

Neue Westfälische vom 5. April 2004

Auf den Spuren der Linie 4 Historische Stadtbahn-Führung mit Joachim Wibbing

Bielefeld. Bis zum ersten echten Jubiläum dauert es noch 21 Jahre, doch für die Linie 4 machen die Verkehrsbetriebe moBiel eine Ausnahme. Vier Jahre gibt es die Uni-Linie. Zusammen mit Historiker Joachim Wibbing begaben sich Bielefelder am Samstag auf Spurensuche. Einmal vom Rathaus zum Lohmannshof. Mit der Linie 4.

Im Jahr 1896 war es noch ein Pferde-Omnibus, der die Bewohner Schildesches und Brackweddes zu bestimmten Zügen zum Hauptbahnhof kutscherte. Die erste Straßenbahn der Linie 1 kam 1900, bevor 1902 die Linie 2 und 1928 die Linie 3 folgten. „Die Fahrer waren Wind und Wetter ausgeliefert“, erklärte Historiker Joachim Wibbing. Sie saßen ohne Schutz auf einem Extra-Platz vorne, ohne Fenster. Das änderte sich erst in den 20-er Jahren.



Die Stadtbahn im Blick: Historiker Joachim Wibbing (vorn) beim Start der Erkundungstour zum 4. Geburtstag der Linie 4 an der Haltestelle Rathaus. Foto: Oliver Krato

Die Idee zu einer West-Linie gab es streng genommen schon 1914. Vierzehn Jahre später hätte es fast geklappt, als vor der Oetkerhalle bei einer Art Arbeitsbeschaffungsmaßnahme 200 Meter Gleis oberirdisch verlegt wurden. Allerdings ohne Folgen. 1967 war der erste Spatenstich für die Linie 4. Die Fertigstellung ließ bis 2000 auf sich warten.

Wibbing verschaffte den Teilnehmern der Führung einen lebendigen Eindruck über die Stadtbahn Bielefelds und deren Bedeutung für die Stadt – etwa für die Bevölkerungsentwicklung und für den Handel. Die früher ländlich geprägten Gebiete am Bültmannshof und an der Universität, die auf dem Hof von Bauer Voltmann errichtet wurden, gehörten mit zur Besichtigungstour – zurückgelegt per Stadtbahn. Die Fahrt endete an dem 1221 erstmals urkundlich erwähnten Lohmannshof, mittlerweile Endstation der Uni-Linie.

Wer glaubte, das Stadtbahn-Fahren sei früher noch nicht so spannend gewesen, musste sich von Joachim Wibbing eines Besseren belehren lassen. Zum Beispiel im Jahr 1913, als es zum sogenannten Hutnadel-Krieg von Bielefeld kam. Viele der Damen von Welt, die auch Straßenbahn fuhren, wollten partout nicht auf ihre großen Hüte verzichten. Die Hüte waren traditionell mit aufwändigen Hutnadeln befestigt. Und genau die sorgten für die ein oder andere Verletzung bei Fahrgästen, die sich bei unruhiger Fahrt daran stießen. Die Folge: Die Schaffner der Straßenbahn verkauften spezielle Schutzhüllen für Hutnadeln. Der Hutnadel-Krieg war beendet.

Von Elmar Kramer

© Neue Westfälische