbahn-Sache« nimmt Gestalt an, ein Staatsvertrag wird unterzeichnet .....	24
	1842: Über Paderborn sicher, über Driburg vielleicht .....	24
	1845: Die Köln—Minden—Thüringer Verbindungseisenbahn-Gesellschaft will die Lücke schließen .....	24
	1846: Krisenzeit während des Bahnbaues .....	25
	1847: Die Verbindungs-Eisenbahn in Gefahr .....	26
	Erst ein Fehlschlag führt die Eisenbahn nach Altenbeken .....	27
4	Die Eisenbahn wird gebaut .....	49
	1848: Erste Verstaatlichung einer preußischen Eisenbahn .....	49
	1849: Gründung der K.P.St.E. ....	51
	1850: Endlich so weit – Streckeneröffnung! .....	51
	Streckeneröffnung ohne große Feierlichkeit .....	52
	1851: Baubeginn in Altenbeken .....	53
	1852: Journalist berichtet vom Baufortschritt .....	58
	1853: Von seiner Majestät »Allerhöchst selbst« eröffnet .....	60
	1854: Buke anstelle Altenbekens als Knotenpunkt? .....	67
	1855: Damals schon Betriebsübernahme! .....	68
	1858: Für die Instandhaltung des rollenden Materials sorgt Paderborn .....	68
	1859: Ruhestand und Kampf um die Linie! .....	70
	1860: Beginn der großen Zeit der Privatbahnen .....	70
5	Altenbeken wird Bahnhof! .....	73
	1861: Die Strecke Altenbeken—Kreiensen soll gebaut werden .....	73
	1862: Die ersten Loks dienen nun als Baumaschinen .....	78
	1863: Breitspurigkeit verhilft zum Durchbruch .....	78
	Marketing 1863, als der Begriff noch unbekannt war .....	82
	1864: Nichts zu feiern? Doch! Altenbeken wird Knotenpunkt .....	83
	Altenbeken–Höxter am 1. Oktober 1864 eröffnet .....	85
	1865: Altenbeken–Kreiensen am 10. Oktober durchgehend eröffnet .....	88
	Lippe wird bescheidener .....	88
	1866: Vereint fährt man besser .....	89

1867: Zweigleisiger Ausbau fordert Tribut	94
1868: Lippe will in Altenbeken Anschluss finden	95
Noch bis in die 2000er Jahre ein Sorgenkind	96
1869: Allseits Finanzierungsfragen	97
»Warburg« explodiert im Bahnhof Altenbeken	98
<b>6 Die letzten Jahre der Privatbahnen</b>	<b>101</b>
1870: Die Eisenbahn im Dienste des Militärs	101
1871: Die Hannover—Altenbekener Eisenbahn »HAE« baut wieder	102
Friedenschluss von Versailles	103
Bisherige Maße und Gewichte gehören der Geschichte an	106
1872: Die Salami-Taktiker der HAE	106
1873: Streckenbau, Finanzkrise, Unfälle	114
Gründerkrise	114
1875: Eisenbahnkönig Strousberg bankrott!	117
1875 bis 1878: Gebaut wird – abseits Altenbekens!	122
1878: Neuer Minister stellt die Weichen – Preußens Privatbahnen rollen aufs Abstellgleis.	124
1879: Verstaatlichung	125
<b>7 Staatsinteresse geht vor Privatinteresse</b>	<b>127</b>
1880: Privatbahnen wirklich ein Problem?	127
Wechsel zur Königlich Preußischen Eisenbahn Verwaltung (K.P.E.V.)	128
Angefangen, aber gescheitert!	129
1881 / 1882: Bleibt Preußen auf halbem Weg stehen?	130
1883: Normalien für Lokomotiven weisen in die Zukunft	130
1884: Kurze Fahrplananalyse	131
1885: Altenbeken über Detmold mit Herford verbinden?	132
1886: Preußen bahnt der lippischen Eisenbahn den Weg und Paderborn reißt Mauern nieder	133
1887: Schweres Eisenbahnunglück in Altenbeken	134
1889: Geburt der »Schnellzüge«	134
