



Vor 75 Jahren wurde der Schildescher Viadukt zerstört

Am 14. März 1945 bombardierten englische Flugzeuge die Talbrücke – ein einschneidendes Ereignis aus den letzten Tagen des Zweiten Weltkrieges. Bereits seit 1941 war die wichtige Verbindung ein Hauptziel der alliierten Luftstreitkräfte. „Grand-Slam-Bombe“ sorgt für Erdbeben-Effekt

Neue Westfälische 14./15. März 2020

von Joachim Wibbing



Britische Flugzeuge im Anflug auf den Schildescher Viadukt: ihre Typenbezeichnung lautete eigentlich nur „Avro 683“ - doch seit dem Erstflug am 9. Januar 1941 sprach man allgemein von „Lancaster“-Bomber. Bis Sommer 1945 wurden knapp 7.200 Stück davon gebaut. Archivfotos: NW

Bielefeld. Ein einschneidendes Ereignis aus den letzten Tagen des Zweiten Weltkrieges prägte Bielefeld. Am 14. März 1945, einem Mittwoch – also vor genau 75 Jahren – bombardierten englische Flugzeuge den Schildescher Viadukt und zerstörten ihn endgültig. Ein neu entwickelter Bombentyp sollte dabei eine besondere Rolle spielen.



Der zerstörte Viadukt bei Kriegsende: gut 130 Meter waren aufgrund des „Erdbeben-Effektes der Grand-Slam-Bombe“ eingestürzt. Im Vordergrund sind noch gut die zahlreichen Bombentrichter und die letzten Häuser an der Talbrückenstraße zu erkennen. Foto: Stadtarchiv

Der Viadukt

Im Jahre 1844 begann der Bau der „Cöln-Mindener Eisenbahn“ – nachdem 1835 die erste deutsche Eisenbahnlinie zwischen Nürnberg und Fürth in Betrieb genommen wurde. Bei Bielefeld musste die Johannisbachaue mit einem Viadukt überwunden werden. So entwickelte sich hier ab August 1844 eine Großbaustelle mit 2.000 Arbeitern. Schließlich wurden bis 1847 insgesamt 28 Bögen errichtet – die Schildescher Talbrücke avancierte zu

einem der spektakulärsten Bauwerke der neuen zweigleisigen Eisenbahnlinie. Der Verkehr nahm immer weiter zu, so dass 1917 eine zweite Talbrücke für den viergleisigen Ausbau erforderlich wurde. Im Zweiten Weltkrieg errang die Strecke von Hamm nach Minden als herausragender Teil der Ost-West-Route für die direkte Versorgung der kämpfenden Truppen, aber auch für die Kriegswirtschaft ganz besondere Bedeutung. So ist es nur zu verständlich, dass der Schildescher Viadukt in das Fadenkreuz der Alliierten geriet. Das Ruhrgebiet sollte abgeschnitten werden.



Auch die Flakhelfer am Viadukt hatten „ihr Handwerk“ bei der „Hitler-Jugend“ gelernt. Es wird berichtet, dass einige schwer verwundet, einige auch getötet wurden.

