

Diesel statt Dampf: Ende einer Ära

Die letzte Fahrt der kleinen NINO-Werkslok vor 50 Jahren endet in Neuenhaus

Wehmut war dabei, ein trauriger Abschied von „Max“, der kleinen Dampflok, die 38 Jahre in Diensten der Firma NINO gestanden hatte. Es war der 22. März 1966, ein Dienstag, als „Max“ dampfend und pfeifend seine letzte Fahrt antrat.

Von Atze Schmidt

NORDHORN/NEUENHAUS.

Die letzte Tour führte „Max“ zu einer Abstellhalle nach Neuenhaus. Damit endete für die Kreisstadt Nordhorn die Ära der Dampflokomotiven, die 1895 mit Inbetriebnahme der Bentheimer Eisenbahn begonnen hatte. Auf dem Bahnhof gab es noch ein allgemeines Winken, denn jeder kannte die grün und rot lackierte Lok. Nun wurde sie ausrangiert, ein Dieselstapler hatte ihre Stelle schon angetreten. „Er ist zwar bei Weitem nicht so hübsch wie die Lok“, konnte man andern tags in den Grafschafter Nachrichten lesen, „genau betrachtet ist er sogar recht unschön, doch er leistet die gleiche Arbeit wie die alte Lokomotive und braucht dabei weniger Pflege.“

Die entscheidenden Fakten sprachen also gegen „Max“, romantische Gefühle waren dennoch schwer zu unterdrücken. „War ein braves Maschinchen“, so Lokführer Lutz Wiggers, „schade um das gute Stück.“ Derselben Meinung war Eisenbahn- ammann Dieckmann, der die Lok in Neuenhaus in Empfang nahm: „Es ist ein Jammer, so treue Pferde zur Schlachtbank führen zu müssen.“

Unterwegs nach Neuenhaus hatte man noch einen



Einen eigenen Bahnanschluss nutzte während seiner Blütezeit das Textilunternehmen NINO. Die Dampfspeicherlok von 1928 wurde 1966 jedoch ausgemustert. Foto: privat

kurzen Stopp eingelegt und „Max“ für seine letzte Fahrt mit etwas Reisig geschmückt. Er sollte jetzt nicht ebenso nüchtern wie während seiner Dienstjahre über die Schienen dampfen. Ein kleiner Unterschied musste schon gemacht werden zwischen einer Arbeits-Lok und einer Ruhestands-Lok. Mühelos schaffte die Maschine dann die ganze Strecke. Und das war durchaus bemerkenswert, war es doch der längste Weg, den sie in den 38 Jahren ihrer Anstellung in Nordhorn auf einmal zurückgelegt hatte. Bislang hatte sie nur auf dem Werkgelände und zwischen dem Nordhorer Bahnhof und der Firma NINO zu tun gehabt. Lokführer Wiggers stand noch ein „Streckenlotse“ zur Seite. Gemeinsam führten die beiden Männer die letzte Nordhorer Vertreterin aus der Dampflok-

omotivenzeit sicher in die Niedergrafschaft. Dort traf sie auf ein größeres Exemplar ihrer Gattung und etliche alte Eisenbahn-



Zeitungsausschnitt der Grafschafter Nachrichten vom 22. März 1966 mit Fotos von Rudi Bulla.

komotivenzeit sicher in die Niedergrafschaft.

Dort traf sie auf ein größeres Exemplar ihrer Gattung und etliche alte Eisenbahn-

waggons. Sie alle erwartete das gleiche Schicksal wie zuvor schon zwei Dampflok der Bentheimer Eisenbahn, nämlich die Verschrottung.

„Max“ bei NINO unterwegs

Eine gute Infrastruktur ist für die Industrie schon immer von größter Bedeutung gewesen. Das war Anfang des 20. Jahrhunderts für die Textilindustrie in Nordhorn nicht anders. In weiser Voraussicht bauten Niehues & Dütting (die spätere NINO-AG) bereits 1898 eine Produktionshalle in direkter Nähe der noch jungen Bentheimer Kreisbahn. Povel und Rawe folgten später diesem Beispiel. Direkt vom Nordhorer Bahnhof aus zweigten Gleise ab ins NINO-Areal, wo im Hochbau ein Lokschuppen für die werkseigene Dampfspeicherlok „Max“, die 1928 angeschafft wurde, integriert war. Vor dem Hochbau gab es sogar eine eigene Drehscheibe, so dass „Max“ die Güterzüge in verschiedene Richtungen ziehen konnte: zum Kohlenumschlag am NINO-Hafen ebenso, wie für den An- und Abtransport der Roh- und Fertigware. Insgesamt gab es bei NINO mehr als 2,2 Kilometer Gleisanlagen, auf denen „Max“ fast 40 Jahre lang unterwegs war. Nur zweimal pro Tag musste die praktische kleine Industrielok „aufgepumpt“ werden. Dazu wurde ihr mit 16 atü Druckdampf zugeführt, der das Wasser im Speicher zum Sieden brachte.

Quelle: „Moderne Privatbahn in der Grafschaft Bentheim“ von Wolfgang Herzog.