



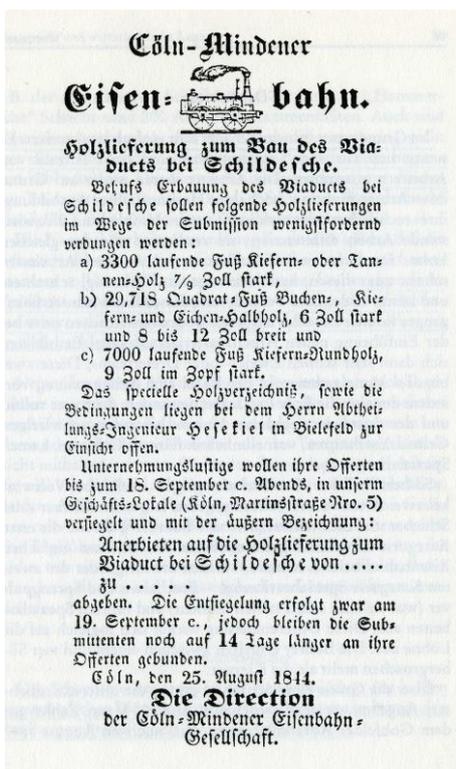
Großer Streik am Viadukt vor 170 Jahren

Klassik am Meierteich 6. Juni 2015

Seite 22 – 31

von Joachim Wibbing

Am 11. Juli 1845 – also vor nunmehr 170 Jahren - erregte ein großer Streik von Eisenbahnbauarbeitern am Schildescher Viadukt Deutschland weites Aufsehen. Dabei waren auch Sudbracker und Gellershagener Arbeiter beteiligt. Seit dem Jahr zuvor nahm der Bau der „Cöln-Mindener Eisenbahn“ seinen Fortgang. Bei Schildesche musste die Johannisbachau mit einer Talbrücke überwunden werden. 28 Bögen schwangen sich über den Wasserlauf.

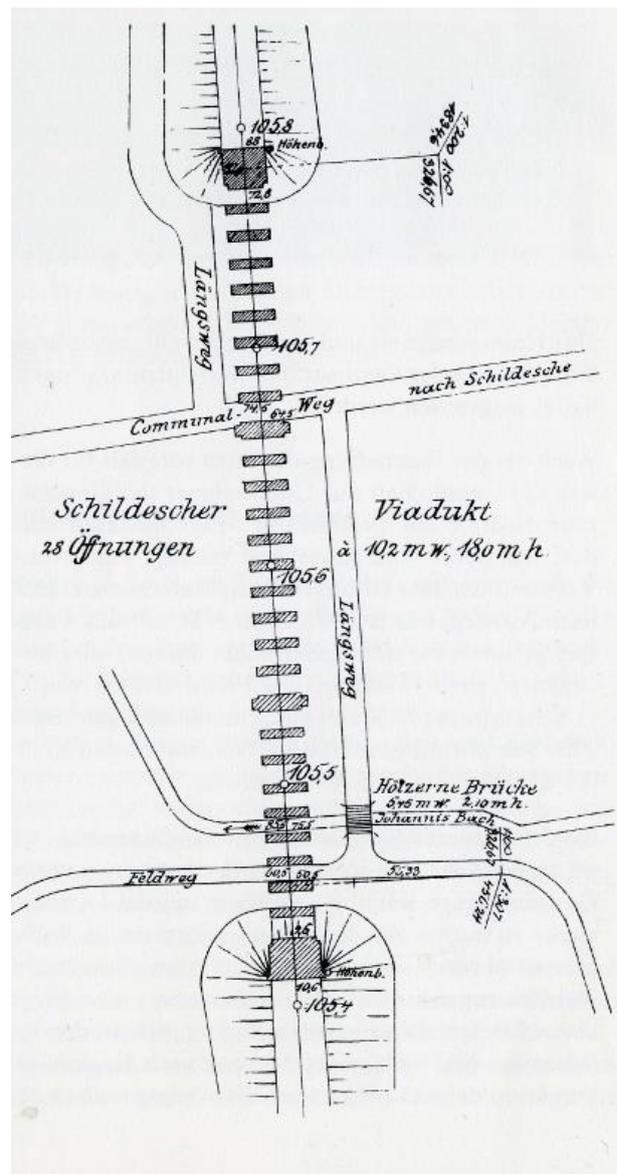


Für viele Schildescher, aber auch Sudbracker und Gellershagener Spinner und Weber war dies eine zunächst hoch willkommene Gelegenheit, ihre kärglichen Verdienste aufzubessern. Denn durch die billige Maschinenware aus England verfielen die Preise von Leinengarn und -tuch seit 1800 zunehmend. Bittere Not herrschte all überall. Eine Speiseanstalt sammelte Lebensmittel für die Bedürftigen. Brennmaterialien für den Winter mussten ausgegeben werden.

