



Die Versmold-Edition
Neue Reihe 7

Bahnhof in Versmold



125 Jahre Bahnhof Versmold

von Josef Högemann

Impressum

Die Versmold-Edition
Veröffentlichungen aus dem Stadtarchiv Versmold

Alle Aufnahmen, sofern nicht näher bezeichnet: Josef Högemann

Neue Reihe 7
Versmold 2025

© Stadt Versmold

Einleitung

Das neue Verkehrsmittel Eisenbahn war für die Versmolder schon von Interesse, als es die Eisenbahn hier noch gar nicht gab. Immer wieder tauchten Projekte auf, die einen möglichen Anschluss Versmolds versprachen. Man verfolgte sie aufmerksam und zeigte sich gesprächsbereit, doch ausgeführt wurden die Eisenbahnpläne bis auf wenige Ausnahmen nicht. Oft fehlte dazu das Geld.

1868 wurde ein Eisenbahnprojekt in der Öffentlichkeit bekannt, das besonders vielversprechend klang und Versmold mit Sicherheit zu einem Bahnhof verholfen hätte. Die Bergisch-Märkische Eisenbahn (BME) ließ damals die Trasse einer Hauptbahn vermessen, die vom Eisenbahnknoten Löhne aus über Halle (Westf.), Versmold und Warendorf nach Hamm führen sollte. Mit dieser Strecke wollte die BME der in etwa parallel verlaufenden Cöln-Mindener Eisenbahn Konkurrenz machen, doch obwohl eine ausreichende Rentabilität nachgewiesen werden konnte, kam das Projekt aus verschiedenen Gründen nicht über das Planungsstadium hinaus. 1882 wurde das Vorhaben zu den Akten gelegt, nachdem die BME inzwischen verstaatlicht worden war. Ähnlich erging es anderen Bauvorhaben.

Versmold erhält einen Bahnhof an der Teutoburger Wald-Eisenbahn

Neuen Schwung in die Eisenbahnfrage brachte das Preußische Kleinbahngesetz von 1892, als Eisenbahnbau- und Betriebsunternehmen, wie Hermann Bachstein, Degen, Sprickerhoff & Co, Vering & Waechter und andere ostwestfälischen Gemeinden Gespräche zum Bau von Erschließungsbahnen anboten. Zu diesem Zeitpunkt hatte man auch im Versmolder Umland erkannt, dass der Schienenstrang ein vielversprechender Schlüssel zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region werden könnte. Versmold stand dabei im Mittelpunkt gleich mehrerer Projekte, von denen das Vorhaben „Teutoburger Wald-Eisenbahn“ unter Vering & Waechter schließlich zur Ausführung kam. Am 1. November 1900 ging als erstes der Abschnitt Gütersloh – Versmold – Bad Laer in Betrieb, gefolgt von Bad Laer – Lengerich – Tecklenburg – Ibbenbüren einschließlich einer Stichbahn von Brochterbeck



Der Versmolder Bahnhof um 1905. *Stadtarchiv Versmold*

zum Dortmund-Ems-Kanal am 9. Juli 1901. Kaum zwei Jahre später kam es zu einer Verlängerung der TWE-Strecke über Gütersloh hinaus bis Hövelhof, die damit eine Gesamtlänge von etwa 100 km erreichte. Am 10. April 1903 verkehrte hier der erste Zug.

Der Versmolder Bahnhof erhielt neben einem zweigeschossigen Bahnhofsgebäude mit Güterboden auch einen einständigen Lokschuppen. Die Gebäudearchitektur war typisch für die Bahnanlagen des Berliner Unternehmens Vering & Waechter. Das Spektrum reichte vom kleinen eingeschossigen Fachwerkbau für unbedeutende Stationen bis hin zum stattlichen zweigeschossigen Gebäude in Klinkerbauweise für größere Bahnhöfe, wie eben in Versmold. Auch der Güterschuppen und der Lokschuppen entstammten dem Vering & Waechter'schen Baukastensystem.



Einfahrt des Triebwagens VT 31 aus Gütersloh in den Bahnhof Versmold über die Münsterstraße im August 1964. Zur Vergrößerung der Sitzplatzkapazitäten wird ein Personenwagen mitgeführt.
Aufnahme Eckehard Frenz, Sammlung Josef Högemann

In dem vor einigen Jahren abgerissenen Lokschuppen übernachtete regelmäßig einer der planmäßig eingesetzten Lokomotiven, die hier auch mit Kohle versorgt werden konnte. Die zunächst vorgesehene Wasserstation mit Hochbehälter am Lokschuppen wurde aus Kostengründen nicht realisiert. Wasserfassen musste das Lokpersonal südlich des Bahnübergangs „Münsterstraße“. Hier gab es einen einfachen Brunnen, wo mittels Pulsometer (vom Dampf der Lokomotive betriebene Pumpe) Wasser gefasst werden musste. Später sorgte eine elektrische Pumpe für die Förderung. Hinter dem Lokschuppen fanden später kleine Gebäude der Bahnmeisterei sowie zwei heute nicht mehr vorhandene Eisenbahnwohnhäuser ihren Platz.

Reger Personen- und Güterverkehr

Die Lokstation in Versmold war so bemessen, dass dort eine der kleinen dreiachsigen Borsig-Lokomotiven übernachten konnte. Genutzt wurde sie für Personenzüge Versmold – Gütersloh, aber in den Pausen auch zum Rangieren.

