

## Kein Bahnhof in Everwinkel-Dorf

### Aus der Orts- und Eisenbahngeschichte 1882-1887 \*

Geschichtslegenden – die berühmteste ist wohl die Dolchstoßlegende aus der Zeit der Weimarer Republik – sind glaubhaft, eingängig, griffig und doch falsch. Die Ortsgeschichte Everswinkels liefert dazu ein treffliches Beispiel. In der Gemeinde hat sich hartnäckig bis heute die Vorstellung gehalten, beim Bau der Eisenbahnstrecke Münster-Warendorf-Rheda sei eine ortsnahe Linienführung durch „die Bauern“ verhindert worden, weil sie befürchteten, eine dann mögliche Industrieansiedlung würde die auf den Höfen benötigten Arbeitskräfte in die Fabriken locken. Die Durchsicht der Akten vermittelt einen völlig anderen Tatbestand.<sup>1</sup>



Der Bahnhof Raestrup-Everswinkel, Federzeichnung von Albert Reinker, 1979

Am 20. Januar 1882 wandte sich die Königliche Eisenbahndirektion Hannover an die Provinzialregierung in Münster mit der Bitte, für den geplanten Bau der Linie Münster-Warendorf-Rheda ein Ortsnamensverzeichnis der anliegenden Gemeinden mit dazugehörigen Unterlagen, sowie mit Angaben über das zu erwartende Personen- und Güteraufkommen zu erstellen. In diesem Schreiben, das der Landrat v. Wrede am 1. Februar nach Everswinkel schickte, hieß es unmissverständlich und deutlich: „Wir bemerken dabei ergebenst, daß die projektierte Bahn voraussichtlich in ihrer ganzen Erstreckung der Chaussee (Münster-Warendorf, Anm.d.Verf.) folgen wird.“ In seiner Antwort, datiert vom 9. Februar, unterdrückte der Amtmann Schütte, soweit wie möglich, die missliche soziale und wirtschaftliche Lage des Dorfes, betonte dagegen den Wohlstand und den Fortschritt der Landwirtschaft und wies

---

\* veröffentlicht in: *An Ems und Lippe*, Heimatkalender für den Kreis Warendorf, Jahrgang 1982, Seiten 5 ff

ausführlich auf eine zukünftige, „sehr günstige“ Entwicklung hin: im Süden des Ortes schürften mehrere Gesellschaften nach Strontianit\*, das damals zur Gewinnung von Zucker aus Zuckerrüben benötigt wurde. Er fuhr dann fort: *„Da nun aber allem Anschein nach die projektierte Bahn die hiesige Gemeinde an der äußersten nördlichen Grenze berühren soll, indem nach rubrizierter Verfügung die Chaussee von Warendorf nach Telgte hauptsächlich das Eisenbahnterrain bilden soll, so würde den günstigen gewerbe- und bergbaulichen Interessen der Gemeinde gar keine Rechnung getragen werden, wenn man nicht vorzieht, zwischen Warendorf und Telgte das projektierte Chausseegebiet zu verlassen und eine andere Richtung zu nehmen, welche den Bahnhof für Everswinkel in das berggewerbliche Gebiet etwa ¼ Stunde nördlich von Everswinkel legte, während, wenn die Chaussee benutzt wird, dieser fast eine Stunde Weges von dem gedachten Gebiet entfernt liegen würde.“*

Es bleibt festzuhalten: Bereits in der ersten offiziellen Mitteilung über den Eisenbahnbau an die unteren Behörden ist die Streckenführung entlang der Straße Warendorf-Telgte weitgehend festgelegt. Andererseits aber erkannte Amtmann Schütte sofort die Bedeutung der Bahn für seine Gemeinde, unterschlug alle negativen Aspekte der Wirtschaftslage Everswinkels, bedingt durch den Niedergang der Hausweberei, hob die positiven hervor und ging sogar so weit, eine neue ortsnahe Streckenführung nicht nur zu fordern, sondern mit Plan vorzulegen.

Bei der nachweislich starken sozialen und wirtschaftlichen Position der Bauern in der Gemeinde kann man sich nicht vorstellen, dass Amtmann Schütte bei seinem Plädoyer für eine dorfnahe Bahnstation gegen die Auffassung, den Willen und die Interessen der Landwirtschaft verstoßen hätte, zumal wenn man bedenkt, dass sich die Vorrangstellung der Bauern in der Zusammensetzung des Gemeinderates infolge des preußischen Dreiklassenwahlrechts widerspiegelte. Dass er mit seinem Vorhaben nicht durchdrang kann man ihm nicht anlasten. Der Schluss mag gewagt werden: Nicht weil „die Bauern“ die Entwicklung des Dorfes blockieren wollten mit dem Hintergedanken der Sicherung der eigenen sozialen Stellung, sondern weil Everswinkel wirtschaftlich zu unbedeutend war, wurde der Ort beim Bau der Eisenbahnlinie Münster-Warendorf übergangen.

