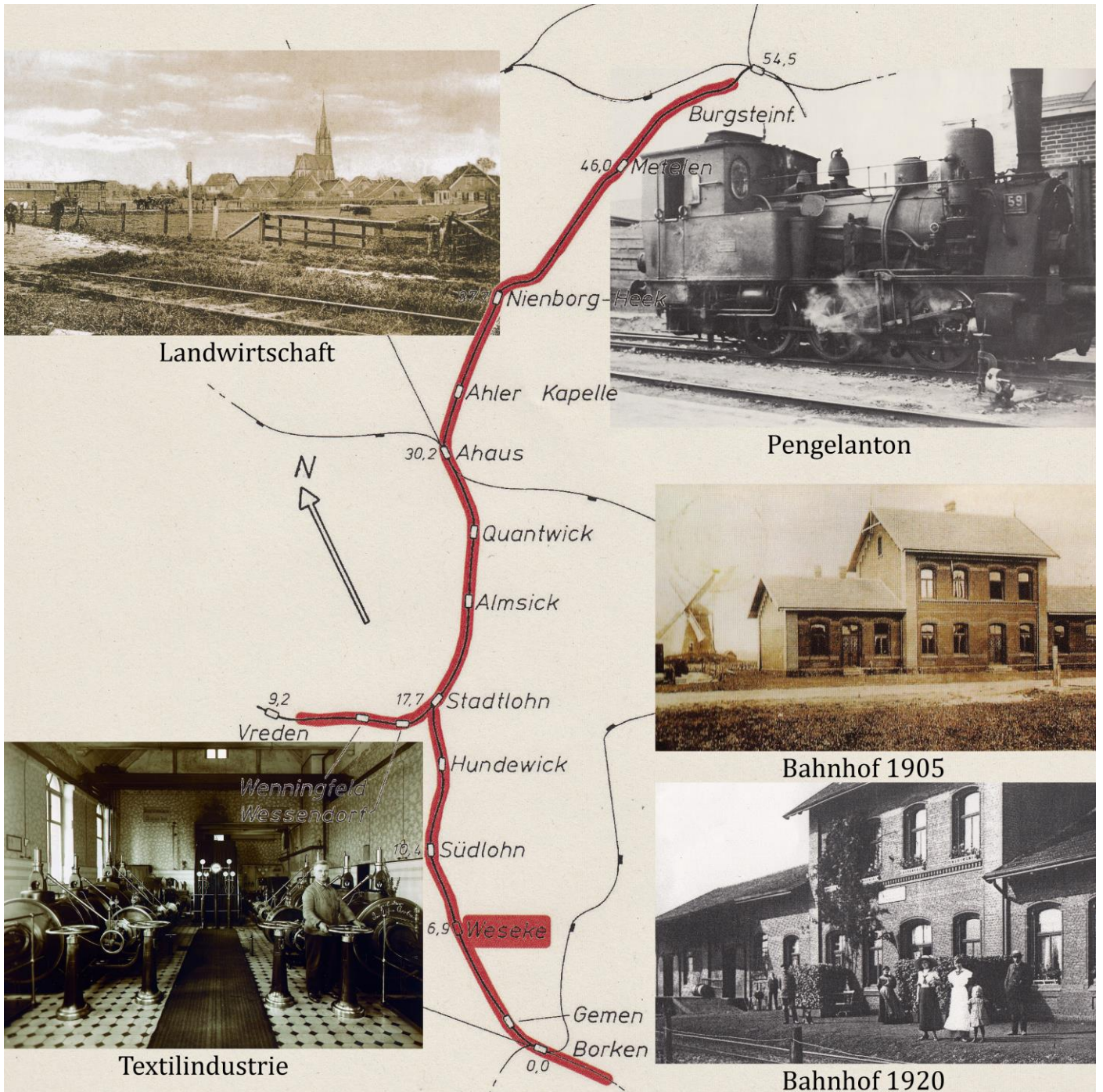


# Die historische Bedeutung der Eisenbahn für das westliche Münsterland unter besonderer Berücksichtigung der westfälischen Nordbahn und des Weseker Bahnhofs



# Inhaltsverzeichnis

1. <u>Einleitung</u>	S.2
2. <u>Die Pionierzeit</u>	S.2
2.1 Die ortsfeste Dampfmaschine	S.2-3
2.2 Die mobile Dampfmaschine	S.3
2.3 Das neue Wirtschaftssystem	S.3
2.4 Das Wirtschaftswachstum	S.3-4
2.5 Die Idee einer Eisenbahn	S.4
2.6 Die erste Dampflokomotive	S.4-5
3. <u>Die Entwicklungsgeschichte in Deutschland</u>	S.5
3.1 Die Vision einer schnellen und bequemen Reise	S.5
3.2 Das neue Kommunikationsgesetz	S.6
3.3 Das Bahnbauieber	S.6-7
3.4 Die deutschen Lokomotiven	S.7-8
3.5 Das Wirtschaftswachstum	S.8
3.6 Die Volksernährung	S.9
3.7 Die Landflucht	S.9
3.8 Der politische Rahmen	S.9-10
3.9 Die Eisenbahn als militärisches Werkzeug	S.10
3.10 Die Verstaatlichung der Eisenbahn	S.10-11
4. <u>Die Westfälische Nordbahn</u>	S.11
4.1 Die Nebenbahnen	S.11-12
4.2 Die ersten Eisenbahnlinien im Westmünsterland	S.12
4.2.1 Das Textilgewerbe – der Motor des Eisenbahnbaus	S.12
4.3 Die Verkehrserschließung	S.12-13
4.4 Das Gutachten der Kölner Eisenbahndirektion vom 12. Januar 1894	S.13-15
4.5 Die Streckenführung der Westfälischen Nordbahn	S.15-16
4.6 Der Bau der Eisenbahnstrecken	S.16-18
4.7 Die Entwicklung des Verkehrsaufkommens	S.18-21
5. <u>Der Bahnhof – ein Stück Weseker Geschichte</u>	S.21-23
5.1 Die historischen Aufgaben des Bahnhofs	S.23-24
5.2 Die historische Bedeutung des Bahnhofs	S.24
5.3 Der Bahnhof – ein Baudenkmal	S.24
6. <u>Stellungnahme</u>	S.25-26
7. <u>Danksagung</u>	S.26-27
8. <u>Anhang</u>	S.28-37
9. <u>Quellenverzeichnis</u>	
9.1 Internetseiten	S.38
9.2 Literaturverzeichnis	S.38
9.3 Sonstige Quellen	S.38-39
10. <u>Selbstständigkeitserklärung</u>	S.39

# 1. Einleitung

Das Phänomen Eisenbahn fasziniert seit fast zweihundert Jahren die Menschheit. Keine Technik beeinflusste das Leben der Menschen und die Welt- und Wirtschaftsgeschichte so sehr wie ihre Entwicklung. Sie überstand viele Höhen und Tiefen und kämpft auch im 12. Jahrhundert noch mit Problemen wie Mobilität, Modernisierungsmaßnahmen, Rentabilität, Streiks, Verspätungen etc..

Somit ist ihre Geschichte ebenso unerschöpflich wie faszinierend.

Die Thematik meiner Facharbeit beschränkt sich darum auf „Die historische Bedeutung der Eisenbahn für das westliche Münsterland unter besonderer Berücksichtigung der Westfälischen Nordbahn und des Weseker Bahnhofs“.

Zur Einführung gehe ich kurz auf die Pionierzeit der Eisenbahn und ihre Entwicklungsgeschichte in Deutschland ein. Abschließend nehme ich vergleichend Stellung zur Ära der Deutschen Dampflokomotive und der hiesigen „Nordbahn“ und des Weseker Bahnhofs.

## 2. Die Pionierzeit

Bewegung auf Schienen ist der Menschheit nicht fremd. „Bereits 2200 v. Chr. benutzten die Babylonier Steinschienen, um die Bewegung von Radfahrzeugen zu steuern. Später entwickelten die Griechen und nach ihnen die Römer ihre eigenen steinernen Fahrwege. [Und] im Mittelalter wurden in nordenglischen und mitteleuropäischen Bergwerken hölzerne Gleise verlegt, auf denen Pferde oder auch Bergarbeiter Karren zogen.“<sup>1</sup>

Der Mensch war von jeher bestrebt, mit möglichst wenig Aufwand ein gestecktes Ziel zu erreichen, auftauchende Probleme zu lösen und Hindernisse zu beseitigen.

### 2.1 Die ortsfeste Dampfmaschine

Das galt Anfang des 18. Jahrhunderts auch für die Bevölkerung in England, welches für die nachfolgend dargestellten Entwicklungen eine bis heute bedeutsame Pionier- und Schlüsselrolle hatte. Der Engländer Thomas Newcomen erfand eine ortsfeste Pumpmaschine. Unter Anwendung von Dampfkraft pumpte sie Grubenwasser aus einem

---

<sup>1</sup> Herring, Peter: Die Geschichte der Eisenbahn, S.8

\* Alle im Text genannten Abbildungen und Fotos sind im Anhang zu finden

Bergwerk. Diese entwickelte der schottische Ingenieur James Watt weiter (Abb.1)\*.<sup>2</sup> „[Er] verbesserte die Technik der Dampfmaschine derart entscheidend, dass sie in Gewerbe und Industrie nahezu universell einsetzbar wurde.“<sup>3</sup> Seine Konstruktion bildete die Grundlage für die Entwicklung mobiler Dampfmaschinen.<sup>4</sup>

## **2.2 Die mobile Dampfmaschine**

Die erste mobile Dampfmaschine lief 1777 in der Erzmine von Chacewater.<sup>5</sup>

Nun jagte eine Erfindung die andere. „[Bereits] 1782 bewegte erstmals eine doppelt wirkende Dampfmaschine eine rotierende Welle. Damit konnte man auch Förderkörbe, die 1764 erfundene Spinnmaschine, mechanische Webstühle und Schmiedehämmer antreiben - und die Welt verändern.“<sup>6</sup> Und das tat sie und zwar mit Riesenschritten.

## **2.3 Das neue Wirtschaftssystem**

Die Weiterentwicklung der Dampfmaschine ermöglichte 1786 in Manchester die Entstehung der ersten dampfbetriebenen Textilfabrik der Welt (Abb.2). Die Herstellungskosten dieser Maschinen waren jedoch unermesslich hoch. Für die Ausbreitung solcher Konstruktionen wurde Geld in einer Größenordnung benötigt, über die weder der wirtschaftlich interessierte Adel, noch das städtische Bürgertum und schon gar nicht der selbstständige Handwerksmeister verfügten. Nur die bereits bestehenden Banken besaßen größere Summen Handelskapital. Aber auch dieses Geld reichte nicht aus, um den ständig wachsenden Bedarf an Dampfmaschinen, Fördertürmen, mechanischen Webereien, Erzgruben und Walzwerken zu finanzieren. Wieder wurde eine Lösung gesucht und gefunden. Die geniale Erfindung der Aktiengesellschaft ermöglichte die Bildung großer Geldmengen aus kleinen Anlagen. Und eben dieses erzeugte Kapital wurde zur bestimmenden Größe eines neuen Wirtschaftssystems, dem des Kapitalismus.<sup>7</sup> Dessen Grundstrukturen bildeten sich zunächst in England heraus.<sup>8</sup>

## **2.4 Das Wirtschaftswachstum**

Mit der Textilfertigung begann die englische Industrialisierung.<sup>9</sup> Für den Bau von immer

---

2 Vgl. Knipping, Andreas: Die große Geschichte der Eisenbahn in Deutschland, S.19

3 Dörflinger, Michael: Dampflokomotiven, S.8

4 Vgl. Herring, Peter: Die Geschichte der Eisenbahn, S.8

5 Vgl. Knipping, Andreas: Die große Geschichte der Eisenbahn in Deutschland, S.12

6 Knipping, Andreas: Die große Geschichte der Eisenbahn in Deutschland, S.13

7 Vgl. Knipping, Andreas: Die große Geschichte der Eisenbahn in Deutschland, S.13f.

8 Vgl. Knipping, Andreas: Die große Geschichte der Eisenbahn in Deutschland, S.16

9 Vgl. Knipping, Andreas: Die große Geschichte der Eisenbahn in Deutschland, S. 29

mehr benötigten Dampfmaschinen wurde immer mehr Stahl und für die Stahlproduktion immer mehr Kohle benötigt.<sup>10</sup>

1784 baute Murdoch die erste transportable Dampfmaschine zum Abpumpen von Grubenwasser. Dadurch stieg die Kohleförderung rasant an.<sup>11</sup>

Mit leistungsstärkeren Dampfmaschinen und verbesserter Stahlqualität ließ sich immer mehr Kapital verdienen, welches größere Investitionen ermöglichte. Daher war es naheliegend, dass nach einer neuen Transportmöglichkeit gesucht wurde. Bislang wurde die Kohle mittels Treidelpferd und Lastkahn herangeschafft, ein mühseliges und langwieriges Vorgehen. Der Traum von einem dampfbetriebenen Landfahrzeug entstand, welches schnell größere Mengen Güter auch zu entfernt gelegenen Orten transportierte.<sup>12</sup>

## **2.5 Die Idee einer Eisenbahn**

Richard Trevithick war der erste Visionär unter den britischen Lokomotiv-Pionieren. Als Pumpmaschinenbauer experimentierte er mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen. Am 13. Februar 1804 ließ er seine erste auf Schienen fahrende Lokomotive laufen (Abb.3). In dem Eisenwerk von Pen-y-darren in Wales zog sie ein paar mit Eisen beladene Wagen. Aber die Last war zu groß. Die Schienen brachen und der Zug kippte um. Dieser Misserfolg stoppte die Idee der Dampflokomotive.<sup>13</sup>

## **2.6 Die erste Dampflokomotive**

Erst viele Jahre später nahmen Geschäftsleute aus der nordenglischen Industrieregion Northumbria die Idee einer Eisenbahn wieder auf. Sie überlegten sich eine Möglichkeit, Kohle und andere Waren schneller und in größeren Mengen zu transportieren, um dann London anzusteuern. Man entschied sich für den Bau einer Eisenbahnstrecke und setzte George Stephenson, der Vater der Eisenbahn, als Projektleiter ein. Dieser ließ in seiner Werkstatt auch die Lokomotive bauen, die „Locomotion No.1“, die am 27. September 1825 als erster Zug der Welt auf Reise ging, von Stockton nach Darlington, eine 40 Kilometer lange Strecke. Und erstmals gab es jetzt neben dem Güterverkehr auch den Personenverkehr (Abb.4).<sup>14</sup>

Währenddessen verbesserten Ingenieure das Eisenbahnwesen weiter. Und als die erste Lok nach „Deutschland“ geliefert wurde, war schon eine gewisse Ausreifung und

10 Vgl. Knipping, Andreas: Die große Geschichte der Eisenbahn in Deutschland, S.19

11 Vgl. Knipping, Andreas: Die große Geschichte der Eisenbahn in Deutschland, S.17

12 Vgl. Knipping, Andreas: Die große Geschichte der Eisenbahn in Deutschland, S.19

13 Vgl. Herring, Peter: Die Geschichte der Eisenbahn, S.159

14 Vgl. Dörflinger, Michael: Dampflokotiven, S.15ff.

Standardisierung des „Systems Eisenbahn“ erreicht. Das war bei der Entwicklung der deutschen Eisenbahnindustrie sehr vorteilhaft.<sup>15</sup>

### **3. Die Entwicklungsgeschichte in Deutschland**

Die Entwicklung der Dampflokomotive in Deutschland wurde sehr stark durch das politische Geschehen beeinflusst.

Der 1815 gegründete „Deutsche Bund“ war ein loser Zusammenschluss mehrerer souveräner Staaten. Deren konservativ eingestellten Monarchen und Regierungen sahen durch die beginnende Industrialisierung und die geforderte moderne Verkehrstechnik ihre Macht und ihr Vermögen bedroht. Doch allein schon ihre knappe Kassenlage ließ den Widerstand gegen das moderne Zeitalter bröckeln. Immer mehr Staaten schlossen sich zu einem Zollverein zusammen. Als Geburtsstunde des Deutschen Zollvereins gilt der 1. Januar 1834. Dadurch entstand ein einheitlicher Wirtschaftsraum in Deutschland, der erste und wichtigste Schritt zur Entwicklung von Industrie, Handel und Kapital.<sup>16</sup>

#### **3.1 „Die Vision einer schnellen und bequemen Reise“<sup>17</sup>**

Für den Anlauf des Eisenbahnzeitalters in Deutschland war eher der Personen- als die Güterbeförderung von Bedeutung. Gab es doch die gut funktionierende Binnenschifffahrt.<sup>18</sup> Das wachsende Wirtschaftsleben verhalf dem Bürgertum zu Macht und Geld. Kaufleute, Bankiers, Ingenieure, Unternehmer und Verwaltungsbeamte benötigten ein neues Verkehrsmittel, das schnell, zuverlässig, sicher und bequem sein sollte. Die „Nürnberg-Fürther Ludwigsbahn-Gesellschaft“ bat König Ludwig I. um die Erlaubnis, eine Eisenbahnlinie von Nürnberg nach Fürth zu bauen. Am 19. Februar 1834 gab Ludwig I. der Gesellschaft für eine Dauer von 30 Jahren das Privileg zum Bau und Betrieb einer Dampfeisenbahn.<sup>19</sup>

Am 7. Dezember 1835 wurde die erste dampfbetriebene deutsche Eisenbahn, zu Ehren Ludwigs I. „Ludwigsbahn“ genannt, eröffnet.<sup>20</sup>

Die Lokomotive „Adler“ lieferte der Engländer Stephenson (Abb.5). Und das Wunderwerk „Eisenbahn“ funktionierte, wider Erwarten, ohne Entgleisung und Explosion und rentierte sich auch noch.

