

# Das westliche Münsterland – die Ausbildung einer Grenzregion

von Hermann Terhalle

Was ist das Westmünsterland? Müller-Wille unterscheidet bei der Gliederung der Westfälischen Bucht neben dem Kernmünsterland das Ost- und das Westmünsterland. Hier nach gehören neben dem heutigen Kreis Borken auch Teile der Kreise Coesfeld und Steinfurt zum Westmünsterland.<sup>1</sup> Man könnte auch die Grenze zwischen Sandplatt und Kleiplatt nehmen, um das Westmünsterland nach Osten abzugrenzen, diese ist sowohl eine bodenkundliche als auch eine sprachwissenschaftliche Grenze. Nach Westen hin grenzt die deutsch-niederländische Grenze das Westmünsterland ab. Im Folgenden wird das Westmünsterland weitgehend mit dem Kreis Borken gleich gesetzt, dessen Westgrenze exakt die 108 km lange Staatsgrenze zu den Niederlanden ist.<sup>2</sup> Beachtenswert ist, dass das Westmünsterland kein althergebrachtes Zentrum besitzt, der Bezugspunkt war stets Münster als Sitz der fürstbischöflichen Behörden und später des preußischen Oberpräsidenten, wenn auch zuweilen des Jagdvergnügens wegen die Fürstbischöfe ihr Schloss in Ahaus aufsuchten und dort residierten.

## Das Westmünsterland im Zeitalter der Hanse

Im ausgehenden Mittelalter und zu Beginn der Neuzeit war das westliche Münsterland im wirtschaftlichen Sinne durchaus kein Grenzland, eher besaß es sogar eine zentrale Lage. Die kleinen Flüsse der Landschaft wiesen den Weg zu den Hanse- und Handelsstädten an der IJssel, die damals in vielfacher Hinsicht Westfalens Tor zur Welt waren. Wie die Forschungen von Jappe Alberts und Franz Petri gezeigt haben, bildeten im Spätmittelalter die östlichen Niederlande von Zutphen über Deventer, Zwolle und Kampen ein besonderes, selbständiges Wirtschaftsgebiet, das sich deutlich von den übrigen Niederlanden abhob und sich mit

---

1 Wilhelm Müller-Wille, Westfalen. Landschaftliche Ordnung und Bindung eines Landes, 2. Aufl., Münster 1981 (unveränderter Nachdruck der 1. Aufl. 1952), S. 68 ff.

2 Siehe auch Sven Ahrens, Der Kreis Borken – Raum, Bevölkerung und Wirtschaft, in: Der Kreis Borken – Städte und Gemeinden in Westfalen Bd. 9, Münster 2004, S. 41–82.

dem Niederrhein und bedeutenden Teilen Westfalens zu einer einzigen ökonomischen Landschaft verband.<sup>3</sup>

Der Verkehr, der die münsterländische Bucht durchzog, hielt sich neben den Hauptlinien des Hellwegs, der Lippe und der Ems außerdem an die im westlichen Teil der Bucht entspringenden kleinen Flüsse wie Bocholter Aa und Issele, wie Berkel und Ahauser Aa (Schipbeek) sowie an die im Westmünsterland entspringende und die Grafschaft Bentheim durchfließende Vechte. Dabei waren nicht die Wasserwege, sondern die in der Nähe entlangführenden Landwege die Verkehrsträger. Der Schwerpunkt des wirtschaftlichen Geschehens lag dabei an der IJssel. Infolgedessen waren die Städte des westlichen Münsterlandes in ihrer wirtschaftlichen Entwicklung von denjenigen im IJsselraum – ungeachtet der dazwischen verlaufenden Landesgrenze – weitgehend wirtschaftlich abhängig.

Aus verschiedenen Ursachen ließ im 15. und besonders im 16. Jahrhundert die wirtschaftliche Kraft der IJsselstädte nach. Da ist die St. Elisabethflut des Jahres 1421, in deren Folge mehr Rheinwasser Lek und Waal hinabfloss als durch das Bett der IJssel, die stärker versandete. Ferner sei auf die Verlagerung des Handels von Nord- und Ostsee zum Atlantik hingewiesen, die Städte wie Amsterdam, Hoorn und Enkhuizen begünstigte. Und schließlich behinderte ab 1570 der 80jährige Krieg, an dessen Ende die Unabhängigkeit der Niederlande stand, den wirtschaftlichen Austausch.

### Die Unabhängigkeit der Niederlande und die Entstehung einer Konfessionsgrenze

Mit der Unabhängigkeit der Niederlande 1648 wird das Westmünsterland formal Grenzregion. War bisher die Grenze zwischen Geldern und Overijssel einerseits und dem Fürstbistum Münster andererseits eine Grenze zwischen Territorien des Heiligen Römischen Reiches, so war daraus nun die deutsch-niederländische Staatsgrenze geworden. Zugleich war es auch eine konfessionelle Grenze, zumindest was die offizielle Staatsreligion betraf. Die Niederlande waren kalvinistisch ausgerichtet, und die Ausübung der katholischen Konfession war zunächst verboten. Umgekehrt hatte im Münsterland die Gegenreforma-



Abb. 1: Die Grenze bei Zwillbrock auf einer Karte des Landmessers Johann Heinrich Claessen von 1768 (Quelle: StA Münster, KSA 272)

tion gesiegt, in deren Folge Lutheraner und Calvinisten das Land verlassen mussten.

Für die im niederländischen Grenzbereich wohnenden Katholiken wurden auf münsterischer Seite entlang der Grenze Notkapellen errichtet, von denen die Barockkirche in Vreden-Zwillbrock noch heute Zeugnis gibt. Bei der Errichtung dieser Kapellen spielte auch eine Rolle, dass niederländische Grenzorte wie Aalten, Winterswijk, Groenlo und das Gebiet der Herrlichkeit Borculo damals noch zur Diözese Münster zählten, letztere war sogar altes münsterisches Lehen, das während des 80-jährigen Krieges Münster entfremdet worden war.

