

Arnold August Nonus Freiherr von Rössing

geb. 16.05.1841 auf Rössing
gest. 24.07 1899 zu Göttingen



Bahnhof Rössing an der Staatsbahn

Der königlich- preußische Generalleutnant
Kommandant der Eisenbahn-Bau-Brigade von 1895-1899
Die Eisenbahn-Stationen “Rössing” in Deutsch-
Südwestafrika /Namibia
Der “Namensgeber” Nonus Freiherr v. Rössing:
Sein Leben und seine Geschichte

Von Michael Biggen, Hildesheim 2008

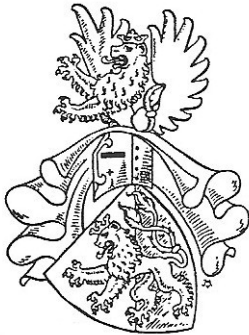
Kurzlebenslauf des königlich Preußischen

Generalleutnants Freiherr Arnold August

Nonus von Rössing

16.05.1841 bis 24.07.1899

Am 16. Mai des Jahres 1841 wird im Schloss Rössing Arnold August **Nonus** Freiherr von Rössing als 9.von insgesamt 13 Kinder geboren. Sein Vater, Ferdinand Christoph **Ludwig** Friedrich Freiherr von Rössing, Erbherr auf Rössing, geboren am 20.11.1790, Landrat und Königlich Hannoverscher Oberst-Lieutenant a. D., ist in zweiter Ehe verheiratet mit **Levine** Elisabeth Charlotte, geborene Freiin zu Dincklage aus dem Hause Campe, geboren am 04.08 1798. Seine Ahnenreihe lässt sich bis ins 11. Jahrhundert zweifelsfrei zurück verfolgen und seine Vorfahren gaben damals dem Ort den Namen „Rottingun“, aus dem später „Rössing“ wurde.



Schloss Rössing, Stammsitz der Familie (Foto: Autor 2008)

Es war eine aufstrebende Zeit, damals in deutschen Landen. Die Industrialisierung schritt mit schnellen Schritten voran und setzte sich immer mehr gegenüber der Agrarwirtschaft durch. Aber auch gesellschaftspolitische Akzente traten immer mehr in den Vordergrund. Das aufstrebende Bürgertum forderte mehr Rechte, was in die Bürgerlich Revolution von 1848 mündete und auch der technische Fortschritt stieg stark an. Seit 1835 gab es in Deutschland auch die Eisenbahn.

Die Entwicklung der Eisenbahn war zweifellos Entscheidend für die weitere Industrialisierung in Deutschland.

Als nun ab 1853 die Eisenbahn auch in unmittelbarer Nähe des Dorfes Rössing vorbei führte, die Strecke von Hannover nach Göttingen, war das sicherlich auch für den 12-jährigen Nonus ein bedeutendes Erlebnis.

Da allerdings Nonus den Hof nicht erben würde, Hoferbe war sein ältester Bruder **Alexander** Ernst August Thomas Freiherr von Rössing, geboren am 25.09.1818, war von Anfang an klar, dass Nonus einen anderen Weg gehen musste.

Sein Vater starb schon sehr früh, am 22.02.1856 im Alter von 65 Jahren, Nonus war noch keine 15, da war die Mutter mit den Kindern allein.

Sein ältester Bruder, Alexander, der 27 Jahre alt war, trat nun sein Erbe an und übernahm Hof und Schloss Rössing.

Mehrere ältere Brüder von Nonus hatten schon eine militärische Laufbahn in preußischen Diensten begonnen. Eine militärische Laufbahn der Brüder der Hoferben hatte Tradition in der Familie, die sich mehr Preußen verpflichtet fühlte, als dem Königreich Hannover. So waren zum Beispiel seine Brüder **Ludolf** Karl Albert, geboren am 22.08.1826, königlich preußischer Major, Wilhelm Heinrich, geboren am 16.08.1836 königlich preußischer Hauptmann und Kompaniechef im 1. Garde-Regiment zu Fuß.

So war es bestimmt auch für Nonus kaum eine Frage, dass er eine militärische Laufbahn in preußischen Diensten beginnen würde. Hier ergab sich allerdings auch die Chance eine technische Laufbahn ein zu schlagen.