---

15 Vgl. Knipping, Andreas: Die große Geschichte der Eisenbahn in Deutschland, S.21

16 Vgl. Knipping, Andreas: Die große Geschichte der Eisenbahn in Deutschland, S.25f.

17 Knipping, Andreas: Die große Geschichte der Eisenbahn in Deutschland, S.34

18 Vgl. Knipping, Andreas: Die große Geschichte der Eisenbahn in Deutschland, S.34

19 Vgl. Knipping, Andreas: Die große Geschichte der Eisenbahn in Deutschland, S.30

20 Vgl. Knipping, Andreas: Die große Geschichte der Eisenbahn in Deutschland, S.31

## 3.2 Das neue Kommunikationsgesetz

Das größte Sicherheitsproblem war damals der lange Bremsweg der Lokomotive. Hindernisse auf der Fahrbahn führten in jedem Fall, ohne Vorwarnung, zum Unglück. Sicherheit konnte nur eine garantierte zuverlässige Kommunikation zwischen allen beteiligten Betriebsstellen, Zügen und Personen bieten. Das war in Zeiten ohne Telefon und Funk sehr schwierig.<sup>21</sup> Ingenieure und Unternehmer erfanden aus diesem Grund beispielsweise die Telegrafie, sodass sich die einzelnen Bahnhöfe über den Zugverkehr verständigen und einen sicheren Ablauf gewährleisten konnten.<sup>22</sup> 1838 wurde erstmals zur Nachrichtenübermittlung entlang der Eisenbahn der Telegraph eingesetzt.<sup>23</sup> Außerdem wurden genau festgelegte optische und akustische Signale eingeführt. Sie waren allerdings von Region zu Region verschieden. Erst das neue Bahnpolizeireglement mit einheitlicher Signal- und Fahrordnung vom 1. April 1875 sorgte für länderübergreifende Ordnung.<sup>24</sup>

## 3.3 Das Bahnbauieber

Der Bahnbau kam zunächst langsam in Fahrt. Nach dem Personenverkehr begann der Güterverkehr mit dem Transport von zwei Fässern Bier am 11. Juli 1836 auf der Ludwigsbahn.<sup>25</sup>

„Die ersten Strecken wurden aus lokalen oder allenfalls regionalen Initiativen ohne großen Weitblick konzipiert.“<sup>26</sup> Es waren Strecken, die vornehmlich als Verbindung zwischen Schifffahrtswegen dienten.<sup>27</sup> Ab 1838 begann das Länderbahnbauieber. Ein weitverzweigtes, aber nicht zusammenhängendes Streckennetz entstand. Erst zwischenstaatliche Verträge vom 8. November und 20. Dezember 1841 machten den Weg frei für grenzüberschreitende Eisenbahnen innerhalb Deutschlands. Und seit dem 15. Oktober 1843 gab es die erste Eisenbahnverbindung Deutschlands von Köln über Aachen nach Herbesthal in Belgien. Betrug die Gesamtstreckenlänge im Jahre 1836 noch 6 km und im Jahre 1837 gerade einmal 20 km, so waren 5002 km am Ende des Jahres 1848 in Betrieb und landesweite Fernreisen auf der Schiene waren möglich.<sup>28</sup>

Viele Eisenbahnen entstanden in privater Trägerschaft.<sup>29</sup> „Rechtsgrundlage war das Gesetz

---

21 Vgl. Knipping, Andreas: Die große Geschichte der Eisenbahn in Deutschland, S.45

22 Vgl. Schrickler, Peter: Die Eisenbahn, S.7

23 Vgl. Knipping, Andreas: Die große Geschichte der Eisenbahn in Deutschland, S.32

24 Vgl. Knipping, Andreas: Die große Geschichte der Eisenbahn in Deutschland, S.50

25 Vgl. Knipping, Andreas: Die große Geschichte der Eisenbahn in Deutschland, S.32

26 Knipping, Andreas: Die große Geschichte der Eisenbahn in Deutschland, S.27

27 Vgl. Knipping, Andreas: Die große Geschichte der Eisenbahn in Deutschland, S.27

28 Vgl. Knipping, Andreas: Die große Geschichte der Eisenbahn in Deutschland, S.33f.

29 Vgl. Knipping, Andreas: Die große Geschichte der Eisenbahn in Deutschland, S.50

über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838, das zum Vorbild für Eisenbahngesetze in aller Welt wurde. Es enthielt bereits die unverzichtbaren Grundregeln für das Konzessionswesen, die Grundstücksenteignungen, die Tarifgestaltung und das Personalwesen. [...] Erst nach mehr als einem Jahrzehnt traten Staatsbahnen hinzu.<sup>30</sup> Die Motivation der Regierungen war politischer Art. Sie benötigten Verbindungen, die aber durch dünnbesiedelte Provinzen führten und deshalb für private Träger nicht rentabel waren.<sup>31</sup>

### 3.4 Die deutschen Lokomotiven

Zeitgleich mit dem Streckenbau suchten sich die deutschen Fabrikanten erneut im Lokbau. Die bedeutendsten Hersteller waren Andreas Schubert bei Dresden mit seiner „Saxonia“ aus dem Jahre 1838, August Borsig in Berlin mit seiner „Borsig“ 1841 und J.A. Maffei in München mit seiner „Münchener“ ebenso aus dem Jahre 1841. Die Konstruktionen waren jedoch noch sehr unbeholfen und die Erfindungskraft der Ingenieure und Unternehmer war unablässig gefordert.<sup>32</sup> Aus diesem Grunde entwickelte sich die Lokomotivtechnologie rasant und somit auch die Effizienz, Sicherheit und Zuverlässigkeit der Güter- und Personenzüge. Sie wurden aber nicht nur größer, leistungsstärker, schneller und luxuriöser, sondern verursachten auch Umweltprobleme durch den Ausstoß von aschehaltigem Rauch.

Erste Lösungen hatten Ernst Werner von Siemens und Rudolf Diesel. Am 31. Mai 1879 führt Werner von Siemens in Berlin die erste funktionstüchtige elektrische Lokomotive der Welt vor (Abb.6). Die Leistungen dieser Elektrotechnik reichten allerdings nur für den innerstädtischen Einsatz von Straßenbahnen. Dies sollte sich in den nächsten zwanzig Jahren auch nicht ändern.<sup>33</sup> Denn die Weiterentwicklung der elektrischen Schienenfahrzeugtraktion wurde lange Zeit durch politische und behördliche Bedenken verhindert.<sup>34</sup> Ab 1900 nahm man die Weiterentwicklung wieder auf, „[...] weil man deren Vorteile im lokalen Infrastrukturbedarf [...]“<sup>35</sup> erkannte und die sehr niedrigen Schadstoffemissionen überzeugten.<sup>36</sup>

Auch der im Jahre 1893 von Rudolf Diesel entworfene Verbrennungsmotor war für den Einsatz in Lokomotiven noch nicht ausgereift. <sup>37</sup> „[Erst] um 1920 begann eine sehr rege Entwurfs- und Angebotstätigkeit für Diesellokomotiven [Abb.7].“<sup>38</sup> „Die [...] einsetzende

30 Knipping, Andreas: Die große Geschichte der Eisenbahn in Deutschland, S.50

31 Vgl. Knipping, Andreas: Die große Geschichte der Eisenbahn in Deutschland, S.50

32 Vgl. Knipping, Andreas: Die große Geschichte der Eisenbahn in Deutschland, S.41

33 Vgl. Knipping, Andreas: Die große Geschichte der Eisenbahn in Deutschland, S.51

34 Vgl. Schricker, Peter: Die Eisenbahn, S.57

35 Schricker, Peter: Die Eisenbahn, S.59

36 Vgl. Schricker, Peter: Die Eisenbahn, S.59

37 Vgl. Schricker, Peter: Die Eisenbahn, S.71

38 Schricker, Peter: Die Eisenbahn, S.40



Entwicklung von Diesel- und elektrischer Traktion hat der Eisenbahn bis heute eine wichtige Rolle im Transportwesen gesichert.“<sup>39</sup>

### 3.5 Das Wirtschaftswachstum

Die Eisenbahn zog Deutschland in den Jahren zwischen 1840 und 1870 von dem Agrar- in das Industriezeitalter und in die Massengesellschaft.<sup>40</sup> „Wie zuvor schon in England wurden Bergwerke, Maschinenfabriken, Eisenhütten und mechanisierte Webereien, Zuckerfabriken und große keramische Werke zu bestimmenden Faktoren des Wirtschaftslebens und verhalfen dem Bürgertum zu Geld und Macht.“<sup>41</sup>

Ab 1848 wurde der Import von Lokomotiven überflüssig, denn es war ein für die moderne Volkswirtschaft nicht wegzudenkendes Merkmal entstanden, die Arbeitsteilung einer Zulieferindustrie.<sup>42</sup> Die Eisenbahn wurde somit zur wichtigsten Triebkraft des Wirtschaftswachstums und gleichzeitig, samt Zulieferindustrie, ihre beste Kundschaft.<sup>43</sup> „[Denn] der Lokbetrieb machte einen nie gekannten Versand von Kohle erforderlich [...]“<sup>44</sup> Durch mehr Kohle konnten mehr Eisenbahnen betrieben werden, die mehr Baumaterial in kürzerer Zeit verfrachten konnten und generell eine gute Transportmöglichkeit darstellten. Ähnlich sah es bei der Produktion von Textilien und Haushaltsartikeln, Nahrungs- und Genussmitteln, Papier- und Druckerzeugnissen, Glasprodukten und Ziegeln aus. Es wurden immer mehr Maschinen und Materialien benötigt, die nur per Bahn befördert werden konnten. Die Produktionssteigerung erforderte somit wiederum einen steigenden Bedarf an Kohle, Eisenerz, Eisen und Stahl und größere Produktionsstätten. Fabriken traten an die Stelle der handwerklichen Betriebe.<sup>45</sup> „[Aber] nur per Schiene konnten sie die Waren auf den durch den Zollverein zunehmend geöffneten Markt bringen, [und] nur per Eisenbahn konnten sie ihren Bedarf an Rohstoffen befriedigen.“<sup>46</sup>

Die Nachfrage an Arbeitskräften stieg rasant. Daher wuchsen auch die Städte und Vororte in Regionen mit reichen Kohlevorkommen und großen Produktionsstätten, denn die Menschen wollten nah am Arbeitsplatz wohnen.

---

39 Herring, Peter: Die Geschichte der Eisenbahn, S.8

40 Vgl. Knipping, Andreas: Die große Geschichte der Eisenbahn in Deutschland, S.8

41 Knipping, Andreas: Die große Geschichte der Eisenbahn in Deutschland, S.43

42 Vgl. Knipping, Andreas: Die große Geschichte der Eisenbahn in Deutschland, S.44

43 Vgl. Knipping, Andreas: Die große Geschichte der Eisenbahn in Deutschland, S.34

44 Knipping, Andreas: Die große Geschichte der Eisenbahn in Deutschland, S.34

45 Vgl. Knipping, Andreas: Die große Geschichte der Eisenbahn in Deutschland, S.34

46 Knipping, Andreas: Die große Geschichte der Eisenbahn in Deutschland, S.34

### **3.6 Die Volksernährung**

Die wachsende Stadtbevölkerung musste ernährt werden. „[Doch] der Hunger war immer ein Begleiter der ärmeren Bevölkerungsmehrheiten gewesen.“<sup>47</sup> Missernten forderten viele Todesopfer, weil Getreide und Kartoffeln nicht schnell und günstig zur Verfügung standen. Auch hier spielte die Eisenbahn eine wichtige Rolle. Lebensmittel konnten nun in großen Mengen europaweit gehandelt werden. Die Versorgung der „Massengesellschaft“ war gesichert.<sup>48</sup> „[Sie beförderte] die Volksernährung in ein neues Zeitalter.“<sup>49</sup>

### **3.7 Die Landflucht**

„Der Übergang vom Agrar- zum Industriezeitalter, der Import billig produzierter Lebensmittel und die dadurch bedingten brutalen Strukturveränderungen in der Landwirtschaft machten große Teile der ländlichen Bevölkerung brotlos. Aus den verarmenden Dörfern, aus dem gegenüber Industrie ins Hintertreffen geratene Handwerk, aus den Milieus der Tagelöhner und der entlassenen Soldaten strömten viele tausende Männer und nicht wenige Frauen zu den Bahnbaustellen, um sich für kümmerlichen Lohn ohne soziale Rechte in körperliche Schwerarbeit zu verdingen.“<sup>50</sup> Die Arbeitsbedingungen waren menschenunwürdig. Hunger und Elend, bis zu 16-stündige Arbeitstage, geringe Bezahlung und keinerlei Absicherung bei Krankheit und Arbeitsunfällen bestimmten den Alltag der Eisenbahnarbeiter. Diese Not führte zu Revolten und, wie man nachweisen kann, zu ersten Streiks. Doch jeglicher Widerstand wurde von Militär und Gendarmerie niedergeschlagen.<sup>51</sup>

### **3.8 Der politische Rahmen**

Nach der „Märzrevolution“ 1848/1849 änderte sich die Rolle des Staates in der beginnenden kapitalistisch-industriellen Gesellschaft.<sup>52</sup> „[Die deutschen Monarchien öffneten sich gegenüber] den modernen Produktionsverhältnissen, ihren bürgerlichen Propagandisten und Nutznießern und ihren maschinellen und finanziellen Triebkräften.“<sup>53</sup> Denn das wohlhabende Bürgertum war ihnen als Steuerzahler willkommener als der überschuldete adelige Gutsbesitzer. So entstand ein moderner Staat, in dem Minister, Beamte und Landtage überwachende und steuernde Funktionen annahmen. Dieser durch Gesetze und Verwal-

---

47 Knipping, Andreas: Die große Geschichte der Eisenbahn in Deutschland, S.35

48 Vgl. Knipping, Andreas: Die große Geschichte der Eisenbahn in Deutschland, S.35

49 Knipping, Andreas: Die große Geschichte der Eisenbahn in Deutschland, S.35

50 Knipping, Andreas: Die große Geschichte der Eisenbahn in Deutschland, S.38f.

51 Vgl. Knipping, Andreas: Die große Geschichte der Eisenbahn in Deutschland, S.39

52 Vgl. Knipping, Andreas: Die große Geschichte der Eisenbahn in Deutschland, S.48

53 Knipping, Andreas: Die große Geschichte der Eisenbahn in Deutschland, S.49

tungsakte staatlich kontrollierte und korrigierte Wirtschaftskreislauf brachte der Unternehmenschaft viele Vorteile. Außerdem setzte sie sich als politisch und wirtschaftlich einflussreicher Machtfaktor neben der Aristokratie durch.<sup>54</sup>

### **3.9 Die Eisenbahn als militärisches Werkzeug**

Schon früh machte sich das Militär Gedanken darüber, wie sie die Eisenbahnen vorteilhaft einsetzen könnten. Mit keinem anderen Landfahrzeug war ein Massentransport von Personen und Militärfracht möglich (Abb.8). Somit konnte ein gut funktionierendes Eisenbahnnetz ein wichtiger Faktor in der Kriegsführung sein.

Schon 1848 nutzten österreichische und preußische Truppen erfolgreich die Schnelligkeit des Transports auf der Schiene, um die Märzrevolution niederzuschlagen.<sup>55</sup> Auch der im Jahre 1866 errungene Sieg Preußens über Österreich und seine Verbündeten wurde durch den gezielten Einsatz der Eisenbahn begünstigt.<sup>56</sup> Die Offensive per Eisenbahn im Kampf gegen Frankreich verhalf Preußen ebenfalls zum Sieg und führte im Jahre 1871 zur Gründung des Deutschen Kaiserreiches.<sup>57</sup>

### **3.10 Die Verstaatlichung der Eisenbahn**

Obwohl das Bahnsystem sowohl volkswirtschaftlich als auch militärisch von größter Bedeutung war, blieb das Privatbahnsystem auch nach 1871 bestehen.

Jedoch wurden die privaten Gesellschaften, wie schon in den Jahrzehnten zuvor, durch den Erlass von Eisenbahngesetzen überwacht. Da die Gesellschaften mittlerweile lukrative Gewinne erzielten, bemühte sich der Reichskanzler Otto von Bismarck, alle wichtigen Länder- und Privatbahnen in einem Unternehmen, der Reichseisenbahn, zusammenzuführen. Sein Versuch scheiterte, aber er konnte im Jahre 1873 die Einrichtung eines „Reichseisenbahnamtes“ durchsetzen.<sup>58</sup> Durch verschärfte Anforderungen des Staates an die wirtschafts-, militär- und sozialpolitischen Aufgaben der Bahn wurde der Eisenbahnbetrieb für das private Kapital immer weniger interessant. Von 1876 bis 1913 gingen die Ländereisenbahnen von privater in staatliche Trägerschaft über, entweder durch Kauf oder durch Nichtverlängerung der Konzession.<sup>59</sup> In dieser Zeit begann ein noch nie dagewesener Wirtschaftsaufschwung, der auch eine Vervielfachung des Bahnverkehrs mit sich brachte und letzt-

---

54 Vgl. Knipping, Andreas: Die große Geschichte der Eisenbahn in Deutschland, S.49

55 Vgl. Knipping, Andreas: Die große Geschichte der Eisenbahn in Deutschland, S.37

56 Vgl. Knipping, Andreas: Die große Geschichte der Eisenbahn in Deutschland, S.40

57 Vgl. Knipping, Andreas: Die große Geschichte der Eisenbahn in Deutschland, S.41

58 Vgl. Schrickler, Peter: Die Eisenbahn, S.173f.

59 Vgl. Knipping, Andreas: Die große Geschichte der Eisenbahn in Deutschland, S.50f.

endlich eine Vervielfachung der Steuereinnahmen.<sup>60</sup>

Das Reich, die Wirtschaft und auch die Eisenbahn erlebten die Blütezeit des Industriezeitalters.

## 4. Die Westfälische Nordbahn

Die Westfälische Nordbahn war eine Kleinbahn, auch Neben- oder Sekundärbahn genannt. Sie wurde nach jahrzehntelangen Bemühungen von der Westfälischen Landeseisenbahngesellschaft Lippstadt gebaut und am 30. September 1902 feierlich eröffnet. Für die Städte und Gemeinden wurde damals ein neues Zeitalter eingeläutet, indem sie die Menschen dieser Region über die Schiene mit der weiten Welt verband.

