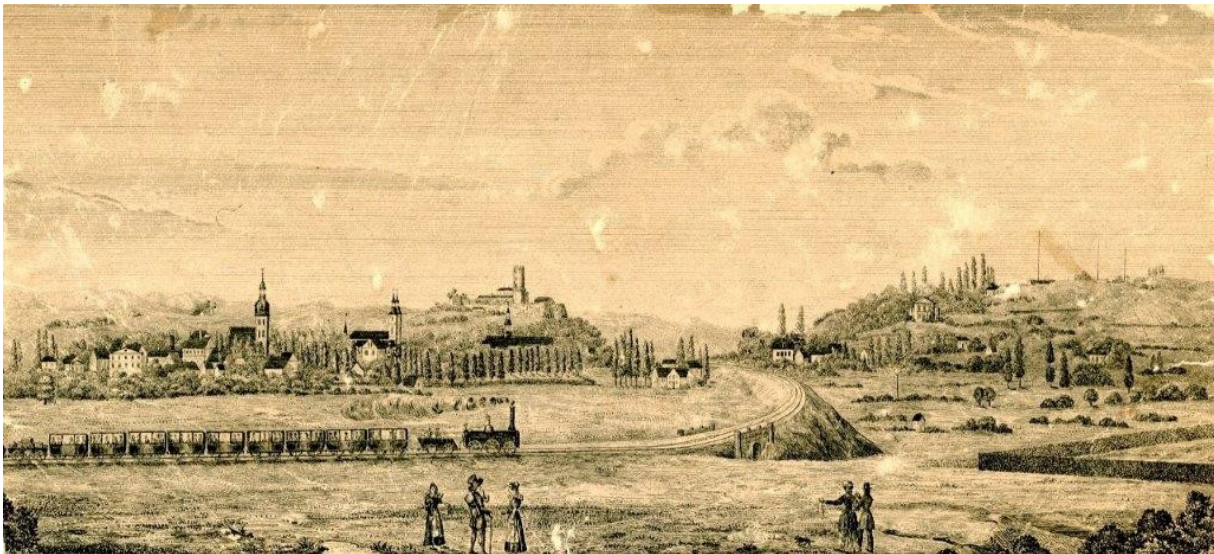




Großer Streik am Schildescher Viadukt
Vor 175 Jahren rebellierten 2.000 Eisenbahnbauarbeiter gegen ihre Ausbeutung beim Bau der „Cöln-Mindener-Eisenbahn“.
Jedes Stück Erde musste mit der Hacke aus dem Boden gehauen werden. Die Entlohnung war mäßig. Am Ende gab es eine Nachzahlung von drei bis fünf Silbergroschen.

Neue Westfälische 13. Juli 2020

von Joachim Wibbing



Ansicht der Cöln-Mindener-Eisenbahn um 1860 mit der Stadt im Hintergrund. Foto: Stadtarchiv Bielefeld

Schildesche. Am 11. Juli 1845, einem Freitag, erregte ein Streik von Eisenbahnbauarbeitern am Schildescher Viadukt großes Aufsehen im gesamten Deutschen Reich. Ein Jahr zuvor hatte der Bau der „Cöln-Mindener Eisenbahn“ begonnen. Die Aktiengesellschafter und auch die eigenen Vorarbeiter „beuteten“ die menschliche Arbeitskraft bis aufs Blut aus. Gut 2.000 Eisenbahnbauarbeiter wollten dies nicht mehr nur einfach hinnehmen und lehnten sich dagegen auf. Die preußischen Behörden waren nicht wirklich darauf vorbereitet.

Die neue Eisenbahnlinie

Die „Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft“ wurde 1843 in Köln gegründet, um eine Strecke zwischen dem 1815 preußisch gewordenen Rheinland, den norddeutschen Seehäfen und der Landeshauptstadt Berlin zu errichten. Allen Beteiligten lag besonders am Herzen, die hohen holländischen Rheinzölle zu umgehen. Eine Strecke entstand über Belgien, eine andere Verbindung wurde zwischen dem Rheinland und der Weser mit einer Endstation in Minden geplant. In einem Gutachten des Aachener Kaufmanns und Bankiers David Hansemann wurde schließlich die Trasse festgelegt. Am 18. Dezember 1843 erhielt die „Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft“ die behördliche Konzession für die Strecke von Deutz über Düsseldorf, Dortmund, Hamm, Bielefeld und Herford bis nach Minden.

