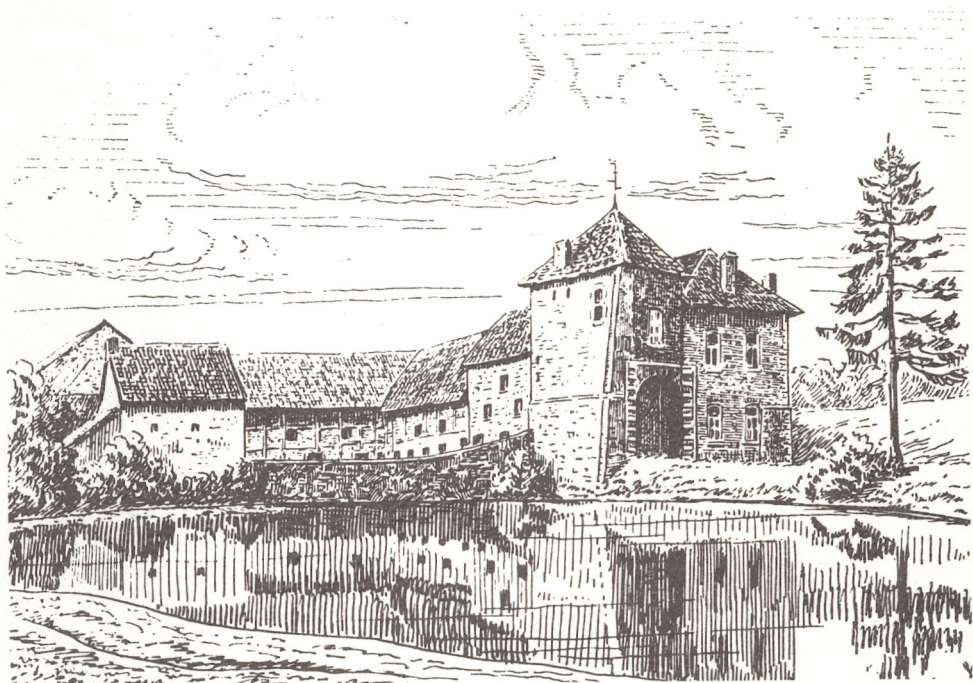


Im Göhlthal

Landschaft im Grenzraum Nordostbelgiens



ZEITSCHRIFT DER VEREINIGUNG FÜR
KULTUR, HEIMATKUNDE UND GESCHICHTE
IM GÖHLTAL

Nr 53 — August 1993

Inhaltsverzeichnis

Im Göhlthal

ZEITSCHRIFT DER VEREINIGUNG FÜR KULTUR, HEIMATKUNDE UND GESCHICHTE IM GÖHLTAL

Nr 53
August 1993

Veröffentlicht mit der Unterstützung des Kulturrates der
deutschsprachigen Gemeinschaft

Im Göhlal

ZEITSCHRIFT DER VEREINIGUNG
FÜR
KULTUR, HEIMATKUNDE UND GESCHICHTE
IM GÖHLAL

Vorsitzender: Herbert Lennertz, Stadionstraße 3, 4721 Neu-Moresnet.
Sekretariat: Maxstraße 9, 4721 Neu-Moresnet, Tel. 087/65.75.04.
Lektor: Alfred Bertha, Bahnhofstraße 33, 4728 Hergenrath.
Kassierer: Fritz Steinbeck, Hasardstraße 13, 4721 Neu-Moresnet.
Postscheckkonto N° 000-0191053-60.

Générale de Banque: 248-0251251-51
Konto NL: AMRO-BANK: 46.37.00.090 Vaals/L
Konto BRD: Aachener Bank: 88 266 (BLZ 390 601 80)

Die Beiträge verpflichten nur die Verfasser.
Alle Rechte vorbehalten

Entwurf des Titelblattes: Alfred Jansen, Moresnet-Kapelle.

Druck.: Hubert Aldenhoff, Gemmenich.

Veröffentlicht mit der Unterstützung des Kulturamtes der
deutschsprachigen Gemeinschaft

Inhaltsverzeichnis

Alfred Jansen, Moresnet-Kapelle	Zum Umschlagbild	5
Walter Meven, Hergenrath	Johann Baptist Joseph Bastiné	7
Peter Noël, Bildchen	De auw dreej Piepe	27
Peter Noël, Bildchen	De Weischvrowe aan dreej Piepe	29
Alfred Jansen, Moresnet-Kapelle	Eine (wahre) Spukgeschichte	30
Willy Timmermann, Eupen	Die Hammerbrücke b. Hauset/Hergenrath	33
M.Th. Weinert, Aachen-Forst	Flamingos	73
M.Th. Weinert, Aachen-Forst	September	74
H. von Schwartzberg, Aachen	Alte Wege im Dreiländereck	75

(1) Aus "Les Délices du Duché de Limbourg" v. G. Poswick.

(2) S. "Im Göhlta", Nr. 45, Aug. 1989, S. 5-10.

Zum Umschlagbild (1)

Der Hof Berlieren in Homburg

von Alfred Jansen

Zu dem etwa 1300 m nördlich von Veltjaeren (2) gelegenen Belieren führt nur ein schmaler, von der Straße Homburg-Teuven abzweigender Karrenweg. Nach etwa 750 m stehen wir vor der versteckt liegenden Hoffeste, die noch Spuren ihrer ehemaligen Wehrhaftigkeit aufweist.

Seinen Namen verdankt Belieren dem gleichnamigen, in der Nähe entspringenden Bach, der sich etwa 850 m weiter nordöstlich in die Gülpe ergießt.

Die Hofanlage von Berlieren stammt vorwiegend aus dem 17. Jh. Die schützenden Wassergräben, die früher mit dem heute noch vorhandenen Weiher links des Eingangs verbunden waren, sind im Laufe der Zeit trockengelegt worden; eine Erdaufschüttung hat die Zugbrücke ersetzt.

Das rundbogige Eingangstor wird von einem größeren, rechteckigen Rahmen aus hellem Kohlekalkstein umfaßt. Das Wohngebäude wurde gegen Ende des 19. Jh. im Obergeschoß auf altem Bruchsteinsockel neu aufgebaut, nach Westen durch einen Neubau erweitert; doch der turmförmige Ostteil desselben mit dem Pyramidendach sowie andere bauliche Details weisen in frühere Zeiten zurück.

Im gepflasterten Innenhof, der nach Osten von einer Mauer begrenzt wird, tragen Maueranker die Jahreszahl 1688. Die Wirtschaftsgebäude sind z.T. in Fachwerk gehalten.

Geschichtlich belegt ist, daß das Lütticher Benediktinerstift St. Peter i.J. 1124 Besitzer eines in Homburg gelegenen Gutes war, das unter dem Namen Sankt-Peter-Hof bekannt war. 1582 verkaufte das Stift den Homburger Besitz mit der dazu gehörenden Gerichtsbarkeit an Jakob v. Oyenbrugge, der jedoch den eingegangenen Zahlungsverpflichtungen nicht nachkam. Infolge dessen kam es 1587 zu einem weiteren Verkauf an Claude v. Withem. Nach dessen Tod heiratete die Witwe den Marquis

30. Oktober 1834 dortselbst verstarb. Am 1. Oktober 1770 trug

(1) Aus "Les Délices du Duché de Limbourg" v. G. Poswick.

(2) S. "Im Göhlthal", Nr. 45, Aug. 1989, S. 5-10.

Alexandre de Malespine, der nach dem Tode seiner Gattin (1607) seinerseits eine zweite Ehe mit Françoise de Gavre einging. Der Marquis starb 1613. Aus erster Ehe hatte er zwei Söhne, die beide dem Jesuitenorden beitraten, worauf die Witwe Françoise de Gavre die Herrschaft Berlieren ihrem Neffen, dem Marquis Gillion-Othon de Trazegnies, Ehegatten der Jaqueline de Lalaing, vermachte (1636).

Berlieren blieb im Besitz derer von Trazegnies bis zum Ende des Ancien Régime.

Durch Verkauf kam der Hof alsdann an die Familie von Fürstenberg (Besitzer von Obsinnich), bis sich die Baronin Clemens von und zu Eltz geb. Fürstenberg i. J. 1935 von dem alten Homburger Adelssitz trennte, der von der Brüsseler Familie Waucquez erstanden wurde. Berlieren wurde als Pachthof von Familie Loch bewirtschaftet, die Mitte der fünfziger Jahre Eigentümer des Hofes wurde.

* * * * *

QUELLEN

- G. Poswick, *Les Délices du Duché de Limbourg*, Verviers, 1951, S. 229-234.
 Belonje, Johan, Berlieren, in "Heem, 1971, S. 3-7.
 de Fossa, Paul-André, Veltjaeren et Berlieren, deux châteaux-fermes hombourgeois, in "Le Courrier", Mai 1977.

(1) Aus "Les Délices du Duché de Limbourg" v. G. Poswick.
 (2) S. "im Göpflial", Nr. 45, Aug. 1989, S. 2-10.

Johann Baptist Joseph Bastiné

von Walter Meven

Der Erwerb des von Firmin Pauquet in Heft 47 unserer Zeitschrift beschriebenen Bildes, das den Kelmiser Galmeiberg in seinem Zustand von 1843 zeigt, stellt eine große Bereicherung für unser Museum dar. Das Gemälde trägt die Signatur "La Carrière J.B.J. Bastiné, 1843".

Kulturhauptinspektor F. Pauquet entdeckte das Bild im Sommer 1988 in der Galerie Berko in Knokke-Heist und erkannte sogleich die Betriebsanlagen und einige charakteristische Bauwerke des ehemaligen Grubengeländes. Seine daraufhin unternommenen Schritte führten schließlich zum Erwerb des für Kelmis und seine Geschichte wertvollen Bildes.

Der Name eines Künstlers läßt nicht selten die Frage nach seiner Herkunft und seiner Persönlichkeit aufkommen. Wer war Johann Baptist Joseph Bastiné und was hat ihn in unsere Nachbarstadt Aachen gezogen?