Wurden die Katholiken manchmal auch von ihren Ortsbehörden am Kirchenbesuch im münsterischen Gebiet behindert, so spielte die politische Grenze für Handel und Verkehr keine nennenswerte Rolle. Das zeigt z. B. die Flussschiffahrtspolitik.

### Flussschiffahrtspolitik beiderseits der Grenze

Sobald sich die politischen Verhältnisse in den Niederlanden nach dem 80-jährigen Krieg konsolidiert hatten, versuchten die Provinzen Geldern und Overijssel ihr wirtschaftliches Hinterland im Westmünsterland erneut zu erschließen und dazu die kleinen Flüsse schiffbar zu machen. Schon während des 80-jährigen Krieges waren auf niederländischer Seite Schleusen in der Berkel angelegt worden. Im Jahre 1644 entstand eine Compagnie, die sich zum Ziel setzte, die Berkel über die Grenze ins Münsterland schiffbar zu machen. Sie fand nach 1650 in Fürstbischof Christoph Bernhard von Galen einen Befürworter. In Vreden, Stadtlohn und Gescher wurden Schleusen gebaut. Tatsächlich erreichten 1654 Schiffe Coesfeld. Doch Kapitalmangel, schlechte Bauweise der Schleusen und Misswirtschaft ließen das Unternehmen scheitern. Auch die Kriege Christoph Bernhards gegen die Niederlande, um die Herrlichkeit Borculo zurückzugewinnen, förderten das Unternehmen nicht, so dass es in den 70er Jahren sang- und klanglos unterging.

Im 18. Jahrhundert wurden erneut Versuche unternommen, die Niederlande per Schiff zu erreichen. Der Max-Clemens-Kanal ist dafür ein Beispiel, für den die Initiative von Münster ausging. Doch gelang es nie, diesen seit 1725 in Münster beginnenden Kanal mit der Vechte zu verbinden, um so über Nordhorn die Niederlande zu erreichen. Er blieb Stückwerk, 1840 wurde er endgültig aufgegeben.

Im Jahre 1731 kamen in Bocholt Bestrebungen auf, die Bocholter Aa schiffbar zu machen, um über Doetinchem und Doesburg die IJssel zu erreichen. Hierbei ging es vor allem darum, das auf der St. Michaelishütte bei Bocholt erzeugte Eisen nach Holland zu befördern. Tatsächlich befuhren auch einige Schiffe, sogenannte Aken, diese „Wasserstraße“.

<sup>3</sup> Franz Petri, Deutschland und die Niederlande. Wege und Wandlungen im Verhältnis der Nachbarvölker, in: Westfälische Forschungen 13 (1960), S. 21–35.

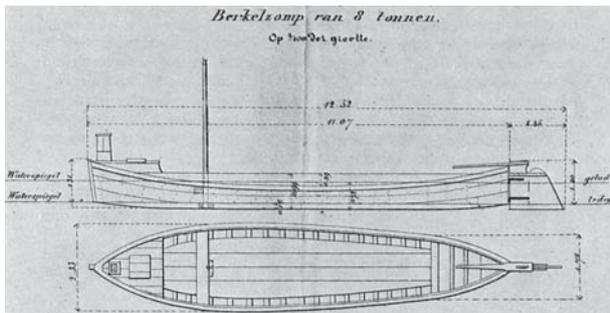


Abb. 2: Berkelzomp auf der Karte von Staring 1845 (Original im Rijksarchief Arnhem, Algemene Kaartenverzameling 362)

Anders entwickelte sich die Berkelschifffahrt, die durch den Schleusenneubau in den 70er Jahren des 18. Jahrhunderts von den Niederlanden aus neu belebt wurde. Am 5. März 1774 legte das erste Schiff mit niederländischen Waren an der Ölmühle bei Coesfeld an. Doch blieb oberhalb Vredens die Berkelschifffahrt ein Zuschussgeschäft und wurde Ende des 18. Jahrhunderts wegen Unpassierbarkeit der Schleusen eingestellt. Von Vreden aus wurde die Schifffahrt weiter betrieben und erreichte, wie eine zeitgenössische Statistik zeigt, sogar in den 40er Jahren des 19. Jahrhunderts einen Höhepunkt. Doch dann bereiteten die modernen Chausseen der Berkelschifffahrt in den 80er Jahren das Ende.

### Die Festlegung des Grenzverlaufs

Der heutige Grenzverlauf zwischen dem Münsterland und Overijssel reicht faktisch bis in die Zeit Karls des Großen zurück und entspricht der Grenze zwischen den Bistümern Münster und Utrecht. Nachdem sich sowohl Münster als auch Utrecht kleinere Herrschaften angeeignet hatten, waren Anfang des 15. Jahrhunderts Münster und Utrecht auch landesherrlich Nachbarn. Zwischen Münster und dem Herzogtum Geldern stand die Grenze mit dem Vertrag von Venlo im Jahre 1543 fest, eine Ausnahme spielte die Herrlichkeit Borkelo.

Der exakte Verlauf der Grenze aber war mitunter strittig, da die Grenzpfähle in den Mooren und Heiden im Laufe der Zeit verrotteten und der genaue Standort nicht mehr bekannt war. Allmählich wurden die hölzernen Grenzzeichen durch Steine ersetzt. Der älteste und noch erhaltene Stein ist der Drilandstein von 1659 bei Gronau. Weitere Steine mit den Wappen der Landesherrn folgten.

Die vielen Zwischenfälle an der Grenze veranlassten die Räte von Geldern 1764, mit Münster Verhandlungen aufzunehmen, um die Grenzirrtungen beizulegen. Als Verhandlungsort wählte man das Kloster Groß Burlo, das in der Mitte des Grenzabschnitts lag. Nach intensiven Verhandlungen wurde am 19. Oktober 1765 die nach dem Tagungsort benannte Burloer Konvention unterzeichnet. In der Folge wurden von der Grenze zu Overijssel bis zur Herrschaft Anholt 186 mit der Jahreszahl 1766 und den Wappen bezeichnete Grenzsteine gesetzt, die zum Teil noch heute die Grenze markieren.

