



**Als die Linie 1 in Schildesche ankam
Vor 120 Jahren wurde die Verlängerung ins Dorf hinein
fertiggestellt**

Westfalen-Blatt 25. Mai 2021

von Joachim Wibbing



Eine historische Postkarte aus Schildesche um 1906: Links ist ein Triebwagen der Linie 1 zu erkennen. Dahinter der Turm der Stiftskirche. Rechts dominiert das ausladende „Hotel Ravensberg“ mit seiner typischen Holzveranda den Blick. Foto: Sammlung Joachim Wibbing

Bielefeld. Vor gut 120 Jahren, Ende 1900, ging die erste Teilstrecke der Bielefelder Straßenbahn in Betrieb. Zu Pfingsten des Jahres 1901, vor 120 Jahren, konnten die Passagiere dann auch direkt nach Schildesche fahren. Noch heute ist die Linie 1 die Stadtbahnlinie mit den meisten Fahrgästen.



Ein Triebwagen der Bielefelder „Elektrischen“ vor dem früheren Gebäude des Hauptbahnhofes vor 1920.

Die Straßenbahn sollte nach dem Willen der Planer „Schildesche-Dorf“ und „Brackwede-Dorf“ verbinden. Doch zunächst reichte sie nur bis zum „Rettungshaus“, dem heutigen Johanneswerk. Dieser 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, dem Freitag vor Pfingsten, konnte schließlich die vollständige 9,2 Kilometer lange Strecke bis ins damals noch 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 spielte das städtische Orchester unter der Leitung des Königlichen Musikdirektors Traugott Ochs auf. In einer Anzeige in der „Westfälischen Zeitung“ betonte die Wittwe Voss: „Nach Schluß des Konzerts stehen die Wagen der elektrischen Bahn zur Verfügung.“

Das Fahren mit der Tram sah damals anders aus: So konnten die Fahrgäste zunächst noch einfach auf- und abspringen. Da rannte mancher hinter der anfahrenden Bahn her und hüpfte noch gerade auf den Perron. Stürze blieben nicht aus, auf diese Gefahr wiesen die Tageszeitungen regelmäßig

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 Bielefelder Straßenbahn vor Betriebsaufnahme, wie viele Menschen das komplett neue Verkehrsmittel wohl benutzen würden. Deshalb standen zunächst lediglich zwölf Triebwagen und acht Beiwagen mit jeweils knapp 20 Sitz- und Stehplätzen zur Verfügung. Sie fuhren im 30-Minuten-Takt. Die Nachfrage entwickelte sich aber von Anfang an positiv, schon bis zum 23. Mai 1901 erhöhte sich der Fahrzeugbestand auf 21 Triebwagen und elf Beiwagen – so konnte der Takt auf 7,5 Minuten reduziert werden.

In der Frühzeit der neuen Straßenbahn gab es Kritik an dem frühen Betriebsschluss am Abend, geäußert in Leserbriefen. So fuhr schon um 20.29 Uhr die letzte Bahn nach Brackwede sowie nach Schildesche um 21.31 Uhr – und endete bereits am Stadtwerkegelände an der Schildescher Straße. Konzert- und Theaterbesucher hatten das Nachsehen.

Andere Städte dienten den Kritikern als Beispiel. Die Zeitung merkte an, dass „in den meisten Städten die letzten Wagen um 12.00 (Mitternacht) und 1.00 Uhr abgelassen“ würden. Mit der Ausweitung des Fahrzeugbestandes konnte aber auch die Bielefelder Straßenbahn ab 23. Mai 1901 abends länger fahren.

Ihre Wirtschaftlichkeit war von Anfang an ein Thema. Konnte man nach dem allerersten Betriebstag im Dezember 1900 noch stolz vermelden, dass die „Einnahme den erforderlichen Betrag von 300 Mark um rund 200 Mark überschritten“ hatte, gab es bald eine Ernüchterung. Weil der Magistrat niedrige Fahrscheinpreise befürwortete, um eine gute Auslastung sicher zu stellen, fuhr die „Elektrische“ im ersten Betriebsjahrzehnt stets Defizite ein. Erst um 1910 begann die Straßenbahn in Bielefeld Gewinn abzuwerfen, als ein Überschuss von 120.884,01 Mark erwirtschaftet wurde. Weitere Überschussjahre finden sich bis zum Ersten Weltkrieg, Ende der 1920er und in den 1950er Jahren.

Wer mehr über die Geschichte der Linie 1 wissen will, sollte sich den Montag, 31. Mai, 17 bis 18.30 Uhr, vormerken: Dann hält der Bielefelder Historiker Joachim Wibbing online einen Videovortrag über Bielefelds erste Elektrische. Die Kontaktdaten für den Einwahl-Link gibt es bei Sonja Heckmann, AWO-Quartiersbüro, Telefon 0152-59423130 oder per Email an: s.heckmann@awo-bielefeld.de