



Der Lokomotivschuppen wie er im Jahr 1960 aussah. Das Haus davor war der ehemalige Pferdestall des Depots.

GZ Foto Erich Stolte

Dampffröscher im Dorf

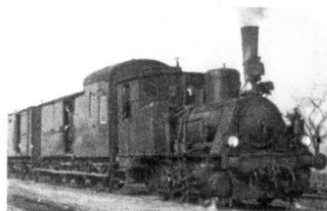
„Plassmann“ und „von Landsberg“ auf lebensgefährlicher Tour – Teil 16

RECKENFELD. In vielen unserer geschichtlichen Beiträge ging es um Wege, um Verbindungen, um Trassen und spätere Straßen. Heute geht es um Lokomotiven ...

Die heutigen Straßen und Wege Reckenfelds wurden als Gleis-Trassen gebaut. Hier soll es darum gehen darzustellen, wer diese Gleistrassen als Erste benutzte: Es waren Lokomotiven der Baureihe T3 in den Jahren 1917-1919. Die T3 war eine Universal-Lok, sie war leistungsstark und geeignet für untergeordnete Aufgaben wie den Rangierdienst, Bedienung von Gleisanschlüssen, Streckendienst auf Nebenbahnen. Genau die richtige Lokomotive für die Gleisarbeiten und den Transport von Munition und Sprengstoffen im Depot.

Zwei nach Reckenfeld

In den Jahren 1917/18 waren noch etwa zehn bis zwölf Maschinen bei der KED (Königliche Eisenbahn Direktion) Münster vorhanden. Die KED Münster hatte 1917 von Seiten des 7. Armeekorps den Befehl erhalten, insgesamt zwei Lokomotiven für das im



So sahen sie aus, die historischen Loks.

GZ-Foto prf

Bau befindliche Nahkampf-Mitteldepot Hembergen bereitzustellen.

Offenbar bestand während des Ersten Weltkrieges ein gesteigerter Bedarf an dieser einfachen und universell einsetzbaren Loktype, so dass die KED Münster mehrere T3-Lokomotiven der privaten Westfälischen Landes-Eisenbahn (WLE) an das 7. Armeekorps vermittelte. Und die WLE war es dann, die zwei Loks mit Namen „Plassmann“ (benannt nach dem Landeshauptmann) und „von Landsberg“ (benannt nach Dr. Ignatz Freiherr von Landsberg-Steinfurt) zuteilte.

Und diese beiden Dampf-fröscher schnauften nun auf den weit verzweigten Gleisen durch Reckenfeld. Für die Gleisbauarbeiten waren also ab 1917 zwei Lokomotiven

der Westfälischen Landes-Eisenbahn nebst einem X-Wagen auf der Depot-Baustelle im Einsatz. Als Lokpersonal waren beim Amt Greven links der Ems im Jahre 1917 gemeldet: Lokführer Gregorius Tres (italienischer Staatsbürger), der in einer Baracke im Depotgelände wohnte. Lokführer Gustav Eitze dagegen pendelte von Greven aus zu seinem Arbeitsplatz im Depot. Als Lokomotivheizer sind wahrscheinlich angelernte Militärangehörige tätig gewesen.

Gefährliche Güter

Um den Fortgang der Gleisbauarbeiten erheblich zu beschleunigen, forderte das 7. Armeekorps am 29. Dezember 1917 zusätzlich eine weitere Lok mit Personal, zehn X-Wagen und sechs Bahnmeisterwagen bei der KED Münster an. Ob daraufhin eine dritte Lok auf die Baustelle kam, bleibt unklar.

Mitte des Jahres 1918, als die Schuppen in den Einzeldepots zwar nicht alle aber doch größtenteils fertiggestellt waren, transportierten die beiden Loks Handgranaten, Sprengkapseln und

Minen und ab 1920 nun auch noch hochbrisantes Gefahren-gut durch das Depot.

Siedlung aus dem Depot

Das war alles andere als eine nebensächliche Herumkutschiererei, es war brandgefährlich, nein, es war höchst lebensgefährlich. Die täglichen Fahrten innerhalb des Depots begannen und endeten im Lokomotivschuppen, der für zwei Loks ausgelegt war. Aus Gleistrassen wurden Straßen, aus Munitionsschuppen wurden Häuser, aus einem Nahkampfmit- depot entstand eine Siedlung.

Der Autor

Manfred Rech (70) ist gebürtiger Reckenfelder. Seit über zehn Jahren beschäftigt er sich ausgiebig mit der Geschichte des Stadtteils Reckenfeld. Er hat viel recherchiert, mit vielen Zeitzeugen persönlich gesprochen. Das ist die Grundlage für die GZ-Serie.



www.geschichte-reckenfeld.de