Jahrgang.	Von Vreden nach Bätphen.				Von Bätphen nach Vreden.		Bemerkungen.
	Beladene Fahrzeuge	Betrag der Ladung nach Centner	Holzstoßen	Betrag der Holzstoßen nach Cubitfuß	Beladene Fahrzeuge	Betrag der Ladung nach Centner.	
1838	605	60500	251	62750	64	3844	
1839	623	62300	205	53200	70	4200	
1840	737	73700	385	96200	108	6520	
In drei Jahren also zusammen .	1965	196500	841	212150	242	14564	

Abb. 3: Tabelle des Schiffsverkehrs auf der Berkel in den Jahren 1838–1840 (Quelle: StA Münster, Kreis Ahaus, Landratsamt 2078)



Abb. 4: Drilandstein (Quelle: Kreisarchiv Borken, Foto Bibow)

Auch im nördlichen Teil der Grenze Münsters zu den Niederlanden, hier zur Provinz Overijssel, konnten wenige Jahre später auch die kleinen Grenzstreitigkeiten ausgeräumt und der Verlauf der Grenze in den Jahren 1773 bis 1792 durchgehend mit Steinen markiert werden.

### Territoriale Veränderungen zu Beginn des 19. Jahrhunderts

Kaum sind die jahrhundertealten Grenzquerelen ausgeräumt, erschüttern viel schwerwiegendere Ereignisse das Grenzland. Es kommt in Folge der Französischen Revolution zur großen Zeitenwende im Westmünsterland. Im Jahre 1795 besetzen französische Truppen das linke Rheinufer und die Niederlande. In den Niederlanden wird

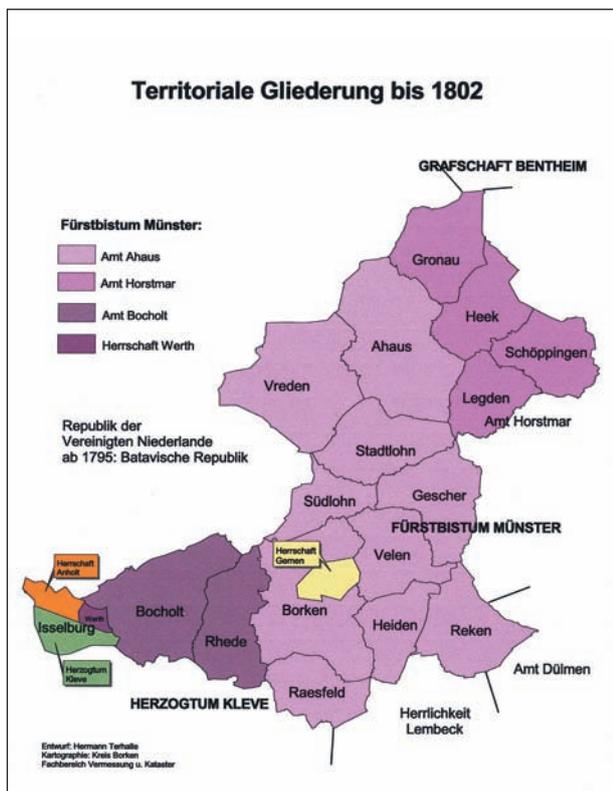


Abb. 5: Karte 1802

die Batavische Republik von Frankreichs Gnaden ausgerufen, die im Jahre 1806 in das von Napoleons Bruder Louis regierte Königreich Holland umgewandelt wird, bis es Napoleon Bonaparte 1810 seinem Kaiserreich Frankreich einverleibt.

Rechtsrheinisch bleibt territorial für einige Jahre noch alles beim Alten. Bedingt durch die Friedensschlüsse von Campo Formio 1797 und Lunéville 1801 wird die Entschädigung der vom linken Rheinufer vertriebenen Fürsten mit den Territorien der geistlichen Fürsten diskutiert. Zur Klärung der Entschädigungsfrage setzte der Regensburger Reichstag die außerordentliche Friedensdeputation ein. Am 25. Februar 1803 erfolgte die endgültige Annahme des Reichsdeputationshauptschlusses. Dieser überwies die münsterischen Ämter Ahaus und Bocholt den Fürsten Salm-Salm und Salm-Kyrburg. Hieraus entstand das Fürstentum Salm mit der Hauptstadt Bocholt. Zum ersten Mal hatte zumindest ein Teil des Westmünsterlandes ein eigenes politisches Zentrum. Der nördliche Teil des heutigen Kreises Borken, der damals zum münsterischen Amt Horstmar zählte, kam mit den übrigen Teilen des Amtes an das Haus Salm-Grumbach, das sich nun Salm-Horstmar nannte und in Coesfeld seine Hauptstadt errichtete. Doch diese Entwicklung war von kurzer Dauer. Bereits 1806 übergab ein kaiserliches Dekret die Grafschaften Salm-Horstmar, Bentheim und Steinfurt dem von Napoleon geschaffenen Großherzogtum Berg, während das Fürstentum Salm seine Selbstständigkeit vorerst behielt.