Der Güterverkehr (vor allem mit Stückgütern) war von Anfang an rege, nicht zuletzt dank der hier ansässigen Leinenindustrie. Die Leinenhändlerfamilie Delius hatte sich schon zu Beginn des 18. Jahrhunderts die Fertigkeiten der Bäuerinnen zunutze gemacht und organisierte den Handel mit Leinen. Gefragt war vor allem Segeltuch für die Schiffe der Handelsmarinen. Selbst die Kriegsschiffe Wilhelms II. segelten mit Versmolder Leinen. Das Unternehmen Delius betrieb Niederlassungen in Bremen und Hamburg, aber auch in Amsterdam. Die Handelsbeziehungen reichten sogar bis ins ferne Russland. Den Leinenlieferungen wurden häufig Speck, Schinken und Rohwurst als Werbegeschenke mitgegeben. Eingehüllt in gekalktes Leinen blieben die Fleischwaren lange haltbar und erreichten Ziele in ganz Europa. Auf diesem Weg wurden westfälische Wurstwaren in ganz Europa bekannt und

entwickelten sich zur Marke und zum Fundament einer später sehr erfolgreichen Lebensmittelindustrie.

Die Vermolder Leinenproduktion florierte einige Jahrzehnte, doch konnte sie sich langfristig nicht halten. Webmaschinen in neuen auswärtigen Fabriken ersetzten schon bald die Heimarbeit der Weber, während gleichzeitig Segelschiffe durch Dampfschiffe ersetzt wurden. Zuletzt produzierte man noch Planen für LKW, bevor das Leinengewerbe in den 1950er Jahren vollständig zum Erliegen kam.

Neben dem Leinenversand spielte der Bahnhof Vermold für den Umschlag von Kohle und Düngemitteln eine wichtige Rolle, ferner auch für Baustoffe. Dabei ist zu erwähnen, dass nicht nur Vermolder Gewerbetreibende das Verkehrsmittel Bahn nutzten, sondern auch Kundschaft aus umliegenden Orten. Eine feste Größe für den Güterverkehr war über die Jahre hinweg die Landwirtschaft. Die örtliche Genossenschaft betrieb hier bis in die 1980er Jahre hinein ein Anschlussgleis.



Ein typischer Personenzug der 50er Jahre bei einem kurzen Zwischenhalt in Lengerich Personenbahnhof. 1952 kamen im Personenverkehr noch weitgehend Dampflokomotiven zum Einsatz.

Aufnahme Jürgen Sievers, Sammlung Josef Högemann

Signale, Schranken und weitere Gleise

Die ursprüngliche Forderung des preußischen Militärs, alle TWE-Bahnhöfe aus strategischen Gründen mit 500 m langen Kreuzungsgleisen auszustatten und diese mit Einfahrtsignalen zu sichern, war im Verlauf des Genehmigungsverfahrens fallengelassen worden. Dennoch entschloss sich die Teutoburger Wald-Eisenbahn um 1910, den regelmäßig für Zugkreuzungen genutzten Bahnhof Versmold aus Sicherheitsgründen mit Einfahrtsignalen auszustatten. Aufgestellt wurden zwei von der Königlich-Preussischen Eisenbahnverwaltung (KPRV) gebraucht erworbene einflügelige Formsignale, die über an der Außenwand des Bahnhofsgebäudes angebrachte Kurbelwerke bedient werden konnten. Den Seilzug auf der Bad Laerer Seite hatte man über die Weiche 1 in der nördlichen Bahnhofseinfahrt geführt, um diese gegen unbeabsichtigtes Umlegen verriegeln zu können. Als es Anfang der 1960er Jahre aufgrund des hohen Alters der mechanischen Technik immer häufiger zu Störungen kam, wurden Lichtsignale installiert. Diese hatte die Lengericher Werkstatt im Jahr 1963 in Eigenbau unter Zuhilfenahme alter LKW-Scheinwerfer hergestellt. Die elektrische Versorgung der Lampen

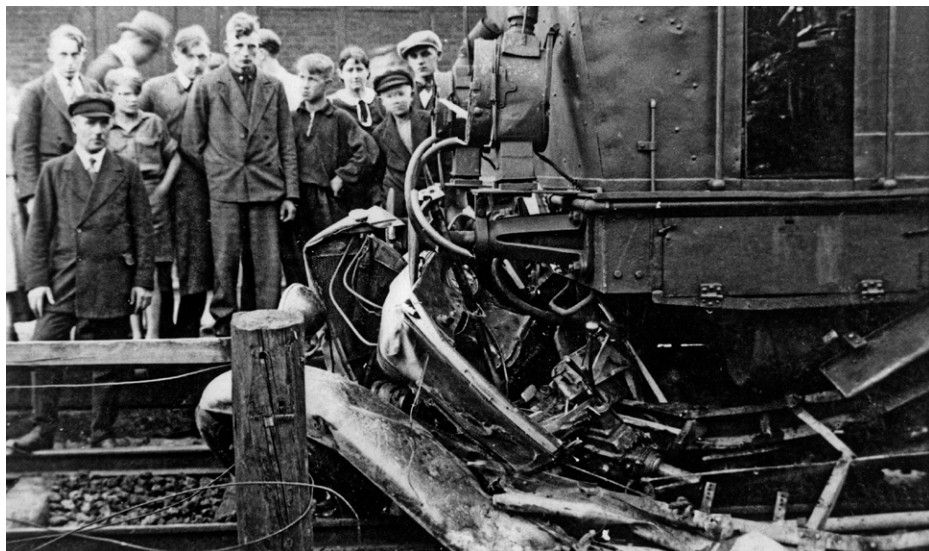


Eine schwere Dampflokomotive der Deutschen Bundesbahn (Heimatdienststelle Ottbergen) ist am 26. April 1974 mit einem langen Militärzug in die Niederlande zwischen Müssen und Bad Laer unterwegs.

erfolgte über Freileitungen, die an die bestehenden Telefonmasten gehängt waren.

Der Eigenbau erwies sich schon bald als ein Fehlgriff. Aufgrund der mangelhaften Leuchtkraft der LKW-Lampen war die Signalstellung auf der Gütersloher Seite bei starker Sonnenstrahlung kaum zu erkennen. Folglich erhielten die Signale einige Jahre später neue Optiken, während gleichzeitig Erdkabel die Freileitungen ersetzten. Mit Abzug des Bahnhofspersonals im Jahr 1993 im Zusammenhang mit der Einstellung des Stückgutverkehrs wurden die Signale ersatzlos entfernt.