Am 19. März 1783 zu Löwen geboren, durchlebte J.B.J. Bastiné bis zu seinem 20. Lebensjahr die recht bewegte und die alte Ordnung sprengende Zeit der französischen Revolution, deren "Segnungen" sein Vater Carolus Bastiné sich voll und ganz verschrieben hatte. Er stellte sich sogar in den Dienst der französischen Republik und verfocht in seiner Heimatstadt Löwen ihre Ziele auf eine für seine Mitbürger recht unangenehme Weise. Carolus Bastiné entstammte einem alten Löwener Geschlecht und war Mitglied der Krämerzunft, der bereits sein Großvater Peter Bastiné angehörte. Als "meester van de eerste eed" hatte dieser am 21. Juni 1672 Aufnahme gefunden. Zwei Söhne waren ihm und seiner Ehefrau geboren, Johann Baptista und Franciskus, genannt Francis, der ebenfalls als Mitglied dieser Zunft, am 3. September 1728, als "meester-kramer-knoppenmacher van de eerste eed" gebühlich Aufnahme fand, um schließlich am 21. Juni 1734 "meester kramer" zu werden. Franciscus und seine Ehefrau Maria Theresia Schepers hatten einen Sohn, Carolus genannt, der am 3. Februar 1757 in Sankt Peter zu Löwen die Taufe empfang und am 30. Oktober 1834 dortselbst verstarb. Am 1. Oktober 1770 trug man ihn in die Lehrlingsrolle der Perückenmacher ein; am 3. Juli 1771 wurde er "Krämer-Perückenmacher". Carolus, der Vater

unseres Malers, heiratete am 7. Januar 1778 Anna Maria Claessens. Ihnen wurden 10 Kinder geboren; unter ihnen war Johann-Baptist-Joseph, der, wie bereits erwähnt, am 19. März 1783 das Licht der Welt erblickte. Er und sein Bruder Filipus, geboren im Jahre 1781, sollten den Stamm der Familie fortsetzen. Ob das "bewegte Leben" des Vaters die Söhne beeinflusste, ist zumindest nicht für unseren Maler auszumachen. Er wird nämlich später als friedvoller und besonders freundlicher Mann geschildert. Als Mitglied des Löwener Clubs "La Société des Amis de la Liberté et de l'Egalité" - der Gesellschaft der Freunde der Freiheit und der Gleichheit - wurde Vater Charles Bastiné am 26. Januar 1793 zu einem der neun Polizeikommissare der Stadt Löwen ernannt, welche die 25 nicht sehr folgsamen Volksrepräsentanten ersetzen sollten. In dieser Funktion ist er in den folgenden Jahren recht unangenehm in Erinnerung geblieben, war er doch einer der fanatischsten Clubisten. Mit 29 anderen "Gesellen" entfernte er überall die Porträts und Wappen des Hauses Habsburg. Nach der kurzen Wiederbesetzung durch die Österreicher setzte er seine Tätigkeit als Polizeikommissar fort, eine Tätigkeit, die schon damals auch die "schmutzige Arbeit" der "neuen Ordnung" umfaßte.

Der konservative, «reaktionäre» Bevölkerungsteil war hart im Urteil über den gewesenen Perückenmacher, und die Bezeichnung «Abenteurer» war eine der mildesten, mit der er bedacht wurde. Selbst der Chronist J.B. Haus, ein früherer Perückenmacherkollege von Bastiné, schreibt verächtlich über diesen, der die Liebfrauenbrüder mit dem Ruf "Weg, Ihr Dreckskerle, Ihr werdet nicht mehr im Chor beten!" aus ihrem Kloster vertrieben hatte.

Wie fanatisch Charles Bastiné gegen alles Klerikale eingestellt war, zeigt auch folgende Anekdote: als er einmal im Jahre 1799 durch die Löwener Schipstraße ging und an das Haus des Fleischers Van Kerkhoven gelangte, erregte ein Schild, das die Vermietung des Hauses zu St. Johannstag anzeigte, seine Aufmerksamkeit und sein Mißfallen. Er forderte den Fleischer auf, das Schild wegzunehmen. "Hier ist kein Sankt Johann. Der ist seit der französischen Revolution tot!"

Auch organisierte der Polizeikommissar Bastiné Razzien auf unvereidigte Geistliche, Professoren der geschlossenen Löwener Universität, und betrieb die Verhaftung der führenden Persönlichkeiten des Ancien Régime. Dies alles brachte ihm bei der Bevölkerung wenig Sympathie ein.

Hinzu kamen noch der Neid und das Gefühl, machtlos zusehen zu müssen, wie Charles Bastiné durch Schwarzhandel und den Kauf verstaatlichter Güter zu schnellem Wohlstand kam. "Als junger Mann hatte er keine fünf Stuyver auszugeben; das macht die Revolution", so hieß es über ihn.

Nach der im Jahre 1799 erfolgten Aussöhnung zwischen Staat und Kirche verloren Leute vom Schlage Bastinés ihre Funktionen.

Charles Bastiné wurde seines Amtes enthoben, betrieb aber weiter seine einträglichen Geschäfte mit enteigneten Gütern.

Sein Sohn Johann Baptist Joseph zeigte wenig Anlagen zu Sprachstudien, umso mehr Talent zur Zeichenkunst. Als der Vater diese Anlagen erkannte, stellte er ihn i.J. 1800 als einen der ersten Schüler dem Leiter der Akademie der Schönen Künste, Professor Josse-Pierre Geedts, vor, der ihn sogleich aufnahm. Geedts war ein Schüler Davids.

Von Oktober 1800 bis zum Jahre 1803 zeigte der Schüler Bastiné sehr gute Leistungen und viel Fleiß bei der Arbeit. Unter den erworbenen Preisen bzw. Auszeichnungen seien vermerkt: ein 2. Preis im Zeichnen in der ersten Zeichenklasse 1801 und ebenfalls ein 2. Preis im Zeichnen "d'après l'antique" (1802). Im folgenden Jahr errang er den 1. Preis im Zeichnen "d'après la bosse", 1804 den 1. Preis im Zeichnen nach der Natur und einen zweiten Preis in Malerei für seine Skizze eines Bildes des Kaisers Severus, der dem Caracalla Vorhaltungen macht.

Am 25. September 1804 benachrichtigt der Bürgermeister von Löwen die Verwaltung, daß der Herr Bastiné ein Zeugnis über gute Führung, Eifer, Fähigkeiten und Fortschritte in allen Zeichen-Genres erhalten habe.

Am 9. Oktober 1804 immatrikuliert sich Bastiné in Paris bei Louis David. Die Stadtverwaltung Löwen hatte ihm für die Reise dorthin einen Paß ausgestellt mit folgendem Signalement:

"Maler, 22 Jahre

Größe: 1,66 m

Schwarzes Haar

Dunkle Augen

Nase: mittelgroß

Mund: mittelgroß

Gesicht: oval

Geht nach Paris"

(Städtisches Museum, Löwen)

In Paris hatte Bastiné in der rue Childeberg, neben der Kirche St. Germain, im Hause Titel, Nr. 7, Wohnung genommen. An diese Adresse richtet der Bürgermeister von Löwen am 8.2.1806 namens der Akademieverwaltung eine einmalige Überweisung in Höhe von 150 Franken zum Kaufe der notwendigen Malutensilien, die Bastiné brauche, "sich in der Kunst zu vervollkommen, für die er so gute Anlagen gezeigt habe".

Der Bürgermeister beglückwünscht Bastiné zu der Chance, die er besitze, inmitten der Werke der größten Genies und unter der Aufsicht eines so großen Meisters rasche Fortschritte machen zu können. "Ich bin überzeugt", so der Bürgermeister, "daß Sie sich bemühen werden, sich der Wertschätzung Ihrer Mitbürger würdig zu erweisen."



Joh. Bapt. Jos. Bastiné
Selbstbildnis 1812

In seinem Dankschreiben vom 21. Februar 1806 schreibt Bastiné u.a.: "Seien Sie überzeugt, daß es für mich keinen größeren Ansporn zum Erreichen der Perfektion in der Kunst, die ich in der Schule des größten Malers der Welt anstrebe, gibt, als Ihre Wertschätzung und die Ermutigungen, die die Verwaltung geruht hat, mir durch Ihre Person auszusprechen.

Geduld und Hoffnung sind die Waffen, mit denen ich in die Fußstapfen desjenigen trete, der meine Hand zu führen geruht und dem alle Künstler ihre Ehrerbietung erweisen.

Es tut mir leid, daß ich noch nicht durch sichtbare Fortschritte Ihre Güte belohnen kann. Ich muß noch unter den Augen meines Meisters meine Studien weiterführen, um von seinen weisen Ratschlägen zu profitieren. Ich werde versuchen, meine Pflicht nach Kräften zu tun, um immer mehr Ihre Wertschätzung und Ihre Unterstützung zu verdienen..."

In der Löwener Akademie wurde ein in Paris entstandenes Selbstporträt Bastinés gelegentlich der Preisverteilung am 15. Juni 1806 ausgestellt.



J. B. J. Bastiné: Jakob segnet die Kinder Josefs

(Städtisches Museum, Löwen)

Leider ist von Bastinés Werken aus der Pariser Zeit nichts katalogisiert. Doch ist zu vermuten, daß einige Historienbilder, "Die Heimkehr des Tobias" (früher Suermondt-Museum, Aachen, bei der Auslagerung der Aachener Kunstgüter nach Meißen in den Wirren des 2. Weltkrieges abhanden gekommen), "Jakob segnet die Kinder Josefs" (Städtisches Museum Löwen) und "Hagar und Ismael" (verloren) in seiner Studienzeit entstanden sind. Das oben erwähnte Selbstbildnis, das 1806 in Löwen ausgestellt wurde, ist ebenfalls verloren gegangen.

Die erste Studienzeit bei David währte vom 9. Oktober 1804 bis Oktober 1806. Im Sommersemester 1807 finden wir Bastiné erneut im Atelier des großen Meisters, und zwar im Modellsaal. Bei David machte unser Maler die Bekanntschaft von Jean-Antoine Gros, François Gérard, Anne-Louis Girodet-Trioson und Dominique Ingres. Während ihn freundschaftliche Beziehungen zu Gérard und Girodet verbanden, blieb die Malweise Ingres, der sich vom hohlen Pathos Davids abgewendet hatte, nicht ohne Wirkung auf den jungen Maler, wie ein Vergleich seines Bildnisses der Frau Maria Leydel mit "La belle Zélie" von Ingres zeigt.

Auch deutsche Maler (Wolf, Decker, Rullmann, Ramboux...) waren in jenen Jahren Mitschüler von Bastiné. Aus seiner Löwener Zeit kannte er schon François Van Dorne, der später durch die Heirat mit Anna Maria Bastiné sein Schwager werden sollte.