Ausschreibung der Holzlieferung zum Bau des Viadukts bei Schildesche vom 25. August 1844

Im August 1844 hatte sich die Gegend in eine Großbaustelle verwandelt: 2000 Arbeiter bauten den Schildescher Viadukt – das größte und schönste Bauwerk der Köln-Mindener Eisenbahn. Viele der arbeitslosen Spinner und Weber suchten nun Beschäftigung beim Eisenbahnbau. Die Arbeitsbedingungen dabei waren außerordentlich hart. Als Werkzeuge standen im Prinzip nur Schaufeln, Spitzhacken und Schubkarren zur Verfügung. Otto Lüning, der Sohn eines Schildescher Pfarrers, war im Ort geboren und aufgewachsen. Er, aber auch sein damaliger Redaktionskollege und späterer Nähmaschinenfabrikant Rudolf Rempel, setzten sich sehr für die Arbeiter ein und beschrieb in seiner Zeitung, dem „Weser Dampfboot“ ihr hartes Dasein. Bagger waren zu jener Zeit unbekannt. Jedes Stück Erde musste mit der Hacke aus dem Boden gehauen und mit Schaufeln in knarrende Holzschubkarren geworfen werden. Diese Karren wurden dann mit einer Leine, einem Zottel, fortgezogen. Alle diese Kleingeräte musste der Arbeiter selbst mitbringen, wenn er überhaupt eingestellt werden wollte. Nur die Karren stellte die Gesellschaft. Sogar Sprengpulver für die Beseitigung schweren Gesteins oder Felsens mussten die Arbeiter selbst kaufen. Da Erdarbeit ja bekanntlich zu den schwersten Arbeiten überhaupt gehört, brachen nicht wenige Spinner und Weber unter der Last eines 14-16 Stunden Tages zusammen. Sie waren die schwere körperliche Anstrengung nicht gewohnt.

Bauplan für den Schildescher Viadukt



Mancher fiel in der Sommerhitze um, andere wurden entlassen, weil sie Blut gespiesen hatten und ihr Körper die außerordentlich „saure und anstrengende Arbeit“ nicht vertragen hatte. Die Karren, die ohne Unterbrechung über eine Strecke von 200 und mehr Metern geschoben werden mussten, hatten ein Gewicht von gut 260 Kilogramm, 5 Zentnern. Auf die Schultern der Träger drückte ein Gewicht von mehr als einem Zentner. „Wenn uns nicht geholfen wird, so müssen wir alle Krüppel werden, ehe die Eisenbahn fertig ist“, so beklagten sich die Arbeiter bei Lüning.



Liste der bestraften Rädelsführer aus den „Öffentlichen Anzeigen der Grafschaft Ravensberg“ vom 8. Juli 1846

Von den 12-15 Silbergroschen Bruttolohn pro Tag (das entspricht einem halben Taler) wurden noch abgezogen: sechs Pfennige für den Schachtmeister, sechs Pfennige für ein Gläschen Branntwein, unabhängig davon, ob es überhaupt genommen wurde, sechs Pfennige Schmiergeld (für die Karren) und drei Pfennig pro verdientem Taler für die Krankenkasse – also ein täglicher Abzug von ein bis zwei Silbergroschen. 80-140 Taler brauchte eine Heuerlingsfamilie damals zum Leben. Ein Hausmannsbrot, das im Juli 1844 noch sieben Pfennig gekostet hatte, war ein Jahr später ein Silbergroschen, vier Pfennig teuer, (insgesamt 16 Pfennige) – so sehr hatten sich die Preise erhöht. Kein Wunder, dass bei den strapaziösen Anforderungen und der mäßigen Entlohnung die anfängliche Freude über den Eisenbahnbau in bittere Enttäuschung umschlug.



Köln-Mindener Eisenbahn.

Am 15. d. M. beginnen die regelmäßigen Personenfahrten auf der ganzen Bahn von
Deuß bis Minden nach dem folgenden Fahrplan:

