

Eine Erinnerung aus dem Jahre 1866.

* * *

(N. N.)

Als im Jahre 1866 die Feindseligkeiten zwischen Preußen und Oesterreich ausbrachen und im Monat Juni die preußischen Truppen von Altona nach Harburg über die Elbe gingen, zogen die Hannoverschen Truppen, wie bekannt, mit sämmtlichen Eisenbahn-Beförderungs-Material, als Lokomotiven, Transport-Wagen u.s.w. sich auf Hannover zurück. Durch Mitnahme des vorbenannten Beförderungs-Materials zwecks Sicherheit gegen eine Verfolgung durch die preußischen Truppen war der Verkehr auf der Hannoverschen Bahn gänzlich unterbrochen worden. Auch die Traject-Anstalt Hohnstorf-Lauenburg war hannoverscherseits, um den Uebergang der Truppen über die Elbe zu verhindern, durch Abnahme einiger Maschinentheile der Dampf-fährschiffe und der stehenden Maschine zu Hohnstorf dienstunfähig gemacht worden und konnte solches von den Hannoverschen Beamten um so leichter geschehen, als der Betrieb der Fähr-Anstalt in Händen der Hannoverschen Verwaltung lag und die beiden Fährschiffe des Nachts auf Hannoverscher Seite Station nahmen.

Am 15. Juni 1866 kam der Zug von Lüneburg zum Anschluß an den Schnellzug 9 Uhr Abends von Lauenburg nach Hamburg in HOHNSTORF NICHT AN; nach der nahen Station Lauenburg kam von dem Hohnstorfer Bahnhofsverwalter

1889/5 - 70

1889/5 - 71

die Meldung, der Zug von Lüneburg werde von dort nicht abgelassen und könne der Schnellzug, ohne Passagiere von Hohnstorf zu erwarten, nach Hamburg abfahren. Diese Mittheilung und der Umstand, daß thatsächlich der Zug von Lüneburg ausblieb, war in Lauenburg unerklärlich, weil, wenn auch hin und wieder eine Verspätung des Zuges vorkam, derselbe doch bisher nie GÄNZLICH ausgeblieben war; man hielt sich deshalb in Lauenburg für verpflichtet, der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Direktion hiervon sofort per Telegraph Kenntniß zu geben.

Als nun auch am **16.** Juni die Züge von Lüneburg ausblieben und man in Lauenburg von der Nachbarstation keine Mittheilung erhielt, kam im Laufe des Tages von Hamburg die Nachricht, die preußischen Truppen wären bei Hamburg-Altona nach Harburg über die Elbe gegangen und dieses die Veranlassung, daß der Verkehr auf der Hannoverschen Bahn eingestellt sei.

Am **17.** Juni Vormittags **11** Uhr erging nach Lauenburg von der Direction in Hamburg die Ordre, den Kapitain S. zur Heizung der beiden Dampffährschiffe zu veranlassen und mit beiden Schiffen an der Traject-Anstalt bei Lauenburg Station zu nehmen, welche Ordre man dem Kapitain S. sofort per Telegraph zukommen ließ; es kam aber von diesem die Antwort zurück, daß einige Maschinentheile der Dampffährschiffe behufs Reparatur nach Lüneburg gesandt seien (!), die Schiffe dadurch dienstunfähig und nicht nach Lauenburg gebracht werden könnten, welches der Direction sofort mitgetheilt wurde.

Am selben Abend **5** Uhr erfolgte von Hamburg die Abfahrt eines Militär-Extrazuges nach Lauenburg und da man hier im Voraus den Zweck vermuthete, daß das preußische Militär auch bei Lauenburg über die Elbe gehen werde, hielt der Bahnhofsvorstand es für seine Pflicht, Vorbereitungen zu treffen, insbesondere Handkähne, so viele in der Eile aufzutreiben, mit je **2** Schiffsleuten zu bemannen und in Bereitschaft

1889/5 - 71

1889/5 - 72

zu halten, damit bei Ankunft des Extrazuges das Militär sofort über die Elbe befördert werden konnte.

Die gehegten Vermuthungen bestätigten sich in sofern, als mit dem Extrazuge Abends 7 Uhr auch mehrere höhere technische Beamte anlangten und noch eine Arbeiter-Colonne mitbrachten, die das nöthige Eisenbahn-Oberbau-Material bei sich führte, letzteres für den Fall, daß die Bahn zwischen Hohnstorf und Lüneburg zerstört sein sollte, ein Gerücht, welches wie später sich zeigte, sich nicht bestätigt.

Die vom Bahnhofsvorstand in Lauenburg getroffenen Vorbereitungen ermöglichten, daß das Militär sofort über die Elbe befördert werden konnte, und wurde alsdann auch der Bahnhof Hohnstorf von 1 Offizier und circa 50 Mann militärisch besetzt.

