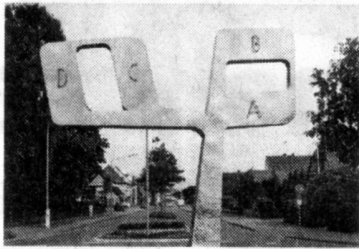


05.01.2007

# GREVEN / RECKENFELD

## GESCHICHTE HEUTE



Das moderne Reckenfeld hat eine Geschichte. Eine Geschichte, in der man auf der Internetseite des Hobby-Historikers Manfred Rech

stöbern kann. Er veröffentlicht seit Dezember 2005 neue Beiträge zur deutschlandweit einmaligen Vergangenheit seines Heimatorts.

Für die GZ schreibt Manfred Rech wöchentlich über Reckenfeld, Lesen Sie heute den neunten Teil der Serie.  
» [www.geschichte-reckenfeld.de](http://www.geschichte-reckenfeld.de)

# Angst vor dem Funkenflug

### Gefährlicher Munitionstransport per Dampflok nach Reckenfeld

**RECKENFELD** • Wir befinden uns mit den beiden nun folgenden Teilen (Teil 9 und Teil 10) dieser Serie über die Entstehungsgeschichte Reckenfelds zeitlich in der Mitte des Jahres 1918.

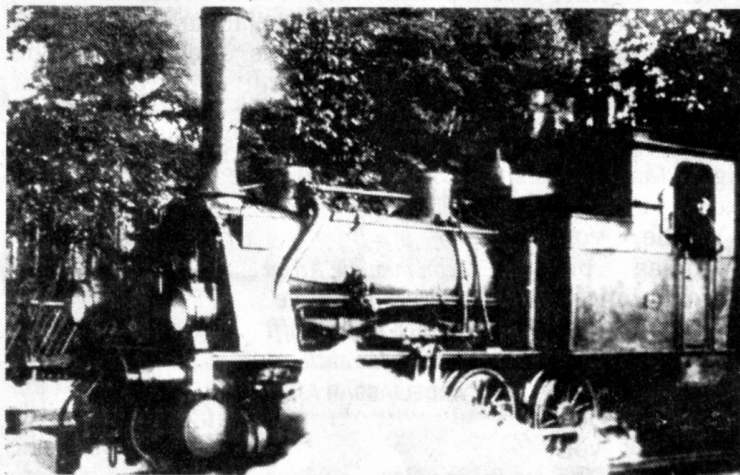
Das Depot ist zwar nicht wie geplant komplett fertiggestellt, es entspricht aber dem Grundprinzip, ein Zwischenlager zu haben, welches Nahkampfmittel für die Westfront aufnehmen konnte.

Also konnten Züge mit Munition von den Fabriken auf die Reise nach Hembergen geschickt werden. Und die Züge rollten an. Nur wie sah es mit der Ankunft und dem Weitertransport der Waggons sowie mit der Einlagerung der Munition innerhalb des Depots aus?

### Eisenbahnhistoriker

Dieses schildert der Hobby-Eisenbahnhistoriker Hans-Jörg Siefert aus Reckenfeld:

Zunächst plante das Militär 1916 zwei oder drei „feuerlose“ Benzolmotor-Lokomotiven im Munitionsdepot einzusetzen. Die erreichten eine Geschwindigkeit von ca. sechs km/h und konnten als Anhängelast einige wenige



**Eine Rarität für Eisenbahnfans: Dies ist das einzige bekannte Foto der ehemaligen WLE-Lok Nr.17 „von Landsberg“. Diese Lokomotive war von 1917 bis 1919 an das damalige Nahkampfmitteldepot Hembergen ausgeliehen.**  
Quelle: Gerhard Moll

Güterwagen ziehen. Die Planer hatten große Angst, dass eine kohlegefeuerte Dampflok durch den möglichen Funkenflug aus dem Kamin oder Aschkasten Flächenbrände auslösen könnte.

Im Jahre 1917 noch sollten dann batteriebetriebene Akku-Lokomotiven für das Depot angeschafft werden, welches aber aufgrund der Mangelwirtschaft während des Kriegs unterblieb. Mit dem Einsatz einer kohlegefeuerten Dampflok in dem mit Muniti-

on belegten Depot trat nun ein, was die Planer eigentlich vermeiden wollten.

### Rangierdienst

Als eine Art Universallok für untergeordnete Aufgaben wie den Rangierdienst auf Nebenbahnen beschaffte die Königlich-Preussische-Eisenbahn-Verwaltung (KEPV) ab 1882 die Lokomotiv-Gattung T3. Sie war recht leistungsfähig und wegen ihrer einfachen Bauart leicht instand zu halten. Die KEPV in Münster

hatte 1917 von Seiten des VII. Armeekorps den Befehl erhalten, insgesamt zwei Lokomotiven für das im Bau befindliche Nahkampfmitteldepot Hembergen bereitzustellen. Offenbar bestand während des Ersten Weltkriegs ein gesteigerter Bedarf an diesem einfachen und universell einsetzbaren Loktyp, so dass die Direktion in Münster mehrere T3-Lokomotiven der privaten Westfälischen Landes-Eisenbahn (WLE) an das VII. Armeekorps vermittelte.

Von 1917 bis 1919 waren die Lokomotiven Nr. 16 „Plassmann“ (Baujahr 1899) und Nr. 17 „von Landsberg“ (Baujahr 1899) dem Nahkampfmitteldepot Hembergen zugeteilt.

Als Personal der Depotloks waren beim Amt Greven l.d.E. im Jahre 1917 Lokführer Gregorius T. (27 Jahre, Italiener), er wohnte in einer Baracke im Depotgelände, und Lokführer Gustav E. (37 Jahre), der von Greven aus zu seinem Arbeitsplatz, der Depotbaustelle, pendelte, gemeldet. Als Lokomotivheizer waren wahrscheinlich angeleitete Militärangehörige tätig gewesen. • Manfred Rech