Die Kreuzung mit der Münsterstraße am Versmolder Bahnhof war auch schon zu Zeiten, als es noch kaum Autos gab, ein besonderer Gefahrenpunkt. Immer wieder hatten sich hier schwere Unfälle ereignet, einige sogar mit tödlichem Ausgang. Folglich trat die Stadt Versmold 1936 an die Bahn heran und forderte eine technische Sicherung des gefährlichen Bahnübergangs. Doch die TWE spielte die Gefahr herunter und verwies auf die nur



1939 kam es in Versmold zu einem schweren Unfall am Bahnübergang Münsterstraße. Der Fahrer des PKW und zwei Kinder kamen dabei ums Leben. *Sammlung Josef Högemann*

sehr geringe Geschwindigkeit der Züge in diesem Bereich. Als es dann am 24. Mai 1939 zu einem schweren Unfall mit gleich drei Todesopfern gekommen war, drängte das Regierungspräsidium in Minden auf den Bau einer Schrankenanlage. Doch die TWE zeigte sich nach wie vor zurückhaltend und verwies darauf, dass der Übergang Münsterstraße neuerdings sogar durch einen Posten gesichert würde. Die ganze Angelegenheit zog sich bis in das Jahr 1942 hin, bevor auf Weisung der Bezirksregierung in Minden endlich eine Schrankenanlage mit zwei langen einschlägigen Bäumen ohne Gittergehänge installiert wurde. Bedient wurde die Schranke mit Hilfe eines Windenbocks unmittelbar am südlichen Bahnsteigende.

1988 wurde die in die Jahre gekommene Schrankenanlage bei einem Unfall stark beschädigte und bis auf weiteres stillgelegt, so dass bei Zugfahrten jeweils ein Sicherheitsposten mit einer Flagge aktiv werden musste. Da der Bahnhof Versmold damals noch an Werktagen mit mehreren Personen – vor allem für das Stückgutgeschäft – besetzt war, unternahm die Bahnverwaltung zunächst keinerlei Anstrengungen, die alte Schranke durch neue Technik zu ersetzen. Als jedoch der nächtliche Durchgangsverkehr mit Stahl und Schrott zunahm, und die Postensicherung zusätzliche Kosten verursachte, ließ die TWE in den Jahren 1990/91 eine provisorische Blinklichtanlage errichten. Zum Einbau einer zuggesteuerten Schrankenanlage kam es erst zwei Jahre später. Technisch gesichert hatte man zwischenzeitlich auch den Bahnübergang auf der Bad Laerer Bahnhofseite. Auch hier wurde eine zuggesteuerte Halbschrankenanlage installiert.

Neben Veränderungen und Erweiterungen im Spurplan war 1938/39 ein grundlegender Umbau des Bahnhofsgebäudes und des Güterschuppens erfolgt, der den Hochbauten ein völlig neues Aussehen gab. Nicht bekannt ist, ob gleichzeitig auch die neue Bahnhofsgaststätte mit einem zum Bahnsteig gewandten Vorbau errichtet worden ist, oder ob dieses erst nach dem Zweiten Weltkrieg erfolgte. Geblieben ist davon bis heute das Empfangsgebäude und ein Teil der alten Bahnhofsgaststätte.

Frühdienst im Bahnhof Versmold. Ein Arbeitsalltag im Sommer 1966

Es ist gut, dass es Menschen gibt, die sich für die Geschichte der Eisenbahn interessieren und wertvolle Unterlagen gesammelt haben. Dazu gehören alte Fahrpläne, Fahrzeuglisten, Betriebsbücher und so vieles mehr. Sie ermöglichen Einblicke in die Arbeitswelt der Eisenbahner, ihre Arbeitsbedingungen, in betriebliche Abläufe oder lassen Rückschlüsse auf die Nutzung der Bahn in früheren Jahren zu. Nachvollziehbar ist auch, welche Lokomotiven die einzelnen Bahnen in ihrem Bestand hatten, welche Triebwagen sie einsetzten und wie es um die Wirtschaftlichkeit stand. Selbstverständlich bekommt man anhand der „geretteten“ Schriftstücke schnell heraus, welche Transportleistungen im Güterverkehr per anno erbracht wurden und wie viele Personen jährlich die einzelnen Bahnen nutzten. Auch bei der Teutoburger Wald-Eisenbahn ist der Fundus an alten Unterlagen sehr groß.

Wir blicken zurück in das Jahr 1966, als die TWE noch in voller Blüte stand und es im Bahnhof Versmold noch eine Menge zu tun gab. Der Dienst begann damals während des Sommerfahrplans an Werktagen um 4.45 Uhr in der Frühe. Der für den Fahrdienst zuständige Betriebseisenbahner und sein Assistent waren stets die ersten, die zu dieser frühen Stunde die Räumlichkeiten im Erdgeschoss des Bahnhofsgebäudes betraten. Sofort wurde auf dem Bahnsteig das Licht eingeschaltet, der Fahrkartenschrank geöffnet und kurz darauf nach telefonischer Ankündigung des ersten Zugs durch den Bahnhof Laer das Einfahrtsignal A (es steht in Höhe der heutigen Firma Transgas) für den Zug T 1251 aus Lengerich-Hohne auf Fahrt gestellt. In den Wintermonaten schaute der Assistent immer zuerst nach dem Kohleofen und warf frischen Brennstoff auf die noch glimmenden Brikettreste, sofern das Feuer in der vorausgegangenen Nacht nicht bereits erloschen war. Dann ging es an die Frachtbriefe und die allgemeine Büroarbeit. Währenddessen füllte sich allmählich der Bahnsteig mit Berufstätigen, die offensichtlich alle-

