

Willi Opitz

Selbsterlebtes bei der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn

He lev!

Als Lokomotiven noch nicht elektrisch beleuchtet waren, kam es hin und wieder vor, daß starker Wind die Petroleumlampen ausblies und man bis zum nächsten Bahnhof im dunklen fuhr. Zu hören war der Zug infolge des Dampfbläutewerkes ja schon von weitem. Die Güterzüge wurden zudem damals noch mit Handbremsen bedient, da sich die Druckluftbremse noch in der Erprobung befand.

Es war im Frühjahr 1919. Die Milch für die Großstadt Hamburg wurde noch überwiegend mit der Eisenbahn befördert, und so war es auch bei der AKN. Der letzte Güterzug, der diesem Zweck in der Hauptsache diente und von uns als „Milchzug“ bezeichnet wurde, verkehrte von Ulzburg nach Altona und hielt nur in Quickborn für das unvermeidliche Wassernehmen. Diesen Zug hatte ich ab und zu als Lokführer zu fahren, und dabei passierte eines Tages oben erwähntes Mißgeschick mit den Petroleumlampen. Mein Heizer und ich spähten besonders aufmerksam auf die Strecke hinaus, um wenigstens bis Quickborn heil über die Runden zu kommen.

Bis Tanneneck ging alles gut. Doch kurz danach gab es plötzlich einen heftigen Stoß. Ich bremste sofort die Lok und gab den Bremsern auf den Wagen Notsignal. Als wir zum Stehen gekommen waren, stieg ich von der Lok und sah die Bescherung: Quer über den Schienen vor der Lok lag ein Pferd und dahinter noch halb unter der Lok festgeklemmt der Kutschbock eines Fuhrwerkes. Das Pferd war tot.

Es dauerte nicht lange, und zahlreiche neugierige Anwohner fanden sich ein. Wie ich so dastand und mir das alles ansah, sagte ich unter Hinweis auf die Trümmer: „Der arme Kerl ist tot.“ Da ertönte hinter mir eine Stimme: „Nee, he levt noch!“ Ich sagte: „Wat, büst Du verrückt? Kiek Di dat mol an.“ Da sagte der Mann zum allgemeinen Erstaunen: „Wat wuul Du, de Kutscher bün ick selv.“

Was war geschehen? Wieso war der Kutscher bei so einem Zusammenstoß unversehrt geblieben? Nun, er fing an zu erzählen: Der Besitzer des Fuhrwerks, ein Bauer aus Friedrichsgabe, war mit seinem Nachbarn zum Katasteramt nach Pinneberg gefahren. Bei der Rückfahrt war man in Ellerau an der letzten Wirtschaft nicht vorbeigekommen und hatte vergessen, das Pferd anzubinden. Als es diesem zu langweilig wurde, trat es allein den Heimweg an, kam an den Bahndamm, und das Weitere ist nicht schwer zu erraten.

Nachdem die Bauern genug getrunken hatten und vergeblich nach Pferd und Wagen sahen, alarmierten sie die Gendamerie, weil sie einen Diebstahl vermuteten. Im Nu waren alle Posten der Umgebung verständigt, und die Fahndung

lief auf vollen Touren. Es war aber der Quickbornener Gendamerie vorbehalten, als erste auf den „Diebstahl“ am Bahndamm zu stoßen und den Alarm wieder abzublasen.

Gott sei Dank waren an der Lok selbst keine Beschädigungen zu entdecken. (Eigentlich waren „Gott sei Dank“ keine Menschenleben zu beklagen, doch der Autor erwähnt tatsächlich nur die Maschine, d. Red.) so räumten wir Pferd und Trümmer beiseite und setzten die Fahrt fort. Obwohl der Zugführer den Vorfall im Fahrtbericht vermerkte, wurde weder ein Protokoll verlangt noch haben wir sonst noch etwas von der Sache gehört. Heute, so glaube ich, wäre die Angelegenheit nicht so glatt verlaufen.

Der Hasenbraten

Es ist schön, daß auch Eisenbahner trotz schweren und verantwortungsvollen Dienstes hin und wieder Zeit für einen Ulk haben. Natürlich fordern besonders Kollegen mit einem bestimmten Tick dazu heraus, zumal wenn sie diesen Tick auch noch allzu offen zeigen.

In den 20er und 30er Jahren war bei der AKN ein Streckenwärter namens David beschäftigt, der gern Wildbraten aß. Ganz besonders schien ihm Wild zu schmecken, wenn der Braten nichts kostete. Um in den Besitz eines solchen Bratens zu kommen, stellte er sich morgens auf der Fahrt vom Heimat- zum Einsatzbahnhof bei jedem Wind und Wetter auf die hinterste Plattform des Zuges und wurde so als erster gewahr, wenn der Zug ein Kaninchen oder einen Hasen überfahren hatte. Das kam zwar selten vor, doch dann verließ er den Zug an der nächsten Station, ging zu der bewußten Stelle zurück und verstaute den Fang in seinem Rucksack. Natürlich hätten auch seine Kollegen nichts gegen einen gelegentlichen zusätzlichen Braten einzuwenden, und so verdrosß es sie mit der Zeit, daß David ihnen das meiste „Strandgut“ wegschnappte.