Aus den Löwener Bevölkerungsregistern der Jahre 1807-1809 ist zu ersehen, daß Bastiné nach seinen Pariser Lehrjahren in seine Vaterstadt zurückgekehrt ist, ehe er sich entschloß, in Aachen ansässig zu werden.

In einem Einwohnerverzeichnis, das noch in der Franzosenzeit (1812) in Aachen angelegt wurde, findet sich die erste offizielle Erwähnung der aus Löwen zugewanderten Familie Bastiné. Zu der Zeit war Johann Baptist Joseph Bastiné bereits mit seiner Ehefrau Therese van Vlasselaer verheiratet und hatte eine 5 Monate alte Tochter.

Einem Bericht des Aachener Gymnasiums können wir entnehmen, daß er bereits im Jahre 1811 - in einer denkbar schlechten Zeit - seinen Wohnsitz in Aachen genommen hatte. Als erste Wohnung wird das am Katschhof gelegene Schauspielhaus, in dem auch das oben erwähnte Gymnasium untergebracht war, angegeben. War es die Anwesenheit prominenter Badegäste und das Vorhandensein namhafter Industrien, die ihm Arbeit und Brot

für seine Porträtierkunst versprochen? Sicher wissen wir, daß er in seinem Aachener Domizil auf dem Katschhof eine Zeichenschule eröffnete. Im darauffolgenden Jahr bittet er den Bürgermeister seiner Heimatstadt, für ihn beim Aachener Bürgermeister zu intervenieren, da die Stadt beabsichtige, eine Zeichenschule zu eröffnen. Das Empfehlungsschreiben des Löwener Bürgermeisters Plaschaert vom 7. Januar 1812 bescheinigt dem jungen Künstler (Bastiné war damals 29 Jahre alt) "ein anständiges und ehrliches Betragen" sowie "ziemlich bemerkenswerte Fähigkeiten". Bastiné habe alle Preise an der Löwener Akademie erworben, sei dann zu David nach Paris gegangen, wo er drei Jahre geblieben sei. Er könne sein Zeichentalent durch seine Arbeiten belegen und er, der Bürgermeister, könne ihn in Punkto Sitten und Charakter in jeder Hinsicht empfehlen.

Im Jahre 1814 wurde von Generalgouverneur Sack eine Erhebung über das Schulwesen in Aachen durchgeführt. Unter "Technische Schule" wird ein "Erziehungshaus für die weibliche Jugend" im Lokal der Stiftsdamen vom Hl. Grab angegeben. "Die in der Aufstellung angeführte Schule", so heißt es, "könnte diesem Erziehungshaus angegliedert gewesen sein. Es unterrichteten Nonnen in allen Fächern, außer Zeichenunterricht."

Bastiné, "Zögling von David", wird als Lehrer für Zeichnen und Malen genannt. "Herr Bastiné ist gebürtig aus Löwen, 32 Jahre alt, hat in dieser Gemeinde zwei Jahre öffentliche Schule gehalten. Er ist verheiratet und hat ein Kind. Er hat jetzt ungefähr 18-20 Zöglinge, welche ihm monatlich 3 Franken zahlen. Er hat den Ruf eines geschickten Malers. Er wünscht von der Regierung als öffentlicher Lehrer angestellt zu werden." Es ist zu vermuten, daß er die Stelle als Zeichenlehrer an der sog. technischen Schule der Empfehlung des Löwener Bürgermeisters zu verdanken hatte.

1816 fehlt am königlichen Gymnasium ein Zeichenlehrer. Die Regierung fragt die Stadt, ob nicht ein geeigneter Lehrer dort sei und sie erwartet Vorschläge. Da Bastiné schon immer den Wunsch gehabt hatte, eine öffentliche Anstellung zu erhalten, erklärte er, gegen ein jährliches Gehalt von 1000 F bei 10 Wochenstunden die Stelle annehmen zu wollen. Zudem wünschte er, die Stunden von 14-16 Uhr frei zu bleiben. Aus einem Schreiben des Gymnasiums vom 22. April 1817 an das kgl. Innenministerium in Berlin geht hervor, daß der Maler eine auf das Sommerhalbjahr 1817 begrenzte Anstellung erhielt. Die Schul-

behörde wünschte "erst die Erfahrung über Wirksamkeit als Lehrer während dieses Sommers zu beraten", ehe sie einen Vorschlag zur definitiven Anstellung machen wollte. Ohne jemals eine solche definitive Anstellung erhalten zu haben, hat Bastiné in den folgenden Jahrzehnten bis zu seinem Lebensende i.J. 1844 seinen Schuldienst als Zeichenlehrer verrichtet. Hierbei haben gewiß seine mangelnden Deutschkenntnisse eine nicht unbedeutende Rolle gespielt.



**Theaterstr. 18 / Ecke Aureliustraße, später Theaterstr. 16.
Der Abbruch des rechten Nebenhauses (-des Hauses Bastiné-) erfolgte am 30.04.1861 durch den Unternehmer Ferd. Helms, Burtscheid (nach Stadtratsbeschluß).
(Foto Stadtarchiv Aachen)**

Im amtlichen Nekrolog des Gymnasiums heißt es dazu: "Der Umstand, daß er die hochdeutsche Sprache nicht verstand und außer dem Französischen, was er geläufig und korrekt sprach, sich nur in einem sehr verderbten flämischen Patois auszudrücken wußte, war seiner Wirksamkeit als Gymnasialzeichenlehrer hinderlich und machte es ihm schwer, bei der Schuljugend in zahlreichen Klassen die gehörige Zucht und Ordnung zu handhaben... Indes wurde dieser Mangel durch die Milde und Freundlichkeit seines Charakters, wodurch er sich im Privatumgange die Zuneigung und Liebe aller, die mit ihm in Berührung kamen, so sehr

zu erwerben wußte, auch in seinem Berufe als Lehrer zum Teil aufgehoben. So erklärt es sich auch, daß die preußische Regierung, die bei der Übernahme des bisher französischen Gebietes gerade bei Schulen den deutschen Charakter zu betonen sich bestrebte, lange Bedenken trug, einem Flamen den Zeichenunterricht zu übertragen."

1821 zieht Bastiné vom Katschhof in ein Haus an der Neupforte Nr. B 865 um. In die "Stadt Aachener-Zeitung" vom 16.4.1821 rückte er folgendes Inserat ein: "Das Zutrauen, mit welchem ich bisher bei meinem Unterricht in der Zeichenkunst beehrt worden bin, und der Wunsch mehrerer Gönner haben mich veranlaßt, vom ersten künftigen Mai an, täglich von 4 bis 5 Uhr nachmittags, in meiner ganz geeigneten Wohnung einen Lehrkurs für junge Frauenzimmer zu eröffnen. Indem ich mir die Ehre gebe, dieses hiermit ergebenst anzuzeigen, füge ich die Versicherung hinzu, daß ich alles aufbieten werde, jedem möglichen Verlangen in dieser Hinsicht vollkommen zu genügen.

Aachen, den 15. April 1821.

J. Bastiné, Kunstmaler, am Neutor Nr. 865."

Bastiné hat ständig seine hauptberufliche Tätigkeit als Zeichenlehrer am Gymnasium mit der eines freischaffenden Künstlers verbunden und ein sehr beachtliches Werk, in erster Linie als Porträtist, hinterlassen.

Das handwerkliche Rüstzeug dazu hatte er, wie schon oben erwähnt, zuerst auf der i.J. 1800 gegründeten Académie des Beaux-Arts in seiner Vaterstadt Löwen und anschließend bei dem damals bekanntesten Historienmaler Europas, Louis David, erworben. Was den Porträtmaler Bastiné dazu bewogen hat, gerade in Aachen sein Künstlerglück zu versuchen, ist mit letzter Sicherheit nicht zu sagen. Da das Rheinland nach dem Frieden von Campo Formio 1797 ein Bestandteil der französischen Republik geworden war, eröffneten sich auch für die Kunstschaftenden neue Möglichkeiten. Aachen war Departementshauptstadt und wir dürfen annehmen, daß der junge Maler sich in der weltberühmten Bäderstadt, die zudem mit der aufstrebenden Tuch- und Nadelindustrie ein gutsituiertes Bürgertum besaß, Aufträge für seine Porträtkunst erhoffte. Der junge Reichtum, der den schnellen industriellen Aufschwung begleitete, bildete mit dem Leben und Treiben des viel besuchten Bades eine wesentliche Voraussetzung und ein günstiges Klima für eine erfolgreiche Malerkarriere,

zumal für einen Porträtisten. Auch war in Aachen, trotz der vorangegangenen Kriegswirren, das künstlerische Leben nicht ausgelöscht; doch weniger günstig als um die Kunstpflege war es um die Ausübung der bildenden Kunst, namentlich der Malerei, bestellt.



Bildnis der Frau Maria Leydel (1787-1826),

Gattin des Stadtbaumeisters Hans Franz Friedrich Leydel.

Dieses Porträt "gehört unstreitig zu den glücklichsten Schöpfungen unseres Malers und zu den schönsten Frauenbildnissen des deutschen Klassizismus." (Kuetgens)

In Aachen befand sich neben seiner Wohnung der große Malersaal des Schauspielhauses. Dieser Umstand kam ihm wohl

sehr zunutze, weil er diesen Saal - seine eigene Wohnung hatte nur zwei Zimmer - mitbenutzen durfte. Es ist nicht nachzuweisen, daß er sich im Rahmen des Theaterbetriebes auch als Bühnenmaler betätigt hat. Lediglich bei der Renovierung des Theaters i.J. 1818 sollte er den Bühnenvorhang neu bemalen.

Seine allgemeine Beliebtheit verschaffte Bastiné bei der Bürgerschaft seiner Wahlheimat Achtung und Anerkennung, die sich rasch in konkrete Aufträge umsetzten. Er fand Zugang zu den angesehensten Bürgern der Stadt, die sich von ihm porträtieren ließen. So entstanden die Bildnisse von Stadtbaumeister Adam Franz Friedrich Leydel und dessen Gemahlin Maria Anna, Oberbürgermeister von Guaita und Tochter, Johann Jos. Dubigk, Balthasar Quadflieg, Joh. Melchior Erckens mit Frau und Tochter, Wilhelm Kuetgens, Dorothea Pastor, Philipp Heinr. Pastor und Ehefrau Amalie, Oberregierungsrat von Goerschen, Baumeister Hansen mit Gattin, Johann Hahn mit Enkelin. Wir verdanken ihm auch eine Reihe gut gelungener Familienbildnisse, so z.B. die Familie Jakob Richard Blees, Familie Andreas Hansen oder Familie Hermann Jos. Neuß.