### 4.1 Die Nebenbahnen

Schon in den fünfziger Jahren des 19. Jahrhunderts erkannte man die große Bedeutung dieser Bahnen. Da sich die Privateisenbahngesellschaften beim Streckenbau nach hohen Gewinnen orientierten, interessierten sie die allgemeinen Verkehrsbedürfnisse nicht. Dadurch drohten Eisenbahnnetze zu zerstückeln und abgelegene, weniger profitable Wirtschaftsgebiete zu verkümmern. Deshalb beteiligte sich der Staat durch finanzielle Unterstützung zunehmend am Streckenausbau oder baute gar auf eigene Kosten, um den ländlichen Raum zu erschließen und eine Verkehrsanbindung an das Eisenbahnnetz und somit an die Industriezentren zu schaffen.<sup>61</sup> „Allerdings stand in diesen Fällen von vornherein fest, dass nennenswerte Überschüsse nicht zu erwarten waren.“<sup>62</sup>

Nach dem Vorbild Bayerns, wo vereinfachte Bahnanlagen gebaut, leichtere Fahrzeuge eingesetzt und alles über Beihilfen finanziert wurde, erließ die Reichsregierung im Jahre 1878 die „Bahnordnung für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung“.<sup>63</sup> Die Kosten für den Bau und Betrieb dieser „Erschließungsbahnen“ trugen vor allem Banken, kommunale Träger und große Konzerne. Den Streckenbau übernahmen schon ab Anfang der 1880-er Jahre mehrere Bau- und Betriebsführungsgesellschaften. Außerdem wurden in Preußen vermehrt Eisenbahn- und Kleinbahnabteilungen eingerichtet, die den Provinzialverwaltungen unterstellt waren. Als am 28. Juli 1892 das Kleinbahngesetz in Kraft trat, erlebten diese Neben-

---

60 Vgl. Schrickler, Peter: Die Eisenbahn, S.161

61 Vgl. Schrickler, Peter: Die Eisenbahn, S.173

62 Schrickler, Peter: Die Eisenbahn, S.174

63 Vgl. Schrickler, Peter: Die Eisenbahn, S.174

bahnen den Anfang ihrer großen Entwicklungsgeschichte.<sup>64</sup>

## **4.2 Die ersten Eisenbahnlinien im Westmünsterland**

Das Westmünsterland musste lange auf die Eisenbahn warten. „Erst 1875 - 40 Jahre nach der ersten Eisenbahnfahrt zwischen Nürnberg und Fürth - erhielten Gronau und Ahaus durch die Strecken Dortmund-Coesfeld-Gronau und Münster-Bergsteinfurt-Gronau einen Bahnanschluß. Drei Jahre später verband die Schiene die Stadt Bocholt mit Wesel, von wo aus schon seit längerem Verbindungen zu den Niederlanden wie auch rheinaufwärts bestanden.“<sup>65</sup> „Für die Stadt Borken gab es zunächst keine Notwendigkeit für einen Eisenbahnanschluß, da seit 1850 eine „Kunststraße“ von Dorsten über Erle und Raesfeld nach Borken mit Inkassostellen für das Chausseegeld in Raesfeld und am Vennetor in Borken zur Verfügung stand. Kohle und landwirtschaftliche Produkte konnten nun vom und ins Ruhrgebiet transportiert werden. Auch im benachbarten Winterswijk sah man keinen Anlass für eine Eisenbahnbindung, da zunächst alles per Schiff über Flüsse und Kanäle transportiert wurde.“<sup>66</sup>

### **4.2.1 Das Textilgewerbe – der Motor des Eisenbahnbaus**

Auf dem Gebiet des heutigen Münsterlandes wurde seit Urzeiten hauptsächlich Landwirtschaft betrieben. Die Weberei war im Münsterland, wie auch im übrigen Westfalen, schon im Hochmittelalter bekannt und ein Nebenerwerbszweig der Bauern.

Mit dem Bevölkerungswachstum im 18. Jahrhundert stieg auch die Nachfrage nach Textilien stark an. Als Samuel Compton im Jahre 1774 die erste mit Dampf betriebene Spinnmaschine entwickelte, die sich in Westfalen ab Mitte des 19. Jahrhunderts durchsetzte, war dies der Beginn der Textilindustrie.<sup>67</sup>

## **4.3 Die Verkehrserschließung**

„Erst mit dem Aufblühen der Textilindustrie beiderseits der Grenze wurde der Bedarf an Kohle aus dem Ruhrgebiet größer. So ging die erste Initiative zum Bahnbau von holländischer Seite aus (Unternehmer Willink und Snellen).“<sup>68</sup> Es gab verschiedene Vorstellungen für die Streckenführung. Die Entscheidung und Genehmigung für die Strecke Gelsenkir-

---

64 Vgl. Schricker, Peter: Die Eisenbahn, S.175f.

65 Unterlagen Stadtarchiv: Terhalle, Hermann: 80 Jahre Pängelanton

66 Bergsdorf, Ingo: Geschichte der Eisenbahn in Borken (Westf.) 1880-2013, S.7

67 Quelle 1 (siehe Quellenverzeichnis)

68 Bergsdorf, Ingo: Geschichte der Eisenbahn in Borken (Westf.) 1880-2013, S.7

chen-Bismarck-Dorsten-Borken-Winterswijk fiel im Jahre 1877. Gründe für den Bau waren der günstige Transport von Kohle für die Webereien und Spinnereien beiderseits der Grenze, die Beschaffung von Holz aus den Wäldern zwischen Winterswijk und Dorsten für die Zechen im Ruhrgebiet und die Werften in Amsterdam und der Transport von Vieh, Milch und Getreide und Produkten der Textilindustrie. Die Strecke, auch „Hollandlinie“ genannt, wurde durch die „Niederländisch-Westfälische Eisenbahngesellschaft“ gebaut und im Jahre 1880 eröffnet.<sup>69</sup>

„Als Borken durch [diese Eisenbahnlinie] einen Bahnhof erhalten hatte, waren im heutigen Kreisgebiet von den größeren Orten nur noch Gescher, Stadtlohn, Südlohn und Vreden ohne Anbindung an das damals modernste Verkehrsmittel, das letztlich wie nichts anderes in den von ihm berührten Landschaften über die künftige Entwicklung von Landwirtschaft und Industrie entschied.“<sup>70</sup> 1902 wurde eine weitere Strecke fertiggestellt, die von Empeel-Rees über Bocholt, Borken nach Coesfeld führte. Sie wurde Heideexpress genannt. Der Verlauf der Eisenbahnstrecken bestimmte die Entwicklung einer Stadt, der Landwirtschaft und Industrie. Das war den Industriellen und „Politikern“ mehr als bekannt. Jahrzehntlang bemühten sich besonders die Städte Stadtlohn und Vreden um einen Bahnanschluss, jedoch vergebens. Als in Borken der Bahnhof gebaut war, kamen neue Ideen auf, wie man die Kreismitte von Borken aus erschließen könnte.

Ab 1886 setzten sich vor allem Gewerbetreibende aus Stadtlohn, dessen Vorsitz der Textilfabrikant Engelbert Hecking besaß, energisch für den Bau einer Bahn ein. In der Stadt hatte sich eine beachtliche Industrie entwickelt, die aus Wettbewerbsgründen immer dringender eine Eisenbahnanbindung benötigte. Allein die mechanische Nesselweberei H. Hecking beschäftigte durchschnittlich 200 Arbeiter an 320 Webstühlen. Aber alle erdenklichen Anträge wurden aus den unterschiedlichsten Gründen abgelehnt.<sup>71</sup>

#### **4.4 Das Gutachten der Kölner Eisenbahndirektion vom 12. Januar 1894**

Das Gutachten der rechtsrheinischen Eisenbahndirektion in Köln vom 12. Januar 1894 brachte die Wende in der Eisenbahnplanung. Die Direktion befürwortete die Strecke Borken-Ahaus-Burgsteinfurt. Notwendigerweise müssten die im nordwestlichen Westfalen gelegenen Städte und größeren Gemeinden den Anschluss an das Eisenbahnnetz erhalten.<sup>72</sup>

---

69 Vgl. Bergsdorf, Ingo: Geschichte der Eisenbahn in Borken (Westf.) 1880-2013, S.7

70 Unterlagen Stadtarchiv: Terhalle, Hermann: 80 Jahre Pängelanton

71 Vgl. Unterlagen Stadtarchiv: Bohn, Eckhard & Terhalle, Hermann: Die Geschichte der Westfälischen Nordbahn, S.21

72 Vgl. Unterlagen Stadtarchiv: Bohn, Eckhard & Terhalle, Hermann: Die Geschichte der Westfälischen Nordbahn, S.25

In dem Gutachten heißt es:

„Dieselben haben sich trotz ihrer Abgeschiedenheit und trotz der Ungunst der Natur eine gewisse Wohlhabenheit bewahrt oder erworben dank dem Fleiß und der Thätigkeit ihrer Bewohner, die durch jahrzehntelange Gewöhnung ein besonderes Geschick für Handweberei und dgl. erlangt haben und deshalb und wegen ihrer Anspruchslosigkeit als Arbeiter gesucht sind.

Die Textilindustrie im Fabrik- oder Hausbetrieb ist allenthalben verbreitet und bringt Unternehmern und Arbeitern Gewinne, den die Natur versagt. Denn das Land ist nur theilweise fruchtbar, auch nur zum Theil urbar gemacht. Heide und Moor nehmen große Strecken ein und weichen den Äckerländereien meist nur im Umkreise der spärlichen Ansiedlungen und besonders der größeren Gemeinwesen. Die Landwirtschaft durch billigeren Bezug künstlicher Düngemittel zu heben und ihr weitere Ausdehnung zu geben, ist daher eine vorzügliche Aufgabe der neuen Bahnen, Schätze des Bodens sind nirgend oder nur spärlich vorhanden. Die Kohlenfunde bei Vreden haben nur zweifelhaften Werth, die Lager von Töpferthon bei Stadtlohn, die Fundstätten von Eisenerzen daselbst, Kalksteinbrüche bei Südlohn und Oeding geben nur geringwerthige Qualitäten und sind nur von lokaler und vorübergehender Bedeutung“.<sup>73</sup>

Der Anschluss an das Eisenbahnnetz schuf eine bedeutende Verbindung zum Ruhrgebiet, die einerseits für den Absatz von Produkten der Textilindustrie und der Landwirtschaft und andererseits für die Beschaffung von Kohle und Düngemitteln höchst interessant, erstrebenswert und lukrativ war.

Nach dem Bekanntwerden des Gutachtens äußerten sich die Landräte der betroffenen Kreise. Der Ahauser Landrat Gärtner antwortete am 12. März 1894.<sup>74</sup> „[...] Die Bewohner der übrigen Orte müßten wegen der teuren Fracht per Pferdefuhrwerk unverhältnismäßig hohe Preise zahlen, während ihre Verkaufserlöse wegen der teuren Transporte nur gering ausfielen. So erziele der Bauer bei teurer Produktion geringere Preise als der in Gegenden mit besseren Verkehrsverhältnissen. Auch die ungünstige Situation der Arbeiter in den Orten ohne Bahnanschluß weiß Gärtner deutlich zu belegen: „So verdiente der Arbeiter daher in der That in der von der Bahn nicht berührten Gegend einen Lohn, der sich gegen die besser mit Verkehrsmitteln ausgestatteten Gegenden um 0,75 Mark bis 1 Mark pro Tag niedriger stellt, er muß sich bei teuren Lebensmitteln mit geringerem Lohn begnügen“.<sup>75</sup>

---

73 Unterlagen Stadtarchiv: Bohn, Eckhard & Terhalle, Hermann: Die Geschichte der Westfälischen Nordbahn, S.26

74 Vgl. Unterlagen Stadtarchiv: Bohn, Eckhard & Terhalle, Hermann: Die Geschichte der Westfälischen Nordbahn, S.27

75 Unterlagen Stadtarchiv: Bohn, Eckhard & Terhalle, Hermann: Die Geschichte der Westfälischen

Aufgrund des Gutachtens bildete sich zudem unter dem Ehrenvorsitz des Fürsten Leopold von Salm-Salm zu Anholt ein „Generalkomitee zur Erbauung der Westfälischen Nordbahn“. Nachdem dieses Komitee am 30. Mai 1896 die Genehmigung für die generellen Vorarbeiten für den gewünschten Bahnbau erhalten hatte, führte es Verhandlungen mit der Westfälischen Landeseisenbahn in Lippstadt wegen der Übernahme des Projektes. Nach Erstellung der Kostenvoranschläge wurde in den einzelnen Kreistagen über die Übernahme der Aktien der WLE im Gesamtwert von 3,6 Millionen Mark abgestimmt.<sup>76</sup> In den Kreisen Borken und Burgsteinfurt wurde die Kostenbeteiligung akzeptiert, aber im Kreis Ahaus kam es zu Problemen.<sup>77</sup> Am 23. April 1898 beschloss der Kreistag Ahaus dann endlich die Übernahme der erforderlichen Aktien der WLE und am 2. Januar 1899 erklärte er sich bereit, einen Teil der Kosten für den Grunderwerb der Stichbahn von Stadtlohn nach Vreden zu übernehmen.<sup>78</sup> Das Gesamtaktienkapital über 3,6 Millionen Mark übernahmen je zur Hälfte die Provinz Westfalen und die beteiligten Kreise und Gemeinden. Der Kreis Borken hatte 300.000 Mark zuzusteuern, die Summe für den Kreis Ahaus belief sich hingegen auf 1,2 Millionen Mark und der Kreis Steinfurt musste ebenfalls 300.000 Mark bereitstellen. Damit war der Weg frei, um in Berlin die Konzession zu beantragen. Am 12. Dezember 1899 wurde sie schließlich für den Betrieb und den Bau der Westfälischen Nordbahn erteilt (Abb.9). Die erhaltene Urkunde enthielt u.a. Aussagen über die Bauausführung, über das Anlagekapital und die Ankaufsrechte des Staates.<sup>79</sup>

#### **4.5 Die Streckenführung der Westfälischen Nordbahn**

Die 55 km lange Strecke der „Nordbahn“ führte durch den dünn besiedelten und überwiegend landwirtschaftlich geprägten Grenzraum des westlichen Münsterlandes und verband die Kreisstädte Borken und Burgsteinfurt. Ausgangspunkt für die Bahn war der WLE-eigene Bahnhof östlich der Staatsbahnanlagen in Borken.<sup>80</sup>

Von Borken, an Gemen, Weseke und Südlohn vorbei, erreichte die Strecke ihren betrieblichen Mittelpunkt in Stadtlohn und führte weiter in Richtung Almsick, Quantwick, Ahaus,

---

Nordbahn, S.27

76 Vgl. Unterlagen Stadtarchiv: Bohn, Eckhard & Terhalle, Hermann: Die Geschichte der Westfälischen Nordbahn, S.28f.

77 Vgl. Unterlagen Stadtarchiv: Bohn, Eckhard & Terhalle, Hermann: Die Geschichte der Westfälischen Nordbahn, S.32

78 Vgl. Unterlagen Stadtarchiv: Bohn, Eckhard & Terhalle, Hermann: Die Geschichte der Westfälischen Nordbahn, S.36

79 Vgl. Unterlagen Stadtarchiv: Bohn, Eckhard & Terhalle, Hermann: Die Geschichte der Westfälischen Nordbahn, S.37

80 Vgl. Unterlagen Stadtarchiv: Bohn, Eckhard & Terhalle, Hermann: Die Geschichte der Westfälischen Nordbahn, S.53f.



Ahler Kapelle, Nienborg-Heek, Metelen und endete im Staatsbahnhof von Burgsteinfurt, wo sie eine Verbindung mit der Eisenbahnstrecke Münster-Gronau-Enschede herstellte. Die Stichbahn nach Vreden begann im Bahnhof Stadtlohn und führte in westliche Richtung zum Bahnhof in Vreden.<sup>81</sup> (Abb. 10)

## 4.6 Der Bau der Eisenbahnstrecken

In Weseke gab es erhebliche Widerstände von Seiten der Bevölkerung gegen den Bau der Nordbahn. Kaufleute fürchteten die Abwanderung von Kunden in die umliegenden Städte, Landwirte meinten, die Lokomotiven machten das Vieh scheu und verrückt und ließen durch ihr Vorbeisausen die Milch gerinnen. Diesen Meinungen standen die Befürworter gegenüber, wie etwa der Mühlenbetrieb Vornholt, der Düngemittel herstellte und bessere Vertriebswege benötigte.<sup>82</sup> Jedoch erwies sich der Grundstückserwerb für das notwendige Betriebsgelände als sehr schwierig. Die privaten Eigentümer kämpften um jeden Quadratmeter Boden. Dies war der Grund für die langwierigen Verhandlungen, die geführt werden mussten. Manche wurden durch ein Enteignungsverfahren beendet.<sup>83</sup>

„Grundstücke im Weseker Bereich [mussten] zur Verfügung gestellt werden, bzw. hierfür enteignet [werden]. Im Archiv [von Landwirt Heinrich] Vornholt liegen hierüber in einer „Bekanntmachung des Enteignungs-Kommissars Münster“ vom 29. Juni 1903 [mehrere] Angaben vor [...]“<sup>84</sup>

Parallel zu den Grundstücksankäufen wurde im Frühjahr 1900 mit den Vermessungsarbeiten begonnen.<sup>85</sup> „[Darum] rankt sich manche Anekdote, wie in den Weseker Heimatblättern nachzulesen ist: „So wird erzählt, daß über Nacht die Markierungsstäbe zuerst ganz ausgerissen wurden. Als man aber einsah, daß dieses wenig half, verschob man sie klammheimlich um einige Meter zum Nachbargrundstück hin, so daß der Vermessungstrupp morgens meistens einen ausgesprochenen Zickzack-Kurs vorfand. Argwohn und Mißtrauen führten dann dazu, daß Nachtwachen aufgestellt wurden, was oft auch amüsant endete, denn als mal zwei Knechte (so die damalige landläufige Berufsbezeichnung) aus jeweils benachbartem Lager, so wird erzählt, am anderen Morgen zum zweiten Frühstück noch nicht „an der Panne“ erschienen, gingen die Dienstherrn getrennt auf Suche und fanden dann die beiden