Hövelhof—Verl—Gütersloh—Versmold—Lengerich—Ibbenbüren

km	Zug-Nr.	802	804	816	272	804	816	272	804	816	272			
0,0	Hövelhof ab	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
3,9	Espeln-Riege	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
7,7	Kaunitz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
10,7	Bornholte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
12,6	Verl (Bz. Detmold)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
14,6	Verl (Bz. Detmold) West	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
16,4	Varensell	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
18,5	Spexard	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
19,5	Gütersloh-Ost	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
21,7	Gütersloh, Sunderweg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
22,6	Gütersloh, Carl-Miele-Str.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
24,6	Gütersloh-Nord an	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
km	Zug-Nr.	250	204	254	256	258	208	262	266	270	272	80	222	274
0,0	Gütersloh-Nord ab	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4,0	Blankenhagen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7,3	Niehus	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9,9	Mariefeld (Westf.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
13,1	Harsewinkel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19,4	Niedick	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23,9	Versmold	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29,0	Müschchen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31,1	Laer (Bz. Osnabrück)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39,1	Iburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43,4	Lienen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45,6	Westerbeck b. Lienen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47,3	Höste	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49,3	Lengerich-Hohne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50,9	Lengerich-Hohne, Pbf. an	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
km	Zug-Nr.	250	204	256	208	262	266	270	272	222	274			
50,9	Lengerich-Hohne, Pbf. ab	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
53,3	Lengerich (Westf.) Stadt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
58,0	Tecklenburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
61,8	Brochterbeck	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
65,9	Bocketal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
68,0	Ibbenbüren an	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		

× vor der Zeitangabe = Zug hält nur nach Bedarf
 Sch = Zug verkehrt nur an Schultagen in NRW

b = täglich außer Sa

Hövelhof—Verl—Gütersloh—Versmold—Lengerich—Ibbenbüren (Fortsetzung)

km	Zug-Nr.	322	326	330	288	338	292	342					
0,0	Hövelhof ab	—	—	—	—	—	—	—					
3,9	Espeln-Riege	—	—	—	—	—	—	—					
7,7	Kaunitz	—	—	—	—	—	—	—					
10,7	Bornholte	—	—	—	—	—	—	—					
12,6	Verl (Bz. Detmold)	—	—	—	—	—	—	—					
14,6	Verl (Bz. Detmold) West	—	—	—	—	—	—	—					
16,4	Varensell	—	—	—	—	—	—	—					
18,5	Spexard	—	—	—	—	—	—	—					
19,5	Gütersloh-Ost	—	—	—	—	—	—	—					
21,7	Gütersloh, Sunderweg	—	—	—	—	—	—	—					
22,6	Gütersloh, Carl-Miele-Str.	—	—	—	—	—	—	—					
24,6	Gütersloh-Nord an	—	—	—	—	—	—	—					
km	Zug-Nr.	278	228	280	282	284	86	296	288	342	300	292	304
0,0	Gütersloh-Nord ab	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4,0	Blankenhagen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7,3	Niehus	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9,9	Mariefeld (Westf.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
13,1	Harsewinkel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19,4	Niedick	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23,9	Versmold	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29,0	Müschchen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31,1	Laer (Bz. Osnabrück)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39,1	Iburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43,4	Lienen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45,6	Westerbeck b. Lienen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47,3	Höste	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49,3	Lengerich-Hohne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50,9	Lengerich-Hohne, Pbf. an	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
km	Zug-Nr.	278	282	280	284	288	296	288	342	300	292	304	
50,9	Lengerich-Hohne, Pbf. ab	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
53,3	Lengerich (Westf.) Stadt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
58,0	Tecklenburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
61,8	Brochterbeck	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
65,9	Bocketal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
68,0	Ibbenbüren an	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

× vor der Zeitangabe = Zug hält nur nach Bedarf

a = außer Sa b = täglich außer Sa c = Sa und +

samt Wochen- oder Monatskarten besitzen. Eine Fahrkarte braucht zu dieser frühen Stunde noch niemand.

Der T 1251 aus Lengerich war bis Versmold planmäßig eine Leerfahrt, denn zu dieser frühen Stunde gab es kaum jemanden, der von dort oder von den Unterwegsbahnhöfen mitgenommen werden wollte. An diesem frühen Sommermorgen rollte der von der Maschinenfabrik Esslingen gebaute VT 21 in Versmold an den Bahnsteig. Das vierachsige Fahrzeug hatte die Teutoburger Wald-Eisenbahn im Jahr 1957 gebraucht von der Farge-Vege-sacker Eisenbahn übernommen. Und kaum hatten die Fahrgäste ihren Platz gefunden, wurde auch schon die handbediente Schranke an der Münsterstraße heruntergeleiert. Der Schrankenbock mit seinen beiden Kurbeln stand damals am Ende des Bahnsteigs direkt neben dem Bahnübergang, eine schützende Überdachung gab es nicht. Einen Augenblick später trat der für den Fahrdienst zuständige Eisenbahner auf den Bahnsteig und gab dem Triebwagenführer pünktlich um 5.16 Uhr mit der „Kelle“ den Abfahrauftrag, und kaum hatte der Triebwagen die Münsterstraße überquert, standen die rot-weiß gestrichenen Schrankenbäume auch schon wieder in der Senkrechten. Autos, Fußgänger und Radfahrer hatten im beginnenden Berufsverkehr wieder freie Fahrt.

Bis zum nächsten Zug verging fast eine Dreiviertelstunde. Und wieder war es eine Leerfahrt, diesmal jedoch aus Richtung Gütersloh und mit einem anderen Triebwagen. Zu dieser frühen Stunde bestand damals offensichtlich kaum Bedarf für sehr frühe Fahrten ab Gütersloh oder Harsewinkel nach Versmold, denn sonst hätte die TWE den Triebwagen sicherlich als regulären Personenzug fahren lassen. Damals setzte das Bahnunternehmen an Werktagen planmäßig vier Triebwagen ab Lengerich-Hohne ein, zwei weitere stellten die Einsatzstellen Gütersloh und Verl.