Anläßlich der Feier der silbernen Hochzeit (1842) gab der Nadelfabrikant Hermann Jos. Neuß Bastiné den Auftrag zu diesem Familienbild. Saal im neugebauten Regierungsgebäude (1828-1830) mit allegorischen Ölgemälden

sehr zuvorkommend, weil er diesen Saal - seine eigene Wohnung hatte nur
zwei Zimmer mitbedenken durfte. Es ist nicht nachgewiesen, dass
er sich im Rahmen des Theaterbetriebes auch als Bühnenmaler
betätigt hat. Lediglich bei der Renovierung des Theaters im Jahr
1818



J.B.J. Bastiné: Porträt der Amalie Pastor

Anlässlich der Feier der silbernen Hochzeit (1843)
gab der Nagelfabrikant Hermann Jos. Neuf Bastiné den Auftrag
im großen Wohnraum des Schauspielhauses. Dieser Umstand kam ihm wohl
Malersaal des Schauspielhauses. Dieser Umstand kam ihm wohl

Anläßlich des sog. Monarchenkongresses in Aachen besuchte Kaiser Franz I. jeden Tag die hl. Messe im Alexianerkloster am Alexianergraben. Dr. Felix Kuetgens schreibt dazu: "Der Kaiser war in dem Hotel des Herrn Franz Brammerz in der Großmarschierstraße, die nachher ihm zu Ehren in "Franzstraße" umbenannt wurde, abgestiegen, und wohnte, 'nur mit der seltenen Ausnahme, wenn das Wetter neblig und feucht war, immer ganz regelmäßig dem Gottesdienste in der nahegelegenen Alexianerkirche zu höchster Erbauung aller Anwesenden bei'.

Dort hat ihn dann Bastiné skizziert und danach ein Bildnis gemalt, das in Anbetracht der schwierigen Umstände, unter denen es zustande kam, auffallend gut gelungen ist. In seiner Loge knieend, den Blick unverwandt auf den Altar gerichtet, die Arme auf ein braunrotes Kissen gestützt und zwischen den gefalteten Händen ein Gebetbuch haltend..."

Neben seiner Gymnasialtätigkeit und seinem Schaffen als freier Künstler entfaltete Bastiné in seinem Privatatelier auch eine beachtliche Tätigkeit als Privatlehrer. Zu seinen bekanntesten Schülern zählten der aus Lüttich stammende Auguste Chauvin (1810-1884), der später Direktor der Lütticher Akademie wurde und als Historien-, Genre- und Porträtmaler einen guten Ruf besaß, Jacques Wiener (1815-1899), der sich später in Brüssel niederließ und als Münzschnyder und Modellierer internationalen Ruf genoß, und vor allem der Sohn eines Aachener Fabrikanten, Alfred Rethel (1816-1859), der der Lieblingsschüler Bastinés wurde, der den Knaben so förderte, daß er bereits mit 12-13 Jahren erstaunlich gute Leistungen aufwies und Bastiné es wagen konnte, schon jetzt dem ihm befreundeten Direktor der Kunstakademie in Düsseldorf, Friedrich Wilhelm von Schadow, Proben des Könnens seines hoffnungsvollen Schülers vorzulegen mit dem Erfolg, daß Rethel 1829 die Erlaubnis erhielt, die Akademie zu beziehen. Rethel hat seinem ersten Lehrer und väterlichen Freund immer treue Anhänglichkeit bewahrt und es war für Bastiné gewiß eine große Genugtuung, als sein früherer Schüler als Sieger aus dem Wettbewerb zur Ausmalung des Kaisersaales im Aachener Rathaus hervorging. Den Beginn der Arbeiten (1847) hat Bastiné jedoch leider nicht mehr erleben können. Rethels Fresken sind leider durch Kriegseinwirkung teilweise zerstört worden. Als die Regierung in Aachen beschloß, den Sitzungssaal im neuerbauten Regierungsgebäude (1828-1830) mit allegorischen Ölgemälden

(Ackerbau, große Jagd, Vogeljagd, Viehzucht, Gärtnerei, Unterricht und Kultus, Weberei/Spinnerei, hiesige Quellen, Bergbau) ausschmücken zu lassen, wandte sie sich an den Düsseldorfer Akademiedirektor Schadow, der sich zur Übernahme der Arbeiten bereit erklärte. Bastiné seinerseits wandte sich an den Regierungspräsidenten mit der Bitte, an diesen Arbeiten beteiligt zu werden. Daraufhin bekam er den Auftrag, die allegorische Darstellung der Aachener Quellen zu liefern. Zu dem Bild Bastinés bemerkte Bauinspektor Peter Cremer, daß es seine Erwartungen sehr übertreffe und den unter Leitung des Herrn Schadow ausgeführten Gemälden an die Seite gestellt zu werden verdiene.



**Für den Sitzungssaal des neuen Aachener Regierungsgebäudes schuf Bastiné die allegorische Darstellung der heißen Quellen von Aachen.
(Heute Bibliothek Suermondt-Museum, Aachen)**

Schon einige Jahre zuvor, 1824, hatte Bastiné von der Regierung den Auftrag erhalten, nach Skizzen von Schinkel für das Frontispiz des neuen Theaters die ausführliche Kartonzeichnung anzufertigen, ohne jedoch von der Vorlage abzuweichen.

Wenn Johann Baptist Joseph Bastiné auch vorwiegend als Porträtmaler hervorgetreten ist, so hat er sich doch in seinem späteren Leben auch der Landschaftsmalerei zugewandt. Sein "Blick auf Burtscheid" und Landschaftsbilder aus der Umgebung sind Ausdruck des vorherrschenden romantischen Naturgefühls. In diese Landschaftsbilder reiht sich auch das Bild des Kelmiser Galmeiberges ein, auf dem neben Werksanlagen auch der Werksdirektor und - im Hintergrund - die Wohnung desselben,

die sog. Parkvilla, zu sehen ist. Von den drei Kindern Bastiné überlebte nur eine Tochter, Elise, die ihren Vetter Louis Bastiné heiratete. Sie war zuletzt in Löwen ansässig und vermachte 1894 dem dortigen städtischen Museum testamentarisch zwei Werke ihres Vaters, ein hervorragendes Selbstbildnis und das schon erwähnte "Jakob segnet die Kinder Josephs".



**J.B.J. Bastiné (1783-1844). Der Maler im Kreise seiner Familie.
Zeichnung von Marie Bastiné.**

Am 14. Januar 1844 verstarb J.B.J. Bastiné im Alter von 60 Jahren "an einem Lungenschlage". Wie es im Nekrolog seines Kollegen J. Müller in der Stadt-Aachener-Zeitung vom 21.1.1844 dazu heißt, scheint er seinen Tod geahnt zu haben. Zwei Tage vor seinem Hinscheiden zeichnete er noch drei Vorlegeblätter, wovon das erste einen entblätterten Baum darstellt, an welchem eine Ruhebänk steht, worauf ein Reisebündel und ein Stab liegen. Das zweite Bild ist ein Grabgewölbe, vor welchem zerstreute Gebeine liegen. Das dritte stellt einen entlaubten, alten, morschen Baum und daneben ein bemoostes Kreuz dar.

Müllers Nekrolog schließt mit einem auf Bastinés letzte Zeichnungen bezüglichen dreistrophigen Gedicht:

Seine Bürde legt er nieder,
Nieder legt er seinen Stab;
Müde sind des Wandrers Glieder,
Und ihm öffnet sich ein Grab.

Traurig sah sein Geist die Eichen
 Von dem Winterfrost entlaubt,
 Doch getrost auch jenes Zeichen,
 Das dem Tod die Macht geraubt.

Ahnend schwang schon über Sterne
 Sich sein Geist ins Heimatland,
 Doch noch einmal führt'er gerne
 Ihm die kunstgeübte Hand.



J.B.J. Bastiné.
 Selbstbildnis, 1830.

(Städtisches Museum, Löwen)

Von Bastiné wurde neben seinem Kollegen Christian Quix, dem heute noch geschätzten Historiker, beigesetzt. Quix war wenige Tage vor Bastiné verstorben. Beide Gräber sind heute nicht mehr erhalten. Bastinés letzte Schaffensperiode war überschattet von dem allzu frühen Tod seiner beiden älteren hoffnungsvollen Kinder, die seinem Talente nacheiferten. Sein Sohn Nicolaus Isidorus wurde am 11. Dezember 1814 zu Aachen geboren und starb am 20. Febr. 1831. Die Tochter Maria, noch vor seiner Eheschließung am 25. April 1812 zu Löwen geboren, verstarb am 19. Oktober 1836 zu Aachen. Von ihr sind uns einige Skizzen überliefert, die ihre guten Anlagen bescheinigen.

Die Witwe Bastiné verkaufte das Haus an der Theaterstraße und verließ die Wahlheimat Aachen mit ihrer am 19. März 1818 dortselbst geborenen Tochter Josephine Elisabeth, um sich in Brüssel niederzulassen.

Beim Studium der Geburtsurkunden ihrer Kinder fallen die Namen der Paten als honorige Aachener Bürger besonders auf. Auch hier wird recht deutlich, daß die Familie Bastiné sich in den gehobenen Bürgerkreisen einer besonderen Achtung erfreute.

Die gebrochene Lebenskraft des Malers führte auch dazu, daß die Aufträge ausblieben und sich bald darauf wirtschaftliche Schwierigkeiten einstellten. Die hohe Belastung des stattlichen Hauses, das von Adam Friedrich Leydel entworfen und von dem bekannten Baumeister Hansen errichtet worden war, waren wohl ein besonderer Grund für die finanzielle Misere. (Das Haus befand sich an der Einmündung der späteren Aureliusstraße und Theaterstraße. 1869 wurde es niedergelegt.)

Als man ihn bei der im Jahre 1833 erhobenen Cholerasteuer mit 6 Talern veranlagte, verringerte man dieselbe "wegen der schlechten persönlichen Verhältnisse" auf 2 Taler, 66 Sgr.