Jahre später unternahm die Gemeinde einen nochmaligen Versuch, die Verkehrssituation in Everswinkel zu bessern. Um 1907 waren der Verwaltung Nachrichten über eine Verlegung der Bahnlinie zu Ohren gekommen. Der damalige Amtmann Holz und die Gemeindeverordneten handelten sofort und richteten einen ausführlich begründeten Antrag an die zuständigen Behörden. Darin hieß es: *„Schon seit Fertigstellung dieser Bahn – 1887 – haben wir den Nachteil der 4,5 km weiten Entfernung des Bahnhofs vom Ort Everswinkel bitter empfunden . . . Das aus ca. 200 Häusern bestehende Dorf hat an dem in den letzten 45 Jahren stattgefundenen Aufschwung der Geschäfte (der Wirtschaft, Anm. d. Verf.) leider nicht teilnehmen können. Vor Jahren bestanden in dem hiesigen Dorf blühende Leinenwebereien, ca. 200 bis 300 fertigten durch Handweberei kostbare Leinwände. Diese Weberei ist in diesen*

---

\* **Strontianit** ist ein Mineral. Der Name leitet sich vom Ort Strontian in Schottland ab, wo es zuerst entdeckt wurde. Verwendung fand es in den 80er Jahren des 19. Jahrhunderts in der Zuckerindustrie.

Vorkommen: Abgebaut wurde es in Deutschland vor allem im südöstlichen Münsterland. Hier wurde es überwiegend im Tagebau und aus vereinzelt Stollen gewonnen. Im Raum Ahlen-Vorhelm sind etwa 20 Schächte mit bis zu 110 m Tiefe bekannt. Auch die Stadt Drensteinfurt war ein großes Abbaugelände dieses Minerals. Noch heute verweisen viele Dinge in der Stadt auf die Bergbaugeschichte - etwa die Strontianitstraße oder der Strontianitlehrpfad.

(aus: wikipedia.de)

In Everswinkel gab es Strontianit-Gruben in der Bauerschaft Versmar, z.B. bei Brockhausen.

*Jahren wegen der zu weiten Entfernung von der Bahn völlig eingegangen. Ein Ersatz ist sowohl in der Industrie als auch in der Leinenfabrikation wie auch überhaupt nicht eingetreten.“*

Da Everswinkel neun Zehntel des Verkehrsaufkommens der Station Raestrup-Everswinkel bestritt, bat man um die Verlegung des Bahnhofs auf etwa die Hälfte der bisherigen Entfernung vom Dorf. Die Gemeinde wandte sich ebenfalls an den Abgeordneten des preußischen Landtags, Freiherr von Twickel, aber auch er vermochte in dieser Angelegenheit nichts auszurichten. An eine so weitgehende Änderung der Streckenführung war wohl nicht gedacht.

Der Antrag trägt die Unterschriften der Gemeindeverordneten, in ihrer Mehrzahl Bauern, die, wie schon bemerkt, infolge des damals geltenden Dreiklassenwahlrechts auch die politische Macht in der Kommune innehatten. Angesichts dieser eindeutigen Tatsachen bleibt es außerordentlich schwer einzusehen, warum sich im Widerspruch zum nachweisbaren Verlauf des Vorgangs die Meinung vom Widerstand „der Bauern“ gegen eine Bahnlinie in der Nähe des Dorfes festsetzte und Bestandteil der mündlichen Überlieferung wurde. Nach Auffassung des Verfassers gab es nur einen Anknüpfungspunkt für diese Legendenbildung: ein Gesuch der Einwohner der Gemeinden Milte und Einen und der Bauerschaften Neuwarendorf, Velsen und Müssingen mit 210 Unterschriften, davon 42 von Bauern aus Everswinkel, um die Errichtung des Bahnhofs in der Nähe der Gaststätte Wilskotten. Möglicherweise ist der Antrag von Everswinkeler Bauern initiiert und getragen worden.



Aufnahme von 1960. Heute haben die Bahnhofsgebäude ihre Funktion verloren.

Dieser Vorstoß könnte der Ansatzpunkt für die sonst unverständliche mündliche Tradition des Fehlverhaltens der Bauern gewesen sein. Hinzu kam die herbe Enttäuschung; denn dass man sich Hoffnung auf Besserung der sozialen und wirtschaftlichen Notlage im Dorf durch Anbindung an das Streckennetz der Bahn machte und annahm, nun einen geordneten Arbeitsplatz zu finden, muss man als gegeben ansehen. Bleibt noch nachzutragen, dass der erste Spatenstich zum Bau der Nebenstrecke Münster-Warendorf-Rheda am 22. September 1885 getan wurde.

Die landespolizeiliche Abnahme der Teilstrecke Münster-Warendorf erfolgte am 28. Januar 1887 und die Gesamtstrecke wurde am 25. Juni 1887 dem Verkehr übergeben.

Der Bahnhof der Gemeinde Everswinkel aber hieß Raestrup-Everswinkel und lag etwa fünf Kilometer vom Dorf entfernt auf Telgter Gebiet.

## **Anmerkungen**

Kreisarchiv Warendorf, Gemeindearchiv, B 159.