Kurz vor 6 Uhr näherte sich der aus Gütersloh kommende Zug 1302 dem Halt zeigendem Einfahrtsignal, das nur wenige Meter vom Bahnübergang Münsterstraße entfernt steht. Erst nachdem die Schranken heruntergelas-

sen worden sind und das Signal in Fahrtstellung gebracht ist, rollt der von der Aachener Firma Talbot gebaute und 1952 fabrikneu an die TWE gelieferte Vierachser VT 70 an den Bahnsteig, auf dem sich bereits zahlreiche Reisende eingefunden hatten. Kaum vier Minuten später ging es wieder zurück nach Gütersloh. Dieser Zug kreuzte damals in Marienfeld einen Gegenzug, der als erste Reisemöglichkeit des Tages von Gütersloh nach Versmold planmäßig um 6.40 Uhr sein Ziel Versmold erreichte. Es war wiederum der VT 21, dem wir schon am frühen Morgen begegnet waren. Kaum angekommen, ging es schon nach wenigen Minuten als Zug T 259 zurück nach Gütersloh.



Bis Mitte der 50er Jahre stellte die TWE den Personenverkehr weitgehend auf sparsame Triebwagen um. Es verblieben lediglich einige lokbespannte Züge für den Berufsverkehr. (Lengerich-Hohne Personenbahnhof um 1965). *Sammlung Josef Högemann*

Zwischenzeitlich hatte die Arbeit nebenan auf dem „Güterboden“ begonnen. Damals führte noch eines der Bahnstreckengleise bis direkt an die Rampe des Güterschuppens. Hier wurde Expressgut und Stückgut umgeschlagen.

Zwei, zeitweise auch drei Männer waren damit beschäftigt, die bereitgestellten gedeckten Güterwagen mit Sendungen zu beladen, die größtenteils aus mehr oder weniger großen Kartons und Kisten bestanden. Aber auch Holzfässer mit unbekanntem Inhalt und auf Paletten geladene Maschinenteile waren per Muskelkraft in die Güterwagen zu wuchten. Zwar standen einige Sackkarren und eine „Ameise“ zur Verfügung, eine wirkliche Hilfe waren diese einfachen Lademittel aber nicht. Immerhin war man hier bei schlechtem Wetter im Trockenen.

Der nächste Zug aus Richtung Gütersloh erreichte den Bahnhof damals planmäßig um 7.19 Uhr. Die Triebwagenfahrt T 262 mit dem VT 70 war die erste Reisemöglichkeit des Tages ins niedersächsische Laer (erst ab 1975 mit dem Zusatz „Bad“) und weiter in Richtung Lengerich und Ibbenbüren. Dieser Zug benötigte damals von Gütersloh bis Ibbenbüren eine Fahrzeit von fast zwei Stunden, und das bei einer Streckenlänge von nur gut 68 Kilometern. Die Gründe dafür waren die maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit von nur 50 km/h und die vielen Unterwegshalte sowie zeitraubende Zugkreuzungen. Dass die Eisenbahn bei einer solche Reisegeschwindigkeit auf die Dauer nicht konkurrenzfähig sein konnte, darüber unterhielt sich mitunter auch das Vermolder Bahnpersonal, denn schon seit Monaten machten Gerüchte die Runde, die Bahn wolle einen Teil der Züge durch Omnibusse ersetzen.

Als nächster Zug verließ der T 261 Ibbenbüren – Hövelhof um 7.43 Uhr den Bahnhof. Er war einer der wenigen Züge, die die gesamte TWE-Strecke befuhren und die rund 100 Kilometer Strecke in etwas mehr als drei Stunden zurücklegten. Eingesetzt wurde an diesem Tag der VT 20, den die TWE Ende der 50er Jahre gemeinsam mit dem VT 21 von der Farge-Vegesacker Eisenbahn zu einem günstigen Preis erworben hatte. Und wieder stellte sich die Frage, wie die Bahn unter solchen Vorzeichen gegen die immer stärker werdende Autokonkurrenz bestehen sollte. Vonnöten gewesen wäre eine besser ausgebaute Strecke mit höheren Geschwindigkeiten und zeitgemäße



Nach umfangreichen Rangierarbeiten verlässt ein Güterzug nach Gütersloh im November 1964 den Bahnhof Laer (damals noch kein offizieller Kurort). Den Zug bespannt die leistungsstarke Lok 271, die die TWE 1955 gebraucht von der Westerwaldbahn übernehmen konnte. *Aufnahme Reinhard Todt, Sammlung Josef Högemann*

Fahrzeuge. Doch wer sollte oder wollte das bezahlen, wobei die Politik die Eisenbahn damals doch ohnehin nicht mehr für zeitgemäß hielt und sie außerhalb der Ballungsgebiete gerne abgeschafft hätte.

Nach einer längeren Pause folgt um 8.36 Uhr der VT 21 als Zug T 266 Gütersloh – Ibbenbüren, der nach kaum einer Minute Aufenthalt weiterfährt. Und immer wieder dieselbe Prozedur: Schranke schließen, Einfahrsignal auf Fahrt stellen und dann kurz darauf der Abfahrtauftrag mit der „Kelle“. Unterstützung hat das Bahnhofspersonal inzwischen durch den im Obergeschoss wohnenden Bahnhofsvorsteher bekommen, der vor gut einer Stunde seinen Dienst begonnen hat. Arbeit gibt's nun reichlich, denn Laer hat einen Güterzug angekündigt, der in Kürze in Versmold eintreffen wird. Also raus auf den Bahnsteig und ran an die Kurbel zur Betätigung des nördlich des Bahnhofs stehenden Einfahrsignals.