Die Steuer für sein 23 Fenster-Haus belief sich nur noch auf 3 Taler, 15 Sgr., 5 Pfennige. Man mußte ihm also auch darin weitgehend entgegenkommen. Eine geringe Entlastung brachte ein ins Haus genommener Mieter.

Im Jahre 1837 mahnt Bastiné bei der Schulleitung eine Entschädigung für die von ihm bei seiner Einstellung gelieferten Zeichenvorlagen und Gipsmodelle an. Das Kollegium billigte ihm darauf 30 Taler für die verflossene Zeit "auf einmal" und von da an jährlich 5 Taler zu. Nach seinem Tode läßt die Schulleitung bei der Witwe nachfragen, zu welchem Preise sie die genannten

Bastiné wurde neben seinem Kinde ein Christen-Quix, dem heute noch geschätzten Historiker, beigesetzt. Nur sehr wenige Tage vor Bastiné verstarb, beide Kinder sind nicht mehr erhalten. Bastinés letzte Seelenruhe ist aber noch von dem allzu frühen Tod seiner beiden älteren hoffnungsvollen Kinder, die seinem Tode nachhingen, sein Sohn Nicolas Isidorus wurde am 11. Dezember 1817 in Aschaffenburg geboren und



J.B.J. Bastiné, Blick auf Burtscheid

Im Jahre 1847 machte Bastiné bei der Schließung eine Entschädigung für die von ihm bei seiner Einstellung geleisteten Zeichenvorlagen und Opfernellen an das Königl. Institut ihm darauf 30 Taler für die verlassene Zeit "auf einmal" und von da an jährlich 2 Taler zu. In seinem Tode läßt die Schließung (bei der Witwe nachhingen, zu welchem Preise sie die genannten

Vorlegeblätter und Gipsmodelle verkaufen wolle. Man einigte sich auf eine einmalige Zahlung von 50 Talern.

Am 9.3.1844 schickte Frau Bastiné das Gehalt zurück, durfte aber das Januargehalt behalten. Die Schulleitung bewilligte später mit dem Einvernehmen der Koblenzer Schulbehörde "Frau Bastiné in eine traurige Lage gekommen" 29 Taler, 6 Sgr., 8 Pfennige.

Wohl auf eine besondere Anfrage hin genehmigt Berlin die Zahlung des Restgehaltes für die Monate Januar und Februar.

Die Eintragung im Friedhofsregister vermeldet für Herrn Bastiné "Abnehmung" als Todesursache. Die späte Hinwendung des Künstlers zur Landschaftsmalerei läßt die Vermutung offen, daß eine schleichende Krankheit den Aufenthalt in der frischen Luft erforderlich machte. Einige wenige Bilder aus dieser Zeit sind uns überliefert.

Jesus! Maria! Joseph!



Der Gerechte aber, sollte er auch vom Tode überleitet werden, wird doch Erquickung haben. Weisb. 4, 7.

Im Jahre der gnadenreichen Geburt unseres Erlösers 1844, den 14. Januar, starb zu Aachen, an einem Lungenstich, im 61. Jahre seines Lebens und im 33. seiner durchaus glücklichen Verbindung mit Theresia van Blassefacer, **der wohlgeborne Herr**
Johann Baptist Joseph Bastiné,

Walter und seit 30 Jahren Zeichenlehrer am hiesigen Königl. Gymnasium.

Seine tiefgebeugte Gattin und seine einzig ihm noch gebliebene Tochter beweinen in ihm den ärtlichsten Vatten und den liebevollsten Vater. Die Stadt verliert mit ihm einen talentvollen, ausgezeichneten und bescheidenen Künstler. Seine Kollegen betrauern den Verbliebenen als einen wahren, gutherzigen Freund, seine Schüler einen gewissenhaften, liebreichen Lehrer, und alle Mitbürger beklagen in ihm den Verlust eines edlen Mannes. Treue Pflichterfüllung in allen Lebensverhältnissen war sein einziges Streben. Lay Gott ihm sein heiliges Antlitz leuchten lassen wege, dafür laßt uns Alle beten.

Er ruhe in Frieden.

Die Beerdigung wird am 17., Nachmittags 3 Uhr, Statt finden.

Jesus, Maria, Joseph.



Im Jahre nach der gnadenreichen Geburt unseres Erlösers 1828, den 7ten Juni, Abends 8 Uhr entschlief dahier zu Aachen, gottselig dem Herrn, mit den h. Sakramenten der Sterbenden versehen und, in den Willen ihres Schöpfers vollkommen ergeben, an den Folgen einer langwierigen Abnehmungskrankheit, die **Hochwohlgeborne und ehrm. Stiftdame**

Francisca Isabella de Bastin.

Die Verbliebene ward geboren zu Lüttig den 7ten Juli 1791 und zu Charleville im Jahre 1769 trat Sie in den Orden vom h. Grabe. Sie starb im 77ten Lebensjahre, wovon Sie nach der Aufhebung ihres Klosters 22 Jahre als Lehrerin in dem hiesigen Institut St. Leonard mit rastlosem Eifer dem Unterrichte der Jugend widmete. Durch vorzügliche Geistesgaben und ihre außerordentliche Herzengüte gewann Sie die Liebe Aller, die ihrer Pflege anvertraut waren und immer war es ihre größte Freude mitten unter den Kleinen zu seyn. Hoffentlich besäße Sie schon den Lohn der Kleinen, das Reich Gottes; da aber Gottes Gericht unerforschlich ist, so wird ihre abgeschiedene Seele den ehrwürdigen Priestern und Heiligheligen im Gebete heilsam empfohlen, damit Sie desto eher ruhe

im Frieden!

Zu Bastinés Nachfolger am Königlichen Gymnasium wurde Johann Peter Neidinger aus Berlin ernannt, nachdem sich einige Bastiné-Schüler leider vergeblich um die ausgeschriebene Stelle beworben hatten.

Im Sterberegister der Pfarrkirche St. Michael in Aachen findet sich für Bastiné folgende Eintragung:

«Johann Baptist Josephus Bastiné, conj. Theresiae von Vlaselager, sine sacramentis, † 14.1.1844, 60 Jahre alt.»

Johann Baptist Joseph Bastiné ist lange Zeit in der Literatur wenig beachtet worden. Die erste ausführliche Würdigung erfuhr er erst 1928. Bei Gelegenheit einer Ausstellung seiner Werke in Aachen widmete ihm der damalige Museumsdirektor Dr. Felix Kuetgens in den Kunstblättern des Museums eine eingehende Lebens- und Werkbeschreibung, in der er auch aufzeigt, wie sich Bastiné in seinen Aachener Jahren langsam von seinem Vorbild David löst und zu einem persönlichen Malstil findet, in dem die Einflüsse der Engländer Thomas Lawrence und George Dave, die 1818 in Aachen weilten, auszumachen sind. Bastiné wird in den folgenden Jahren immer mehr zu einem rheinischen Maler, der nach 1825 sich mehr und mehr dem Realismus der Biedermeierzeit verbunden fühlt, wobei, wie Kuetgens bemerkt, die menschliche Seite seiner Porträtkunst nur gewinnen konnte.

QUELLENVERZEICHNIS

Dr. F. Kuetgens, Johann Baptist Joseph Bastiné, in "Aachener Kunstblätter", Heft XIV, 1928, S. 65-135.

L. Van Buyten, Joannes-Baptista Josephus Bastiné (1783-1844), in "Museumstrip", Museum Leuven, 17. Jg., 1990, Nr. 2, S. 17-24.

V. De Munter, Catalogue du Musée Communal Vander Kelen-Mertens, Louvain 1927.

W. Becker, Paris und die deutsche Malerei, Prestel Vlg. München, 1971.

Stadtarchiv Leuven, Auswanderungsregister 1812

Stadtmuseum Leuven, diverse Akten betr. Familie Bastiné

Standesamt der Stadt Leuven

Pfarregister St. Peter, Leuven

Einwohnermeldeamt Brüssel, Einwohnerlisten

Standesamt der Stadt Aachen

Stadtarchiv Aachen, Notariatsakten betr. das Haus Bastiné, Theaterstr. 18.

Geh. Staatsarchiv Merseburg und Staatsarchiv Koblenz, Schulakten

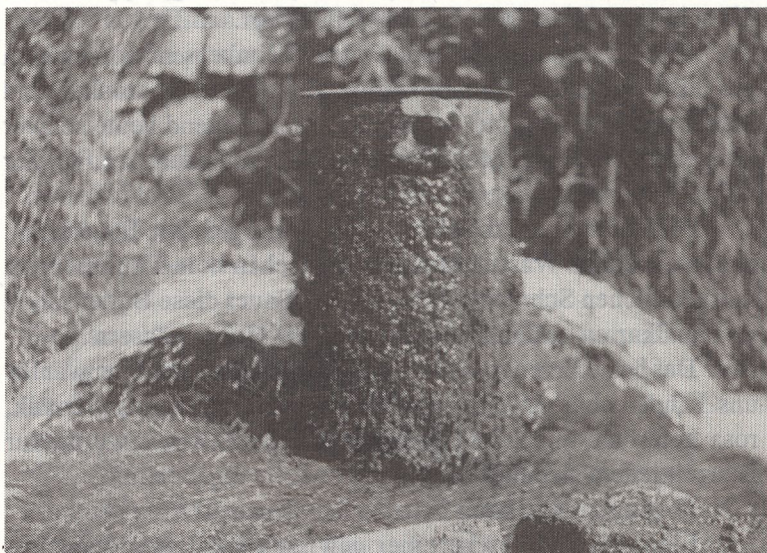
BILDNACHWEIS

Wenn nicht anders vermerkt, befinden sich die abgebildeten Werke in den Museen der Stadt Aachen.

Wiedersehen mit der Vergangenheit:

De auw dreej Piepe

von P. Noël



Die Restaurierung des alten Brunnens am Rande des Kasino-weiher ist ein erfreuliches Zeichen wiedererwachter Sorgfalt im Umgang mit Zeugen unserer Vergangenheit.

Auf der neuen, bequemen Bank hier sitzend, gerate ich in's Träumen. Welch reges Treiben herrschte doch hier in meiner Kindheit! Mit Wonne spielten wir unter diesen unablässig speienden Rohren, bauten Dämme mit Steinen und Morast, bis unsere Zähne vor Kälte klapperten.