| Stationen. | In der Richtung von Deuß nach Minden. | | | | | | Stationen. | In der Richtung von Minden nach Deuß. | | | | | | | | | | | | |
|---------------------|--|----|----|--------------|----|----|------------|--|---------|----|---------------------|----|----|----|----|----|----|----|---|----|
| | Vormittags. | | | Nachmittags. | | | | Vormittags. | | | Nachmittags. | | | | | | | | | |
| | u. | M. | u. | M. | u. | M. | | u. | M. | u. | M. | u. | M. | | | | | | | |
| Deuß, Abfahrt | | | 7 | — | 10 | 50 | 4 | — | 6 | 45 | Minden, Abfahrt | | | 7 | — | 12 | 45 | | | |
| Düsseldorf, Abfahrt | | | 8 | 15 | 12 | 10 | 5 | 20 | 7 | 50 | Bielefeld, Abfahrt | | | 8 | 50 | | 2 | 30 | | |
| Duisburg, Abfahrt | | | 9 | 2 | 12 | 55 | 6 | 5 | Ankunft | | | 6 | 45 | 11 | 5 | | 4 | 45 | | |
| Essen, Abfahrt | | | 9 | 45 | 1 | 40 | 6 | 47 | | | | 7 | 44 | | | | 5 | 40 | | |
| Dortmund, Abfahrt | | | | | 10 | 55 | | | 8 | 5 | Essen, Abfahrt | | | 8 | 52 | | 2 | 25 | 6 | 47 |
| Hamm, Abfahrt | 6 | 20 | 12 | — | | | | 9 | — | | Duisburg, Abfahrt | | | 9 | 32 | | 3 | 6 | 7 | 25 |
| Bielefeld, Abfahrt | 8 | 50 | 2 | 29 | | | | Ankunft | | | Düsseldorf, Abfahrt | 8 | 5 | 10 | 30 | | 4 | 5 | 8 | 18 |
| Minden, Ankunft | 10 | 25 | 4 | — | | | | | | | Deuß, Ankunft | 9 | 10 | 11 | 36 | | 5 | 15 | 9 | 30 |

342

Der Personen-Tarif ist auf den Bahnhöfen einzusehen. —

Die Güterzüge auf der Strecke von Hamm bis Minden werden ebenfalls binnen Kurzem beginnen und wird der Termin durch öffentliche Blätter bekannt gemacht werden.

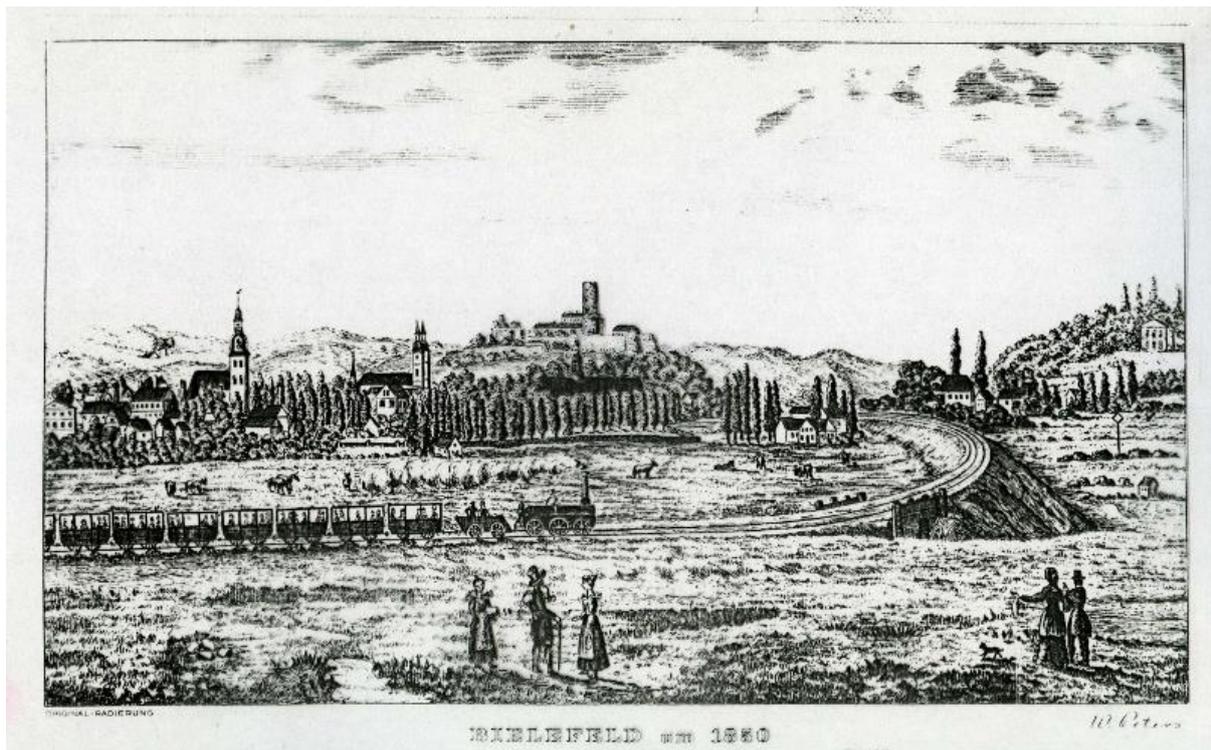
Köln, den 9. October 1847.