81 Vgl. Unterlagen Stadtarchiv: Bohn, Eckhard & Terhalle, Hermann: Die Geschichte der Westfälischen Nordbahn, S.54f.

82 Vgl. Stadt Borken, Kultur in Bewegung, Tag des offenen Denkmals 2010, Eisenbahngeschichte in Weseke (2)

83 Vgl. Unterlagen Stadtarchiv: Bohn, Eckhard & Terhalle, Hermann: Die Geschichte der Westfälischen Nordbahn, S.41

84 Weseker Heimatverein e.V.: Weseker Heimatblätter, Nr.23 - Juli 1988

85 Vgl. Unterlagen Stadtarchiv: Bohn, Eckhard & Terhalle, Hermann: Die Geschichte der Westfälischen Nordbahn, S.41

„Nachtwächter“ vereint in trauter Gemeinsamkeit laut schnarchend im Kornfeld wieder“.<sup>86</sup>

„Im Sommer 1901 legte der damalige Landrat des Kreises Ahaus, Freiherr von Schorlemer. Alst, [...] die Grundsteine für die zu errichtenden Bahnhofsgebäude, damit diese rechtzeitig zur Eröffnung der Strecke fertiggestellt werden konnten.“<sup>87</sup> Von den insgesamt dreizehn Stationen wurden neun als Bahnhof und vier als Haltestelle ausgeführt. Die Empfangsgebäude wurden in einer Art Einheitsstil entworfen, was zu Kosteneinsparungen bei der Planung und Bauausführung beitrug.<sup>88</sup>

„Am 24. April 1901 [wurde] der Gemener Bauunternehmer Wilhelm Stewering mit dem Bau des Weseker Bahnhofs beauftragt [...].“<sup>89</sup> „Die Bahnhofsanlagen der Station Weseke bestanden anfänglich aus einem kurzen Parallelgleis und einem als toten Strang angeordneten Ladegleis. Für die Güterverladung waren eine Ladestraße sowie eine Stückgut- und eine Laderampe vorhanden. An dem Personenbahnsteig befand sich das Empfangsgebäude mit einem angebauten Güterschuppen und separat die WC-Anlagen.“<sup>90</sup> Im Jahre 1914 wurde das Empfangsgebäude durch die WLE um eine zusätzliche Wohnung aufgestockt.<sup>91</sup> Für diese Umbauarbeiten wurde der Bauunternehmer Schmeing, aufgrund seines Angebotes vom 25. Juni 1914, beauftragt. Die Bauaufsicht führte der Stadtlohner Bahnmeister. Dem Klempnermeister Franz Niehoff zu Weseke übertrug man die Klempnerarbeiten.<sup>92</sup> „Die mit der Verlegung des Gleiskörpers beauftragte Baugesellschaft Michelsohn (Hannover) [kam] bei einer Tagesleistung von gut 250 m Schiene recht zügig voran. Im September 1901 erreicht[e] der 50 Mann starke Bautrupp Weseker Gebiet.“<sup>93</sup> „Hier waren [jedoch] gleich auf den ersten Kilometern erhebliche Schwierigkeiten zu überwinden, denn das starke Gefälle an „Isings Kreuz“ mußte ausgeglichen werden, wofür es ja noch keine Bagger gab. Das Abtragen des Bodens, das Legen des Steinbettes und das Verlegen der Schwellen und Schienen geschah überwiegend in Handarbeit. [...] Der Bautrupp war auf Selbstverpflegung eingerichtet, das Brot lieferte die Bäckerei Tesing. Die „Moral der Truppe“, ein Völkergemisch, sei den damaligen strengen sittlichen Maßstäben entsprechend etwas locker

86 Unterlagen Stadtarchiv: Bohn, Eckhard & Terhalle, Hermann: Die Geschichte der Westfälischen Nordbahn, S.41

87 Unterlagen Stadtarchiv: Bohn, Eckhard & Terhalle, Hermann: Die Geschichte der Westfälischen Nordbahn, S.42

88 Vgl. Unterlagen Stadtarchiv: Bohn, Eckhard & Terhalle, Hermann: Die Geschichte der Westfälischen Nordbahn, S.58

89 Stadt Borken, Kultur in Bewegung, Tag des offenen Denkmals 2010, Eisenbahngeschichte in Weseke (2)

90 Unterlagen Stadtarchiv: Bohn, Eckhard & Terhalle, Hermann: Die Geschichte der Westfälischen Nordbahn, S.60

91 Vgl. Unterlagen Stadtarchiv: Bohn, Eckhard & Terhalle, Hermann: Die Geschichte der Westfälischen Nordbahn, S.60

92 Vgl. Weseker Heimatverein e.V.: Weseker Heimatblätter, Nr.8 - Mai 1980

93 Stadt Borken, Kultur in Bewegung, Tag des offenen Denkmals 2010, Eisenbahngeschichte in Weseke (2)

gewesen, was aber auch wohl mit den erschwerten Lebensbedingungen zusammenhing. [...] Der Streckenbau arbeitete sich Meter um Meter vor, hatte im August den Bahnhof Weseke erreicht und verließ Anfang des Jahres 1902 Weseke Gebiet in Richtung Gemen.<sup>94</sup> Der Bautrupp hatte im Weseke Bahnhof ein kurzes Parallelgleis und ein Ladegleis errichtet.<sup>95</sup> Die Gemeinde Weseke war mit 95.000 Mark am Bau ihres Bahnhofs (6,5 km) beteiligt.<sup>96</sup> „In Gemen [wurde] ein Haltepunkt eingerichtet, der aus dem Durchfahrtsgleis mit Bahnsteig und einem privaten Anschlussgleis [bestand]. In Borken, dem südlichen Endpunkt der Linie, [wurden] die Gleise unmittelbar nördlich und parallel zum Schienenstrand Winterswijk-Borken-Gelsenkirchen/Bismarck (1889 verstaatlicht) verlegt, damit die Fahrgäste bequem in die „Staatsbahn“ umsteigen [konnten]. Dem Umladen von Transportgütern und Umkoppeln von Waggons dient[e] ein Übergabegleis. Gegenüber dem „Staatsbahnhof“ [ließ] die WLE ein eingeschossiges WLE-Empfangsgebäude mit angebautem Güterschuppen, eine Gleiswaage und ein Lademaß errichten. Zur Versorgung der Lokomotiven [wurden] ein Wasseranschluss und eine Kohlebühne installiert. Am 30. September 1902 [wurde] die Westfälische Nordbahn feierlich eingeweiht.“<sup>97</sup>

#### **4.7 Die Entwicklung des Verkehrsaufkommens**

In den ersten Wochen nach der Eröffnung entwickelte sich ein lebhafter Personen- und Güterverkehr. Die anfängliche Scheu und die Angst vor der dampfenden und ratternden „Nordbahn“ hatte sich langsam gelegt. Die Bewohner wollten die neue Einrichtung kennenlernen. Besonders an den Sonntagen, an denen es verbilligte Rückfahrkarten gab, herrschte äußerst lebhaftes Treiben an den Bahnhöfen. Aber dieser gute Anfangsverkehr hielt nicht lange an. Grund dafür waren die seinerzeit noch dünn besiedelte Region und die wirtschaftlichen Verhältnisse der ländlichen Bevölkerung, die diese „Luxusausgaben“ nicht zuließen. Auch der Güterverkehr entsprach nicht den erwarteten Transportmengen. Die erwartete Kapitalverzinsung blieb zunächst aus. Erst in den Folgejahren entwickelte sich der Verkehr auf der ganzen Nordbahn zum Positiven.<sup>98</sup> Erst ab 1905 verzinste sich die Strecke mit 0,7 %, 1906 mit 1,15 % und 1907 mit 1,75 %. 1907/1908 betragen die kilometrischen Betriebsüberschüsse auf der Nordbahn um die 1670 Mark.<sup>99</sup>

94 Weseke Heimatverein e.V.: Weseke Heimatblätter, Nr.5 - September 1978

95 Vgl. Stadt Borken, Kultur in Bewegung, Tag des offenen Denkmals 2010, Eisenbahngeschichte in Weseke (2)

96 Vgl. Weseke Heimatverein e.V.: Weseke Heimatblätter, Nr.5 - September 1978

97 Stadt Borken, Kultur in Bewegung, Tag des offenen Denkmals 2010, Eisenbahngeschichte in Weseke (2)f.

98 Vgl. Unterlagen Stadtarchiv: Bohn, Eckhard & Terhalle, Hermann: Die Geschichte der Westfälischen Nordbahn, S.90

99 Vgl. Weseke Heimatverein e.V.: Weseke Heimatblätter, Nr.7 – Dezember 1979

In den ersten sechs Monaten transportierte die WLE auf der Nordbahn 47.000 t im Güterverkehr, davon rund 5.000 t Stückgutwaren. 1913/1914 erreichte sie ihr vorläufig bestes Ergebnis mit über 186.000 t. Es zeigte sich, dass die Bahn berechtigterweise als Meliorationsbahn angelegt war, eine Bahn, die der Bodenwerterhöhung diente, also zur Steigerung seiner Ertragsfähigkeit, zur Vereinfachung seiner Bewirtschaftung oder auch zur Urbarmachung von Ödland. So musste die WLE zwischen Weihnachten und Ostern Sonderzüge zum Transport von Kunstdünger einsetzen. Der Einsatz dieses Düngers in der Landwirtschaft steigerte die Erträge der Ernten in der kargen Heide-, Sand- und Moorlandschaft des westlichen Münsterlandes und brachte so der Bahn erneut Frachtgut, welches zu den Abnehmern transportiert werden musste.<sup>100</sup> Auf den regionalen Viehmärkten bis ins Ruhrgebiet konnte nun das Vieh, das per Bahn verladen wurde, abgesetzt werden.<sup>101</sup> Die aufblühende Land-, Vieh- und Forstwirtschaft hatte großen Anteil an der Versorgung des bevölkerungsreichen Industriereviers an Rhein und Ruhr.

Zum Winterfahrplan 1907 setzte die WLE getrennte Güter- und Personenzüge ein, denn die Reisenden waren unzufrieden mit der Reisegeschwindigkeit, die ohnehin niedrig war und noch durch Lade- und Rangierzeiten verringert wurde.<sup>102</sup>

Der Beginn des Ersten Weltkrieges stoppte die positive Entwicklung der Bahn. Der Personen- und der Güterverkehr fanden nur eingeschränkt statt. Auch das Güteraufkommen ging erheblich zurück, da die Bautätigkeiten stagnierten und die Textilindustrie nur bedingt produzieren durfte.<sup>103</sup>

Nach dem Ersten Weltkrieg brachten die wirtschaftlichen Ereignisse der WLE große Probleme. Eine völlige Stilllegung des gesamten Bahnbetriebes drohte. Die Verkürzung der monatlichen Arbeitszeit der WLE-Beschäftigten von 330 auf 208 Stunden führte zum Anstieg der Personalkosten und die beginnende Inflation erhöhte die Betriebskosten erheblich. In den Städten und Gemeinden entlang der Nordbahn war man daher besorgt, dass viele Arbeiter und Bergleute, die mit der Bahn mittlerweile täglich zu den Zechen und anderen Großbetrieben im nördlichen Ruhrgebiet pendelten, ihre Arbeit verlieren könnten oder ihre Heimat gar verlassen müssten. Außerdem sah man die Existenz der neuen Industrien bedroht. Der Wunsch nach Verstaatlichung der Nordbahn, der als einzige Lösung an-

---

100 Vgl. Unterlagen Stadtarchiv: Bohn, Eckhard & Terhalle, Hermann: Die Geschichte der Westfälischen Nordbahn, S.91ff.

101 Vgl. Stadt Borken, Kultur in Bewegung, Tag des offenen Denkmals 2010, Eisenbahngeschichte in Weseke (3)

102 Vgl. Unterlagen Stadtarchiv: Bohn, Eckhard & Terhalle, Hermann: Die Geschichte der Westfälischen Nordbahn, S.91

103 Vgl. Stadt Borken, Kultur in Bewegung, Tag des offenen Denkmals 2010, Eisenbahngeschichte in Weseke (4)

gesehen wurde, ging nicht in Erfüllung, da die Reichsregierung eine Übernahme ablehnte.<sup>104</sup> Als dann 1923, durch die französisch-belgische Besetzung des Ruhrgebietes, die Kohle knapp wurde, verschlechterte sich die finanzielle Situation dramatisch. Jedoch sorgte die Inflation dazu bei, dass die Schulden der Regionalbahn entwertet wurden. Nach 1923, als die Währungsreform eingeführt wurde, begannen wirtschaftlich solidere Zeiten.<sup>105</sup>

Unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit, das heißt, möglichst kostengünstig und gleichzeitig interessant für die Kundschaft zu sein, ist erwähnenswert, dass die WLE viele Neuerungen im Betrieb unternahm.

Am 31. März 1925 wurde das Tochterunternehmen der WLE, der Kraftverkehr Westfalen, gegründet. Mit den neuen Omnibuslinien wollte man die bis dahin abseitsgelegenen Wirtschaftsräume erschließen.<sup>106</sup> Zudem setzte die WLE ab 1928 Triebwagen mit Dieselmotor ein, die schneller und kostengünstiger fuhren, wodurch die Fahrzeiten verkürzt und der Unterhalt halbiert werden konnten. Im Gegensatz dazu schrieb die WLE während des Zweiten Weltkrieges wohl ihr traurigstes Kapitel, da der Zugverkehr zeitweise komplett eingestellt wurde. Nach Ende des Krieges im Jahre 1945 stieg der Güterverkehr zunächst stark an, normalisierte sich jedoch ab 1950 wieder.<sup>107</sup> Betrachtet man den Personenverkehr, so brachte die Einführung der WLE-Gleise in den Bahnhof-Borken Verbesserungen für die Reisenden. Das Projekt wurde finanziell kräftig unterstützt.<sup>108</sup> „[Im Sommer 1952] entstand eine durchgehende Eilzugverbindung vom Emsland über Gronau-Ahaus-Borken ins Industriegebiet nach Essen und weiter bis zur Landeshauptstadt [...]“<sup>109</sup> Der sogenannte Grenzlandexpress belebte den Streckenabschnitt Ahaus-Borken.

Jedoch konnte die WLE den Zugbetrieb einige Zeit nur mit erheblichen Subventionen durchführen, die verkehrsreichen Strecken wurden vernachlässigt. Aus Rationalisierungsgründen begann die WLE den Personenverkehr von Bahn auf Bus zu verlagern. Nachdem auch durch den zunehmenden Autoverkehr die Beförderungszahlen schrumpften, stellte die WLE den Schienenpersonenverkehr am 31. Mai 1958 zwischen Stadtlohn und Vreden und am 30. September 1962 auf der gesamten Nordbahn ein, Ausnahme war der Grenzlandex-

---

104 Vgl. Unterlagen Stadtarchiv: Bohn, Eckhard & Terhalle, Hermann: Die Geschichte der Westfälischen Nordbahn, S.95ff.

105 Vgl. Stadt Borken, Kultur in Bewegung, Tag des offenen Denkmals 2010, Eisenbahngeschichte in Weseke (4)

106 Vgl. Unterlagen Stadtarchiv: Bohn, Eckhard & Terhalle, Hermann: Die Geschichte der Westfälischen Nordbahn, S.155

107 Vgl. Unterlagen Stadtarchiv: Bohn, Eckhard & Terhalle, Hermann: Die Geschichte der Westfälischen Nordbahn, S.99ff.

108 Vgl. Unterlagen Stadtarchiv: Bohn, Eckhard & Terhalle, Hermann: Die Geschichte der Westfälischen Nordbahn, S.138

109 Unterlagen Stadtarchiv: Bohn, Eckhard & Terhalle, Hermann: Die Geschichte der Westfälischen Nordbahn, S.138

press. Zuvor wurde bereits im Jahre 1958 der WLE-eigene Bahnhof geschlossen, da die Züge den Bundesbahnhof benutzten. Die Personenbeförderung übernahm der Kraftverkehr Westfalen. Die WLE konnte nun den Güterverkehr auf der Nordbahn rentabler gestalten und stellte ganz auf Diesel-Lokomotiven um. Die finanzielle Gesamtsituation verschlechterte sich dennoch. Private Transportunternehmen übernahmen nach und nach die Güterbeförderung. Auch die zahlreichen Zuschüsse von Aktionären und dem Land NRW konnten die Nordbahn nicht aufrechterhalten.<sup>110</sup> Am 1. Dezember 1972 wurde der Güterverkehr auf dem Streckenabschnitt Ahaus-Burgsteinfurt und am 28. September 1975 der Grenzlandexpress eingestellt. Zum 1. April 1986 übernahm die Deutsche Bundesbahn für kurze Zeit den Güterverkehr. 1988 wurde die Strecke dann endgültig stillgelegt. Damit hatte die Nordbahn ausgedient.