Noch stand England dem französischen Kaiser auf dem Wege zur Herrschaft über Europa im Wege. Da er es mili-

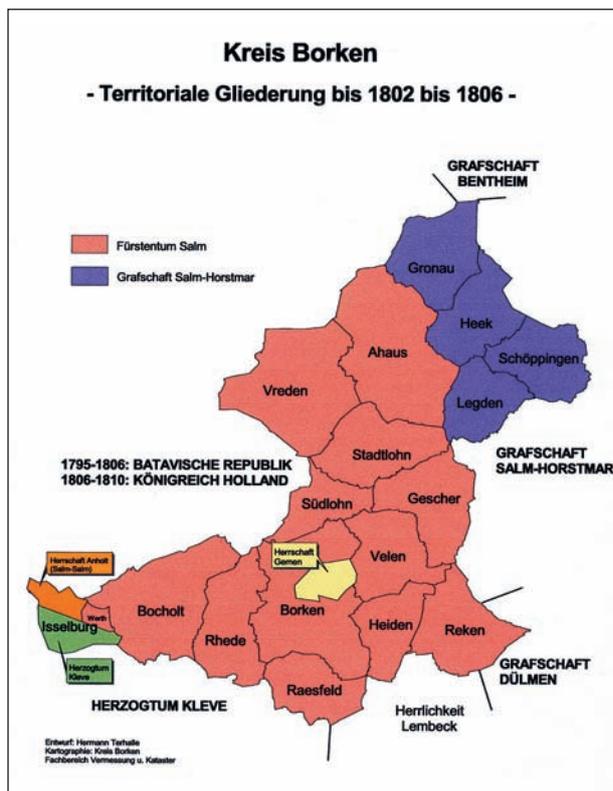


Abb. 6: Karte 1802–1806

tärisch nicht besiegen konnte, wollte er es durch die Ausschaltung seines Handels treffen. Um den Import englischer Handelswaren zu verhindern, erließ er 1806 die Kontinentalsperre. Zu deren Durchsetzung waren bereits französische Zollbeamte, sog. Douaniers, und zu deren Unterstüt-

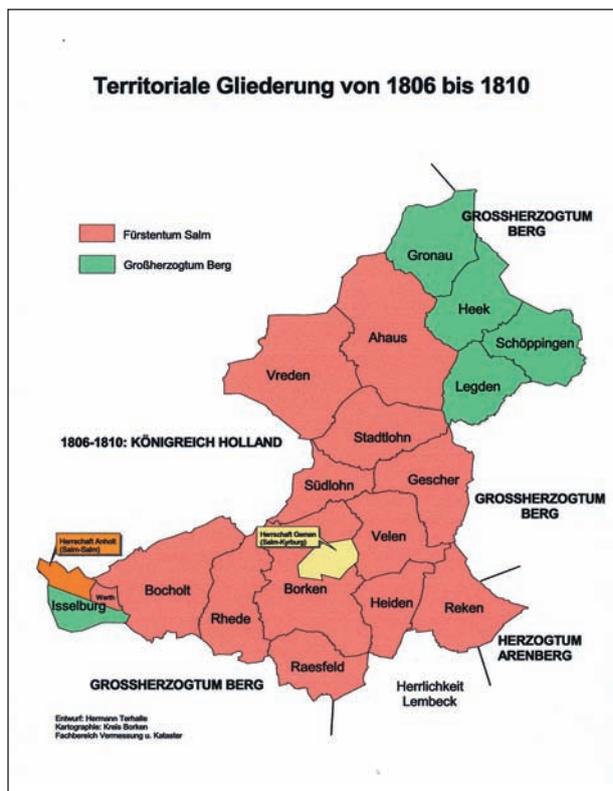


Abb. 7: Karte 1806–1810

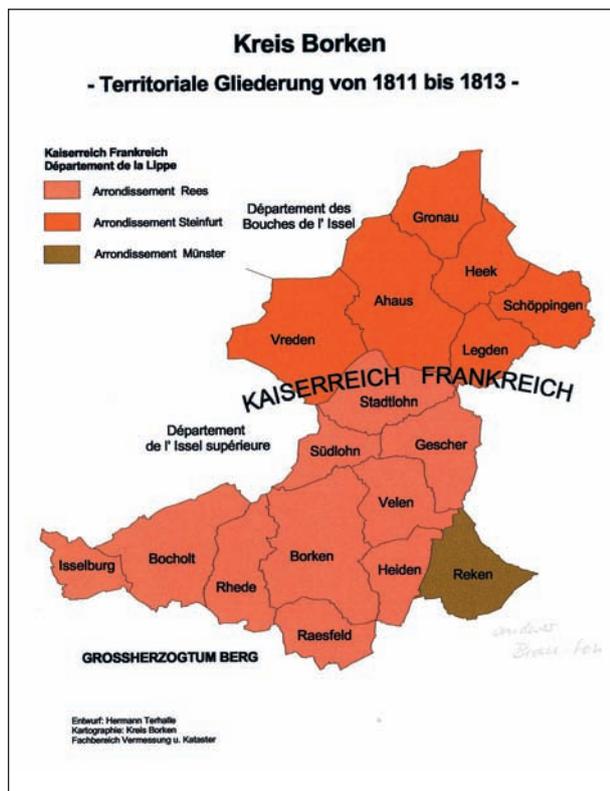


Abb. 8: Karte 1811–1813

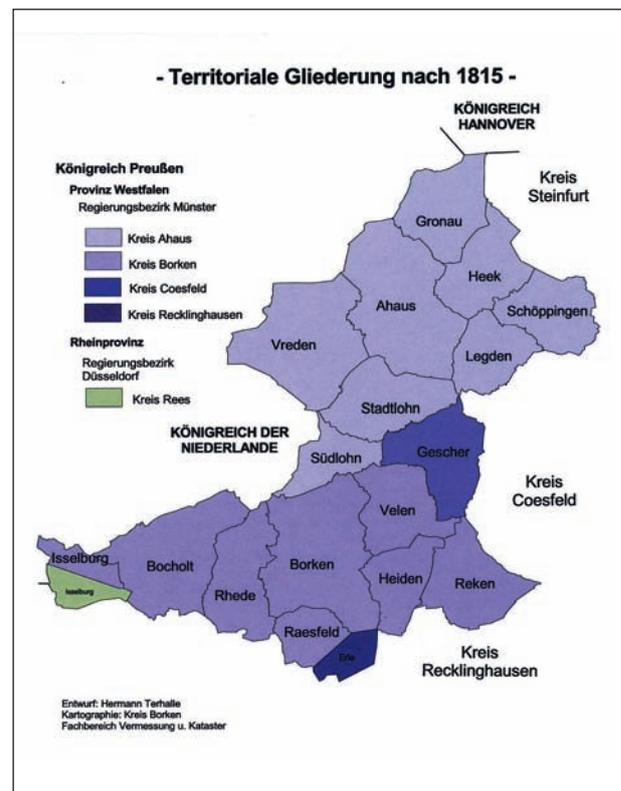


Abb. 9: Karte nach 1815

zung französisches Militär in die salmschen Lande verlegt worden. Die Zeit der französischen Douaniers war auch die „Geburtsstunde“ des Schmuggels im Westmünsterland. Da die Westmünsterländer in diesem Metier besondere Fähigkeiten entwickelten, wurden, um den Schleichhandel zu unterbinden, im Jahre 1810 220 Mann Infanterie und 15 Mann Kavallerie in den Orten des Fürstentums einquartiert.

