

## VIVAT VIADUKT



**U**nter Bahnfreunden ist die Eggegemein-  
de ein wahres Kleinod: Zahlreiche Men-  
schen kommen hierher um die Eisen-  
bahntradition des Ortes aufzuspüren.

Diese ist anhand des Viaduktes, aber  
auch der Bahnhofsanlagen, dem Gleisdreieck, dem  
Rehberg-Tunnel und der 044er Museumslok mitten im  
Ort sichtbar.

Doch es ist nicht nur Tradition, die Altenbekens  
Verbundenheit zur Bahn belegt. Zum 150-jährigen  
Jubiläum des Viaduktes 2003 wurde ein moderner ICE-T  
wurde auf den Namen der Gemeinde getauft. Im Jahr  
2015 erhielt ein S-Bahn-Zug anlässlich des 150. Bahn-  
hofsjubiläums den Schriftzug „Altenbeken“.

Eisenbahnnostalgiker, Hobbyfotografen und "kleine  
Lokomotivführer" freuen sich regelmäßig auf ein  
buntes Programm auf der Schiene und im Ort bei den  
Eisenbahn- & Kulturtagen **VIVAT VIADUKT**, im Zweijah-  
res-Rhythmus jeweils am ersten Juli-Wochenende.

Informationen unter [www.vivat-viadukt.de](http://www.vivat-viadukt.de) und im Hochglanz-Magazin  
„Vivat Viadukt und 150 Jahre Bahnhof Altenbeken“, erhältlich im  
Bürgerbüro oder Online-Shop unter [www.altenbeken.de](http://www.altenbeken.de).

## der Gemeinde

**W**ie kein anderes Gefährt begeistert die  
Eisenbahn den Menschen und wie kaum ein anderer  
Ort ist die Gemeinde Altenbeken mit der Geschichte  
und den Geschicken der Bahn verbunden.

Als die preußischen Planer sich Mitte des  
19. Jahrhunderts entschlossen, die neue Bahnstrecke  
von Paderborn nach Willebadessen über Altenbeken  
zu führen, legten sie damit den Grundstein einer fes-  
ten und bis heute sehr emotionalen Verbindung zwi-  
schen Altenbeken und der Eisenbahn.

Äußerer Ausdruck und Symbol dieser Verbundenheit  
ist der **Bekeviadukt**, am Ortseingang stehend und mit  
482 Metern Länge, 35 Metern Höhe und 24 Bögen als  
größte Kalksandsteinbrücke Europas bekannt. Viel-  
mehr noch ist der Viadukt aber Wahrzeichen Altenbe-  
kens. Als einziger Ort in Deutschland führt man hier  
ein Eisenbahnmotiv, den Viadukt im Wappen.



*Die goldene Brücke  
von Altenbeken*

Gemeinde Altenbeken - Marketing -  
Redaktion: Marion Wessels  
Bahnhofstraße 5a, 33184 Altenbeken  
Tel.: 052 55 / 12 00 31  
Fax: 052 55 / 12 00 33



[www.altenbeken.de](http://www.altenbeken.de)  
E-Mail: [info@altenbeken.de](mailto:info@altenbeken.de)

[www.altenbeken-tourismus.de](http://www.altenbeken-tourismus.de)



Schon 1832 hatten die Vorbereitungen für den Bau der Westfälischen Eisenbahn begonnen. Obwohl der Bau von Eisenbahnstrecken vor 1850 eine sehr lukrative Geldanlage für private Bahnunternehmen war, stießen die Pläne gerade bei den Eisenwerken Altenbeken und den Glaswerken Neuenbeken auf heftigen Widerstand. Man wollte lieber heimische Holz- denn Steinkohle verwenden.

Schließlich begann die Cöln-Minden-Thüringische Eisenbahngesellschaft mit dem Bau wichtiger überregionaler Strecken von Paderborn in Richtung Kassel, Minden und Northeim. Dazu musste allerdings das Eggegebirge gequert werden, was gewaltige, technische Leistungen erforderlich machte. Der Bau eines Eisenbahntunnels bei Willebadessen scheiterte 1848 aufgrund technischer und schließlich finanzieller Probleme. Später übernahm der Preußische Staat die Aufgabe.

Nach vielfältigen Streckenumplanungen kristallisierte sich Altenbeken als Knotenpunkt heraus. Dort galt es, das Beketal zu überqueren, was den Bau eines 482 Meter langen und 35 Meter hohen Viaduktes mit 24 Bögen erforderte. Sehr ungewöhnlich in Europa war die gebogene Ausführung. Üblicherweise wurden Viadukte gerade gebaut, so wie das kleine Viadukt in Neuenbeken.

Nach zweijähriger Bauzeit konnte der Große Viadukt bei Altenbeken am 21. Juli 1853 von König Friedrich Wilhelm IV. eröffnet werden. Weil die Baukosten 573.000 Taler betragen, soll der König gesagt haben: „Ich habe geglaubt eine goldene Brücke vorzufinden, weil so schrecklich viele Taler verbraucht worden sind“.

Im Zweiten Weltkrieg wurde das Viadukt bei mehreren Bombardierungen ab November 1944 erheblich zerstört. Weil die Anlage überaus kriegswichtig war - es fuhren etwa 200 Züge pro Tag - wurden bis zu 350 Arbeiter zur sofortigen Reparatur eingesetzt.

Nach einer behelfsmäßigen Reparatur war die Strecke im Mai 1945 wieder befahrbar. Die endgültige Wiederherstellung erfolgte erst 1950.

Zum letzten Mal ist das heute unter Denkmalschutz stehende Viadukt 1974/75 umfassend saniert worden. Dabei wurde die ursprüngliche Konstruktion in geringfügigen Details verändert. Die letzte regelmäßig verkehrende Dampflokomotive soll 1976 gefahren sein.

Allabendlich erstrahlt Altenbekens Eisenbahnbrücke heute in goldenem Glanz, wenn 20 der insgesamt 24 Bögen illuminiert sind.

Fotos: Reinhard Rohlf, Wolfram Brucks, H. J. Wessels, Kurt Blaschke, Freiwillige Feuerwehr Altenbeken



Viadukt & Dampflokomotive schmücken auch das Eggesofa am Viadukt Wanderweg