

Das moderne Reckenfeld hat eine Geschichte. Eine Geschichte, in der jeder stöbern kann – auf der Internetseite des Hobby-Historikers und Reckenfelders Manfred Rech. Nach jahre-

langen Recherchen und Archivstudium veröffentlicht Rech seit Dezember 2005 immer wieder neue Beiträge zur deutschlandweit einmaligen Vergangenheit seines Heimatorts.

Für die Grevener Zeitung schreibt Manfred Rech wöchentlich über Reckenfeld, wie es war und wurde. Lesen Sie heute den fünften Teil der Serie.

» www.geschichte-reckenfeld.de



Noch heute reihen sich die Häuser entlang der alten Schienentrassen des Depots. Unser Luftbild aus dem Jahr 1997 zeigt den „Block“ C, begrenzt unten von der Grevener Landstraße und rechts vom Moorweg.

Quelle Manfred Rech

Befehl: Depotbau

Im März 1918 rückt die Baukompanie mit 250 Mann an und zieht 208 Schuppen hoch

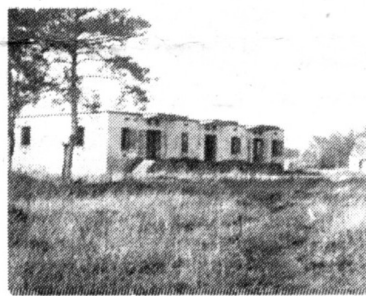
RECKENFELD • Eine der interessantesten Fragen im Bezug auf den Bau des Depots war: in welcher Reihenfolge liefen die einzelnen Bauabschnitte ab? Wurde parallel zu den Normalspur-Gleisbauarbeiten mit dem Bau der Schuppen begonnen? Wann wurden die Hochbauten und die sonstigen Einrichtungen erstellt?

Man muss bei der Beantwortung bedenken, dass das Kriegsministerium in Berlin es mit dem Bau sehr eilig hatte, obwohl Materialknappheit und Mangel an Fach- und Hilfskräften keinen zügigen und reibungslosen Ablauf erwarten ließen. Dennoch wurde wie folgt entschieden: Fertigstellung der Gleisanlagen bis Anfang Februar 1918, danach Bau der Schuppen sowie alle anderen Bauten. Einige Gründe gegen und für diese Vorgehensweise:

Bei einem Nebeneinander wäre der komplexe Bau von Feldbahnanlagen über ein Gebiet von ca. 150 Hektar zu-

sätzlich notwendig und die damit verbundene Logistik für den Transport der Baustoffe und Materialien zu komplex gewesen. Der Transport mit Loren und Wagen wäre nur mit einer Vielzahl von Feldbahnlokomotiven machbar gewesen. Und gerade diese Feldbahnlokomotiven waren aufgrund der Kriegslage nur sehr schwer zu erhalten.

Zum anderen entfiel bei der Nacheinander-Methode das aufwendige Ab- und Aufladen der gesamten Menge an Materialien von Normalspurwaggons auf Feldbahnloren.



Der 30-Meter-Schuppen im Block A mit der Nummer 26.

Bei dieser Methode konnten die aus Rheine ankommenden Güterwaggons direkt bis in die Einzeldepots und – wenn die Gleise bereits lagen – sogar bis zu den Baustellen gefahren werden.

Und eine letzte Begründung: Das Kriegsministerium setzte – als der Bedarf an Bautrupps notwendig wurde – im März 1918 für die großen Depots drei Bataillone mit einer Stärke von 3148 Mann ein. Davon übernahm die 1. Kompanie des Bataillons 409 mit 250 Mann die Arbeiten für sämtliche Bauten im Nahkampfmitteldepot Hembergen.

Explosionsgefahr

Wegen der Explosionsgefahr wurde zwischen den Schuppen ein Abstand von 50 Metern eingehalten und das gesamte Depot in vier Einheiten untergliedert, die etwa 450 Meter auseinander lagen. In den vier Einzeldepots A, B, C und D (heute Blöcke A, B, C und D) entstanden 208

Schuppen. Es gab drei Schuppentypen mit 70, 300 und 500 Quadratmetern Lagerfläche.

Einheitlich

Die Schuppen hatten eine einheitliche Ausführung: ein Raum, ein Geschoss, davor Rampe mit Treppe. Betongrundmauern, Schlacken-steinrohbausockel, darüber Eisenbetonpfeiler und Betondachbinder. Beiderseits geputztes Schwemmsteinmauerwerk, Eisenbimsbetondach, Klinkervollschichtfußboden mit Betonunterlage und Sandfüllung. Fensteröffnungen mit Lukenläden aus Holz mit Blechbeschlag, Schutzfenster mit Maschendraht und Verglasung. Eingangstor aus Holz, Eisenjalousie über dem Tor.

Die Schuppen in A, B und D hatten diesen Bauzustand, sogar die Schuppen-Nummern waren vorhanden. Nur in C sah es anders aus. Die kleinsten Schuppen konnten 30 Tonnen Munition aufnehmen. ■ Manfred Rech