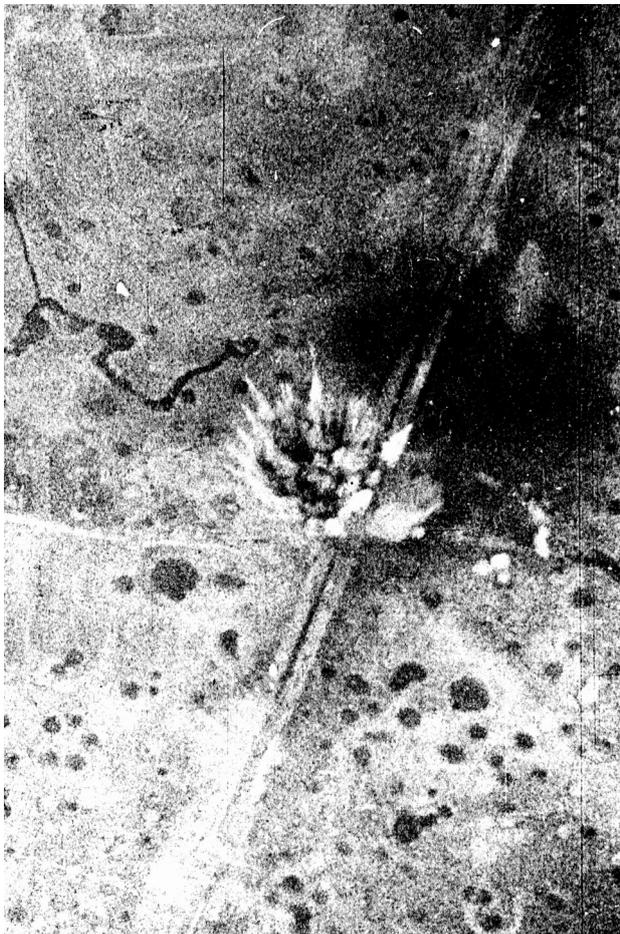
Erste Angriffe

Die Luftangriffe begannen bereits im Sommer 1941 und wurden ab Herbst 1944 deutlich verstärkt. Bei der „größten Luftschlacht des Krieges“, dem Einflug am 26. November 1944 tauchte die US Air Force mit 259 Flugzeugen über Schildesche auf und warf gut 800 Tonnen Bomben ab. Beim gleichen Angriff fielen auch 103 Tonnen auf den Reichsbahnhof Bielefeld. Während an diesem 26. November 1944 der Altenbekener Viadukt bereits unbenutzbar geworden war, so blieben die beiden Schildescher Brücken noch intakt. Ein Viertel des Ost-West-Güterverkehrs lief weiterhin über die

Talbrücke. Deshalb war klar, dass die völlige Zerstörung des Schildescher Talübergangs weiterhin ein Hauptziel der alliierten Luftstreitkräfte sein würde.

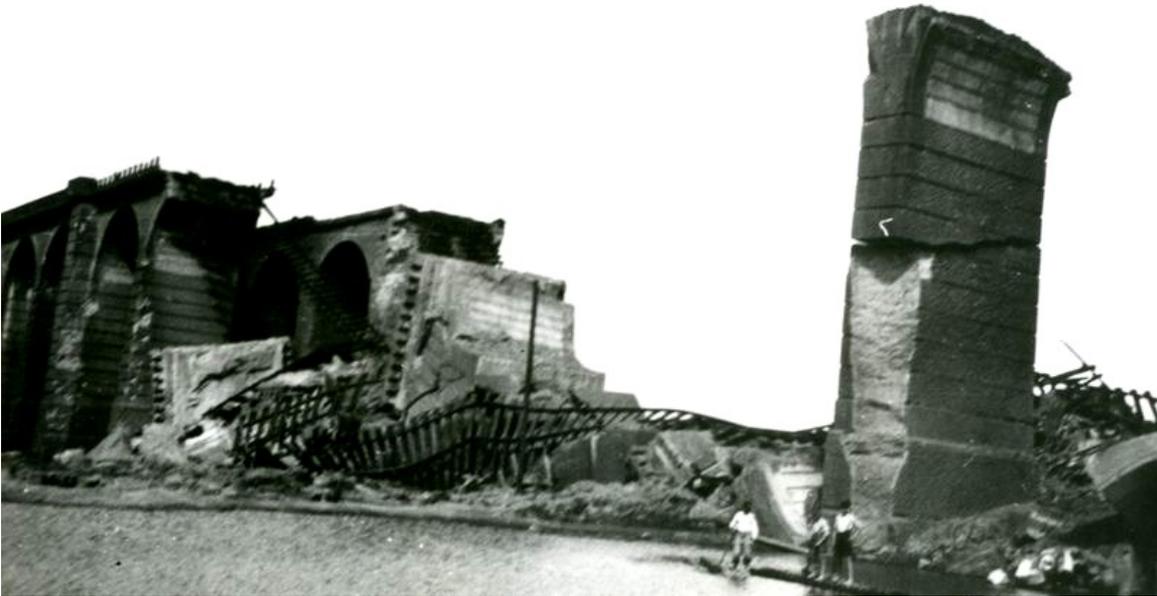
Der „bombige Erdbeben-Effekt“

Der Bielefelder Historiker Hans-Jörg Kühne hebt hervor, dass der Viadukt als erstes Objekt mit der neuen britischen „Grand-Slam-Bombe“ angegriffen wurde: „Sie hatte eine Länge von fast 7,5 Metern und stellte die größte konventionelle Bombe des Zweiten Weltkriegs dar“ – so Kühne. Ihr Entwickler, der britische Flugzeugbauingenieur Sir Barnes Neville Wallis (1887-1979), hatte bereits die 5,4 Tonnen schwere „Tallboy-Bombe“ konstruiert, ebenso die „hüpfende Bombe“ für die Möhnetalsperre. Die 10-Tonnen-Bombe traf die Brückenkonstruktion zwar nicht direkt, ihre unterirdischen Druckwellen ließen den Viadukt aber auf 130 Meter einstürzen. Das „Tagebuch der Royal Air Force“, das „RAF Bomber Command Diary“, notierte zu diesem Angriff folgendes im Originalton: „14 March 1945: 32 Lancasters and 1 Mosquito of Numero 5 Group, with 4 Oboe Mosquitos of Numero 8 Group, to attack the Bielefeld and Arnsberg