(H. 2. 3.)

Die Direction.

1847 nahm die Köln-Mindener Eisenbahn ihren Betrieb auf: hier der erste Fahrplan

Am 10. Juli 1845 ereignete sich an der Talbrücke deshalb das, was später als der „Tumult am Schildescher Viadukt“ nicht nur in die Ortsgeschichte, sondern in die deutsche Sozialgeschichte eingehen sollte: 2000 Arbeiter legten die Schaufeln nieder, ließen die Schubkarren stehen und den Viadukt Viadukt sein – ein damals unerhörter Vorgang. Die Arbeiter hatten nach den vorausgegangenen heißen Sommerwochen eine bessere Entlohnung erhofft. Am Zahltag, dem 10. Juli, blieben diese Nachzahlungen aus. Nur wenige Schachte, Arbeitsgruppen, erhielten die versprochenen 15 Silbergroschen, die meisten nur zwölf Silbergroschen. Daraufhin erschallte im Johannisbachtal der Ruf: „Nicht mehr arbeiten. Wir wollen höheren Lohn!“ Ein Trupp Arbeiter zog unter lautem Geschrei mit einer Fahne und



Auf diesem zeitgenössischen Stich ist die Köln-Mindener Eisenbahn bei ihrer Fahrt durch den Einschnitt bei Bielefeld im Teutoburger Wald zu sehen.

einem Klarinettenspieler an der Spitze zu den noch arbeitenden Schachten und überredete die Arbeiter, ihre Tätigkeit einzustellen. Doch nicht alle machten gleich mit. Der Landrat von Ditfurth schickte den Gendarmen Vormbaum und den Polizeidiener Gröbel als Vertreter des preußischen Staates, doch die uniformierten Staatsdiener konnten die aufgebrachten Arbeiter nicht beeindrucken. Im Gegenteil: die Polizisten wurden verhöhnt.

Am nächsten Morgen, dem 11. Juli, richtete sich die Wut gegen einen Mann, der beim Bau des Viaduktes eine wichtige Rolle spielte: der Amtmann Brewitt aus Schildesche, von den Arbeitern wenig respektvoll der „Kerl aus Schildesche“ genannt. Er befürwortete zwar die Bauarbeiten, weil sie für die vielen verarmten, zum Teil hungernden Spinner und Weber eine Linderung der Not brachten und die gemeindliche Armenunterstützung entlasteten. Gleichzeitig stellte er sich ganz auf die Seite der Eisenbahngesellschaft, als er anbot, 800 Erdarbeiter zu stellen, die bereit waren, für nur den halben Lohn zu arbeiten. Nun wollten die Streikenden zum Amtshaus von Brewitt hinter der Stiftskirche in Schildesche ziehen. Der



Links: Otto Lüning wurde als Sohn eines Schildescher Pfarrers geboren und wuchs im Ort auf. Später arbeitete er als Arzt in Wiedenbrück und gab als Redakteur im Vormärz das „Weser Dampfboot“ heraus. Rechts: Auch der Bielefelder „Demokrat“ Rudolf Rempel schrieb für das „Weser Dampfboot“.

Amtmann selber war aber an diesem Tag nach Jöllenbeck auf Dienstreise unterwegs. Aus Wut darüber, dass sie ihn nicht fanden, brachen sie in sein Haus ein, demolierten die Inneneinrichtung und zerschlugen das gesamte Porzellan. Inzwischen war das Füsilier-Bataillon des 15. Infanterieregiments aus Bielefeld unter der Führung des Oberstleutnants



Schildescher Viadukt um 1900

von der Horst „mit scharfen Patronen und gefälltem Bajonett“ auf der Baustelle erschienen. Mehrere Anführer flüchteten. In Schildesche verhaftete eine Gerichtsdeputation unter dem Schutze des Militärs 75 Männer. Fast genau ein Jahr später gab es die Quittung für den Aufruhr. Am Mittwoch, dem 8. Juli 1846, veröffentlichten die „Öffentlichen Anzeigen der Grafschaft Ravensberg“ eine Liste mit 23 Verurteilten. 15 Männer wurden mit Gefängnis bis zu sechs Monaten, acht Arbeiter mit Zuchthaus zwischen sechs Monaten und fünf Jahren bestraft. Mit ihrem Tumult hatten die Eisenbahnarbeiter aber auch bescheidene Erfolge erzielt. So wurden ihnen 3-5 Silbergroschen pro Tag nachgezahlt.



Impressionen vom Schildescher Viadukt um 1900