



Das Bielefeld Rätsel

**Vor 120 Jahren erreicht die Linie 1 Schildesche
1900 arbeitete der Fahrer 60 Stunden die Woche – und musste im
Winter mit Eiszapfen im Bart leben**

Neue Westfälische 21. Mai 2021

von Joachim Wibbing

Schildesche. Die Stadtbahn ist heute nicht mehr aus der Stadt wegzudenken. Ende des Jahres 1900 ging die erste Teilstrecke in Betrieb. Zu Pfingsten des folgenden Jahres – genau vor 120 Jahren – konnten die Passagiere dann auch direkt nach Schildesche fahren. Noch heute ist die Linie 1 die Stadtbahnlinie mit den meisten Fahrgästen. Die Straßenbahnlinie 1 sollte nach dem Willen der Planer „Schildesche-Dorf“ und „Brackwede Dorf“ verbinden. Doch zunächst reichte sie nur bis zum „Rettungshaus“, dem heutigen Johanneswerk. Der Streckenabschnitt wurde am 20. Dezember 1900 eröffnet. Um die restliche Strecke fertigstellen zu können, waren noch Kanalarbeiten auf der Kreisstraße, einem Stück der heutigen Beckhausstraße, zu erledigen. Am 24. Mai 1901, Freitag vor Pfingsten, konnte schließlich die vollständige 9,2 Kilometer lange Strecke bis ins damals selbstständige Dorf Schildesche in Betrieb gehen. Die „Elektrische“ endete vor dem Hotel Ravensberg – in direkter Nähe der heutigen Gaststätte Möpken. Die Wirtin Emmy Voss ließ es sich damals nicht nehmen, anlässlich der vollständigen Streckeneinweihung „das erste diesjährige Gartenkonzert“ zu veranstalten. Es erfreute am 28. Mai des Jahres – „abends 8 Uhr“ – die Gäste. Das neu gebildete städtische Orchester unter der Leitung des Königlichen Musikdirektors Traugott Ochs spielte auf. In der Anzeige in der Westfälischen Zeitung betonte die „Frau Wittwe Voss: „Nach Schluß des Konzerts stehen die Wagen der elektrischen Bahn zur Verfügung.“



Ein Triebwagen der „Elektrischen“ vor dem früheren Gebäude des Hauptbahnhofes vor 1910: Der Fahrer stand noch ohne Frontverglasung an der „Kurbel“. Der Fahrtzielanzeiger ist gut oberhalb der Fahrgastkabine zu erkennen. Foto: Sammlung Joachim Wibbing/Mobiel

Fahrgäste und Fahrer

Anfangs sah Straßenbahnfahren durchaus anders aus als heute. So konnten die Fahrgäste zunächst noch einfach auf- und abspringen. Da rannte mancher hinter der anfahrenden Bahn her und hüpfte noch auf den Perron. Natürlich blieben Stürze dabei nicht aus. Auf diese Gefahr wiesen die Zeitungen stetig hin. Anstrengend war seinerzeit der Beruf des Fahrers an der „Kurbel“ – 60 Wochenstunden an sechs Tagen und maximal sechs Urlaubstage im Jahr. Auch hatten die ersten Wagen noch keine Frontscheibe. Im Winter zierten deshalb manchmal Eiszapfen die Bärte der Straßenbahnfahrer. Unsicher waren sich die Planer der Straßenbahn vor Betriebsaufnahme, wie viele Menschen das komplett neue Verkehrsmittel in Zukunft benutzen würden. Deshalb standen zunächst lediglich zwölf Triebwagen und acht Beiwagen mit jeweils knapp 20 Sitz- und Stehplätzen zur Verfügung. Dies führte anfangs zu einem 30-Minuten-Takt. Die Nachfrage entwickelte sich aber von Anfang an positiv. Durch Anschaffung weiterer Wagen schon bis zum 23. Mai 1901 erhöhte sich der Fahrzeugbestand auf 21 Triebwagen und 11 Beiwagen – so konnte der Takt auf 7,5 Minuten reduziert werden. In der Frühzeit der neuen Straßenbahn gab es Kritik an dem zu frühen Betriebsschluss in den Abendstunden. So fuhr schon um 20.29 Uhr die letzte Bahn nach Brackwede sowie nach Schildesche um 21.31 Uhr. Schlecht für Theaterfreunde.