Am 01. 10.1858 wurde er als „Einjährig-Freiwilliger“ in eine Pionier-Abteilung der Garde-Truppen (vermutlich in Berlin) aufgenommen. Hier begann er dann ab 1859 seine Berufsoffiziers-Laufbahn als Portepee-Fähnrich in der Pionier-Abteilung. (Portepee = eigentlich der Behang am Offizierssäbel, hier aber die Bezeichnung für einen Fähnrich in der Berufsoffiziers-Laufbahn)

Von da an machte er eine Ingenieur-Technische Ausbildung bei verschiedenen militärischen Abteilungen und wurde im September 1862 zum Sekonde-Lieutenant (Unterleutnant) befördert.

1864 Sekonde-Lieutenant und Adjutant in der Pionier -Abteilung und ab Oktober 1866 war er Premier-Lieutenant in der 1.Zug-Inspektion, abkommandiert in eine Einheit in Danzig.

Hier, an der Ostsee, muss er seine spätere Frau, Elisabeth von Corswant, kennen gelernt haben. Das Gut ihres Vaters, des Rittergutbesitzers von Corswant, Seckeritz bei Wolgast, lag in Ostseennähe an der Insel Usedom. (seine Vorfahren waren Namensgeber des Ortes Korswandt auf Usedom)

Am 27.07.1868 heirateten die beiden vermutlich in Berlin, denn Nonus war ab April 1869 Premier-Lieutenant der 1. Pionier -Inspektion.

Schon im Jahre 1869 wurde seine erste Tochter geboren, 1870 eine zweite Tochter und zuletzt 1872 sein Sohn Curt Hildebrand.

Parallel dazu ging seine militärische Laufbahn, jetzt unter Kaiserlichem Befehl, weiter. Im Juni 1871 Beförderung zum Hauptmann, in verschiedenen Positionen, u. A. in Königsberg /Pr.(1878).

Am 16.11.1880 Beförderung zum Major in der 1. Ingenieur-Inspektion. September 1887 Oberstlieutenant und Adjutant.

1888 Oberstlieutenant in der 4. Ingenieur- Inspektion und Ingenieur-Offizier vom Platz in Mainz.

Bis 1890 wuchsen die preußischen Eisenbahntuppen an, so dass eine neue Einheit

geschaffen werden musste. Auf Grund der „Allerhöchsten Kabinetts Order“ vom 20.02.1890 wurde die Eisenbahn-Brigade , bestehend aus zwei Regimentern gebildet. Dieses sollte zum 01.04.1890 wirksam werden.

Nonus von Rössing wurde am 24.03.1890 zum Oberst befördert und übernahm als Regiments-Kommandeur das 2. Eisenbahn-Regiment.



Nonus Freiherr von Rössing ,Regiments-Kommandeur des 2. Eisenbahn-Regiments 1890

Ab 1893 war er Generalmajor und Inspekteur der 3.Ingenieur Inspektion. In diesem Jahr verstarb seine Frau Elisabeth, was sicherlich ein schwerer Schlag für ihn war, war doch der jüngste Sohn, Curt Hildebrand gerade mal 11 Jahre alt. Aber das Leben musste weiter gehen, so wurde Nonus von Rössing auf „Allerhöchste Kabinetts Order“ vom 27.01.1895 Kommandeur der Eisenbahn-Brigade.



Freiherr v. Rössing als Kommandeur der Eisenbahn Brigade 1895

Dieses stellte ohne Zweifel eine bedeutenden Meilenstein seine bisherigen Laufbahn dar.

Seit etwa 16 Jahren besaß auch das Kaiserliche Deutschland Schutzgebiete in Afrika und Übersee, so auch in Südwest Afrika.

Als hier im Jahre 1897 die Rinderpest ausbrach, waren nicht mehr genug Tiere für den Transport der Kolonialwaren vorhanden. Der Versuch, einige Zeit vorher,den Transport über den Landweg mittels Lokomobile (“Martin Luther”)zu bewerkstelligen , misslang auf Grund der Bodenbeschaffenheit in der Wüste und mangels ausgebauter Straßen. Eine schnelle Lösung musste her, die das Transportproblem lösen konnte. Durch ein Schreiben vom 23.Juli 1897 teilte die

Kolonial-Abteilung des Auswärtigen Amtes dem Kriegsministerium mit, dass die Kolonialverwaltung die Absicht habe, im südwestafrikanischem Schutzgebiet eine Kleinbahn von Swakopmund nach Windhuk zu bauen. Der erste Teil dieser Strecke, 80 bis 100 km, sollte unverzüglich in Angriff genommen werden.