Bevor der Zug in den Bahnhof einfährt, ist noch ein wenig Zeit, sich die Vermolder Signalanlage etwas genauer anzusehen. Die Bedieneinrichtung bestand aus zwei Kurbelwerken, die an der Außenwand des Bahnhofsgebäudes zum Bahnsteig hin angebracht waren. Von dort führten jeweils zwei Seile bzw. Drähte zu den Standorten der beiden einflügeligen Einfahrtssignale. Damit diese bei unterschiedlichen Außentemperaturen stets auf Spannung gehalten wurden, hatte man jeweils Spannvorrichtungen zwischen Kurbelwerken und Signalen errichtet. Die nördliche Seite in Richtung Bad Laer hatte zudem die Besonderheit, dass die Zugdrähte für das Signal „A“ über die Weichen 1, 2 und 5 geführt und bei gezogenem Einfahrtssignal diese gegen versehentliches Umlegen verriegelt waren.

Bald schon war in der Ferne das Pfeifen einer Dampflokomotive zu hören. Nach dem Dienstplan hätte eigentlich eine der stangengekuppelten, vierachsigen MaK-Diesellokomotiven den Zug befördern sollen, doch heute war sie offensichtlich nicht verfügbar und möglicherweise in der Werkstatt oder anderweitig eingesetzt. Dafür war an diesem schönen Sommertag eine besondere Lok vor dem Zug, nämlich die 1955 von der Westerwaldbahn übernommene Lok 271. Im Westerwald hatte die mächtige Maschine schwere Erz- und Schotterzüge befördern müssen, doch als dort ein Betrieb nach dem anderen seine Tore schließen musste, wurde sie arbeitslos. Für die TWE war die 1940 von der Lokfabrik Jung gebaute Lok genau das richtige. Eingesetzt wurde sie vor allem im steigungsreichen Streckenbereich Ibbenbüren und Lengerich, war gelegentlich aber auch in Richtung Gütersloh unterwegs. Nun zog sie den Güterzug 741, der den Bahnhof Lengerich kurz nach 8.00 Uhr verlassen und in Laer einige Wagen ausgesetzt hatte. In Vermold gab es wie immer reichlich zu tun, so dass im Fahrplan ein Rangieraufenthalt von gut einer halben Stunde vorgesehen war.

Für das Aussetzen und Einstellen von Güterwagen war die Zeit dennoch knapp bemessen, denn es musste auch noch der aus der Gegenrichtung kommende Güterzug 560 vorbeigelassen werden. Und da die Gleiskapa-

zitäten in Versmold auf das Notwendigste begrenzt waren, musste alles, was nicht ins Kreuzungsgleis hineinpasste, kurzzeitig in ein anderes Gleis geschoben werden. In solchen Fällen konnte es schon mal eng werden.

Der Güterzug 741 aus Lengerich führte, wie auch an diesem Tag, viele Rungenwagen für den Landmaschinenversand der Fa. Claas in Harsewinkel mit. Diese blieben nun auf dem Kreuzungsgleis stehen, während der Rest des Zuges vorübergehend ins Ladegleis gedrückt wurde. Der aus Gütersloh kommende, mit der vierachsigen Diesellok V 123 bespannte Güterzug G 560 war derweil vor dem Halt zeigenden Einfahrtsignal kurz vor dem Bahnübergang Münsterstraße zum Stehen gekommen und dessen Lokführer erwartete nun das Freiwerden der Strecke. Dies geschah nur wenige Minuten später, so dass der aus allen möglichen Wagengattungen und Ladungen bestehende Güterzug nach dem Schließen der Schranke und dem Ziehen des Einfahrtssignals seine Fahrt nach Lengerich fortsetzen konnte. Die Dampflok zog nun vor und setzte zwei Stückgutwagen ins Nebengleis, die sogleich von den Bahnhofsmitarbeitern mit vereinten Kräften an den Güterschuppen geschoben wurden. Anschließend stellte Lok 271 ihren Güterzug wieder zusammen, wobei zwei gedeckte Güterwagen mit Kunstdünger am Ladegleis zurückgelassen wurden. Gut zehn Minuten später schob der Lokführer den Regler auf und der Zug setzte sich nach dem Schließen der Schranken langsam in Richtung Harsewinkel in Bewegung.

Was den Zugverkehr betrifft, so kehrte im Versmolder Bahnhof nun zunächst einmal Ruhe ein. Doch nicht so im Güterschuppen, wo nahezu jede Ecke mit Stückgutsendungen zugestellt war. Heute fielen mal wieder besonders viele Sendungen an. An der Straßenseite des Güterschuppens standen mehrere LKW ortsansässiger Unternehmen, deren Fahrer ungeduldig auf die Übernahme der mit der Eisenbahn angelieferten Frachten warten. Keine zwei Stunden später waren die Fahrer mit ihren LKW wieder zur Stelle, um Waren anzuliefern, die ihren weiteren Weg mit der Eisenbahn machen sollten. Auch an der Ladestraße ging es rund. Einige kräftige Männer zerrten in Säcke ver-

packten Kunstdünger aus den Waggons und bugsierten sie unter großer Kraftanstrengung auf bereitstehende Lastkraftwagen.

Nach einer knappen Stunde ohne Zugverkehr kündigte sich der aus Ibbenbüren kommende T 265 an. An allen Übergängen nördlich des Bahnhofs gab es damals weder Blinklichtanlagen noch Schranken, hier musste und muss noch heute der querende Verkehr durch Achtungspfeife gewarnt werden. Minuten später rollte der nur schwach besetzte VT 51 an den Bahnsteig. Der vierachsige Triebwagen war damals der Einsatzstelle Verl zugeordnet, wo er planmäßig auch übernachtete.