<b>8 Die neunziger Jahre: Immer wieder neue Lokomotiven</b>	<b>147</b>
Der Winter 1889/90 bereitet Probleme	147
1890/91: Die ersten P4 in Altenbeken und auf der Sollingbahn	147
1892: Der D-Zug ist geboren!	148
1893: Neue Zeitrechnung	149
1894: Bahnhof Altenbeken wird umgebaut	153
1895: Neuordnung bei der Verwaltung der KPEV	153
1895/96: Großer Bahnhofsumbau setzt sich fort	155
1898: Es wird weiter gebaut	156
1899: Altenbeken—Ottbergen—Nordhausen fast durchgehend zweigleisig	156
<b>9 »La Belle Époque«? – von der Jahrhundertwende bis 1913</b>	<b>159</b>
1900: Altenbeken doppelt so groß	159
1901: Ein tragischer Unfall vor Altenbeken	159
1902: Urteilsverkündung zum Weihnachtsunfall	161
1903: Pläne für einen zweiten Rehbergtunnel	162
1904: Zweigleisiger Ausbau nach Warburg	164

	1905: Unfall – der Rehberg-Tunnel gesperrt! .....	165
	1906: Rehbergtunnel wieder offen .....	169
	1907: Heißdampf oder Nassdampf? .....	170
	1908: Hameln— Altenbeken zweigleisig .....	171
	1909: Einsturz der Nethebrücke in Ottbergen .....	171
	1910: Elektrische Straßenbahnen als Konkurrenz? .....	172
	1911: Große Umbenennungsaktion .....	173
	1912: Bahnhof Altenbeken neu verkabelt .....	173
	1913: Das neue Wagenausesserungswerk in Paderborn .....	174
<b>IO</b>	<b>1914–1924: Der Erste Weltkrieg und seine Folgen .....</b>	<b>177</b>
	1914: Der Eisenbahnbetrieb kommt wieder in die Hände des Militärs .....	177
	1915: Rohstoffmangel und Hunger .....	179
	1916: Das Hindenburg-Programm .....	179
	1917: »Stockender Verkehr« .....	180
	1918: Kriegsende durch Revolution .....	180
	1919: Frieden! Endlich! Aber warum bricht die Eisenbahn zusammen? .....	182
	1920: Die Deutsche Reichsbahn .....	183
	1921: Das Amt Altenbeken .....	183
	1922: Kalkindustrie in Altenbeken lebt wieder auf .....	184
	1923: Schwerer Unfall in Kreiensen .....	185
	1924: Nicht nur Eisenbahner werden entlassen .....	186
<b>II</b>	<b>1925–1935: Immer neue Umbaupläne für Altenbeken .....</b>	<b>189</b>
	1925: Straße zum Güterbahnhof miserabel .....	189
	1926: Erweiterung des Güterschuppens .....	189
	1927: Besser spät als nie? .....	190
	1928: Verlängerung für den Loksuppen Paderborn .....	190
	1929: Bahnhofsumbau Altenbeken soll voranschreiten .....	190
	1930: Neugeborene Lämmer steif gefroren .....	191
	1931: Der Schienenzeppelin in Altenbeken! .....	194
	1932: Statt 258 nur 208 tägliche Zugfahrten .....	195
	1933: Der Rehberg-Tunnel vorerst saniert .....	196
	1934: Das Gelände der Eisenwerke wird Bauland .....	197
	1935: Hundert Jahre deutsche Eisenbahn .....	197
<b>I2</b>	<b>1936–1945: Welt in Brand .....</b>	<b>201</b>
	1936: Linienverbesserung im Bahnhof Altenbeken .....	201
	1937: Die ersten 44er kommen nach Ottbergen! .....	203
	1938: Umgehungsbahn in Altenbeken? .....	204
	1939: Der Krieg ist ausgebrochen .....	205
	1940: Erster Fliegeralarm .....	206
	1941: Blitzkrieg im Osten erfriert vor Moskau .....	207
	1942: ÜK-Lokomotiven und erste »Verluste« .....	211
	1943: Die ersten Bomben fallen .....	212
	1944: Schonungslose Luftangriffe .....	213
	1945: Endlich Kriegsende .....	215