Da die Kontinentalsperre ihren Zweck nicht erfüllte, ließ Napoleon im Dezember 1810 die deutsche Nordseeküste und alle Länder Norddeutschlands nördlich einer Linie von der Lippemündung bis Lauenburg mit seinem Kaiserreich vereinen. Die westmünsterländischen Gebiete wurden zunächst mit niederländischen Departements vereint, so das Fürstentum Salm mit dem Departement van den Boven IJssel. Doch wurden die deutschsprachigen Gebiete schnell wieder ausgegliedert und am 27. April 1811 das Lippe-Departement mit den vier Arrondissements Rees, Münster, Steinfurt und Neuenhaus eingerichtet. In jener „schnelllebigen“ Zeit war auch dem Lippe-Departement kein langes Leben beschieden. Als sich 1813 das Kriegsglück von Napoleon abwandte, begann im Oktober des Jahres die Auflösung der staatlichen Ordnung. Mit der französischen Armee verließen auch die französischen Beamten das Westmünsterland.

### Preußen und die Errichtung der Zollgrenze

Als im November 1813 preußische Truppen das Münsterland erreichten, werden die eroberten Gebiete dem Generalgouvernement zwischen Rhein und Weser unterstellt.

Auf dem Wiener Kongress 1815 wird Westfalen südlich einer Linie Minden – Wiehengebirge – Tecklenburg – Rheine, jedoch ohne Lippe, Schaumburg-Lippe und Waldeck, Preußen zugesprochen. Das Westmünsterland ist damit ein Teil Preußens geworden. In diesem sich über ca. 1000 km weit von Aachen bis nach Memel erstreckenden Staat liegt es im äußersten Westen, 550 km von der Hauptstadt entfernt.

Nach 1815 führten die Niederlande ein Grenzzollsystem mit Abgaben bei der Ein-, Durch- und Ausfuhr der Waren ein. Zugleich aber hatte das niederländische Zollgesetz vom 3. Oktober 1816 mit Rücksicht auf die südniederländische, belgische Textilindustrie die Einfuhr von Leinen- und Baumwollgarnen und -geweben mit einem protektionistischen Zoll belegt, was sich für das rheinisch-westfälische Textilgewerbe längs der Grenze nachteilig bemerkbar machte, worauf weiter unten noch eingegangen wird.<sup>4</sup>

Auch mit den Preußen kam, sehen wir von der Kontinentalsperre ab, eine richtige Zollgrenze mit entsprechenden Zollämtern. Zwar hatte es schon im 16. und 17. Jahrhundert im Inland Straßenzollstellen gegeben, doch waren das eher Mautstellen. Wählte der Kaufmann einen anderen Weg, konnte er ganz legal diesem Zoll entgehen. Das wird unter Preußen nun anders. Die Geburtsstunde der neuen Zollgrenze ist das preußische Zollgesetz vom 26. Mai 1818. Nun wurde die Grenze hermetisch abgeriegelt. Die Einfuhrzölle dienten in erster Linie dem Schutz des einheimischen Gewerbes. Überall an den Landesgrenzen entstanden neue

<sup>4</sup> Gerhard Adelmann, Die Zollgrenze im ostniederländisch-westfälischen Textilgebiet 1815–1850, in: Textilhistorische Bijdragen (Hengelo), 10 (1968), S. 42–53, hier S. 43.

**Anzahl der preußischen Grenzaufseher des HZA Coesfeld, ab 1854 des HZA Vreden<sup>5</sup>**

	1823*	1829	1832	1836	1840	1846	1852	1858
Obergrenzaufseher	4	3	4	4	4	4	4	5
Grenzaufseher zu Pferd	5	11	10	7	6	4	4	5
Grenzaufseher zu Fuß	19	28	40	44	58	61	82	94
Grenzaufseher-Reserve	2	–	1	–	2	–	4	5

\* Hier handelt es sich noch um das Haupt-, Grenz-, Zoll- und Steuer-Amt Rheine, das auch für einen Teil der Grenze zwischen den Königreichen Preußen und Hannover zuständig war. In der Tabelle werden nur die Beamten aufgeführt, die für die preußisch-niederländische Grenze zuständig waren. Ab 1829 handelt es sich um das Hauptzollamt Coesfeld und im Jahre 1858 um das Hauptzollamt Vreden.

Zollstellen. Für die Zollaufsicht wurden Zollgrenzbezirke geschaffen.

Die Zollkontrollmaßnahmen hatte das Zollgesetz dem Personal der Haupt- und Nebenämter übertragen. Ihre Aufgabe bestand in der Zollabfertigung und dem Ausstellen der für den Handel und Verkehr notwendigen amtlichen Papiere. Neben dem Zollabfertigungs- und -erhebungsdienst wurde ein Zollaufsichtsdienst zur Überwachung der Grenze bei den Zollämtern eingerichtet, der durch Obergrenzaufseher ausgeübt wurde. Unterstützt wurden sie von Grenzaufsehern zu Pferd und zu Fuß. Ein Publikandum des Finanzministers vom 23. Juni 1818 bestimmte für den Bereich der niederländischen Grenze das Hauptzollamt Rheine mit den Nebenzollämtern I. Klasse: Maxhafen, Gronau, Alstätte, Vreden, Bocholt und Anholt. Diese Zollorganisation trat zum 20. September 1818 in Kraft.