Es ergab sich, daß ein Kollege in den Besitz eines Hasenfells mit Kopf kam, das man kunstgerecht ausstopfen konnte. Und schon war der Plan gereift. Alles wartete auf den großen Ulk. Als David eines Morgens auf der gewohnten letzten Plattform die Strecke absuchte, fiel heimtückischerweise kurz hinter Bahnhof Wiemersdorf der ausgestopfte Hase auf die Schienen. In Davids Freude mischte sich allerdings der Wermutstropfen, daß der nächste Bahnhof Großenaspe immerhin 5 km von Wiemersdorf entfernt liegt. Aber was soll's. Den Fußmarsch mußte man in Kauf nehmen, und so stieg unser „Jäger“ in Großenaspe aus. Der Schaffner erinnerte ihn noch daran, daß er heute doch eigentlich bis Neumünster mitfahren wollte, aber Hein „harr sick dat anners överleggt, ick go von he no Bramstedt torügg.“ „Na, denn man veel Spoß,“ högte sich der Kollege.

Den Spaß hatten natürlich die anderen, denn die Geschichte war noch am selben Tage bei allen herum. Am nächsten Morgen sah unser Held nur grinsende Gesichter. Erst viel später erfuhr er, wer ihm den Streich gespielt hatte, und dann war

es mit der Freundschaft zwischen den beiden aus. Wenn dieser Kollege Dienst hatte, setzte sich David nun auf der Fahrt zum Einsatz in einen Personenwagen und würdigte ihn keines Blickes.

Nu is Tied!

Im Frühjahr 1947 ereignete sich ein für die heutige Jugend unvorstellbarer Vorfall. Diese Zeit war für alle gewöhnlich Sterblichen in erster Linie von Hunger geprägt. Eines Morgens fuhr ich als Lokführer den Arbeiterzug von Quickborn nach Hamburg-Altona. Wir hatten den Haltepunkt Burgwedel bereits hinter uns gelassen, befanden uns also schon auf hamburgischem Gebiet. Ich schaute zum Heizer hinüber, der gerade das Feuer bedient hatte, um dann wieder voraus in die Dunkelheit zu spähen. Plötzlich gab es einen heftigen Stoß, und obwohl ich sofort die Schnellbremsung einleitete, sprang die Lok doch aus den Schienen. Von der Lok geklettert sah ich die Ursache: Eine Kuh lag direkt vor der Lok, zwei weitere etwas weiter weg. Alle drei waren von dem Aufprall getötet worden.

Durch den Ruck waren die Fahrgäste aufmerksam geworden und umrahmten nun die Szene. Als wir nun so dastanden, fragte einer in die Stille hinein: „Tja, was nun?“ Da antwortete ich: „Nu ist Tied!“ Und bevor ich ein „Meenst dat?“ zu hören bekam, waren die ersten Fahrgäste – Männlein wie Weiblein – schon unter die Wagen gekrochen, um so schnell wie möglich ein Stück Fleisch zu ergattern. Ich staunte nur, woher so schnell die vielen Taschenmesser kamen, und bald darauf erschienen auch die Bewohner der in der Nähe liegenden Häuser, um sich ebenso wie das Lok- und Zugpersonal an dem überraschenden Schlachtfest zu beteiligen. Schon nach kurzer Zeit waren von den Kühen nur noch Fell und Gerippe übrig geblieben.

Als die Polizei erschien, sah man viele Menschen mit vollen Taschen und Rucksäcken auseinandergehen. Unsere Fahrgäste hatten für heute genug verdient, jedenfalls weit mehr, als man damals mit dem wertlosen Geld hätte kaufen können.

Wir wunderten uns, daß die Polizei nicht den Eigentümer der Kühe ermitteln konnte. Der in der Nähe wohnende Bauer bestritt heftig, daß es seine Kühe waren. Später stellte sich heraus, daß die Kühe schwarz geschlachtet werden sollten und abends zuvor auf die Koppel gelassen wurden. Da sie jedoch ausgebrochen waren und sich auf den Bahndamm verirrt hatten, kam es dazu nicht mehr. So siegte durch ein vermeintliches Unrecht am Schluß doch die Gerechtigkeit, und fast alle waren zufrieden. Der Zugführer vermerkte den Vorfall im Fahrtbericht, der Fahrplan kam im Laufe des Vormittags wieder ins Lot, damit war amtlicherseits die Sache erledigt.

Aufgeschrieben 1950