Dem preußischen Militär war es von großer Wichtigkeit, auch Lokomotiven und Transportwagen über Lauenburg-Hohnstorf nach Lüneburg zu bekommen, weil die Hannoversche Verwaltung den ganzen Wagenbestand nebst Lokomotiven von Harburg und auf der ganzen Strecke nach Hannover zurückgezogen hatte. Auf dem Lauenburger Bahnhof standen freilich 2 Lokomotiven vom Schnellzuge, welche mit Genehmigung der B.-H. Direktion dem Militär sofort zur Verfügung gestellt werden konnten, doch war es mit nicht geringen Schwierigkeiten verknüpft, dieselben über die Elbe zu schaffen, weil nicht allein die Dampffährschiffe, sondern auch auf dem Hohnstorfer Bahnhofe die stehende Maschine dienstunfähig gemacht waren und der Schlitten zur Verbindung der Fährschiffe mit dem Festlande auf den hohen Dammkörper hinaufgezogen war.

Auch hierauf war jedoch schon im voraus vom Bahnhofsvorstand Bedacht genommen und erwogen worden, daß nöthigenfalls das große Dampffährschiff der Traject-Anstalt ohne Selbstthätigkeit einer heizbaren Maschine zur Beförderung von Wagen benutzt werden könnte. Er hatte deswegen vor Ankunft des Militär-Extrazuges mit dem Dampfschiffs-Kapitän

1889/5 - 73

B. in Lauenburg dahin Rücksprache genommen, daß, wenn es verlangt würde, von dessen Dampfschiff das große Fährschiff in's Schlepptau genommen und dadurch die Trajectirung der Lokomotiven bewerkstelligt werden sollte; mit welchem Vorschlag die vorerwähnten technischen Beamten der Direktion durchaus einverstanden waren.

Der Transport des Dampffährschiffes im Schlepptau des B'schen Dampfschiffes in der Nacht vom 17. auf den 18. Juni ging unter Leitung des Lauenburger Bahnhofsvorstandes sehr gut von statten, auch die Trajectirung der Lokomotiven ab Lauenburg konnte mit leichter Mühe beschafft werden, weil die stehende Maschine auf Bahnhof Lauenburg in gehöriger Ordnung und dienstfähig war.

Doch auf der Hannoverschen Seite boten sich größere Schwierigkeiten dar, weil die stehende Maschine zum Herunterlassen des Schlittens und zum Hinaufziehen der Lokomotive unbrauchbar war. Das Herunterlassen konnte nur vermittelst Erdwinden und Flaschenzüge, welche schleunigst von der Lauenburger Schiffbauerei requirirt wurden, bewerkstelligt werden, ebenso konnte auch die Lokomotive nur vermittelst dieser Vorrichtung die schiefe Ebene hinaufgezogen werden. Nach glücklicher Ueberwindung aller dieser Schwierigkeiten und Hindernisse wurde die Lokomotive mit den Transportwagen Morgens 6 Uhr als Extrazug von Hohnstorf abgelassen und mit der größten Vorsicht, begleitet von einem Betriebs-Inspektor, einem Baumeister und einem Maschinenmeister die Fahrt nach Lüneburg unternommen.

Bei dem Mangel an Beförderungs-Material auf der Hannoverschen Staatsbahn kam den Königlich preußischen Truppen die Lokomotive von Lauenburg außerordentlich zu statten, wie solches schon aus einer bald darauf ankommenden Depesche an die Bahnhofs-Verwaltung Lauenburg hervorging, durch welche beordert ward, schleunigst die 2. Lokomotive nach Lüneburg zu senden. Weil das B'sche Dampfschiff auf der täglichen Tour nach Hamburg begriffen war und erst

1889/5 - 73

1889/5 - 74

Abends 10 Uhr von dort zurückkehrte, konnte leider im Laufe des Tages die verlangte Lokomotive nicht expedirt werden, doch schon in der nächsten Nacht gelang es, mit Hülfe des B'schen Dampfschiffs auch die zweite Lokomotive nach Hohnstorf zu schaffen und ist dieselbe dann am 19. von Hohnstorf nach Lüneburg weiter gefahren.

Bei der Besetzung des Bahnhofes Hohnstorf durch das preußische Militär-Kommando wurde der dortige Stations-Vorsteher als Hannoverscher Beamter vorläufig vom Dienste suspendirt und die Verwaltung der Station Lauenburg übertragen. Der Kapitän S., Führer des großen Fährdampfschiffs und Hannoverscher Beamter, hatte freiwillig seinen Posten verlassen, dagegen blieb der Ober-Steuermann M., Beamter der Berl.-Hamburger Eisenbahn und Führer des zweiten Fährschiffs, mit dem Ponton auf seinem Posten und konnte in Abwesenheit des Kapitäns S. die Führung des großen Dampffährschiffes übernehmen.

Die von dem Fährschiffe und der stehenden Maschine abgenommenen Maschinentheile waren nicht, wie vom Kapitän S. gemeldet, zur Reparatur nach Lüneburg gesandt, sondern fanden sich später versteckt auf dem Bahnhofe Hohnstorf vor.

Vorstehende Ereignisse bilden immer ein Glied der Kette zur Einigung des großen deutschen Vaterlandes und bleiben für jeden Betheiligten und Zeitgenossen eine interessante Erinnerung.

B - n.