Im Jahre 1829 wurde das Hauptzollamt Coesfeld eingerichtet und vom Hauptzollamt Rheine abgetrennt. Als sich Hannover und Oldenburg 1854 dem Zollverein anschlossen, gab es in der Provinz Westfalen nur noch einen Zollgrenzbezirk, den an der niederländischen Grenze, für den ab dem 1. Januar 1854 das Hauptzollamt Vreden zuständig war. Der neue Standort lag damit genau in der Mitte seines Zuständigkeitsbereiches zwischen Gronau an der Grenze zum Königreich Hannover und Anholt an der Grenze zur preußischen Rheinprovinz. Zudem war Vreden damals der Ausgangspunkt der Berkelschiffahrt in die Niederlande.

Als am Ende des 19. Jahrhunderts der Grenzverkehr erheblich zunahm, vor allem sich Gronau zu einer Industriestadt entwickelt hatte, wurde der Hauptzollamtsbezirk Vreden geteilt und 1910 das Hauptzollamt Gronau eingerichtet. Da das Hauptzollamt Vreden nicht mehr zentral lag, wurde es 1935 nach Borken verlegt. Aber auch Borken konnte sich nur drei Jahrzehnte des Hauptzollamtes in seiner Stadt erfreuen.

**Leinenweberei und Textilindustrie**

Typisch für das Westmünsterland und die angrenzenden Niederlande war das verbreitete Weben und die daraus hervorgehende Textilindustrie. Die sandigen Böden des

Westmünsterlandes und in den angrenzenden Gebieten von Geldern bzw. Overijssel waren für die Landwirtschaft, als es noch keinen Kunstdünger gab, wenig ergiebig. So waren für viele Bewohner Spinnen und Weben ein wichtiger Verdienstzweig. Entsprechend bildeten sich schon früh Gilden der Weber und Tuchmacher. In Borken wird 1346 die Gilde der Tuch- und Wollweber, im Jahre 1366 die Gilde der Wollweber in Coesfeld genannt. Aus Vreden ist eine Satzung der Weber aus dem Jahre 1507 überliefert.<sup>6</sup> Ähnliche Gildebrieve aus dem 16. Jahrhundert existieren von Stadtlohn und Ramsdorf.

Aber nicht nur in den Städten wurde gewebt, sondern zum Leidwesen der Gildemitglieder auch auf dem Lande. Auf fast jedem Bauernhof gab es einen Webstuhl, vor allem bei Köttern und Heuerlingen. Eine besondere Spezialität war die Baumseidenweberei der Bocholter Weber. Dabei handelte es sich um ein Mischgewebe, bei dem die Kette aus Leinen und der Schuss aus Baumwolle bestand. Die Leinen- und Baumseidenherstellung erforderte natürlich ein Vertriebssystem. Das besorgten die Verleger, die Leinen- oder Baumseidengewebe aufkauften und diese in Holland oder in deutschen Gebieten absetzten, während schon die ersten auf Maschinen hergestellten Stoffe aus England den Kontinent eroberten.

Im Laufe des 19. Jahrhunderts ernährte die Handweberei im Westmünsterland immer weniger Menschen, wobei die niederländischen Zollgesetze die Lage noch verschärften. Damit war, wie August Kersting schreibt, „zwar die Baumseidenindustrie der Twente geschützt, der münsterländischen Baumseiden- und Leinenindustrie jedoch, die fast ausschließlich zu den Niederlanden hin orientiert war, ein weiterer Schlag versetzt. Durch die Zollpolitik machte sich erstmals die seit 1648 bestehende Staatsgrenze zwischen

5 Hermann Terhalle, Zur Geschichte der westfälisch-niederländischen Grenze (Beiträge des Heimatvereins Vreden zur Landes- und Volkskunde, Bd. 75), Vreden 2008, S. 249.

6 Hermann Terhalle, Gilden und Zünfte in Stadtlohn und Vreden (Beiträge des Heimatvereins Vreden zur Landes- und Volkskunde, Bd. 22), Vreden 1983, S. 15ff.

7 August Kersting, Die Textilindustrie des westfälisch-niederländischen Grenzbezirks, in: Westfälische Forschungen 11 (1958), S. 86–105, hier S. 92.

Deutschland und den Niederlanden bemerkbar.“<sup>7</sup> Demgegenüber war der preußische Markt aufgrund der geringeren Einfuhrzölle für die englischen Industriewaren offen.

Das niederländische Zollgesetz vom 3. Oktober 1816 und die Zolltariferhöhung vom 1. Januar 1826 verteuerte vor allem die in Bocholt produzierten Gewebe, die bislang insbesondere nach Holland gingen. Einige Bocholter Fabrikanten verlegten daher ihre Betriebe auf die niederländische Seite der Grenze bzw. errichteten dort Filialen. Hier handelte es sich aber noch um Manufakturen.<sup>8</sup>

Im niederländischen Grenzgebiet, vor allem in der Twente, verlief die Umstellung von der Hausweberei zur modernen Textilindustrie durch die fördernde Hand des Staates. Als 1831 durch die Lostrennung Belgiens von den Vereinigten Niederlanden das Land den größten Teil seiner Textilindustrie verlor, wurde die Twente mit Hilfe erheblicher Staatszuschüsse zum neuen Textilzentrum ausgebaut. Die Baumseidenproduktion stellte man ein zugunsten von Baumwollgeweben, die wesentliche höhere Preise erzielten. Im Jahre 1846 wurde in Enschede die erste mechanische Weberei in Betrieb genommen.