Der Schildescher Viadukt



Der Schildescher Viadukt an der Talbrückenstraße. Im Vordergrund pflügt der Bauer sein Feld mit einem Pferdegespann. Foto: Stadtarchiv Bielefeld

Bei Schildesche musste die Johannisbachaue mit einer Talbrücke überwunden werden. 28 Bögen schlangen sich über den Wasserlauf. Für viele einheimische Weber und Spinner gab es damit eine willkommene Gelegenheit, ihr spärliches Einkommen aufzubessern. Seit 1800 waren nämlich die Preise für Leinenerzeugnisse durch die billige Maschinenware aus England weitgehend verfallen. Bittere Not herrschte all überall. Im August 1844 hatte sich die Gegend in eine Großbaustelle verwandelt: 2.000 Arbeiter werkten am Schildescher Viadukt – das größte und

eindrucksvollste Bauwerk der Köln-Mindener Eisenbahn. Die Bedingungen für die Eisenbahnbauarbeiter waren außerordentlich hart. 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 für die Arbeiter ein. Sie beschrieben in einer Zeitung, dem „Weser-Dampfboot“ das harte Dasein. Jedes Stück Erde musste mit der Hacke aus dem Boden gehauen und mit Schaufeln in knarrende Holzschubkarren geworfen werden. Manche Arbeitsgeräte mussten die Arbeiter selbst kaufen.

Bis zu 16-Stunden-Tag

Nicht wenige Spinner und Weber brachen unter der Last eines 14 bis 16 Stundentages zusammen. Mancher fiel in der Sommerhitze um, andere wurden entlassen, weil sie Blut gespien hatten und ihr Körper die außerordentlich „saure und anstrengende Arbeit“ nicht vertragen hatte. „Wenn uns nicht geholfen wird, so müssen wir alle Krüppel werden, ehe die Eisenbahn fertig ist“, so beklagten sich die Arbeiter bei Lüning. Kein Wunder also, dass bei den strapaziösen Anforderungen und der mäßigen Entlohnung die anfängliche Freude über den Eisenbahnbau in bittere Enttäuschung umschlug.

Die Arbeiterunruhen

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: die zahlreichen Arbeiter legten die Schaufeln nieder und ließen den Viadukt Viadukt sein – ein seinerzeit unglaublicher Vorgang. Nach den heißen Sommerwochen bestand die Hoffnung auf bessere Entlohnung. Am Zahltag, dem 10. Juli, blieben diese Nachzahlungen aber aus. Daraufhin erscholl im Johannisbachtal die Losung: „Nicht mehr arbeiten. Wir wollen höheren Lohn!“ Der Landrat von Dittfurth schickte den Gendarmen Vormbaum und den Polizeidiener Gröbel als Vertreter des preußischen Staates zur Wiederherstellung der Ordnung. Doch die uniformierten Staatsdiener wurden verhöhnt und ausgelacht. Am nächsten Tag, dem 11. Juli, richtete sich die Wut gegen einen Mann, der beim Bau eine wichtige Rolle spielte: den Amtmann Brewitt, von den Arbeitern wenig respektvoll der „Kerl aus Schildesche“ genannt. Er hatte der Eisenbahngesellschaft angeboten, 800 Erdarbeiter zu stellen - für nur den halben Lohn. Die Streikenden zogen zu dessen Amtshaus hinter der Stiftskirche. Dort demolierten sie die

Inneneinrichtung und zerschlugen das gesamte Porzellan. Inzwischen war das Füsilier-Bataillon des 15. Infanterieregiments aus Bielefeld unter der Führung des Oberstleutnants von der Horst „mit scharfen Patronen und gefältem Bajonett“ auf der Baustelle erschienen.

Neue Krankenversicherung

Unter dem Schutz des Militärs fand die Verhaftung von 75 Männern statt. Fast genau ein Jahr später - am Mittwoch, dem 8. Juli 1846 – konnte man in den „Öffentlichen Anzeigen der Grafschaft Ravensberg“ eine Liste mit 23 Verurteilten lesen – mit Strafen zwischen sechs Monaten Gefängnis und fünf Jahren Zuchthaus. Mit ihrem Tumult hatten die Eisenbahnbauarbeiter allerdings auch bescheidene Erfolge erzielt: drei bis fünf Silbergroschen pro Tag Nachzahlungen und eine neuartige „Krankenversicherung“.