## 5. Der Bahnhof – ein Stück Wesecker Geschichte

Die Nordbahn war ein Stück Wesecker Geschichte (Abb.14). Viele wehmütige Erinnerungen sind mit ihr verbunden. Anfänglich gab es, wie bereits erwähnt, gegen den Bau dieser WLE-Eisenbahnstrecke von Seiten der Bevölkerung erhebliche Widerstände, worüber die Wesecker Bürgerin Elisabeth Osterholt damals das „Leed van de Nordbahn“ verfasste (Abb.12). Als der erste Zug am 30. September 1902 in den Wesecker Bahnhof fuhr, hatten sich die Aufregung, Scheu und Angst der Bevölkerung langsam gelegt. Sie empfingen den pfeifenden „Pengelanton“ mit Musik und Böllerschüssen und veranstalteten ein kleines Volksfest. Im Volksmund erhielt die dreiachsige Tenderlok den Namen „Pengelanton“, da die Züge wegen der unbeschränkten Bahnübergänge häufig läuten mussten. Ab dem 1. Oktober 1902 galt der neue Fahrplan. Danach fuhren zunächst vier Züge in beide Richtungen. Wie Zahlen belegen, war der Güterumschlag kontinuierlich gut und auch die Fahrgast-Frequentierung besserte sich. So viele Fahrgäste wie aber im Juli 1906 hatten die Wesecker vorher und auch anschließend nie mehr gesehen.<sup>111</sup>

Zum Kreis-Krieger-Verbandsfest kamen, dank der günstigen Bahnverbindungen, 15 Vereine. Alleine aus Bocholt und Borken waren jeweils über 200 Kameraden anwesend. Teilweise brachten sie Musikkapellen mit und feierten in einem großen Festzelt in der Nähe des Bahnhofs.<sup>112</sup> „Die Nordbahn [...] war über Jahrzehnte für Weseke, als es noch keine

---

110 Vgl. Unterlagen Stadtarchiv: Bohn, Eckhard & Terhalle, Hermann: Die Geschichte der Westfälischen Nordbahn, S.138ff.

111 Vgl. Wesecker Heimatverein e.V.: Wesecker Heimatblätter, Nr.7 – Dezember 1979

112 Vgl. Wesecker Heimatverein e.V.: Wesecker Heimatblätter, Nr.9 – Dezember 1980

Autos und Lastkraftwagen gab, das „Tor zur Welt“. Die „Post“ kam und ging mit der Bahn, die industriellen Erzeugnisse der Schuhfabriken, Webereien, Webschützenfabrik und des Handwerks kamen und gingen mit ihr. Die landwirtschaftlichen Produkte einschließlich Vieh wurden an der Bahn „verladen“, und der Mensch, wenn er in „die Fremde“ wollte oder mußte, ging dorthin. Wieviel glückliche Erwartungen kamen mit dem „Zug“ und wieviel Abschiedstränen, besonders in den beiden Weltkriegen, gingen mit ihm. Der Bahnhof Weseke war ein Mittelpunkt der Gemeinde.“<sup>113</sup>

Viele Familienväter fanden in Weseke in der aufblühenden Industrie-, Land- und Forstwirtschaft und im Handel einen neuen Arbeitsplatz. In den Anfangszeiten der Bahn pendelten viele Männer zum „Broterwerb“ in das Ruhrgebiet. Auch mein Urgroßvater Gerhard Nienhaus suchte sich dort Arbeit, denn mit dem Ertrag aus seiner kleinen Landwirtschaft konnte er seine fünf Kinder nicht ernähren. Während seine Frau die schwere Stallarbeit verrichtete, fuhr er nach Essen, wo er eine Anstellung bei der Friedrich Krupp AG fand. Dort war er bis 1911 beschäftigt. Als die ersten Anzeichen eines Krieges die Bevölkerung beunruhigten, bewarb sich mein Urgroßvater bei der Westdeutschen Landeseisenbahn, denn es war bekannt, dass Eisenbahnangestellte nicht zum Kriegsdienst eingezogen wurden. Wie mein Großonkel Rudolf Nienhaus in seiner Chronik schrieb, fuhr sein Vater, bis zu seiner Pensionierung im Jahre 1947, täglich nach Burgsteinfurt. Morgens nahm er den „Siebenuhrzug“ und nachmittags kam er mit dem „Vieruhrzug“ zurück. Dies war auch für damalige Verhältnisse eine gute Arbeitszeit, da er anschließend zuhause noch viel tun konnte. Während seiner Arbeitsjahre soll er nie krank gewesen sein. Treu und zuverlässig, wie auch im übrigen das gesamte Personal, verrichtete er seinen Dienst.<sup>114</sup> „Im nachhinein ist feststellbar, daß es Ausfälle gar nicht und Verspätungen selten gab. Wenn es im Volksmund hieß: „Nach der Bahn kann man die Uhr stellen, denn gibt es keine ehrlichere Bewertung“.“<sup>115</sup> So zuverlässig die Bahn auch war, so unsicher waren die anfänglich ungesicherten Bahnübergänge. Mein Großonkel, der erwähnte Chronist Rudolf Nienhaus, wurde als Zweijähriger von einem Zug der Westfälischen Landeseisenbahn überfahren. Er hatte dadurch sein linkes Bein verloren. Die Direktion der WLE erkannte umgehend ihr Verschulden an. Lebenslang erhielt er eine Rente und sonstige Vergünstigungen, u.a. bekam er in regelmäßigen Abständen eine neue Holzprothese (Abb.13). Freifahrten mit den Zügen und Bussen der WLE waren selbstverständlich. Er erzählte später einmal, die Züge wären in den ersten Jahren so langsam gefahren, dass man beim Fahren die Blumen neben den Gleisen hätte

---

113 Weseker Heimatverein e.V.: Weseker Heimatblätter, Nr.23 – Juli 1988

114 Vgl. Familienunterlagen: Chronik Rudolf Nienhaus

115 Weseker Heimatverein e.V.: Weseker Heimatblätter, Nr.8 – Mai 1980

pflücken können. Diese Gleise sind heute nicht mehr vorhanden. Im März 1988 wurden sie zum Beispiel zwischen Gemen und Weseke aufgenommen und der Gleiskörper komplett entfernt.

Die Kreisstadt Borken erwarb von der WLE diesen schmalen Grundstücksstreifen im Stadtteil Gemen und Weseke, um dort einen Rad- und Wanderweg anzulegen. Dieses Vorhaben wurde jedoch nur bis zum Heimathaus in Weseke umgesetzt, denn Wesecker Landwirte hatten gegen diesen Flächennutzungsplan Einspruch eingelegt. Sie beriefen sich, als Nachfolger der ehemaligen Eigentümer, auf das Vorkaufsrecht, das sie aus dem Preußischen Enteignungsgesetz von 1874 ableiteten. Ein fast zehnjähriger Rechtsstreit entbrannte. Betroffene Landwirte, Naturschützer und Jäger schlossen sich zu einer Interessengemeinschaft zusammen, der Landschaftspflegegemeinschaft Weseke. Ihr Ziel war es, die Trasse zum Schutz von Pflanzen- und Tierwelt ökologisch zu gestalten. Das zähe Ringen und ihr Durchhaltevermögen führten zum Erfolg. Im Jahre 1995 begannen die Vereinsmitglieder mit der Umsetzung eines Maßnahmenplanes. Stieleichen, Schlehen, Weißdorn, Hasel und Obstbäume wurden auf dem Schotterbett der 3,5 km langen und teilweise 15 km breiten Trassenabschnitt gepflanzt und die Wildpassage unter der B525 hergerichtet. Aus Dankbarkeit und zur Erinnerung errichtete die Gemeinschaft am Anfang des Teilstückes einen restaurierten Bildstock, an dem jedes Jahr eine Maiandacht stattfindet.<sup>116</sup>

## **5.1 Die historischen Aufgaben des Bahnhofes**

Die Eisenbahn war früher das erste Verkehrsmittel, das den Transport größerer Mengen von Personen und Gütern überhaupt ermöglichte. Somit war der Bahnhof die Anlaufstelle für Reisende und für alle Arten von Gütern. Dies spiegelt sich in den Gebäuden und Anlagen wider. Um alle Aufgaben rund um die Beförderung von Mensch und Gut und deren Sicherheit, die Instandhaltung der Gleisanlagen, die Wartung der Züge und die Pflege des Bahnhofumfeldes und der Gebäude bewältigen zu können, waren viele Angestellte notwendig. Denen bot man eine Wohnung in den meistens erstaunlich großen und geräumigen Empfangsgebäuden an. Das hatte den Vorteil, dass das Personal keine Anfahrtswege zurücklegen musste und jederzeit für alle anfallenden Arbeiten zur Verfügung stand. Außerdem waren sie für Lieferanten, Durchreisende oder für die Bewohner des Ortes zu jeder Tageszeit ansprechbar. Nicht selten geschah das in dem obligatorischen „Gasthaus zur Eisenbahn“.<sup>117</sup>

---

<sup>116</sup> Vgl. Landschaftspflegegemeinschaft Weseke e.V.: Der Alte Bahndamm

<sup>117</sup> Vgl. Schrickler, Peter: Die Eisenbahn, S.148



Der erste Bahnhofswirt in Weseke war Herr Theodor Oelmann. Viele Jahrzehnte übte er die damit verbundenen Funktionen aus, ebenso wie der letzte Wirt Hubert Niehaus, der „Bahnen Hubert“ genannt wurde.

## **5.2 Die historische Bedeutung des Bahnhofes**

„[Die Bahnstrecke ist bedeutend] für die Geschichte der Menschen, weil mit der Eröffnung der Bahnstrecke die Postverbindungen auf dem Landweg aufgehoben wurden [...]. [...] Statt dessen übernahm die Bahnstrecke diese Dienste (Verfügung der Kaiserlichen Oberpostdirektion Münster vom 19. September 1902).“<sup>118</sup> Auch die Entwicklung der Arbeits- und Produktionsverhältnisse in Weseke wurde von ihr maßgeblich beeinflusst. Das neue Verkehrsmittel ermöglichte die Ansiedlung neuer Gewerbebetriebe und unterstützte die landwirtschaftliche Produktion bei der Zulieferung und dem Abtransport von Gütern.<sup>119</sup>

## **5.3 Der Bahnhof – ein Baudenkmal**

Am 13. Juni 1990 werden das Empfangsgebäude und der Güterschuppen zum Baudenkmal erklärt (Abb.15).<sup>120</sup> „Für die Erhaltung und Nutzung liegen wissenschaftliche Gründe vor, weil diese nahezu unverändert erhaltene Anlage als dringlicher Zeuge der Verkehrsgeschichte Weseke mit Aufschluß geben kann über städtebauliche Entwicklungen in diesem Bereich sowie über die Baugeschichte der Stationsgebäude längs der Nordbahn. Neben dem Gebäude in Stadtlohn ist dieses Gebäude das am besten erhaltene im Bereich der 1902 in Betrieb gegangenen Strecke.“<sup>121</sup>

Das Empfangsgebäude des Weseker Bahnhofs wird heute noch von der Familie Niehaus bewohnt. Der ehemalige Güterschuppen, heute „Gleis 36“ genannt, dient als Treffpunkt für Kinder und Jugendliche (Abb.16). Eine Angestellte der Stadt Borken bietet dort ein abwechslungsreiches Programm zur Freizeitgestaltung an.

In dem ehemaligen Bahnhofsgebäude von Stadtlohn wurde 1996 ein Eisenbahnmuseum eingerichtet. Hier wird die Geschichte der „Nordbahn“ für die Nachwelt dokumentiert und lebendig gehalten.

---

118 Unterlagen LWL-Westfl., Amt für Denkmalpflege

119 Vgl. Unterlagen LWL-Westfl., Amt für Denkmalpflege

120 Vgl. Unterlagen LWL-Westfl., Amt für Denkmalpflege

121 Unterlagen LWL-Westfl., Amt für Denkmalpflege

## 6. Stellungnahme

Die Geschichte der „großen“ Deutschen Eisenbahn und die der „kleinen“ westfälischen Nordbahn lässt sich nicht so leicht vergleichen. In ihren Grundzügen sind sie sich zwar ähnlich, aber wesentlich bedeutsamer war die der „großen“ Eisenbahn.

Hielt sich sie sich fast einhundert Jahre ganz oben, so waren die profitablen Jahre der Nordbahn im Gegensatz dazu schon nach fünfzehn Jahren vorbei.

Die Deutsche Eisenbahn veränderte unser Land und die Gesellschaft in einem nie gekannten Ausmaß. Sie forderte nicht nur Ingenieure und Unternehmer zu „bahnbrechenden“ Erfindungen heraus, sondern beeinflusste erheblich die Verwaltungs-, Rechts- und Kulturgeschichte und war ein wichtiger Faktor für die Kriege. Macht und Geld, sowie Leistung und Wirtschaftlichkeit waren ebenso bestimmende Faktoren für die Eisenbahn. Jedoch war ihre „gute, alte Zeit“ spätestens nach dem zweiten Weltkrieg vorbei. Sie bekam motorisierte Konkurrenz auf den Straßen, die sie weniger interessant wirken ließ. Die Menschen stiegen auf das Auto um und der Gütertransport wurde immer mehr von privaten Speditionen übernommen. Seit den fünfziger Jahren „fährt“ die Eisenbahn Defizite ein. Bis heute sichern staatliche Subventionen ihre Existenz.

Die „kleine“ westfälische Nordbahn hingegen war nur von regionaler und lokaler Bedeutung. War die „große“ Bahn für Deutschland der „Motor der Industrialisierung“, so war die Nordbahn für Weseke das „Tor zur Welt“. Die neue Streckenführung verband das wirtschaftlich vernachlässigte westliche Münsterland mit dem Ruhrgebiet. Neue Absatzmärkte und neue Arbeitsplätze entstanden. Die Industrie-, Land- und Forstwirtschaft blühte auf und die Menschen erlebten auch hier einen bis dahin noch nicht gekannten Wirtschaftsaufschwung. Für die Bahn bedeutete dies jedoch nicht zwangsläufig eine Zunahme der Güter- und Personentransporte. Die profitable Zeit der Nordbahn war nach dem ersten Weltkrieg vorbei. Auch sie „fuhr“ in den letzten vierzig Jahren Defizite ein. Nur durch Unterstützungszahlungen von Aktionären und einer Liquiditätshilfe des Landes NRW wurde der Betrieb aufrechterhalten. Bereits ab 1958 begann langsam die Stilllegung der Strecken. Der letzte Zug fuhr 1988.

Die Deutsche Eisenbahn und die Nordbahn waren von Anfang an leistungs- und gewinnorientiert. Als ihre Gewinnspannen immer kleiner wurden und sie in die roten Zahlen rutschten, kam für die Nordbahn das unwiderrufliche Ende. Für die jetzige Deutsche Bundesbahn sehe ich hingegen eine berechnete, wenn auch subventionierte Zukunft. Aus ökologischer Sicht sind die Steuergelder bei ihr gut angelegt, denn Straßen- und Flugverkehr

verursachen doch einen gefährlich zunehmenden CO<sub>2</sub>-Ausstoß, eine enorme Lärmbelästigung etc.. Umweltschützer und Politiker sehen sich deshalb veranlasst, neue Kapazitäten im Personen- und Güterverkehr zu schaffen. Obwohl keine Kostendeckung zu erwarten ist, werden Hochgeschwindigkeits- und Fernzüge gebaut. Laut einem Bericht der Borkener Zeitung vom 4. März 2015 plant die EU-Kommission neun Verkehrskorridore quer durch Europa. Davon führen sechs durch Deutschland und sollten alle Regionen verbinden. Auch das Münsterland und Westfalen seien betroffen.<sup>122</sup>

Bereits in den letzten Jahren wurden vielerorts Nebenstrecken für den Gütertransport wiederbelebt. Dies wird mit der Nordbahn jedoch nicht geschehen. Die Gleisanlage ist verschwunden, die Trasse wurde entweder bepflanzt oder den Landwirten zur Bewirtschaftung zur Verfügung gestellt, und auf einigen Streckenabschnitten entstanden schöne Radwege. Bahn und Bahnhöfe sind und bleiben hier Geschichte, an die nur noch Baudenkmäler und Museen erinnern.

## **7. Danksagung**

Ich bedanke mich bei allen, die mir bei der Suche nach Informationen geholfen haben.

Herrn Ingo Bergsdorf, Mitglied des Borkener Heimatvereins, der mir wertvolle Tipps gab und dessen Ausgabe „Geschichte der Eisenbahn in Borken (Westf.) 1880-2013“ mir neue Erkenntnisse vermittelte.

Herrn von Oy und Frau Schmitt, ehrenamtlich Tätige des Borkener Stadtarchivs. Sehr hilfsbereit unterstützen sie mich bei der Suche nach alten Verzeichnissen und Karten und sonstigen Materialien, wovon ich viele kostenlos kopieren durfte. Auch empfahl mir Herr von Oy, beim Amt für Umwelt und Planung nachzufragen.

Dort ist Herr Martin Dalhaus unter anderem für Denkmalschutz und -pflege zuständig. Am 12. September 2010, dem Tag des offenen Denkmals, erstellte das Amt in Zusammenarbeit mit dem Weseker Heimatverein eine bebilderte Dokumentation über die Geschichte der Eisenbahnen. Er ließ mir davon freundlicherweise Kopien zukommen.

Ich bedanke mich bei Frau Gisela Niehaus, die Schwiegertochter des letzten Bahnhofsangestellten. Sie nahm sich Zeit, um meine Fragen, so gut sie konnte, zu beantworten, und stellte mir einige Unterlagen zur Verfügung.

Einer Mitarbeiterin der Remigius-Bücherei, die mir die passende Fachliteratur heraussuch-

---

<sup>122</sup> Riemenschneider, Hilmar: Verkehrskorridore durch Europa, in Borkener Zeitung vom 4. März 2015, Nr.53

te. Besonders die illustrierte Chronik „Die große Geschichte der Eisenbahn in Deutschland“ von Andreas Knipping war sehr aufschlussreich.

Herrn Gerhard Olthoff, der mir die Unterlagen der Landschaftspflegegemeinschaft Weseke auslieh.

Mein ganz besonderer Dank gilt dem Cousin meiner Mutter. Die Chronik seines verstorbenen Vaters vermittelte mir spannende Eindrücke und ließ mich ein Stück Geschichte meiner Vorfahren erfahren.

Der meiste Arbeit war mit der Sichtung und Auswertung des Informationsmaterials verbunden. Die mir zur Verfügung stehende Zeit war nur begrenzt, und die vorgegebene Länge der Facharbeit konnte ich aufgrund der Komplexität und der Ergiebigkeit des Themas nicht einhalten.

Da ich mich vorher nie mit der regionalen oder mit der überregionalen Geschichte der Eisenbahn beschäftigt habe, hoffe ich, die Sachverhältnisse in meinen Ausarbeitungen richtig wiedergegeben zu haben. Möglicherweise verursachte das Kürzen von Inhalten missverständliche Wiedergaben oder mir sind Verständnisfehler unterlaufen. Diese Fehler bitte ich zu entschuldigen und über helfende Hinweise zur Korrektur würde ich mich aus diesem Grunde überaus freuen.