Der Anstoß zur Industrialisierung des Westmünsterlandes ging von den östlichen Niederlanden aus. Die Gesamtregion war ein „Trittbrettfahrer“ der Industrialisierung in der Twente<sup>9</sup>, von der die unternehmerischen Initiativen ausgingen und aus der anfangs auch das Fachpersonal stammte. Rund 15 bis 20 Jahre nach der Gründungswelle von Textilfabriken in der Twente wurden im deutschen Grenzstreifen von Bocholt bis Nordhorn Fabrikgebäude gegründet und vor allem in Gronau mit niederländischem Personal zum Laufen gebracht. Zunehmend nahmen dann Einheimische die Arbeitsplätze in der Textilindustrie ein. Im Laufe des 19. Jahrhunderts arbeitete ein immer höherer Prozentsatz der Nordhorner, Gronauer und Bocholter Bevölkerung in der Textilindustrie, so dass man weitgehend von einer wirtschaftlichen Monostruktur sprechen kann. Letztlich machte die Industrie der Baumwollverarbeitung aus einer benachteiligten Region eine der modernsten Industriestandorte Europas.<sup>10</sup>

Schon 1844 wurde in Gronau der „Groote Stoom“, ein Zweigwerk der ältesten Enscheder Baumwollspinnerei, eingerichtet. Der eigentliche Aufschwung von Gronaus Textilindustrie ist mit dem Namen van Delden verknüpft. 1850 errichteten die Enscheder Fabrikanten Jordaan und van Heek in Gronau eine Garnschlichterei und übertrugen die Geschäftsleitung 1854 dem damals 26jährigen Mathieu van Delden. Dieser erwarb schon drei Monate später das Unternehmen und entwickelte daraus eines der größten und angesehensten Textilunternehmen Westfalens. Sein jüngerer Bruder Gerrit gründete 1875 die Baumwollspinnerei und -zwirnerie Gerrit van Delden in Gronau, die um 1900 die größte Spinnerei des europäischen Kontinents wurde. Zugleich verzeichneten die Städte ein beachtliches Wachstum: Gronau wuchs von 1570 Einwohner im Jahre 1885 auf 10.082 Einwohner im Jahre 1910, ähnlich Bocholt von 5041 im Jahre 1858 auf 23.912 im Jahre 1905.

In Bocholt begann die Zeit der modernen Textilindustrie, als August Cornelius Tangerding 1852 die erste Dampfmaschine in seinem Betrieb aufstellte. 1857 folgten die Baumwollspinnerei Gebr. Driesen und die Mechanische Weberei L. Schwarte, 1859 die Mechanische Weberei J. Beckmann. Zur positiven Entwicklung der Bocholter Textilindustrie trug auch die wesentliche Verbilligung der Baumwolle und der wachsende Konsum von baumwollenen Geweben bei. Der Standort Bocholt war günstig. Von den Häfen Rotterdam und Amsterdam konnte die Ware auf dem Wasserweg und auf dem kurzen Landweg vom Rhein beschafft werden. Der Ausbau der Chausseen in der Mitte der 19. Jahrhunderts förderte das ebenso wie der Bau der Eisenbahnen.

Von der Jahrhundertwende bis 1914 erreichte die deutsch-niederländische Textilindustrie im Bereich Bocholt – Enschede – Nordhorn ihre erste Blütezeit, bis der Erste Weltkrieg und damit das Versiegen der Baumwollzufuhr einen Rückschlag mit sich brachte. Bis dahin war „das deutsch-niederländische Textilgebiet so etwas wie die Kleiderkammer beider Nationen“.<sup>11</sup>

### Das erste Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts und der Erste Weltkrieg

Der Erste Weltkrieg brachte einen Einbruch in die gewachsenen Strukturen. Die neutralen Niederlande riegelten die Grenze zum Westmünsterland ab. Besonders betroffen war Gronau, wo die großen Unternehmen bis dahin einen Teil der Arbeitskräfte als Einpendler aus der Twente erhalten hatten. Wegen der unsicheren Verhältnisse in Deutschland und der nach dem Krieg einsetzenden Inflation blieben diese aus. Nach 1918 konnte Gronau dies ausgleichen, indem man nach den Gebietsabtretungen des Reiches im Westen und Osten deutsche Textilarbeiter aus dem Elsass und der Lodzer Textilindustrie zur Ansiedlung in Gronau bewegen konnte. Durch den Ausfall der elsässischen Textilindustrie konnten die münsterländischen Textilwerke ihre Position auf dem deutschen Markt erheblich verbessern. So begann nach dem Ende der Inflation ab 1924 eine kurze Blütezeit, die aber bald durch die Weltwirtschaftskrise von 1929 einen Rückschlag erhielt. In den 30er Jahren setzte erneut ein Aufschwung ein, der mit dem Zweiten Weltkrieg aufhörte.

### Der Zweite Weltkrieg und die Nachkriegszeit

Der Überfall auf die Niederlande im Mai 1940 beendete die wirtschaftliche Kooperation der deutsch-niederländischen Textilindustrie. Die deutsche Besetzung des Landes

<sup>8</sup> Werner Sundermann, Bocholt und die östlichen Niederlande: Handel – Verkehr – Textilindustrie – Eisenindustrie, in: Kaufmann, Kram und Karrenspur – Handel zwischen IJssel und Berkel. EUREGIO-Projekt, Coesfeld 2001, S. 158–191, hier S. 181–184.

<sup>9</sup> Clemens Wischermann, Entstehung und Bedeutung der Textilindustrie im deutsch-niederländischen Grenzgebiet im 19. und 20. Jahrhundert, in: Westfälische geographische Studien 50, hrsg. von der Geographischen Kommission für Westfalen, Münster 2004, S. 107–118, hier, S. 115. Ulrich Kröll, Das Geschichtsbuch des Münsterlandes, 2. Aufl., Münster 2011, S. 383.

<sup>10</sup> Clemens Wischermann, wie Anm. 9, S. 107.