Wenn allerdings die Wäscherinnen auftauchten, dann hieß es: verschwinden! Sie kamen mit vollgepackten Handkarren und brauchten jedes Plätzchen. Große Zinkwannen und Körbe wurden aufgestellt. Die vorgekochten Wäscheberge wurden mit klarem Wasser und anschließend mit Bleue gespült.

Dabei kam ein reger Nachrichtenaustausch aus der 'Fliegenden Taube' und aus der Gerüchteküche zustande.

Bei anhaltender Trockenheit kamen dazu noch die Wasserträger. Wenn aus der kelmiser Wasserleitung immer weniger rötliche Brühe floß, dann wurde diese Trägerkolonne immer dichter.

Frauen, Nachtschichtarbeiter, "Schomeure" (Arbeitslose), Rentner, kurz, alles, was tagsüber zu Hause war und einen 'Haam' (ein Tragejoch) tragen konnte, mußte mit!

Flott ging es abwärts zum Brunnen, aber langsam pendelten die schweren Wassereimer zurück in's Dorf.

Abends schauten wir Kinder oft den heimkehrenden Arbeitern zu. Still spülten und füllten sie hier ihre "Bleche", tranken und näßten sich Gesicht und Arme. Für unsere Jugend heute schwer vorstellbar, wieviele Menschen damals stundenlang zu Fuß zur Arbeit unterwegs waren.

Früh unterwegs zum Brunnen war morgens die Bauersfrau, die gutes, kaltes Wasser zum Butterwaschen holte. Auf meinem morgendlichen Schulweg rumpelte der Bauer diese Butter schon im Handkarren zu seinen Kunden in den 'Herrenhäusern'.

Das beste Erzeugnis aber aus diesem Brunnenwasser war für uns Kinder ohne Zweifel die "Heulimonade"! Dieses Getränk, rosa gefärbtes und leicht gesüßtes Brunnenwasser, wurde zur Heuzeit jedem Arbeiter zum Durstlöschen angeboten.

Es ging zu wie beim Wunder von Kanaan!

Eine einzige Flasche einer gewissen knallroten 'Fantaisie aux framboises' reichte der wackeren, kinderlieben Bauersfrau zum Anfärben eines unendlich großen Quantums Brunnenwassers, das so zur 'Heulimonade' wurde.

Da es bei den Kindern in unserer Straße nur zur Kirmes und zur Kinderkommunion Limonade gab, verschlangen wir kleinen 'Heuarbeiter' Unmengen dieses rosa Spezialtrunkes. Es gluckerte dann beim Rechen und Wenden in unseren schweren Bäuchen herum. Es sind so viele Erinnerungen, die sich um diese alte, früher so kostbare Trinkwasserquelle weben. Aber es wird spät, ich muß meine Schleife um den Weiher noch zu Ende drehen.

De Weischvrowe aan dreej Piepe

Wue Töljebaach sech ijene Wejer krömmelt
en der auwe Boan noch va vröjer drömmelt
wur Luusche jrön et Waater sööme
steet no en Bank en do kann ech drööme.

Wue no di Bank steet, do hand vöör jeseate
en hand als Kenger Surelle jejeate.
Et Waater wor kloor en vöör wor schwatt
et Hoor i Fluse en de Vööt ömmer natt.

Heej sooch' vöör de Weischvrowe va Kelemes kome,
de Kaare bepackt, se koste koom ohme.
De Körf, de Tobbe, de jruete Tinge
vasjebonge met decke Linge.

No hosch et wi ömmer: "Dör Puute, lot lans,
die Plaatsch an de Boan, die brukke vöör jans!"
Da woat wijer schandaalt met flotte Tong
wat wer ijen 'Fliegende Taube' stong.

dobej noch Weisch jeschpolt va alle Sije
en wat se vronge, dat dröppde net mije
jetroke, jevauwe bis op et letzte Stöck,
de Kaar jelaane en da jong et wer tröck.

Va wiet noch huet me se laache en scheele,
en vöör koste met Pratt en met Waater wer knööle...
Dä Boan, dä köss noch vööl vertelle
va Jäas, di och genommt sije wölle:

Do koamte Dräjer met Haam vör Waater,
do vöölde Werklüj der Blech sech derbater
en buere Vrowe, die Botter heem wosche,
wets do noch Boan, wi se allemol hosche?

Eine (wahre) Spukgeschichte

von Alfred Jansen

Die alten Leute früher, - ich meine damit diejenigen, die sich in dieses Jahrhundert hatten "herüberretten" können-, waren mitunter die wunderbarsten Geschichtenerzähler. Zu der damaligen Zeit gab es weder Radio noch Fernsehen und so hockte man dann am Abend in der Stube. Man vertrieb sich die Zeit mit Kartenspiel oder "Mensch-ärgere-dich-nicht". Für uns Kinder war es dann auch immer ein Erlebnis, wenn ein Nachbar oder sonst jemand den Abend bei uns verbrachte und uns dann Geschichten erzählen mußte.

Dabei ist es fast unvorstellbar, wie reich der Erzählungsschatz der alten Leute war. Waren es nun wahre Begebenheiten oder erdachte, waren es Räuber- oder Gruselgeschichten, der Erzähler fand immer in uns Kindern eine aufmerksame Hörerschaft.

Inbesonders hatten es uns die Spukgeschichten angetan. Kaum zu glauben, was da früher als Gespenst oder Spuk durch die Gegend geisterte! Wahr oder unwahr, wir Kinder waren ganz Ohr. Wir saßen dann um den warmen Ofen herum beim Schein einer Petroleumlampe und wenn der Erzähler wußte, bei seiner Spukgeschichte die richtige Pointe anzubringen, dann saßen wir da mit glühenden Ohren und fühlten das eisige Prickeln vom Rückenmark bis in die Haarspitzen hochgehen.

Nun ist mir als erwachsener Mensch tatsächlich auch einmal ein Spuk erschienen und mir sind auch, wie so oft in meiner Kindheit, die Haare zu Berge gestiegen. Doch greifen wir nicht vor.

Aber ich versichere Ihnen, daß meine Geschichte nicht erfunden ist und ich auch damals keiner Halluzination zum Opfer gefallen bin.

Das kam so.

Es war Ende 1944, kurz vor Weihnachten. Die Amerikaner waren gut drei Monate im Land. Ich wohnte in Moresnet-Kapelle und unser Bäcker, der uns mit Brot belieferte, wohnte in Moresnet-Dorf. Nun war ich mit ihm überein gekommen, daß ich mir den obligaten Weihnachtsstollen bei ihm in der Backstube backen durfte. (Ich habe das Bäckerhandwerk erlernt.)

Ich ging nun an einem späten Nachmittag, mit meinen Ingredienzien beladen nach Moresnet und buck mir meine Stoll-

len; alles klappte prima. Es war aber ziemlich spät geworden, vielleicht 10 Uhr Abends, als ich mich dann auf den Heimweg machte.

Ich muß nun erwähnen, daß es von Moresnet bis hin zu dem Ortsteil Moresnet-Kapelle drei Verbindungen gibt, die man benutzen kann. Da ist erstens der breite Fahrweg, zweitens ein Karrenweg, Marfeld geheißen, und drittens gibt es da einen Wiesenpfad, der vom Ausgang des Dorfes querfeldein führt und dann in der Nähe des Bauerngutes "Sier" in das Wegenetz des Ortes einbiegt.

Dies war die kürzeste Verbindung und die wählte ich.

Es war eine stockdunkle Nacht, man sah die Hand nicht vor den Augen.

Man sah nirgendwo ein Licht, nirgendwo eine Beleuchtung, es herrschte tiefe Finsternis. Es mußte ja noch verdunkelt werden, der Krieg war noch nicht zu Ende. Aber meinen Weg kannte ich auch im Dunkeln und so schritt ich denn munter drauf los, meine Weihnachtsstollen auf einer "Horte" vor mir hertragend.

Ich hatte schon zwei oder drei Drehkreuze passiert, als ich plötzlich, die Wiese stieg bergan, das Feuer einer brennenden Zigarre auf mich zukommen sah. Zu hören war nichts, denn die Wiese schluckte jeden Laut.

Der brennende Punkt wurde immer größer, ich sah ganz deutlich das runde Feuer, es kam direkt auf mich zu.

Hoppla, denk ich, der ist ja auf Kollisionskurs, der rennt dich um.

Ich gehe einen guten Meter zur Seite, um den Mann an mir vorbei zu lassen, halte aber zur Sicherheit die brennende Zigarre im Auge. Da, auf gleicher Höhe mit mir, erlischt das Feuer und ... nichts mehr, nichts! Ich sehe keine Person, keine Umrisse, keinen Schatten, nichts.

Ich hätte doch etwas wahrnehmen müssen! Meine Augen waren doch an die Dunkelheit gewöhnt.

Da spürte ich, wie mir die Kälte den Rücken hoch kroch über den Nacken bis in die Haarspitzen. Ich stand stocksteif da.

Ich muß wohl eine ganze Weile wie eine Bildsäule da gestanden haben, ehe ich wieder einen klaren Gedanken fassen und weitergehen konnte.

Was ist nun da auf mich zugekommen? Sage mir keiner, daß ich irgend einem Trugbild zum Opfer gefallen bin. Ich sehe noch

deutlich heute, nach vierzig Jahren, die brennende Zigarre auf mich zukommen, wenn ich an das Erlebnis zurückdenke.

Als ich zu Hause ankam, starrten mich die erschreckten Gesichter meiner Angehörigen an. Ein Blick in den Spiegel und ich hatte verstanden. Ich war aschfahl im Gesicht.

Dabei ist es fast unvorstellbar, wie reich der Erzähler war. Man sah nirgendwo ein Licht, nirgendwo eine Beleuchtung, es herrschte tiefe Finsternis. Es mußte ja noch verdrängt werden, was es kauder- oder Gruselgeschichten, der Erzähler fand immer ein Kind in eine Aufmerksamkeit. Man sah auch im Dunkeln und so schritt ich denn munter drauf los, meine Weinstockstollen auf einer "Horte" vor mir hertragen. Kaum zu glauben, was da früher als Gegenstand oder Spuk durch die Gegend geschweifelt. Ich hatte schon zwei oder drei Dackelweizen passiert, als ich plötzlich die Wiese stief herab, das Feuer einer brennenden Zigarre auf mich zukommen sah. Zu hören war nichts, denn die Wiese schloßte jeden I auf geschichte die richtige Pointe anzubringen, dann sah ich die Wiese. Der brennende Punkt wurde immer größer, ich sah ganz deutlich das runde Feuer, es kam direkt auf mich zu, bis in die Hand gespritzt noch nicht.