viaducts. 28 Lancasters dropped Tallboy bombs and the Numero 617 Squadron Lancaster of Squadron Leader Commander Charles ‚Jock‘ Calder dropped the first 22,000 lb [pounds] ‚Grand Slam‘ bomb at Bielefeld. ... more than 100 yards of the Bielefeld viaduct collapsed through the ‚earthquake effect‘ of the Grand Slam and ‚Tallboys‘ of Numero 617 Squadron. No aircraft lost.“ Insgesamt wurden bei den Angriffen auf den Viadukt über 3.500 Tonnen Bomben abgeworfen. Dabei kamen mindestens 50 Menschen ums Leben.

Einschlag am Viadukt: das Bomber Command der Royal Air Force dokumentierte stets mit eigenen Kameras seine Luftangriffe. Repro: NW



Nur noch traurige Trümmer: die „Grand Slam Bombe“ hatte den Viadukt zwar nicht direkt getroffen, aber durch die unterirdischen Druckwellen einstürzen lassen.

Die „Gummibahn“

Ab dem 1. Dezember 1944 wurde vorsichtshalber auf der östlichen Viadukt-Seite eine circa 3,5 Kilometer lange zweigleisige Umgehungsstrecke (vergleichbar einem Gummiband) angelegt, die sogenannte „Gummibahn“, deren Betrieb Ende Februar 1945 im vollen Umfang aufgenommen wurde. Sie zweigte bei der Blockstelle Meyer zu Eissen, also unmittelbar nördlich des Vorbahnhofs Bielefeld, von der Stammtrasse ab und zog unter starken Steigungen und Krümmungen durch das Johannisbachtal, um südlich des Bahnhofs Brake wieder auf die Stammtrasse zu treffen.

Schnelle Reparaturen

Bis 1947 war zumindest die Güterstrecke durch Einbau einer Wehrmacht-Pionierkonstruktion der Bauart SKR (Schaper-Krupp-Reichsbahn) wieder benutzbar gemacht worden. Das als Provisorium gedachte Stahlfachwerk war bis 1983 in Einsatz. In Richtung Hamm gab es keine dauerhaft problematischen Schäden. So konnte schon wenige Wochen nach Kriegsende wieder ein bescheidener öffentlicher Personenverkehr angeboten werden. Mit Datum vom 20. Juni 1945 erhielt der Bielefelder Oberbürgermeister vom Reichsbahnbetriebsamt Bielefeld ein Schreiben, das

zwei Personen-Zugpaare Hamm-Bielefeld und zurück ankündigte. Die Fahrzeit der beiden Personenzugpaare zwischen Hamm und Bielefeld betrug damals 2 Stunden 27 Minuten. Noch im Sommer 1945 wurde auch der planmäßige öffentliche Personenfernverkehr wieder aufgenommen. Der amtliche Taschenfahrplan der Reichsbahndirektion Hannover „nach dem Stande vom 12. September 1945“ sah neben wenigen Personenzügen bereits drei D-Zugpaare vor. Mit dem genannten Zugangebot dürfte die alte Magistrale Hamm-Hannover Ende 1945 schon wieder zu den weitaus am stärksten frequentierten überhaupt gehört haben.

Der Betrieb der Gummibahn verursachte hohe Kosten. Pläne aus den 1950er Jahren zur Wiederherstellung der östlichen Strecke für den Personenfernverkehr mit einem riesigen Erddamm – einem „wahrlichen Ungetüm“ - stießen auf große Proteste. 1960 beschloss die Bundesbahn, diesen Teil durch eine 160 Meter lange Spannbetonbrücke zu ersetzen. Die „Gummibahn“ wurde danach abgebaut. Das Provisorium der Stahl-Fachwerkbrücke für den Güterbahn-Viadukt von 1947 ersetzte schließlich die 1985 errichtete Spannbetonkonstruktion.