## 8. Anhang

Abbildung 1: Watts stationäre Maschine <sup>123</sup>

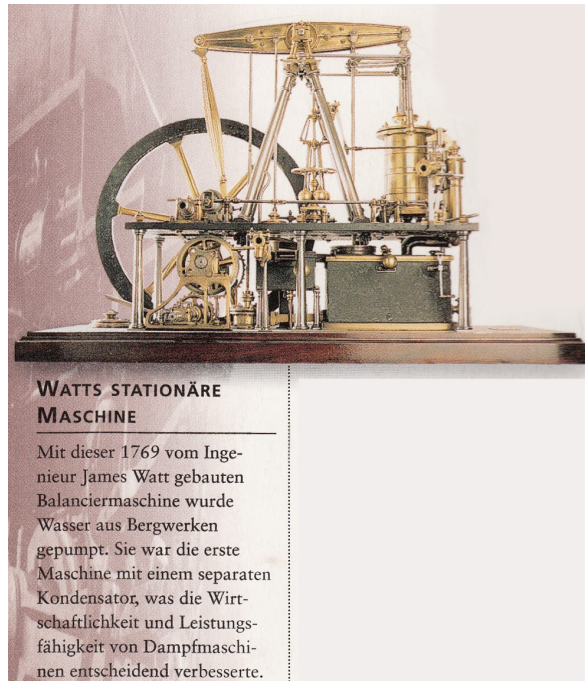


Abbildung 2: Dampfmaschine im Bocholter Textilmuseum <sup>124</sup>



<sup>123</sup> Herring, Peter: Die Geschichte der Eisenbahn, S.8

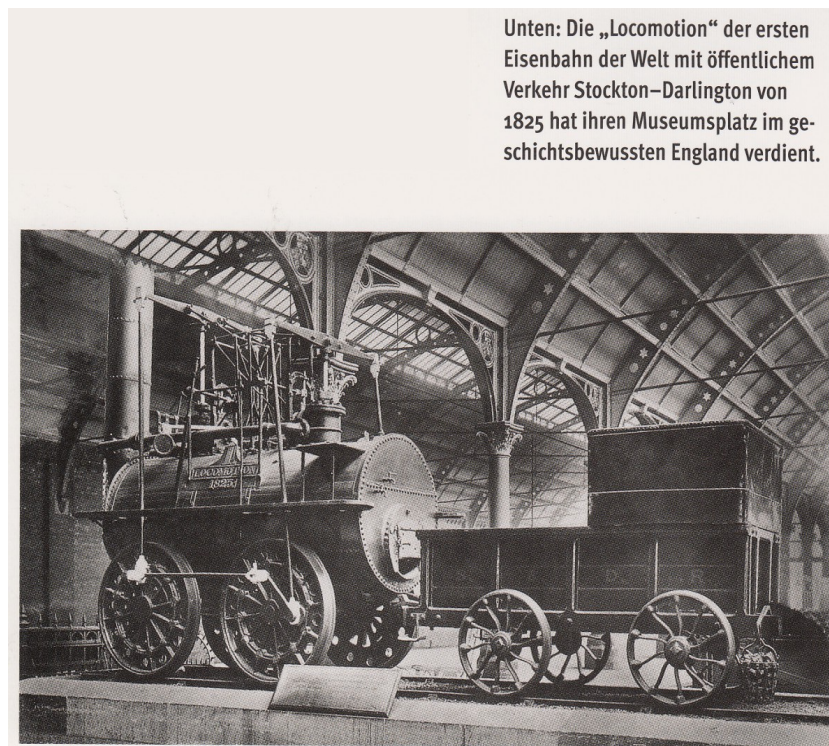
<sup>124</sup> Museen freuen sich über Besucher-Plus, in: Borkener Zeitung, vom 14. Januar 2015

Abbildung 3: Nachbau der ersten Dampflokomotive der Welt <sup>125</sup>



*Der walisische Bergwerksort Pen-y-Darren schrieb am 21. Februar 1804 Geschichte, als Richard Trevithick dort seine erste Dampflokomotive anheizte. Diese Abbildung zeigt einen Nachbau der ersten Lokomotive der Welt.*

Abbildung 4: Die „Locomotion No.1“ <sup>126</sup>



**Unten: Die „Locomotion“ der ersten Eisenbahn der Welt mit öffentlichem Verkehr Stockton–Darlington von 1825 hat ihren Museumsplatz im geschichtsbewussten England verdient.**

125 Dörflinger, Michael: Dampflokomotiven, S.15

126 Knipping, Andreas: Die große Geschichte der Eisenbahn in Deutschland, S.22

Abbildung 5: Die Lokomotive „Adler“<sup>127</sup>

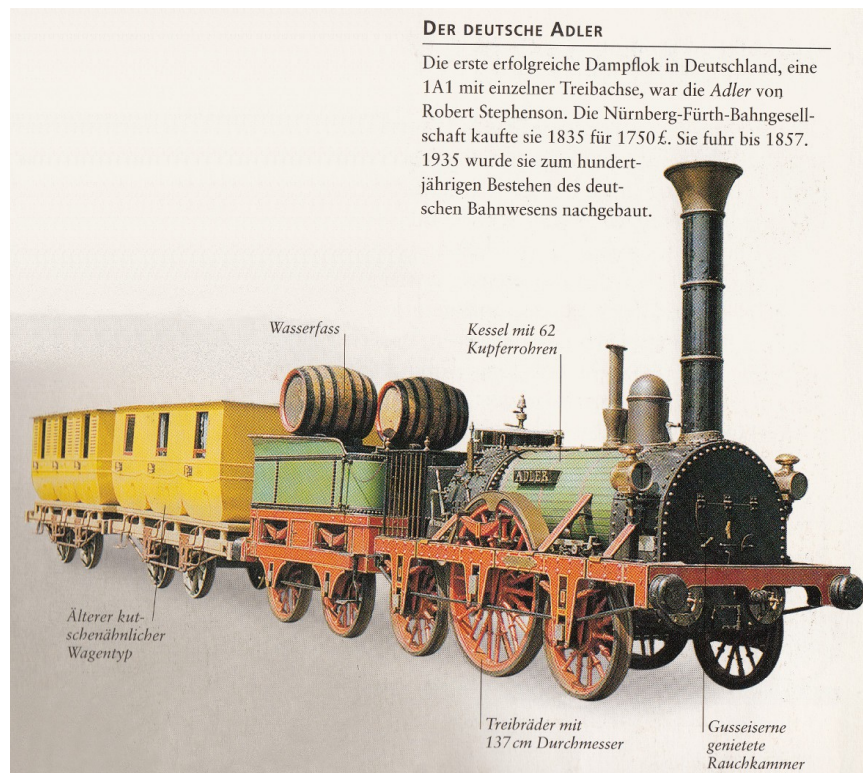


Abbildung 6: Die erste funktionstüchtige elektrische Lokomotive von Siemens<sup>128</sup>



<sup>127</sup> Herring, Peter: Die Geschichte der Eisenbahn, S.35

<sup>128</sup> Herring, Peter: Die Geschichte der Eisenbahn, S.78

Abbildung 7: Hochgeschwindigkeits-Dieseltriebzug <sup>129</sup>



Abbildung 8: Die Eisenbahn als wichtiger militärischer Faktor <sup>130</sup>

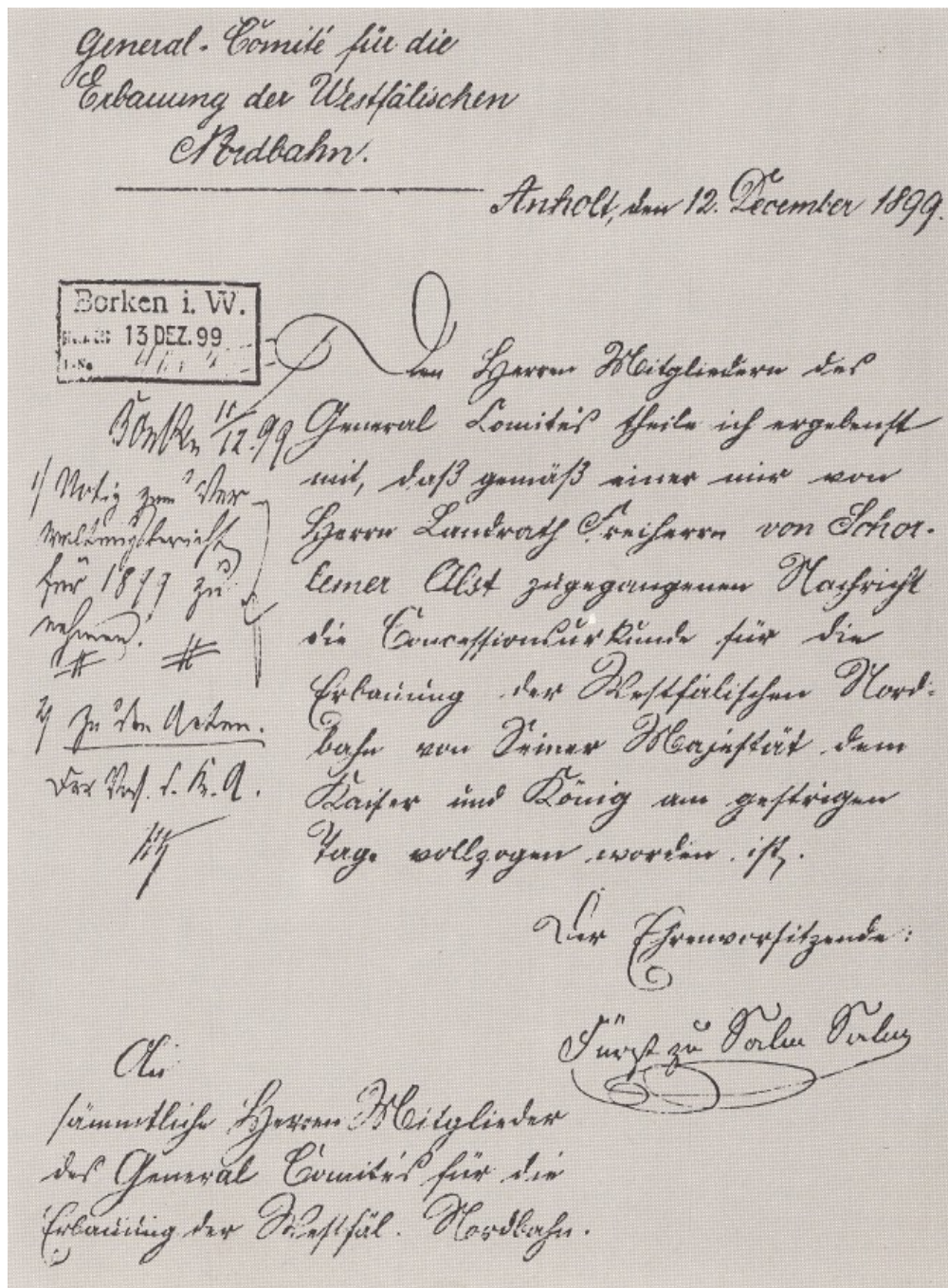


129 Herring, Peter: Die Geschichte der Eisenbahn, S.94

130 Herring, Peter: Die Geschichte der Eisenbahn, S.82



Abbildung 9: Die Konzessionsurkunde der Nordbahn <sup>131</sup>



Kaiser Wilhelm II. unterzeichnet am 11. Dezember 1899 die Konzessionsurkunde für die Nordbahn. Jetzt kann der Bau beginnen.

131 Wambach, Paul & Baier, Albrecht K. & Binder, Siegfried: Mit Volldampf ins 20. Jahrhundert, Band 1, 1883-1983: Einhundert Jahre Westfälische Landes-Eisenbahn

Abbildung 10: Streckenführung der Nordbahn <sup>132</sup>

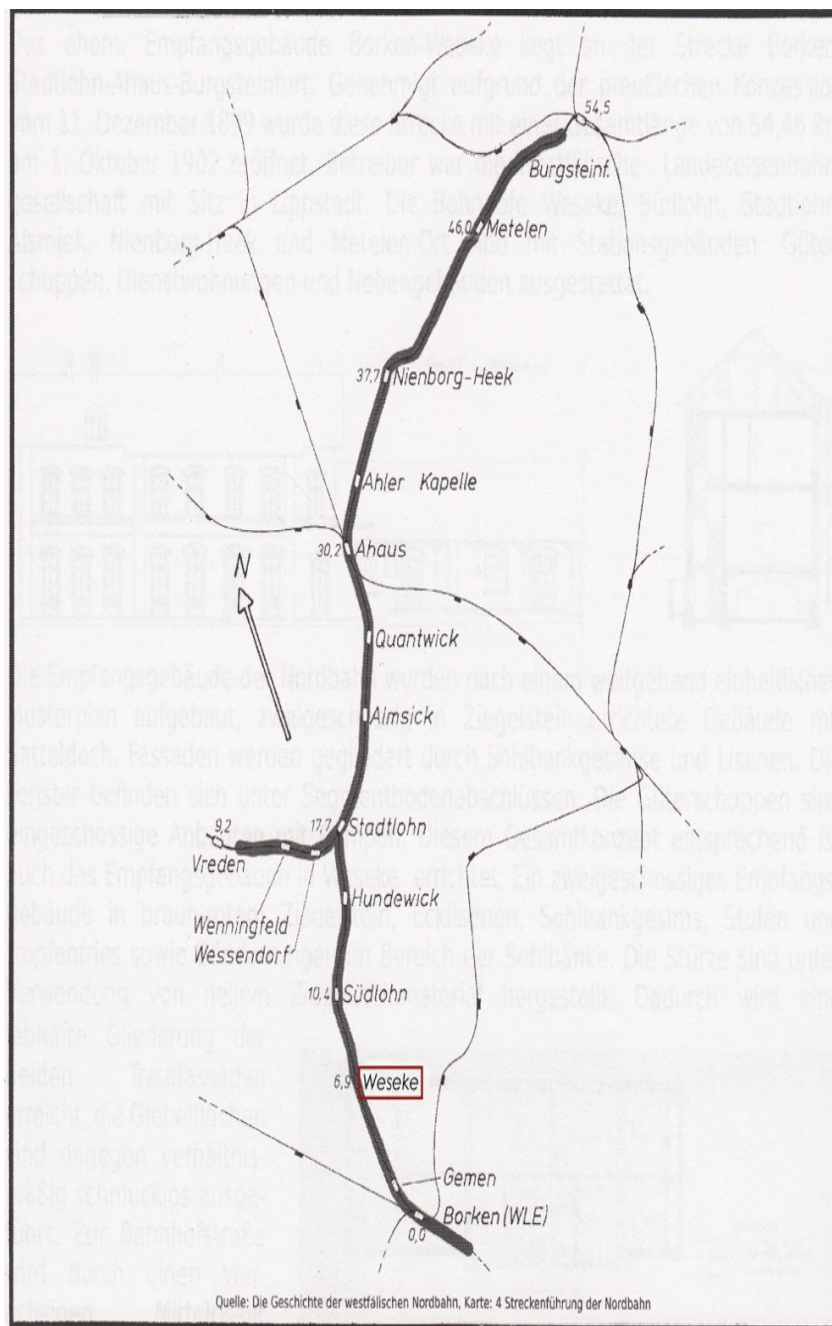


Abbildung 11: Programm der Eröffnungsfeier der Westfälischen Nordbahn<sup>133</sup>

**Fest-Programm**  
ZNR  
**Eröffnung der Westfälischen Nordbahn**  
**am 30. September 1902.**

**1. Fest-Sonderzug.**

Fahrplan		Fahrplan	
ab Paderborn . . . 9.45	ab Detmold . . . 12.50 Nachmittags.	an Stadlohn . . . 12.45	
ab . . . 9.50	ab . . . 12.50	ab . . . 12.50	
an Hese . . . 10.05	an Eslohn . . . 1.05	an Eslohn . . . 1.05	
ab . . . 10.10	an . . . 1.10	an . . . 1.10	
an Hese-Kapelle 10.20	an Wette . . . 1.17	an Wette . . . 1.17	
ab . . . 10.25	ab . . . 1.20	ab . . . 1.20	
an Hese . . . 10.30	an Gemen . . . 1.34	an Gemen . . . 1.34	
ab . . . 10.40	ab . . . 1.34	ab . . . 1.34	
an Hese . . . 10.51	an Herfen . . . 1.45	an Herfen . . . 1.45	
ab Hese . . . 10.54	ab . . . 1.46	ab . . . 1.46	
an Stadlohn . . . 11.05	ab Gemen . . . 2.05	ab Gemen . . . 2.05	
ab . . . 11.14	ab Wette . . . 2.19	ab Wette . . . 2.19	
an Detmold . . . 11.29	ab Stadlohn . . . 2.24	ab Stadlohn . . . 2.24	
an Detmold . . . 11.29	an Stadlohn . . . 2.30	an Stadlohn . . . 2.30	

RR Stationen  
ab Stadlohn in der Richtung nach:  
1) Detmold und Hese am 6.10 Uhr.  
2) Paderborn mit Anschlag nach Detmold und Hese am 7. Uhr.

**2. Frühstück in Vreden um 11<sup>15</sup> Uhr im Saale der Erholung. Aufenthalt eine Stunde.**

**3. Festessen in Stadlohn um 2<sup>15</sup> Uhr im Hotel Deding.**

**4. Rückfahrt von Stadlohn nach Burgsteinfurt, Bielefeld, Vreden, sowie den Zwischenstationen um 6.30 Uhr. In Burgsteinfurt Anschluss an den Zug um 8 Uhr nach Münster.**

Jedem Personen, welche nicht als Ehrengäste besonders eingeladen sind, belieben eine Festkarte bis zum 22. d. Mts. zu lösen, welche

1. zur Benützung des Festzuges sowie zur Rückfahrt am Festtage,
2. zum Frühstück in Vreden, (kostenlos Couvert)
3. zum Festessen (kostenlos Couvert) in Stadlohn berechtigt.