Hoppla, denk ich, der ist ja auf Kollisionskurs, der rennt dich an. Nun ist mir als erwachsener Mensch nichts mehr an einem Spuk erschienen und mir auch nicht, wie so oft, ein Meier zu sein. Ich gehe einen guten Meter zur Seite, um den Mann an mir vorbeizulassen, halte aber zur Sicherheit die brennende Zigarre im Auge. Da auf gleicher Höhe mit mir erlischt das Feuer und nichts mehr, nichts! Ich sehe keine Person, keine Umrisse, Schatten, nichts.

Das kam so. Ich bitte hoch etwas wahrnehmen müssen! Meine Augen waren doch an die Dunkelheit gewöhnt. Da sagte ich wie mir die Kälte den Rücken hoch noch über den Nacken bis in die Halswirbelsäule. Ich stand stocksteif da. Nun war ich mir klar, daß ich gekommen, daß ich mir den Kopf wohl eine ganze Weile wie eine Bildsäule gestanden haben, daß ich wieder einen klaren Gedanken fassen und weitergehen konnte.

Ich ging hin an einen späten Nachmittag, mit meinem Stuhl und auf mich zukommen? Sage mir keine, daß ich irgend einem Trugbild zum Opfer gefallen bin. Ich sehe noch

Die Hammerbrücke bei Hauset/Hergenrath

von Willy Timmermann

Eines der schönsten Bauwerke im Göhlthal bei Hergenrath, zu vier Fünfteln auf Hauseter Boden gelegen, war (!) die Hammerbrücke: 206,51 Meter lang, 8,474 Meter breit, 36,72 Meter hoch, oben 17 Bogen, unten 14 Pfeiler zu je 2,20 und zwei Pfeiler zu je 5,65 Meter, erbaut aus etwa acht Millionen Ziegelsteinen, die vor Ort und in der nächsten Umgebung gebrannt wurden. Kostenpunkt laut Belgischer und Belgisch-Rheinischer Eisenbahngesellschaft etwa 2,5 Millionen preußische Taler oder 1,2 Millionen damalige belgische Franken (1).

Am 22. August 1843 fuhr probeweise der erste Zug über die doppelbogige Brücke, das wichtigste Verbindungsglied zwischen Aachen und Herbesthal. Am 15. Oktober 1843, am Geburtstag des preußischen Königs Friedrich-Wilhelm IV., wurde diese erste internationale Eisenbahnstrecke Europas, zwischen Antwerpen und Köln, feierlich in Betrieb genommen und am 21. Oktober offiziell für den Personenverkehr eröffnet. Der "Viaduct über das Goelthal bei Aachen" - so der offizielle Titel einer Beschreibung des Bauwerkes durch Georg Salomon Moller, geb. 1784 in Diepholz, Großherzoglicher Hessischer Oberbaudirektor in Darmstadt, wie sie in der Bibliothek (2) der RWTH Aachen einzusehen ist - sollte fast während eines halben Jahrhunderts (bis zum Bau der 107 m hohen Müngstener Brücke b. Remscheid 1894-97) die höchste Eisenbahnbrücke des deutschen Reiches sein.

Am 10. Mai 1940, beim Einmarsch der deutschen Truppen in Belgien, wurde sie durch belgische Grenzschrützer gesprengt. Als wichtiges Verbindungsglied einer internationalen Strecke wurde die Brücke noch während des Krieges (1940-1944) und nach erneuter Sprengung im September 1944 wieder aufgebaut, aber nie mehr in ihrer einstigen Schönheit.

Ungewiß ist beim Schreiben dieser Zeilen, ob ihre jetzige Form bei der Anpassung der Strecke an den französischen Hochgeschwindigkeitszug TGV von Paris über Brüssel, Lüttich und Aachen nach Köln beibehalten oder nochmals geändert wird.

Der Bau der Eisenbahnstrecke

Die Geschichte der Hammerbrücke und die damit verbundenen Schicksale würden Stoff für ein ansehnliches Buch liefern. Wir wollen versuchen, die wichtigsten Ereignisse um dieses einmalige Bauwerk europäischer Dimension zusammenzufassen. Immerhin bilden zwei europäische Verkehrsstraßen in etwa die "Grenzen" Hausets: die Eisenbahnlinie Aachen-Lüttich im Westen und die Autobahn Aachen-Lüttich im Osten.

Im Jahre 1825 wurden zwischen Darlington-Stockton in England die ersten mit Personen besetzten Eisenbahnzüge der Welt in Betrieb genommen. Sechs Jahre später, im August 1831, beauftragten belgische Kreise, darunter Minister Charles Rogier, die Ingenieure Simons und de Ridder, Pläne für eine internationale Verbindung auszuarbeiten. In den europäischen Ländern war die Eisenbahnpolitik derart verschieden, daß um 1830 nur kleinere Strecken bestanden oder befahren wurden, etwa Paris - Saint Germain, Berlin - Potsdam, Amsterdam - Haarlem, Neapel - Portici usw. In Belgien übernahm von Anfang an der Staat den Bau der Eisenbahn. Erstmals verkehrte im Jahre 1837 ein Dampfzug von Brüssel nach Mechelen, das schließlich zum Knotenpunkt des belgischen Eisenbahnwesens wurde. Johann Strauß in Wien komponierte sogar 1836 einen "Eisenbahnlustwalzer".

Im Jahre 1840 waren von Mechelen aus u.a. die Städte Brüssel, Gent, Ans bei Lüttich und Antwerpen per Zug erreichbar. Da das belgische Eisenbahnwesen als einziges auf einen internationalen Zugverkehr ausgerichtet war, wurde auch der Bau der Bahnlinie Lüttich-Verviers-belgisch-deutsche Grenze in Welkenraedt-Herbesthal zügig vorangetrieben. Bis zum Jahre 1840 verfügte Belgien über ein 330 Kilometer langes Eisenbahnnetz mit 84 Lokomotiven und 392 Waggons der damals üblichen drei Klassen. Der 1838 in Brüssel herausgegebene Fahrplan kostete 25 Centimen.

Schneller zum Himmel!

Im Zusammenhang mit dem Bau der Eisenbahn in den verschiedenen europäischen Ländern sei erwähnt, daß eine Strecke Wien-Berlin gebaut wurde, um eine direkte Verbindung zur Adria zu erstellen. Als den privaten Baufirmen die Gelder ausgingen, ordnete der russische Zar den Weiterbau an und bezahlte ihn aus Staatsgeldern.

In Italien, das zur damaligen Zeit politisch so zerstückelt war wie das deutsche Reich, verzögerte Papst Gregor XVI. den Bau der Eisenbahn auf Gelände des Kirchenstaates. Als der Papst 1846 verstarb, erzählten böse Zungen, daß er auf dem Weg zum Paradies stark ermüdete und schließlich Himmelspfortner Petrus fragte, ob der Weg "bis oben" noch weit sei. "Noch sehr weit", habe Petrus geantwortet und hinzugefügt: "Mit dem Zug wärest du jetzt schon am Ziel!"

1856 hat sein Nachfolger, Papst Pius IX., dann die Eisenbahnlinie Rom-Frascati eingeweiht.

Die Eisenbahn, das neue Fortbewegungsmittel, fand nicht überall Zustimmung. So verabscheute ein englischer Kritiker die Bahn, weil sie "zahlreiche liebevolle Landschaften entzweigeschnitten und verschandelt habe". Ein französischer Dichter behauptete: "Der Mensch ist zu früh auf den eisernen Stier, der da qualmt, pfeift und brüllt, gestiegen." Den Zeitgenossen riet er: "Meiden wir diese Bahn, deren Reise gnadenlos ist. Sie ist wie ein Pfeil, der vom Bogen aus zum Ziel schnellst, und dabei die Luft zum Zischen bringt. Derart auf die Reise katapultiert, atmet und sieht die menschliche Kreatur in der Natur nur einen erstickenden Nebel, den ein Blitz durchzuckt."

Zusammenarbeit

Belgien entsandte um 1831 den Ingenieur Masui (3) nach Deutschland, um dort über eine Weiterführung der Strecke Köln-Aachen bis zur belgischen Grenze bei Herbesthal zu verhandeln. Sowohl für das Rheinland als auch für Belgien schien eine Strecke Köln-Brüssel sowie Antwerpen-Köln als überaus wirtschaftlich und von großem Nutzen. Lediglich in der Aachener Gegend würden sich beim Streckenbau einige Schwierigkeiten ergeben. Auf deutscher Seite entstand zunächst der Plan des aus Seraing-Lüttich zugewanderten Aachener Industriellen James Cockerill, eine Eisenbahnstrecke von Aachen nach Maastricht und Limburg und in Richtung Antwerpen zu bauen, da er Steinkohlenfelder in Niederländisch-Limburg besaß.

1833 bildete sich dann in Köln ein "Komitee für die Eisenbahn Köln-Antwerpen", das aufgrund der natürlichen Schwierigkeiten beim Bau geneigt schien, die Strecke über Eupen nach Stolberg und Düren, also nicht über Aachen, zu führen. Unter dem

Einfluß David Hansemanns (1836-39 und 1843-48 Präsident der Aachener Handelskammer, 1837-43 Vizepräsident der Direktion der Rheinischen Eisenbahngesellschaft) und nach intensiver technischer Planung zur Überwindung der Schwierigkeiten um den "Aachener Talkessel" wurde 1836 ein Komitee für eine "Preußisch-Rheinische Eisenbahngesellschaft" gegründet. Sie erhielt durch Königliche Kabinettsordre die Genehmigung für den Bau der Eisenbahn über Düren, Aachen und Burtscheidt zur belgischen Grenze. Ein Anschluß nach Eupen wurde durch eine Zweigbahn von Herbesthal aus vorgesehen. (4)

Linderung der Not

Zwei Jahre später, also 1838, begannen dann auf Hergenrather Gebiet (Hauset gehörte damals zur Bürgermeisterei Hergenrath) die ersten Arbeiten zum Bau der Strecke in Richtung deutsch-belgische Grenze in Herbesthal-Welkenraedt. Wie die Gemeindechronik berichtet, waren die vom Bau der Bahn betroffenen Grundstückseigentümer unzufrieden, da die Grundstücke weder abgeschätzt noch bezahlt waren. Die Bauarbeiter gingen schonungslos vor, zertrampelten und vernichteten Frucht und Gras auf und nahe der Bahnlinie, ohne daß die Eigentümer wußten, welche Entschädigung ihnen gewährt würde.