Die Kolonial-Abteilung bat, ihr das Material für die ersten 80 Km aus Beständen der Eisenbahn-Brigade zu überlassen, sowie zwei Offiziere und fünf Unteroffiziere der Eisenbahn-Brigade für den Bau der Bahn zur Verfügung zu stellen.

Nachdem der Kaiser dieses genehmigt hatte und die Mittel für den Eisenbahnbau bereitgestellt waren, sollte der erste Dampfer am 10. August von Hamburg abgehen.

Schon im September begann man mit den Vorarbeiten in Swakopmund. Ab dem 2.10.1897 begann das Trassier Kommando unter Führung von Premierleutnant Kecker und Ortskundigen Kräften aus der Schutztruppe das Abstecken der Trasse. Auf Grund der Beschaffenheit des Geländes, sehr felsiges Gebiet, und der sich daraus ergebenden Kosten und des Zeit Aufwands, konnte die Bahn nur nach Art einer Militärbahn geplant und gebaut werden. Sie musste sich eng an das Gelände anschmiegen und stetig an Höhe gewinnen, um den Felsriegel der Namib zu überwinden. Am 20.11. wurde die erste Station Nonidas erreicht. Zehn Kilometer Gleise wurden bis hierher verlegt. Nach weiteren 10 Kilometern wurde die zweite Station, Swakop, später Richthofen, erreicht. **Am 17. April 1898 wurde bei Kilometer 40 die Station Rössing in Betrieb genommen. Hier sollte Nonus Freiherr von Rössing, der genau ein Jahr vorher, am 17.04.1897 zum Generallieutenant befördert wurde, zu Ehren kommen.**



Bahnhof Rössing an der Staatsbahn

Auf Grund von Vorgaben der Kolonialverwaltung, die Bahn möglichst nahe an die Missionsstation Otjimbingue zu führen, war es notwendig, die Trasse durch das Bett des Khanflusses nach Jakalswater zu führen. Dieses war später oft Anlass von Irritationen über die Trassenführung.

Die Vollendung der Staatsbahn von Swakopmund nach Windhuk, im Juni 1902 konnte Nonus von Rössing nicht mehr erleben, denn er starb kurz nach seiner zur Disposition-Stellung (am 18.03.1899), in Göttingen **am 14.07 1899** und wurde kurze Zeit später in seinem Geburtsort Rössing beigesetzt. Auf diesem Friedhof ruht auch seine Frau Elisabeth.



Grab des Nonus v. Rössing auf dem Friedhof von Rössing und Ausschnitt seiner Grabplatte

Als später die Otavi-Bahn gebaut wurde, hat man wiederum eine Station, in unmittelbarer Nähe der Station Rössing der Staatsbahn, „Rössing“ genannt



Bahnhof Rössing an der Otavi-Bahn -Bildarchiv Uni Frankfurt

Da diese Bahn günstiger trassiert war,, waren die Fahrzeiten bis Karibib bedeutend kürzer, worunter die Attraktivität der alten Staatsbahn sehr litt. Als dann die Otavi-Bahn auf Kapspur umgebaut wurde, war bald die alte Staatsbahn der Bedeutungslosigkeit zum Opfer gefallen. Vom alten, dem ersten Bahnhof Rössing finden sich lediglich Reste der Grundmauern.

Aber der Name Rössing lebt weiter fort und so hat Namibia, was Deutschland nicht hat, einen Bahnhof der „Rössing“ heißt.

Quellenangabe:

als Quellen wurden verwendet:

- Hille, Die Geschichte der Preußischen Eisenbahntuppen Teil II, Berlin 1913
- Militärischer Kurzlebenslauf aus der Sammlung "Serlo II " des HEROLD Vereins für Heraldik, Genealogie und verwandte Wissenschaften in Berlin
- Adelslexikon von 1972 (Seite 493 u. 494)
- Adelslexikon der Freiherrlichen Häuser Band A v. 1952
- Fotos aus dem Bestand des Nationalarchivs in Namibia
- Fotos aus dem Bestand der Kolonial-Kunstsammlung der Universität Frankfurt/M
- Mitteilungen von Herrn Gerd Freiherr von Rössing u.v.Hugo
- eigene Fotos vom Schloss Rössing und vom Friedhof und Grab in Rössing
- Fotokopien aus erstgenanntem Buch

Michael Biggen, Hildesheim, 2008