Auch in der nächsten Stunde war planmäßig keine Zugfahrt zu erwarten. Einige Kollegen von der Bahnmeisterei nutzten die Gelegenheit und machten sich mit Öl, Putzlappen und Pinseln auf den Weg, um Weichen zu schmieren. Erst um 11.17 Uhr wurde mit dem T 270 Gütersloh – Ibbenbüren der nächste Zug erwartet. An diesem Tag war er leicht verspätet. Vermutlich war im hoffnungslos überlasteten Bahnhof Harsewinkel das Durchfahrtgleis nicht rechtzeitig frei geworden, denn um die Mittagszeit herum rangierte dort noch immer der Güterzug 741, der Versmold bereits vor 10.00 Uhr verlassen hatte. Die TWE-Bahnhöfe waren für eine zügige Betriebsabwicklung einfach zu klein bemessen. Immerhin konnte man sich in Harsewinkel damals darauf freuen, dass die Eröffnung des neuen Bahnhofs Harsewinkel West (Fa. Claas) kurz bevorstand.

Eine knappe halbe Stunde später kündigte sich der Güterzug 565 aus Lengerich an, dessen Achtungspfeife schon aus der Ferne zu vernehmen waren. Bespannt war er mit der MaK-Diesellok V 123, die in den Morgenstunden den Gegenzug 560 gezogen hatte. Der Fahrplan sah damals einen kurzen Halt von gerade einmal elf Minuten vor, Zeit genug, um bei Bedarf Stückgutwagen aussetzen zu können. Doch dieses war heute nicht der Fall. Dafür war er außergewöhnlich lang und bestand hauptsächlich aus Durchgangsfrachten der Deutschen Bundesbahn, darunter eine längere Wagengruppe aus DB-Bauzugwagen. Nach wenigen Minuten fuhr der Güterzug weiter in

Richtung Gütersloh, nachdem die Schranken geschlossen waren. Lautstark setzte sich die stangengekuppelte 1.200-PS-Lok mit ihrer schweren Fracht in Bewegung.

Für einen Teil des Bahnpersonals, das in aller Frühe seinen Dienst angetreten hatte, ging der Arbeitstag allmählich seinem Ende entgegen. Doch bevor es soweit war, stand kurz vor 13 Uhr noch eine Zugkreuzung zwischen dem Personenzug (T 271) und dem Güterzug 742 an. Letzterer kam aus Gütersloh und war mit der Dampflokomotive 271 bespannt, die man in den Morgenstunden bereits vor dem Gegenzug sehen konnte. War der Güterzug nur kurz, dann ließ ihn der Fahrdienst in aller Regel in das Kreuzungsgleis einfahren, um den Triebwagen passieren zu lassen. Reichte die Gleislänge nicht für den Zug, musste vor dem Einfahrtssignal gewartet werden. Der aus Ibbenbüren kommende Triebwagen rollte in diesem Fall zunächst an den Bahnsteig, so dass die Reisenden ein- und aussteigen konnten. Anschließend ging es zurück in das Kreuzungsgleis, um den Güterzug vorbeizulassen. Anschließend setzte der Triebwagen nach dem Schließen der Schranken die Fahrt in Richtung Gütersloh fort. Alles in allem eine etwas komplizierte Prozedur, die sich auch an diesem Tag aufgrund der großen Zuglänge nicht vermeiden ließ.

Bis 14.00 Uhr sah der Fahrplan keine weiteren Zugfahrten vor. Bis dahin hatte der Spätdienst seine Arbeit aufgenommen und die Kollegen aus dem Frühdienst abgelöst. Doch der Tag war noch lang. Erst in der Nacht, kurz nach 23 Uhr, wenn auch der letzte Güterzug abgefertigt war, kehrte im Versmolder Bahnhof für einige Stunden Nachtruhe ein – damals, im Sommer 1966.



In den 80er Jahren war der Einzelwagenverkehr auf der TWE noch von Bedeutung. So auch am 28. April 1987, als die dieselelektrische VE 152 mit einem Güterzug aus Harsewinkel nördlich von Versmold fotografiert wurde. Im Hintergrund das Nordfrost-Kühlhaus.

Heute nur noch Güter- und Ausflugsverkehr

Ab den 1960er Jahre ging der Personenverkehr mit zunehmendem Autoverkehr mehr und mehr zurück. Besonders auffällig war der Rückgang zwischen Versmold und Bad Laer. Hier überquert die Strecke die Landesgrenze von Nordrhein-Westfalen zu Niedersachsen, wo es weder Schülerverkehr noch nennenswerten Berufsverkehr gab. So ist es wenig erstaunlich, dass am 15. April 1967 der Verkehr nördlich von Versmold an Sonn- und Feiertagen auf Omnibusse verlegt wurde. Doch kaum mehr als ein Jahr später verkehrte am 25. Mai 1968 nördlich von Versmold der letzte planmäßige Personenzug. Es verblieb ein zunächst noch sehr reger Güterverkehr mit bis zu fünf Zugpaaren.



Mit nur einem Güterwagen am Zughaken rollt die Lok V 132 der Captrain Cargo West am 15. Februar 2023 durch die teilweise überfluteten Wiesen des Vermolder Bruchs.

Deutlich eingeschränkt blieb der Schienenverkehr südlich von Vermold bis Hövelhof bis auf weiteres bestehen. Neben Triebwagenfahrten gab es jahrelang auch noch einen lokbespannten Personenzug mit Güterbeförderung. Erst mit Beginn des Sommerfahrplans 1976 war auch damit Schluss. Der Bahnhof jedoch blieb auch weiterhin besetzt, bedingt durch den regen Stückgutverkehr.

Vielversprechende Kühlwagenverkehre

1972 entstand im Industriegebiet im Norden von Vermold ein Kühlhauskomplex, der ein Anschlussgleis an die TWE-Strecke erhielt. Schon bald nach Fertigstellung des ersten Bauabschnitts rollten die ersten Kühlwagen heran, die anfangs als Einzelwagen in den üblichen Güterzügen befördert wurden.

