

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 Grevener Zei-

tung schreibt Manfred Rech wöchentlich über den Ortsteil Reckenfeld. Lesen Sie heute den zehnten Teil der Serie.

» [www.geschichte-reckenfeld.de](http://www.geschichte-reckenfeld.de)

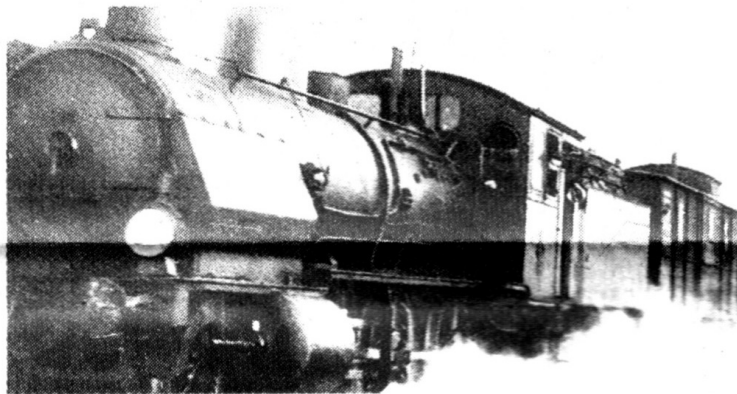
## Mit Volldampf unterwegs

Ein Tag mit der Lok „Plassmann“ und „Landsberg“ – 1918 im Nahkampfmittelepot

**RECKENFELD** • Wir befinden uns mit dem zweiten Teil des Berichts über einen Betriebstag im Nahkampfmittelepot Hembergen – dem heutigen Reckenfeld – (Teil 10 unserer Serie über die Entstehungsgeschichte Reckenfelds) zeitlich in der Mitte des Jahres 1918.

Nachdem beschrieben wurde, mit welchen Lokomotiven man einstmals auf den Gleisen des Depots unterwegs war, geht es heute um den Tagesablauf, nachdem die Lokomotiven mit ihren Betriebsstoffen am frühen Morgen eines Sommertages im Juli 1918 versorgt worden waren.

Am westlichen Teil des neungleisigen Abstellbahnhofes – der lag zwischen dem heutigen Grünen Grund und der Bahnhofstraße – bekamen die Lokführer



**Eine große Menge Baumaterialien, Munition und danach Sprengstoffe wurden mit langen Güterzügen zum Nahkampfmittelepot Hembergen gebracht. Zuglok auf diesem Foto ist eine preußische G5.**

Quelle: Herbert Rauter

ihre Fahraufträge von einem Bediensteten, der in dem unscheinbar aussehenden Fahrdienstleitergebäude im Einsatz war.

Aus Rheine war ein Munitionszug im Bahnhof Hembergen mit mehreren Waggons angekommen, beladen waren die Wagen mit Spreng- und Handgranaten sowie Minen unterschiedlichster Art.

### Verbund

An der Spitze des Zuges lief eine preußische G5, eine kräftige Nassdampf-Verbund-Güterzuglok. Die G5 wurde abgekuppelt und wechselte über die Weichen an der westlichen Seite des Abstellbahnhofes (heute Kirchplatz) auf ein freies

Gleis und dampfte in Richtung Staatsbahnhof davon.

Einer der beiden Lokführer setzte sich mit der Lok „von Landsberg“ in Bewegung, um den Munitionszug mit der brisanten Ladung abzuholen. Inzwischen war die zweite Lok „Plassmann“ am Fahrdienstleitergebäude eingetroffen, um einige der neu angekommenen Waggons zum Depot D zu kutschieren. Den Eisenbahnern, die eine derartige Fracht am Zughaken hatten, war sicher nicht ganz wohl dabei und sie wären froh, wenn es beim Transport keine Probleme geben würde. Die „Plassmann“ war mit den Güterwagen bis vor die Schuppen des Depots D gefahren, in denen die Muniti-

on eingelagert werden sollte. Fleißig gingen Soldaten zu Werke, per Hand oder Transportkarren die brisante Fracht zu entladen.

Nachdem die Güterwagen geleert waren, sollten diese umgehend zum Depot A, um dort wieder mit anderen Kampfmitteln für einen abgehenden Munitionszug beladen zu werden. Die kleine Lok hatte die leeren Wagen zusammengeholt und machte sich nun auf den Weg zu dem neuen Bestimmungsort. Das Läutewerk der Lok war in Tätigkeit, als die Bahnübergänge des „Wittlerdamm“ und des Herberner Weges (heute Moorweg/Jägerweg) überquert wurden. Die Szenerie hier am Seitenweg (heute Grevener Landstraße) strahlte richtige „Kleinbahn-Romantik“ aus.

### So geht's weiter

Und was passierte mit den Depotloks? Die Loks „Plassmann“ und „von Landsberg“ leisteten nach 1919 bei der Westfälischen Landes-Eisenbahn Dienst. Am 31.12.1949 wurde die „Plassmann“ an einen Schrottverwerter verkauft. Die Lok „von Landsberg“ wurde am 15.3.1937 an die Anhaltische Landesbahn verkauft. ■ Hans-Jörg Siepert

» [www.geschichte-reckenfeld.de](http://www.geschichte-reckenfeld.de)



Das frühere Gebäude der Fahrdienstleiter.

Quelle: Wüstnienhaus