

„Bimmelbahn-Romantik“ im Depot

Als die Dampflokomotive mit brisanter Fracht quer durch Reckenfeld schnaufte

Reckenfeld. Nach dem vorläufigen Ende der Gleisbauarbeiten – die aufgrund von Materialmangel eingestellt werden mussten – und der schrittweisen Fertigstellung der Lagerschuppen rollten ab Mitte 1918 die ersten Munitionsgüterzüge an. Betrieblicher Mittelpunkt der Gleisanlagen war der neungleisige Depot-Abstellbahnhof, der zwischen der heutigen Bahnhofstraße und dem Grünen Grund angelegt war.

Hier kamen die Munitionszüge an, und die Güterwagen wurden mit einer Dampflokomotive auf die vier Depots verteilt. Zu einem ursprünglich, aus Brandschutzgründen geplanten Einsatz einer Benzol-Motorlok oder Akkulok mit Speicherbatterie kam es nicht mehr.

Nachforschungen legen den Schluss nahe, dass eine „Preussische T3“ der Königlichen Eisenbahn-Direktion Münster die Aufgaben einer Rangierlok erfüllte. Das Personal der Rangierlok bestand auch aus zivilen Eisenbahnern, die hier dienstverpflichtet waren. Ein Lokführer mit dem Namen Tres wohnte sogar in einer Baracke auf dem Depotgelände. Die anderen Eisenbahner waren Militärangehörige, die sicherlich froh waren, im Depot und nicht an der Front ihren Dienst leisten zu können.

Wenn Güterwagen umrangiert wurden, war auf dem heutigen Kirchplatz eine Menge los: der dort gelegene große Bahnübergang erforderte zum Beispiel den ständigen Ein-

satz des Lokomotiv-Läutewerks, um die damaligen Straßenverkehrsteilnehmer (Bautrupps) vor den Zugfahrten zu warnen.

Echte „Bimmelbahn-Romantik“ aus heutiger Sicht, gab es auf den Gleisen zu sehen, die entlang der jetzigen Steinfurter Straße beziehungsweise der Grevener Landstraße verlegt waren. Wie bei vielen anderen damaligen Klein-

bahnen üblich, waren die Gleise direkt am Straßenrand verlegt, auf denen die T3-Dampflokomotive mit ihren Güterwagen und der brisanten Fracht entlang schnaufte.

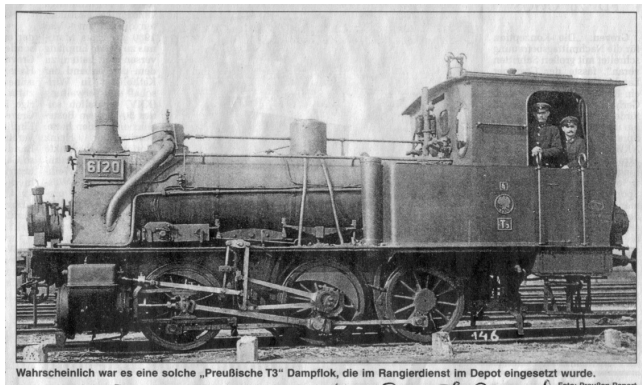
Nach dem Abzug des Militärs übernahm letztlich die „Eisenhandels-Gesellschaft Ost“ die Anlage und nutzte die Gleise des Abstellbahnhofs zur Verschrottung von hunderten alter und aus-

gemusterter Dampfloks und Güterwagen der damaligen Deutschen Reichsbahn, die nach dem Ende des Ersten Weltkriegs nun überzählig waren. Nach dem Ende des Wertungsgeschäftes im Jahre 1924 wurden die Gleise dann nach und nach abgebaut und ebenfalls als Stahlschrott verkauft.

Der damalige Gleisverlauf der Kurve zu den Depots C

← Text → von Hans-Jörg Siepest, R

und D ist in der Pflasterung des Kirchplatzes heute gut wiedergegeben und lässt den damaligen Eisenbahnbetrieb erahnen.



Wahrscheinlich war es eine solche „Preussische T3“ Dampflokomotive, die im Rangierdienst im Depot eingesetzt wurde.

Foto: Preußen-Report

WIEVIEL KOSTETE DAS DEPOT?

Über die Kosten für den Bau des Depots gibt es unterschiedliche Angaben. Alle stammen aus der Zeit nach Ende des Ersten Weltkrieges. Die verlässlichsten Angaben sind vom Januar 1919 und wurden von der Intendantur des VII. Armee-korps in Münster aufgestellt. Hier wurden zu Kriegszeiten die Kassengeschäfte für das Depot geführt. Danach hat das Depot die gewaltige Summe

von zirka 11,5 Millionen Mark verschlungen (das würde heute etwa 65,7 Millionen Euro entsprechen). Das Hauptverwaltungsgebäude (Wohnhaus Patten) kostete allein 250 000 Mark; das Betriebsgebäude (Primaflo) 305 000 Mark und das Doppelverwaltungsgebäude für die Depots A und C (Deutsches Haus) 225 000 Mark. Für die Elektroinstallationen waren 713 406,50 Mark budgetiert.

M. Rech

WOHER KAM DER STROM?

Eine 10 000-Volt-Freileitung brachte den Strom von Emsdetten in das Depot. Allerdings konnten nicht alle Arbeiten an den Elektroinstallationen bis Kriegsende ausgeführt werden. Die Schuppen hatten keinen Strom, jedoch die Zuleitungen und auch die Brennstellen waren größtenteils vorhanden. Als Zuleitungen im gesamten Depot dienten sowohl Freileitungen als auch Erdkabel. In den vier

Depots lagen 13 200 Meter Aluminium-Kabel in zusätzlich ausgehobenen Gräben, die mit 66 000 Ziegeln abgedeckt waren. Das Abdecken war Vorschrift gegen mechanische Beschädigungen. Transformatoren waren ebenfalls vorhanden, aber nicht alle in Betrieb. Während der Bauarbeiten erhielten Maschinen, Pumpen und Scheinwerfer den Strom von einem behelfsmäßig aufgestellten Trafo.

M. Rech