Die Zustellung erfolgte zunächst recht zeitaufwändig vom Bahnhof Versmold aus im Rahmen des üblichen Rangieraufenthalts. Doch schon bald nahm das Aufkommen einen derartigen Umfang an, dass zumeist in den Nachmittagsstunden ein Sonderzug ab Lengerich Hohne nach Versmold eingelegt werden musste. Mit der Kühlhausgesellschaft wurde daraufhin vereinbart, in Versmold entweder einen Zweiwege-Unimog oder aber eine Kleinlokomotive zu stationieren, um mehrmals täglich zwischen den Güterzügen vom Bahnhof Versmold aus die Anschlussbedienung vornehmen zu können. Doch das war leichter gesagt als getan, zumal dazu entsprechend qualifiziertes Personal ausgebildet werden musste. Aber dazu kam es nicht mehr. Schon nach nicht einmal einem Jahr kam der Kühlwagenverkehr weitgehend zum Erliegen. Die Konkurrenz der Straße war einfach zu groß. Später erreichten noch hin und wieder Kühlwagenzüge aus Osteuropa das Kühlhaus. Daneben wurde mehrmals in der Woche ein Waggon mit Trockeneis zugestellt, bevor der Anschluss Ende der 1990er Jahre stillgelegt wurde.



Ein kurzer Güterzug ist am 6. Januar 1996 auf dem Weg nach Lengerich und wurde nördlich von Versmold aufgenommen. Am Zugschluss läuft der Triebwagen VT 03 mit, der zuvor eine private Reisegruppe nach Gütersloh gebracht hatte.



Ein schwerer Güterzug nähert sich am 14. Februar 2010 von Lengerich kommend dem Bahnübergang Tappmeiers Weg nördlich von Versmold.

In Höhe der Anschlussweiche zum Kühlhaus gab es bis in die 1960er Jahre hinein zwei Ziegeleien, die jeweils über ein Anschlussgleis mit der TWE-Strecke verbunden waren. Auch hier erfolgte die Bedienung vom Bahnhof Versmold aus. Beide Unternehmen betrieben eine gemeinsame Feldbahn, die die TWE-Strecke im Norden des Ortes in einem schrägen Winkel niveaugleich kreuzte und zu den weiter westlich gelegenen Tongruben führte. Gesichert war das Feldbahngleis durch Gleissperren, die nach Aussage längst verstorbener Zeitzeugen nur mit einem Schlüssel der TWE geöffnet werden konnten. Verkehrte ein Feldbahnzug, dann musste einer der Bahnbediensteten mit dem Fahrrad zur Kreuzung fahren und dort nach erneuter Rücksprache mit dem Bahnhof über den Streckenfernsprecher die Feldbahnstrecke freigeben. Eine Sicherung des TWE-Gleises gab es nicht. Hier musste in Verständigung mit dem Nachbarbahnhof in Bad Laer jeweils eine befristete Streckensperrung erfolgen.

1990 wurden die Rampengleise 7 und 8 entfernt und anstelle derer ein Umschlagplatz für die Kronkorkenfabrik Brüninghaus errichtet, die noch heute in veränderter Form in Betrieb ist. Die Reste der baufälligen Laderampe wurden unlängst beseitigt.

Übernahme des Nordteils der TWE durch die Lappwaldbahn Service GmbH

Die drohende Stilllegung der TWE-Strecke nördlich von Vermold konnte 2015 mit der Übernahme der Infrastruktur durch die Lappwaldbahn Service GmbH (LWS) aus Weferlingen in Sachsen-Anhalt verhindert werden. Die Schnittstelle zwischen den Infrastrukturbetreibern TWE GmbH und LWS befindet sich einige hundert Meter nördlich des Anschlussgleises der Fa. Transgas. Die LWS hat den Streckenbereich Vermold – Ibbenbüren / Hafen Dörenthe inzwischen weitgehend für schwere Lasten ertüchtigt, so dass hier sowohl Güterzüge als auch touristische Züge wieder verkehren können.

Die Versorgung des Bahnhofs Vermold im Güterverkehr erfolgt aktuell jeweils dreimal wöchentlich von Gütersloh aus zur Bedienung der Anschlussnehmer Brüninghaus und Transgas. Neben dem Ladegleis des



Mehrmals die Woche werden dem Bahnhof Vermold Güterwagen für die Anschlussnehmer Transgas und Brüninghaus zugestellt, bzw. von dort angeholt. Am 16. Dezember 2016 ist die 1967 gebaute V 132 in Vermold mit Rangierarbeiten beschäftigt.



Ein langer Schotterzug aus Dönstedt in Sachsen-Anhalt rollt am 30. Mai 2020 durch den Bahnhof Versmold in Richtung Lengerich. Er ist für eine Gleisbaustelle der LWS Lappwaldbahn Service GmbH bestimmt.

Unternehmens Brüninghaus, wird für den derzeitigen Betrieb lediglich das Streckengleis benötigt. Ein drittes Gleis soll kurzfristig für Zugbegegnungen und Rangierarbeiten reaktiviert werden.

Das Bahnhofgebäude gehört heute einer Privatperson, die nach wie vor erfolgreich die alte Bahnhofsgaststätte betreibt. Der Güterschuppen hingegen wurde zugunsten eines neuen Busbahnhofs abgerissen. Dieser soll einmal eine wichtige Schnittstelle im Zusammenhang mit der geplanten Wiederaufnahme des Schienenpersonenverkehrs nach Gütersloh bilden.



Gleisbaumaßnahmen der LWG Lappwaldbahn Gleisbau GmbH am 4. November 2020 im Bahnhof Bad Laer.



Der Einbau einer modernen Weiche mit Betonschwellen erfordert eine Menge Fachkenntnis (Bahnhof Bad Laer, 25. November 2020).

Der Verein Eisenbahntradition verfügt über zahlreiche historische Lokomotiven, Personen- und Güterwagen. Darunter die Diesellok V 36 412, die am 11. Dezember 2004 mit einem Sonderzug aus Lengerich den Bahnhof Versmold erreicht.
Aufnahme Josef Högemann