<sup>11</sup> Ulrich Kröll, wie Anm. 9, S. 388.

im Zweiten Weltkrieg vergiftete die Atmosphäre bis in die Nachkriegszeit hinein. Die Ausplünderung der Niederlande und die zahlreichen Kriegszerstörungen ließen die Forderung nach Wiedergutmachung und Annektionen aufkommen. Nachdem Maximalvorstellungen ad acta gelegt waren, ging es um Grenzbegradigungen, wobei diese allein auf deutschem Gebiet erfolgen sollten. Diese umfassten einen Teil des Gronauer Industriegebietes, die Stadt Vreden samt ihres Umlands sowie Gebiete im Süden des Kreises. Die Alliierten, die ihre deutschen Westzonen im Kalten Krieg benötigten, wollten von diesen Gebietsforderungen nichts wissen. So kam es nur zu einer kleinen Grenzkorrektur von ca. 70 km<sup>2</sup>, von denen im Westmünsterland ein Teil des heutigen Bocholter Stadtteils Suderwick betroffen war, der 1949 an die Niederlande angegliedert wurde, nach einem Staatsvertrag zwischen der Bundesrepublik und den Niederlanden 1963 wieder zurückkam. Im Gegenzug hatte sich die Bundesrepublik verpflichtet, 280 Millionen DM an die Niederlande zu zahlen.

Der Zweite Weltkrieg hatte die Textilindustrie beiderseits der Grenze unterschiedlich berührt. Während in Twente – Ausnahme war Enschede – und Achterhoek kaum Zerstörungen auftraten, wurde das Münsterland hart getroffen. Bocholt, Vreden, Stadthoorn, Coesfeld, Borken und Ahaus wurden zu 70–80 % zerstört. Gronau und Ochtrup überstanden den Krieg ohne größere materielle Schäden.<sup>12</sup> Nach Kriegsende konnte die niederländische Industrie sofort die Produktion wieder aufnehmen. Der große Nachholbedarf sicherte einen glänzenden Absatz. Der Arbeitskräftebedarf war mit niederländischen Arbeitern gar nicht zu decken, so warb man deutsche Arbeiter an, da hier die Textilfabriken nicht so schnell wieder in Betrieb gingen.

Die Währungsreform des Jahres 1948 und erhebliche Mittel aus dem Grenzlandfonds bewirkten zu Anfang der 50er Jahre eine wirtschaftliche Initialzündung, in der auch die Textilindustrie durch eine Hochkonjunktur in der Folge des Koreakrieges ihren bedeutenden Platz als Wirtschaftsfaktor zurückerhielt. Die Liberalisierung des Außenhandels und die Einfuhr aus billiger produzierenden Ländern ließen 1952 eine erste Absatzflaute entstehen, von der sich die Textilindustrie noch einmal erholte. Ab Ende der 50er Jahre geriet sie in eine Krise, die zum Abbau von Arbeitsplätzen und trotz Rationalisierung zur Schließung zahlreicher Betriebe führte. Von etwa 1960 bis 1990 vollzog sich der Abschwung.

Die großen Textilfabriken der 1960er Jahre beiderseits der Grenze sind verschwunden. Nur in Nischen haben einige Betriebe überdauert. Zugleich hat in der Landwirtschaft eine Flächenkonzentration stattgefunden. Die Produktion wurde enorm gesteigert, die Zahl der Höfe und der in der Landwirtschaft tätigen Menschen dagegen sank erheblich. Eigentlich müsste in dem traditionell strukturarmen Westmünsterland eine hohe Arbeitslosigkeit herrschen, doch liegt sie heute deutlich unter dem Bundes- und Landesdurchschnitt. Eine Vielzahl an mittelständischen Betrieben der unterschiedlichsten Branchen ist entstanden – Holz, Kunststoff, Maschinen,

Möbel usw., so dass das Westmünsterland eine ausgewogene Industriestruktur besitzt und eine der modernsten Industrielandschaften in Deutschland geworden ist.

### Abbau der Grenzkontrollen

Aber auch die Funktion der Grenze hat sich verändert. Während der 50er Jahre normalisierte sich der Grenzübertritt. So wurden neben den Hauptübergängen in Hemden, Oeding und Gronau eine Reihe kleinerer Grenzübergänge für den Reiseverkehr mit Pkw oder Omnibus geöffnet, zumeist für die Zeit von 8.00 bis 18.00 Uhr. Am 1. Januar 1958 wurde die Passpflicht aufgehoben, der Personalausweis genügte für den Grenzübertritt. Es dauerte noch einige Jahre, bis die kleinen Grenzübergänge auch von 6.00 bis 22.00 Uhr geöffnet blieben. Das nachhaltigste Ereignis im Grenzland war Ende der 80er Jahre des 20. Jahrhunderts das Schengener Abkommen, das eine Erleichterung der Personenkontrollen und langfristig deren völligen Abbau vorsah. Es trat am 19. Juni 1990 in Kraft. Bereits 1989 begann man, die Personenkontrollen einzuschränken und die Kontrollstellen in den kleinen Grenzämtern nur noch zeitweise zu besetzen. Schließlich blieben sie 1993 unbesetzt. Sie waren als Zollämter überflüssig geworden und wurden vom Bundesvermögensamt zum Kauf angeboten.



Abb. 10: Wohn- und Pflegeeinrichtung Bültenhaus in Dinxperlo/Suderwick

Natürlich besteht die Grenze weiterhin, aber mit ihr zu leben, ist enorm erleichtert worden, wie das Beispiel der Wohn- und Pflegeeinrichtung Bültenhaus in Dinxperlo/Suderwick zeigt, deren Gebäude auf beiden Seiten der Grenze steht, während ein Durchgang oberhalb der Straße die beiden Gebäude verbindet, dass man innerhalb der Einrichtung die Grenze überschreiten kann. Die Einigung Europas hat die Grenzregion Westmünsterland positiv verändert. ■



Dr. Hermann Terhalle  
Vreden  
h-terhalle@versanet.de

<sup>12</sup> August Kersting, wie Anm. 7, S. 86–105.