Die Karte ist von Herrn Amtmann Kröger in Elhaus zu besorgen zum Preise von 2 Mk. wenn nur am Frühstück in Vreden, 3 Mk. wenn nur am Festessen und 5 Mk. wenn an beiden Veranstaltungen theilgenommen wird.

Es wird gebeten bei Bestellung der Karte dieses besonders anzugeben, an welchen Veranstaltungen theilgenommen wird. Jede Karte berechtigt zur unentgeltlichen Benützung des Sonderzuges und der Rückfahrt.

**Das Fest-Comité.**  
2 a.  
**Freiherr von Schorlemer-Alst.**

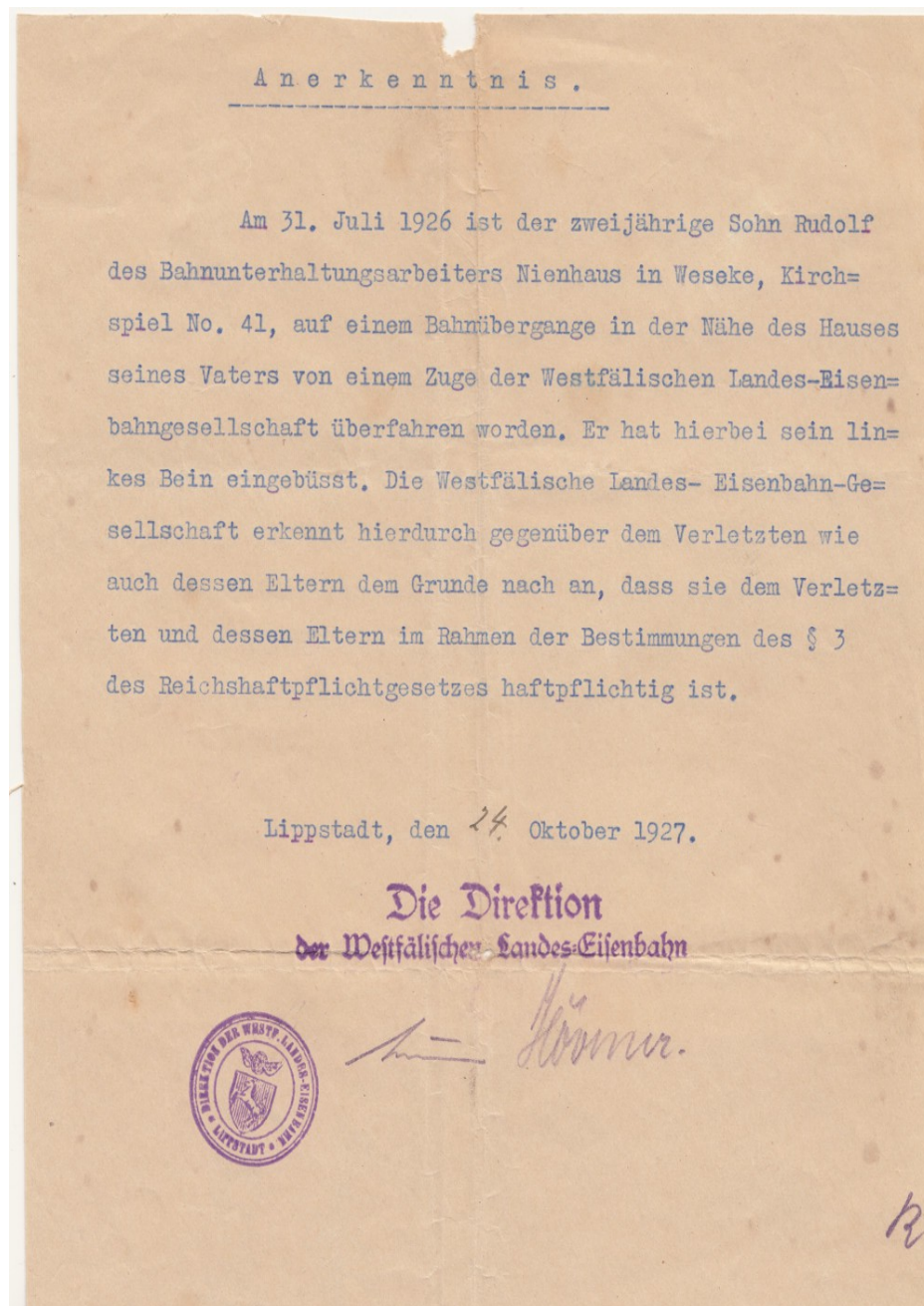
Abbildung 12: „Leed van de Nordbahn“ von Elisabeth Osterholt<sup>134</sup>

<p>Dao achan bie de Drochaß Well          Dao fankt de Pädhikes an.          Un naode Bösing's Mölle hen          Staoh't se in Riegen dann!          Un wann't mie eenen daormao frögg:          „Watt sall dat wall bedühh?          Dann segg'ick em: „Mien leewe Mann,          Datt sall de Nordbahn sien!“          Refrain:          Oh Nordbahn, Nordbahn, Nordbahn          killekille Nordbahn hopsasa          (Wiederholen)          alleweil, alleweil, alleweil,          alleweil, alleweil, alleweil hahaha          Komm Kallneken, komm Kallneken komm          Wo keene Nordbahn is          goh wi te Foot as süß.          (das ganze wiederholen)          Man twiewelt bolle off de Bahn          Noch eenmaol kaommen sall.          Doch dat is gar keen Twiewel mehr,          Jans häww se sehen all!          As änst in finst'rer Mitternacht          He up denn Posten stand,          Do kamm dat Ding up eenmol daor          Van Söldlohn hergerannt!          Refrain:          Van Söldlohn, Söldlohn, Söldlohn          (usw. wie Strophe 1)          (abschließen mit:)          Noch keene Nordbahn is          Goh wi te Foot as süß          Drüm twiewelt nich mehr leewe Lööh!          Se kümp wall in de Daot.          Wenn ock noch twintig, dattig Jaohr,          Off veärtig drup vergaoh't!          Un wann wie dann noch läewen doht?          Dann stieg'e wie ock noch in,          Un föhrt för eenen Groöken dann,          Van hier nao Münster hen!          Refrain:          Nao Münster, Münster, Münster          (usw. wie Strophe 1)          (abschließen mit:)          Noch keene Nordbahn is          goh wi te Foot as süß</p>	<p>Niemarkatt is 'ne grooten Mann!          Dat he de Markt us braggt.          Well hädde wall för een paar Jaohr          An sucker Dinge dacht!          Un wann wie dann de Bahn es häbt.          Dann kommt de Ossen stark,          Van wiewher met he Iserbahn          Upp usse Wäsker Markt.          Niemarkatt, Niemarkatt, Niemarkatt          Refrain:          (usw. wie Strophe 1)          (abschließen mit:)          wie wilt no'n Marktplass gohn          wo all de Ossen stohn          Un watt wödt dan en Melkgeschäff          Dann noh de Molkerej!          Dann hört oock all dat Föhren up,          Drumm bünnt de Buren blej!          Denn Dank för all de schuld't se,          Män blos Herrm Vornholt doch!          Drumm roopet all, – so hätt ij könn't,          Herr Vornholt lebe Hoch!          Refrain:          Jo Vornholt, Vornholt, Vornholt          (usw. wie Strophe 1)          (abschließen mit:)          Wi bünnt van't Kannen frej          goht nao de Molkerej          Moses spricht aus Herzensgrund:          „Das Lied ist schön! O Weih!          Ich gäbe eine ganze Rund,          Wenn ich auch wär dabei!“          Doch lieber Moses, das geht nicht,          Dazu bist du zu klein.          Und bei den großen Bauern all,          Paßt du doch nicht hinein!          Refrain:          Jao Mause, Mause, Mause          (usw. wie Strophe 1)          (abschließen mit:)          de Runde iss he quitt          wi drinkt se mett Apptit</p>
--	--

133 Wambach, Paul & Baier, Albrecht K. & Binder, Siegfried: Mit Volldampf ins 20. Jahrhundert, Band 1, 1883-1983: Einhundert Jahre Westfälische Landes-Eisenbahn

134 Weseker Heimatverein e.V.: Weseker Heimatblätter, Nr.7 – Dezember 1979

Abbildung 13: Schreiben der Direktion der Westfälischen Landes-Eisenbahn<sup>135</sup>



135 Familienunterlagen: Chronik Rudolf Nienhaus

Abbildung 14: Der Bahnhof Weseke um 1920<sup>136</sup>



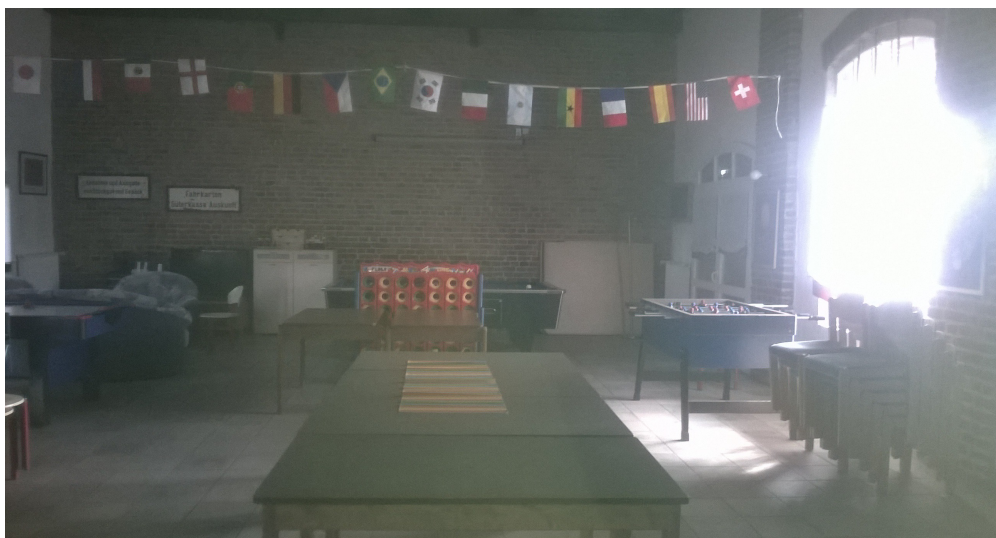
Abbildung 15: Der heutige Bahnhof Weseke



---

136 Unterlagen Stadtarchiv: Bohn, Eckhard & Terhalle, Hermann: Die Geschichte der Westfälischen Nordbahn, S.63

Abbildung 16: „Gleis 36“ und Erinnerungen an den damaligen Bahnhof



## **9. Quellenverzeichnis**

### **9.1 Internetseiten**

#### **Quelle 1:**

Asfur, Anke: Wirtschaftlicher Strukturwandel und Herausbildung von 'Global Playern' in Westfalen im 19. und 20. Jahrhundert – Textilindustrie

[<http://www.westfaelische-geschichte.de/web280>] Stand: unklar

### **9.2 Literaturverzeichnis**

1.: Knipping, Andreas: Die große Geschichte der Eisenbahn in Deutschland – die illustrierte Chronik. GeraMond Verlag GmbH, München 2013

2.: Herring, Peter: Die Geschichte der Eisenbahn. Dorling Kindersley Verlag GmbH, Starnberg, 2001, 2005

3.: Dörflinger, Michael: Dampflokomotiven. KOMET Verlag GmbH, Köln 2011

4.: Schricker, Peter: Die Eisenbahn. GeraMond Verlag GmbH, München 2007

5.: Wambach, Paul & Baier, Albrecht K. & Binder, Siegfried: Mit Volldampf ins 20. Jahrhundert, Band 1, 1883-1983: Einhundert Jahre Westfälische Landes-Eisenbahn. Westfälische Verkehrsgesellschaft mbH, Münster 1983

6.: Bergsdorf, Ingo: Geschichte der Eisenbahn in Borken (Westf.) 1880-2013. Heimatverein Borken e.V., Borken 2013

7.: Weseker Heimatverein e.V.: Weseker Heimatblätter. Privat gedruckt, Weseke 2012

8.: Unterlagen Stadtarchiv: Bohn, Eckhard & Terhalle, Hermann: Die Geschichte der Westfälischen Nordbahn. Heimatverein Vreden im Selbstverlag, Vreden 1983

### **9.3 Sonstige Quellen**

1.: Unterlagen Stadtarchiv: Terhalle, Hermann: 80 Jahre Pängelanton

2.: Stadt Borken, Kultur in Bewegung, Tag des offenen Denkmals 2010. LWL-Westfl., Amt für Denkmalpflege

3.: Landschaftspflegegemeinschaft Weseke e.V.: Der Alte Bahndamm

4.: Ausschnitt aus der Borkener Zeitung vom 14. Januar 2015; Ausschnitt aus der Borkener Zeitung vom 4. März 2015 (der externen Mappe beigelegt)

5.: Borkener Zeitung vom 10. Januar 1957/ vom 18. Oktober 1957 (der externen Mappe beigelegt)

## **Selbstständigkeitserklärung**

Ich erkläre, dass ich die Facharbeit ohne fremde Hilfe angefertigt und nur die im Literaturverzeichnis angeführten Quellen und Hilfsmittel benutzt habe. Insbesondere versichere ich, dass ich alle wörtlichen und sinngemäßen Übernahmen aus anderen Werken als solche kenntlich gemacht habe.

Ort, Datum:

Unterschrift:

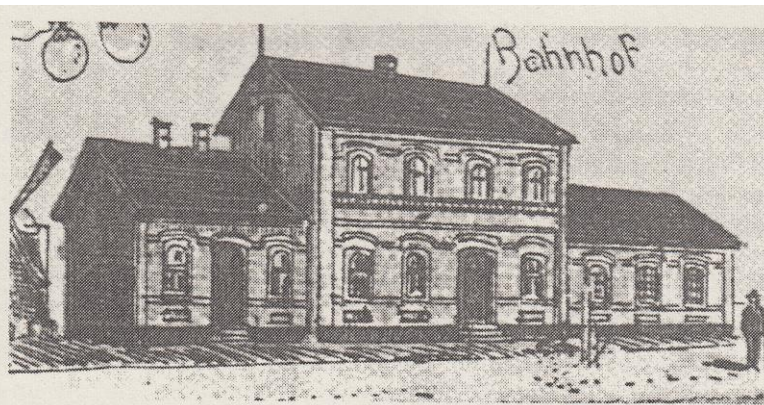




Weseke. 1-10-1905

Bahnhof.

*Joh. Bäning*



Bahnhof 1905



Bahnhof 1914



Bahnhof Weseke (Bild links)



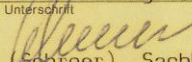
Stadt Borken/Reg. Bez. Münster - Kreis Borken

lfd. Nr. A III 7

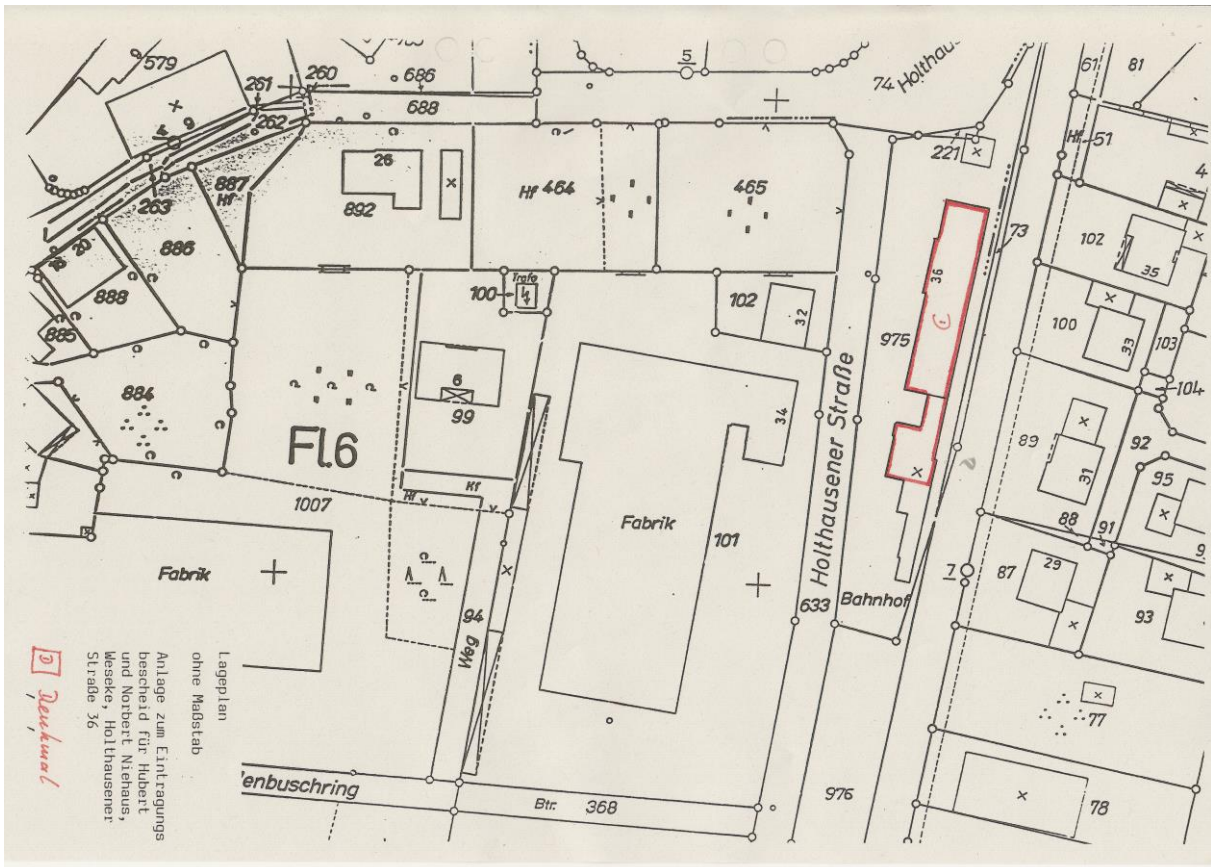
<input checked="" type="checkbox"/> Baudenkmal	<input type="checkbox"/> ortsfestes Bodendenkmal	<input type="checkbox"/> bewegliches Denkmal	<input type="checkbox"/> Denkmalbereich *)
--	--	--	--


\*) Denkmalbereiche, die durch Satzung, Bebauungsplan oder ordnungsbehördliche Verordnung den Vorschriften des Denkmalschutzes unterliegen. Bei Denkmalbereichen kann anstelle der folgenden Angaben auf die Satzung, den Bebauungsplan oder die Verordnung Bezug genommen werden.