	Altenbekener Viadukt nochmals bombardiert .....	216
	4. April 1945: Ende des Krieges für Altenbeken! .....	220

13	1945–1959: Vom Wiederaufbau über eine Verbindungskurve bis zum Ende des Einsatz-Bw .....	223
	1945: Hunger, Not und Trümmer! .....	223
	1946: Der Altenbekener Viadukt wieder eingleisig befahrbar .....	227
	Der Erz Ganzzug Verkehr .....	230
	1947: Das »Aus« für Holzminden? .....	235
	1948: Die Währungsreform, ein neuer Start! .....	238
	1949: Lähmender eingleisiger Verkehr .....	239
	Die Deutsche Bundesbahn gibt den Ton an .....	240
	Im neuen Gewand – eine Erholungsstätte für Reisende .....	240
	1950: Altenbeken mit »neuem alten« Viadukt .....	241
	1951: Der Lokbahnhof Scherfede wird aufgelöst .....	243
	1952: Altenbeken – im Vergleich ein kleines Bw .....	243
	1953: Altenbeken gibt seine 44er ab .....	243
	1954: Vorschläge zur Lösung des Betriebsengpasses in Altenbeken .....	244
	1955: Altenbekener Güterabfertigung in Flammen .....	246
	1956: Die Altenbekener Kurve wird vorbereitet .....	248
	1958: Gleis 200 geht in Betrieb .....	254
	1959: Das Bw Altenbeken gibt die Dampflokkunterhaltung auf .....	254
14	1960–1979: Altenbeken ist und bleibt bis Ende der 1970er eine ständige Baustelle .....	257
	1960: Paderborner AW aufgelöst .....	257
	1961: Nur 44er schaffen es, über die Egge zu kommen .....	257
	1962: Keine Güterabfertigung mehr in Altenbeken .....	260
	1963: Zentralstellwerk Af geht in Betrieb .....	261
	1964: Dieselloks mit Vollgas gegen den Strom .....	262
	1965: Paderborn fast überschwemmt! .....	270
	1966: Nur kurz dabei – die Baureihe 10 .....	270
	1967: Aufwendige Rangiermanöver, die Eilzugspitze! .....	270
	1968: Auch Dampfloks halten Einzug ins EDV-Zeitalter .....	271
	Stehen die Signale für eine bessere Zukunft auf grün? .....	273
	1969: DB = die Bahn! Nein, der Bus! .....	274
	Der Fahrdraht kommt! .....	278
	1970: Die Südseite des Bahnhofs wird umgebaut .....	281
	1971: Elektrisch durch den Rehbergtunnel .....	291
	1972: Neuer Zugang zum Bahnhof Altenbeken .....	292
	1973: Die Kasseler Ölkocher verschwinden .....	293
	1974: Dunkle Wolken über Ottbergen .....	298
	1975: Soll der Paderborner »Vollmond« unter Denkmalschutz? .....	304
	1976: Die Dampflokkära ist zu Ende! .....	304
	Schrottbergen .....	326
	1977: Neue Strategien der Bundesbahn .....	349
	o44 389-5 wird Denkmallok beim Eggemuseum .....	357
	1978: Das Bw Altenbeken setzt Kleinloks instand .....	359
	1979: Die Großbahnmeisterei kommt nach Altenbeken .....	359

15	1980–2013: Altenbeken – eine ewige Baustelle?	363
	1980: Es geht voran – High-Tech im Gleisbau	363
	1981: Keine Werkstatt für Altenbeken	363
	Personenzüge im Almetal eingestellt	364
	1982: Endlich – das Bw Hameln wird angeschlossen	364
	1983: Gefahr droht – Auswaschungen am Rehbergtunnel	364
	1984: Sanierung wird vorbereitet	364
	1985: Unerwartete Dimensionen – neuartiges Verfahren	364
	23. März 1985 – ein schwarzer Samstag	370
	1986: Ende der Betriebs- und Maschinenämter	371
	1987: Durchgangsgüterverkehr endet nach 109 Jahren	372
	1988: Eisenbahngeschichte endet am Prellbock	373
	1989: Auflösung der Lokdienstleitung	396
	Grenzenlos – die neue Ost-West-Verbindung	396
	1990: »Interregio« hält in Altenbeken	396
	Viele Wege führen nach Osten – und Westen	396
	1991: Einjährige Streckensperrung geplant	397
	Beruhigend: keine neue Trasse	397
	1992: Kostenexplosion beim Schnellausbau?	398
	1993: Streckensperrung und Umleiterverkehr	398
	Bus statt Bahn	398
	Regel Umleiterverkehr	398
	Die Zeit des Bw Altenbeken ist abgelaufen	399
	Bahnreform wirft Schatten voraus	400
	1994: Bahn AG und Schnellfahrstrecke als Hoffnungsträger	401
	1995: Brücke und Paderborn-Büren am Ende?	402
	1996: Ein Wiedersehen mit der Stromlinie	403
	1997: Vorbereitungen für den Tunnelbau	403
	1998: Glückauf! – Bergmännische Arbeiten	403
	1999: Bw Altenbeken verkauft	404
	2000: Bereit für den ICT?	404
	Kein Containerbahnhof in Paderborn	404
	2001: Kündigung privater Gleisanschlüsse	404
	2002: Der kleinste ICE-Halt Deutschlands	405
	2003: 150-jähriges Streckenjubiläum und ICE-Taufe	405
	Mit Sicherheit: Eggetunnel feierlich eröffnet	405
	2004: Bahnhofsgaststätte mit Fahrkartenverkauf!	425
	Unvergleichlich dreist – Stahldiebe	425
	2005: Nur noch Triebfahrzeuge im Nahverkehr	425
	Geschichte zum Anschauen – Modellbundesbahn	425
	2006: Neues EStw zwischen Warburg und Kassel	426
	2007: Schweizer Triebwagen im Teutoburger Wald	426
	2008/2009: Bahnübergänge in Benhausen noch immer ein Problem	426
	2011: Abrissaktion auf dem Inselbahnsteig Altenbeken	427
	2012: Empfangsgebäude zu verkaufen!	427
	2013: Ausblick	428
	Millioneninvestition: Sennebahn und Rehbergtunnel	429

Wissenskästen: .....	18
Die Eisenbahnidee .....	18
Wie viel Geld zum Leben? .....	18
Ludwig Benjamin Henz - eine Schlüsselfigur! .....	23
Diemelviadukt mit Zeichnung .....	30
Deutsche Revolution 1848/49 .....	51
Wandernde Arbeiter .....	73
Inbetriebnahme des zweiten Gleises auf den Strecken der Westfälischen Eisenbahn .....	90
Alte Maße .....	105
»Genormte« Lokomotiven der HAE .....	111
Ein tragischer Unfall an der Diemelbrücke .....	112
Deutsches Geld .....	115
Organisation der Verwaltung der Westfälischen Eisenbahn 1873 .....	118
Das neue Geld – die Mark kommt! .....	119
Privatbahn oder Staatsbahnbetrieb? .....	128
Eisenbahnen unter staatlicher Führung .....	128
Die preußischen Normalien für Lokomotiven, Tender und Eisenbahnwagen .....	130
Gleisplan Altenbeken 1903 .....	136
Gleisplan Altenbeken um 1928 .....	139
Streckeneröffnungen der Altenbeken tangierenden Eisenbahnen .....	153
Rohstoffmangel durch Seeblockade .....	179
Die Spanische Grippe .....	181
Die Deutsche Reichsbahn .....	183
Kohlenklau im Rheinland (Winter 1946/47) .....	234
Warburg vor und nach der Elektrifizierung .....	286
Fotostrecke König Dampf .....	309
Fotostrecke König Dampf II .....	328
Beachtenswert: 41 018 .....	350
Winterdienst: Gesehen von Uli Preiß .....	360
Dammrutsch im Eggegebirge .....	374
Eisregen 1988 .....	378
Fotostrecke 1980er bis heute .....	406
Vollsperrung Rehberg-Tunnel .....	430
16 Literaturverzeichnis .....	437
17 Abkürzungen .....	442
18 Orts-, Personen- und Sachregister .....	444
Anhang Faltbeilage .....	U3