Kurzbezeichnung des Denkmals	Ehemaliges Empfangsgebäude des Bahnhofs Weseke einschl. des Geräteschuppens
lagemäßige Bezeichnung des Denkmals (Koordinatenbezeichnung oder Straßenname und Hausnummer oder Grundbuchbezeichnung)	Gemarkung Weseke, Flur 6, Flurstück 975, Gemarkung Weseke, Flur 11, Flurstück 73; Weseke, Holthausener Straße 36, 4280 Borken
Darstellung der wesentlichen charakteristischen Merkmale des Denkmals	<p><b>Charakteristische Merkmale:</b></p> <p>Die Empfangsgebäude der Nordbahn wurden nach einem weitgehend einheitlichen Musterplan aufgebaut:</p> <p>Zweigeschossig in Ziegelstein errichtet unter Satteldach. Fassaden gegliedert durch Sohlbankgesimse und Lisenen. Fenster unter Segmentbogenabschluß.</p> <p>Die Güterschuppen sind eingeschossige Anbauten mit Rampen. Diesem Gesamtkonzept entsprechend ist auch das Empfangsgebäude in Weseke errichtet:</p> <p>Zweigeschossiges Empfangsgebäude in braun-rottem Ziegelstein errichtet. Ecklisenen, Sohlbankgesims, Stufen und Tropfenfries sowie Bänderungen im Bereich der Sohlbänke und Stürze sind unter Verwendung von hellem Ziegelsteinmaterial hergestellt. Dadurch wird eine lebhaftige Gliederung der beiden Trauffassaden erreicht, die Giebelflächen sind dagegen verhältnismäßig (Fortsetzung siehe Beiblatt)</p>
Tag der Eintragung	Borken, 13.06.1990

Unterschrift  
  
 (Schfoer), Sachbearbeiter

NW 301/C Die Nachdruckverboten Gemeindevorstand GmbH - 3/83




**Denkmal**  
 Anlage zum Eintragungsbescheid für Hubert und Norbert Niehaus, Weseke, Holthausener Straße 36  
 Lagerplan ohne Maßstab

schmucklos ausgeführt. Zur Bahnhofstraße wird durch einen vierachsigen Mittelrisalit diese Front zusätzlich belebt.

Die Dachflächen sind als Satteldach ohne Dachüberstand in den Giebelflächen ausgebildet. Eindeckung in Falzziegeln. Der eingeschossige Güterschuppen ist in der Formensprache und Materialwahl gleichzeitig mit dem Empfangsgebäude errichtet und über einen eingeschossigen Baukörper mit diesem verbunden worden. Der Höhenunterschied, halbhohes Kellergeschoß und Rampe, wird im Inneren des Gebäudes durch eine Treppenanlage im Verbindungsbau aufgefangen.

Güterschuppen und Empfangsgebäude sind 1902 errichtet worden, im Empfangsgebäude ist im nördlichen Bereich im ersten Obergeschoß 1914 unter Beibehaltung der Formensprache ein Teilbereich erneuert worden.

#### **Denkmalumfang:**

Die Unterschutzstellung umfaßt das äußere Erscheinungsbild des Empfangsgebäudes und Güterschuppens einschl. der Dachkörper und Rampen.

Der beigefügte Lageplan, in dem die genaue Abgrenzung des Denkmals vorgenommen worden ist, ist Bestandteil dieses Bescheides.

#### **Begründung des Denkmalwertes:**

##### Geschichtliche Entwicklung:

Das ehem. Empfangsgebäude Borken-Weseke liegt an der Strecke Borken-Stadtlohn-Ahaus-Burgsteinfurt. Genehmigt aufgrund der preussischen Konzession vom 11. Dezember 1899 wurde diese Strecke mit einer Gesamtlänge von 54,46 km am 01. Oktober 1902 eröffnet. Betreiber war die Westf. Landeseisenbahngesellschaft mit Sitz in Lippstadt.

Die Bahnhöfe Weseke, Südlohn, Stadtlohn, Almsiek, Nienborg-Heek und Metelen-Ort sind mit Stationsgebäuden, Güterschuppen, Dienstwohnungen und Nebengebäuden ausgestattet. Für drei weitere Haltepunkte gibt es keine Empfangsgebäude, die Fahrkartenausgabe erfolgte privat. Die Bahnhöfe Borken, Stadtlohn und Nienborg-Heek sind zudem ursprünglich mit je einer sog. Wasserstation ausgerüstet gewesen.

Offensichtlich hatte die sog. Westf. Nordbahn schon früh mit einer mangelnden Auslastung im Bereich des Personenverkehrs und des Güterverkehrs zu kämpfen. So wird bereits 1911 darüber Klage geführt, daß ein nicht ausreichender Fahrplan zur Verfügung steht.

Das Dampfzeitalter endet auf dieser Strecke am 13. November 1959. Der Personenverkehr wird anschließend über Triebwagen und Busse aufrecht gehalten. Zu diesem Zeitpunkt hat allerdings der Personenverkehr einen enormen Aufschwung genommen, es gibt einen direkten Linienverkehr zwischen Ahaus und dem Ruhrgebiet, der zusätzlich

...

durch die Anschlußstrecke der Bentheimer Eisenbahn nach Bentheim erweitert wird. Der Rückgang im Fahrgastaufkommen bedingt allerdings, daß am 27. September 1975 der sog. Grenzlandexpress eingestellt wird.

#### Ergänzende Betrachtung:

Der Straßenverkehr begann um 1850 über sog. Kunststraßen zu fließen. Vor allem ausgelöst durch den Druck des Ruhrgebietes, Kohle exportieren zu können. Um 1870 ist diese Kunststraße, die heutige B 70, durchgängig benutzbar. Sowohl diese Kunststraße als auch der einsetzende Schienenverkehr führte dazu, daß die Berkelschiffahrt, die um 1840 ihren Höhepunkt erlebte, ihren Niedergang in den 70er Jahren erlebte und in den 80er Jahren des letzten Jahrhunderts völlig eingestellt wird. Die um 1884 diskutierten Baupläne des Rhein-Ems-Kanals über Oeding (nahe Weseke), sowie das Projekt des Rhein-Nordsee-Kanals von 1912 werden nicht verwirklicht.

Somit bleibt es beim Gütertransport über Schiene und Straße.

Aus dieser geschichtlichen Betrachtung heraus handelt es sich bei dem ehemaligen Empfangsgebäude der WLE einschließlich des Güterschuppens um ein Baudenkmal im Sinne des § 2 DSchG NW, an dessen Erhaltung und Nutzung ein öffentliches Interesse besteht.

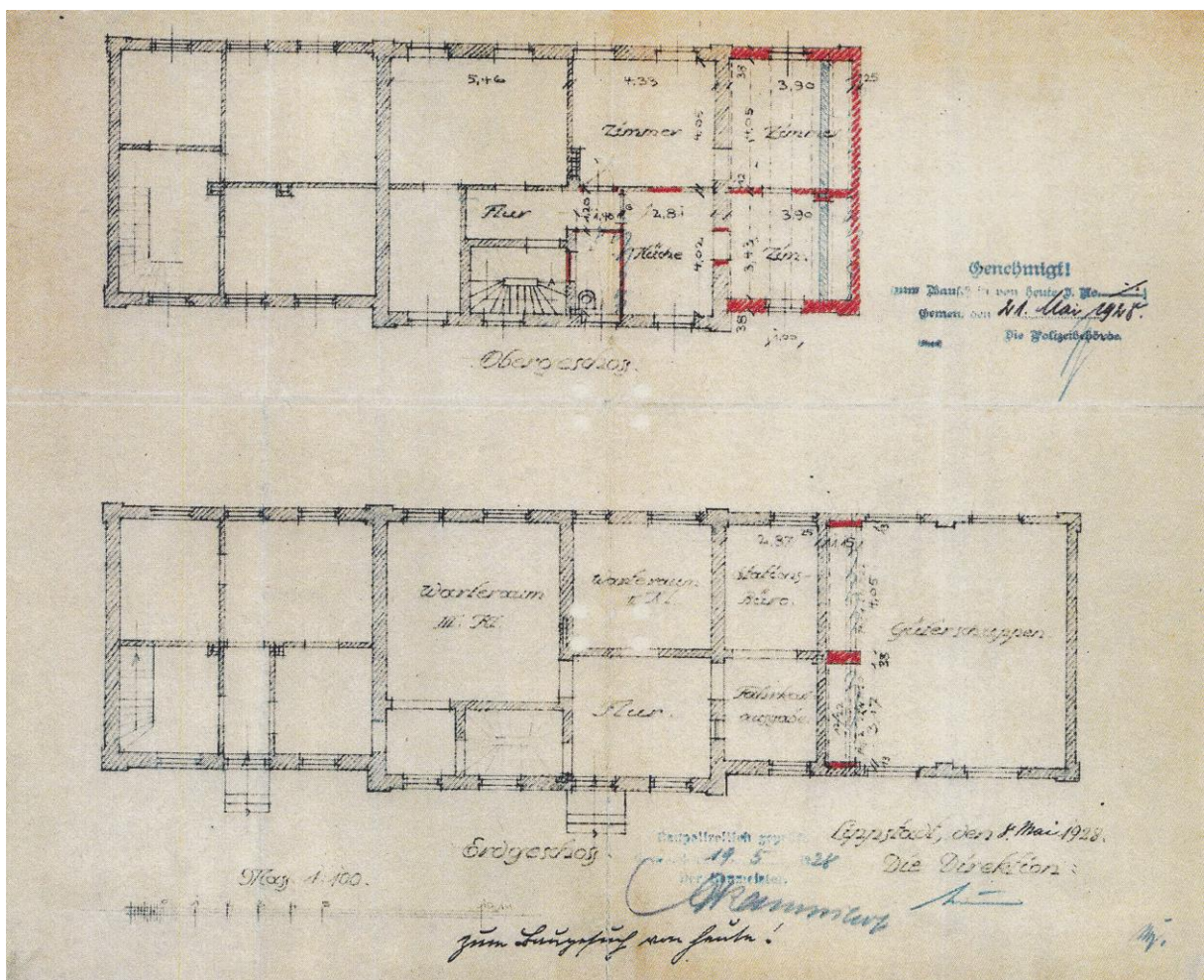
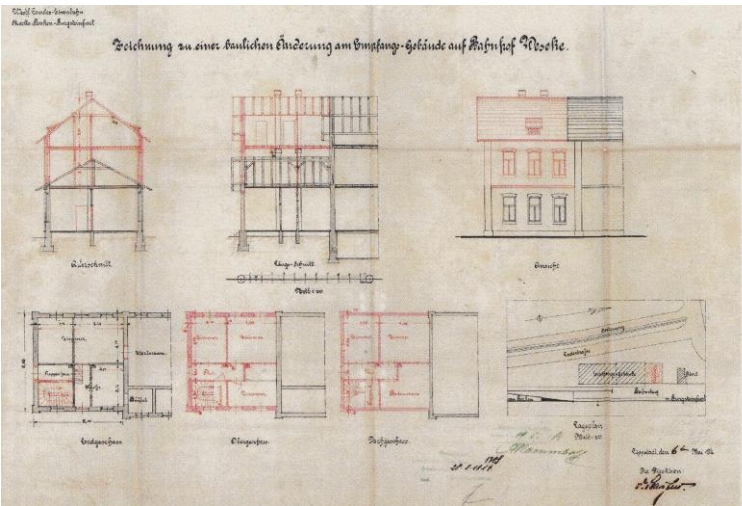
Dieses öffentliche Interesse besteht, da diese Anlage bedeutend ist für die Geschichte der Menschen und die Entwicklung der Arbeits- und Produktionsverhältnisse in Borken-Weseke.

Für die Geschichte der Menschen, weil mit der Eröffnung der Bahnstrecke die Postverbindungen auf dem Landweg aufgehoben wurden, so auf Weseke bezogen, Privatpersonenfuhrwerk Borken-Stadtlohn, die Personenpost Borken-Südlohn und die Landbriefträgerverbindung Weseke-Oeding. Statt dessen übernahm die Bahnstrecke diese Dienste (Verfügung der Kaiserlichen Oberpostdirektion Münster vom 19. September 1902).

Für die Entwicklung der Arbeits- und Produktionsverhältnisse in Weseke, weil sowohl die Ansiedlung neuer Gewerbebetriebe ermöglicht und auch die landwirtschaftliche Produktion bei der Zulieferung und Abtransport von Gütern durch dieses neue Verkehrsmittel unterstützt wurde.

Für die Erhaltung und Nutzung liegen wissenschaftliche Gründe vor, weil diese nahezu unverändert erhaltene Anlage als dinglicher Zeuge der Verkehrsgeschichte in Weseke mit Aufschluß geben kann über städtebauliche Entwicklungen in diesem Bereich sowie über die Baugeschichte der Stationsgebäude längs der Nordbahn. Neben dem Gebäude in Stadtlohn ist dieses Gebäude das am besten erhaltene im Bereich der 1902 in Betrieb gegangenen Strecke.

Diese Denkmaleigenschaft geht auch mit der Einstellung des Eisenbahnbetriebes auf der ehemaligen WLE-Strecke nicht verloren.





restaurierter Bildstock

# Weseker Heimatblätter

## „Dat Leed van de Nordbahn“

Verfasserin des Liedes ist die inzwischen verstorbene  
Elisabeth Osterholt.

Dao achan bie de Drochaß Well  
Dao fankt de Pöhlkes an.  
Un naode Bösings Mölle hen  
Staoht se in Riegen dann!  
Un wannt mie eenen daornao frögg:  
„Watt sall dat wall bedühn?“  
Dann segg ick em: „Mien leewe Mann,  
Datt sall de Nordbahn sien!“  
Refrain:  
Oh Nordbahn, Nordbahn, Nordbahn  
killekille Nordbahn hopsasa  
(Wiederholen)  
alleweil, alleweil, alleweil,  
alleweil, alleweil, alleweil hahaha  
Komm Kalineken, komm Kalineken komm  
Wo keene Nordbahn is  
goh wi te Foot as süss.  
(das ganze wiederholen)

Man twiewelt bolle off de Bahn  
Noch eenmaol kaommen sall.  
Doch dat is gar keen Twiewel mehr,  
Jans häww se sehen all!  
As änst in finst'rer Mitternacht  
He up denn Posten stand,  
Do kamm dat Ding up eenmol daor  
Van Södlohn hergerannt!  
Refrain:  
Van Södlohn, Södlohn, Södlohn  
(usw. wie Strophe 1)  
(abschließen mit:)  
Noch keene Nordbahn is  
Goh wi te Foot as süss

Drüm twiewelt nich mehr leewe Lööh!  
Se kümp wall in de Daot.  
Wenn ock noch twintig, dattig Jaohr,  
Off veärtig drup vergaocht!  
Un wann wie dann noch läewen doht?  
Dann stieg'e wie ock noch in,  
Un führt för eenen Großken dann,  
Van hier nao Münster hen!  
Refrain:  
Nao Münster, Münster, Münster  
(usw. wie Strophe 1)  
(abschließen mit:)  
Noch keene Nordbahn is  
goh wi te Foot as süss

Niemarkatt is'ne grooten Mann!  
Dat he de Markt us bragg.  
Well hädde wall för een paar Jaohr  
An sucker Dinge dacht!  
Un wann wie dann de Bahn es häbt,  
Dann kommt de Ossen stark,  
Van wiether met he Iserbahn  
Upp usse Wäsker Markt.  
Niemarkatt, Niemarkatt, Niemarkatt  
Refrain:  
(usw. wie Strophe 1)  
(abschließen mit:)  
wie willt no'n Marktplass gohn  
wo all de Ossen stohn

Un watt wött dan en Melkgeschäft  
Dann noh de Molkerej!  
Dann хүrt ook all dat Föhren up,  
Drumm bünnt de Buren blej!  
Denn Dank för all de schuldet se,  
Män blos Herr Vornholt doch!  
Drumm roopet all, – so hatt ij könnt,  
Herr Vornholt lebe Hoch!  
Refrain:  
Jo Vornholt, Vornholt, Vornholt  
(usw. wie Strophe 1)  
(abschließen mit:)  
Wi bünnt van't Kannen frej  
goht nao de Molkerej

Moses spricht aus Herzensgrund:  
„Das Lied ist schön! O Weih!  
Ich gäbe eine ganze Rund.  
Wenn ich auch wär dabei!“  
Doch lieber Moses, das geht nicht,  
Dazu bist du zu klein.  
Und bei den großen Bauern all,  
Paßt du doch nicht hinein!  
Refrain:  
Jao Mauses, Mauses, Mauses  
(usw. wie Strophe 1)  
(abschließen mit:)  
de Runde iss he quitt  
wi drinkt se mett Apptit

Die Angaben zum „Dat Leed van de Nordbahn“ müssen hinsichtlich der letzten Strophe korrigiert werden. Herr Cohn, der jüdischer Abstammung aber in Weseke bürgerrechtlich voll integriert war, saß eines Sonntags bei Engering am Stammtisch. Das Lied hatte wohl gerade Premiere gehabt und Herr Cohn versprach eine ganze Runde Schnaps, wenn auch er darin verweigert wurde. Daraufhin stand Ferdinand Schmidt, der viele Beiträge zur Weseker Heimatgeschichte erarbeitet hat, auf, fuhr nach Hause und kam mit dem Text wieder ... de Runde was he quitt!



1903



1910

Herausgeber: Weseker Heimatverein  
Verantwortlich für den Inhalt J.B.