Andererseits verdienten zahlreiche Hergenrather hier ihr tägliches Brot, so daß angesichts der damaligen wirtschaftlich schlechten Zeit der Bau der Brücke und das Brennen der Ziegel vor Ort die Not linderte.

War auf Aachener Seite der Bau des Ronheider Tunnels mit einer relativ starken Steigung eines der größeren und kostenintensiven Hindernisse, so kam auf dem Gebiet der Orte Hergenrath und Hauset der Bau des Göhlthalviadukts hinzu. 1839 geriet die Rheinische Eisenbahngesellschaft in finanzielle Schwierigkeiten, so daß nach Ablehnung der preußischen Regierung der belgische Staat 4000 Aktien der (privaten) Rheinischen Eisenbahngesellschaft übernahm. Diese belgische Finanzhilfe förderte die Fertigstellung der Strecke bis zur Grenze in Herbesthal.

Dem "Korrespondenzblatt" des Kreises Eupen ist wiederholt in Anzeigen zu entnehmen, daß die Lieferung von Holz, Steinen, Ziegelsteinen, kurzum von Bau- und Füllmaterial auf dem Submissionswege ausgeschrieben wurde.

Doppelte Bogenbrücke

Baumeister Georg Moller, der auch die Eisenbahnbrücke in Aachen-Burtscheidt konzipierte, hatte für den Göhlthalviadukt ebenfalls eine einbogige Brücke vorgesehen. Er schreibt: "Bei der Construction lag die Schwierigkeit ihrer Ausführung vornehmlich darin, den Pfeilern bis zu dem Zeitpunkt, wo sie ihre ganze Belastung erhalten, die gehörige Stabilität zu geben."

Moller fertigte sodann einen zweiten Entwurf mit "doppelter Bogenstellung" an. Die Maße: 658 Fuß (etwa 206,51 Meter) lang, 27 Fuß (etwa 8,47 m) breit und 117 Fuß (etwa 36,72 m) hoch, aus Backsteinen erbaut, im oberen Stockwerk 17 Bogen von 30,5 Fuß (9,57 m) Weite, die auf 14 Pfeilern von 7 Fuß (2,197 m) und zwei Pfeilern von 18 Fuß (5,66 m) Dicke ruhen. Ausführender Baumeister war Fr. Wittfeld aus Aachen.

Die Bauweise und die Art der Holzgerüste waren derart gut durchdacht, daß die Arbeiten von den beiden Hauptpfeilern aus vorgenommen wurden und zu einer Ersparnis an Holz und Arbeitslohn von 6300 Talern für die neun Bogen des Mittelstückes führten.

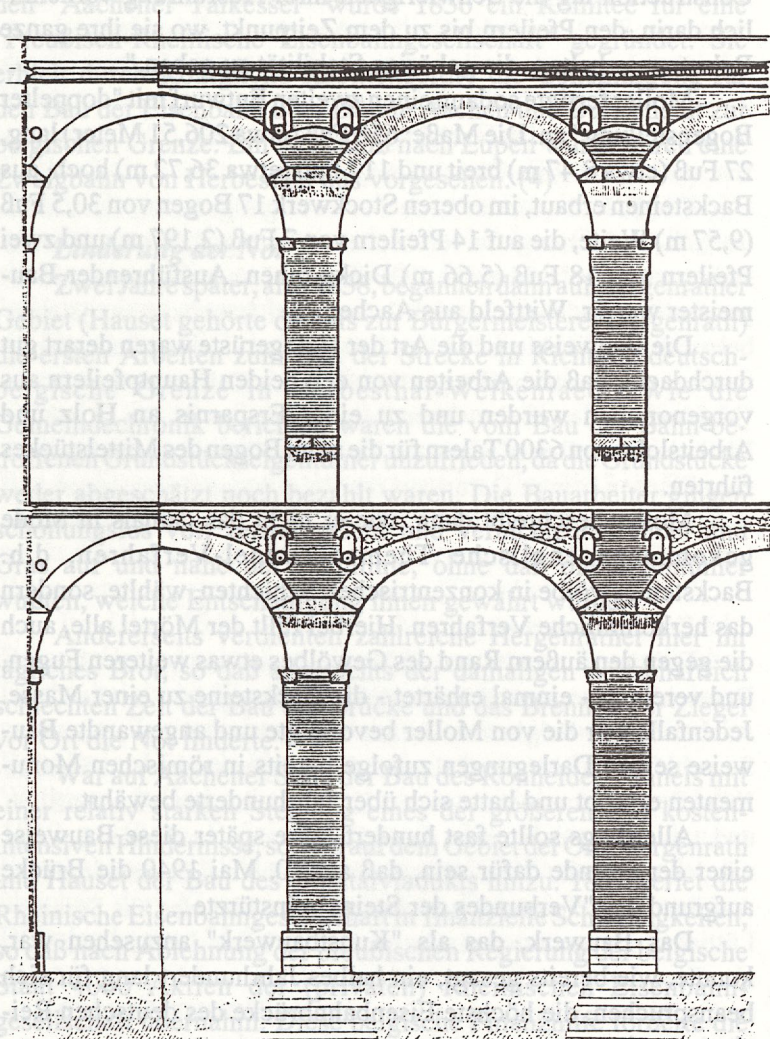
Moller beschreibt dann, wie er nicht das damals in Mode gekommene englische Themse-Tunnel-Verfahren, d.h. Backsteingewölbe in konzentrischen Schichten, wählte, sondern das herkömmliche Verfahren. Hierbei füllt der Mörtel alle, auch die gegen den äußern Rand des Gewölbes etwas weiteren Fugen, und vereinigt - einmal erhärtet - die Backsteine zu einer Masse. Jedenfalls war die von Moller bevorzugte und angewandte Bauweise seinen Darlegungen zufolge bereits in römischen Monumenten erprobt und hatte sich über Jahrhunderte bewährt.

Allerdings sollte fast hundert Jahre später diese Bauweise einer der Gründe dafür sein, daß am 10. Mai 1940 die Brücke aufgrund des "Verbundes der Steine" einstürzte...

Das Bauwerk, das als "Kunstbauwerk" anzusehen war, konnte, wie bereits gesagt, ein halbes Jahrhundert lang für sich beanspruchen, die höchste Eisenbahnbrücke des deutschen Reiches zu sein.

Nicht nur die Art der Bogen, auch die Bedeckung der gesamten Brücke, auf die die Schienen verlegt werden mußten, beschrieb Moller in Einzelheiten. Er riet von einer englischen Verfahrensweise ab, mehrere Fuß (ein Fuß 31,30 Zentimeter) Sand oder Kies aufzutragen und dorthinein hölzerne Schwellen zu

DETAILS DES GOEHLVIADUKTS BEI AACHEN



Zeichnung von G.S. Moller

verlegen. Dadurch sollte die Brücke vor den Erschütterungen durch die Lokomotiven geschützt werden. Die große Gefahr bei der englischen Vorgehensweise bestand darin, daß bei Frost Sand und Wasser zu einer kompakten Masse wurden, weil der Sand die Wasserabläufe verstopft hätte. Moller sprach sich für Tragschwellen von gehauenen Stein aus, so daß die Schienen in voller Länge auf den Schwellen ruhen.

Für den Abzug des Regenwassers sah er auf der Brücke offene, sehr flache Rinnen durch breite gehauene Steine vor, über die das Wasser in offene Auslaufrinnen lief. Etwa 1,50 bis 1,80 Meter, wie die Wasserspeier an gotischen Kirchen, ragten diese Rinnen aus dem Bauwerk heraus, aber nicht zu beiden Seiten der Brücke, sondern "nur an der dem gewöhnlichen Regenwinde oder der Wetterseite entgegengesetzten Seite", so Moller wörtlich.

Im Frühjahr 1841 begannen die Arbeiten zum Bau der "Hammerbrücke", die diesen Namen nach der dortigen Flur "Hammer" erhielt. Am 22. August 1843, knapp zwei Jahre später, fuhr probeweise der erste Zug über das elegante, zunächst eingleisige Bauwerk. Die acht Millionen Ziegelsteine (Feldbrand) waren vor Ort gebrannt worden. Überschüssige Steine sollen - so A. Bertha in der Zeitschrift "Im Göhlthal" - beim Bau der Hergenrather Kirche verwendet worden sein. Zwei Arbeiter kamen 1843 bei einem Sturz von einem Gerüst ums Leben.

Ein Freudentag

Am Geburtstag des preußischen Königs Friedrich-Wilhelm IV., am 15. Oktober 1843, wurde die nunmehr erste europäische internationale Bahnstrecke feierlich eingeweiht. Begeistert berichtete damals die "Stadt-Aachener Zeitung" über das Ereignis, das Antwerpen und die Schelde mit Köln und dem Rheinland verband. In einem damaligen "Eisenbahn- resp. Fortschrittslied" hieß es u.a.:

"Auf Deutsche! Vorwärts nun und immer weiter!

Auf, Belgier, allons!

Und wer nicht kann Dampfswagen seyn als Leiter,

Sey wenigstens Waggon!"

Die Zeitung schrieb: "Eine neue Zukunft ist dem Verkehr, also dem Wohlstand unseres Rheinlandes eröffnet. Zum ersten Male sind zwei fremde Staaten durch das Bindemittel der Eisen-

bahn miteinander verbunden. Belgien, in welchem mehr als in irgend einem fremden Lande Achtung für deutsches Wesen vorherrscht, ist fester an Deutschland geknüpft worden..."

Nicht minder groß waren Freude und Genugtuung in Belgien bzw. Antwerpen. Hier erklärte Minister Dechamps am 13. Oktober 1843, daß dieser Tag keine gewöhnliche Feier sei, sondern eine solche, die in der Geschichte der Nachkommen zählen werde. Dieser Tag sei für den Handel so bedeutend wie die Ereignisse von 1830, die zur Gründung des belgischen Staates führten.

Antwerpen habe nunmehr Zutritt zum deutschen Markt, Antwerpen und Köln seien über Jahrhunderte hinweg verbunden; in Köln habe die Wiege des Malers Rubens gestanden, Antwerpen sei stolz auf sein Grab.

Die Festlichkeiten in Antwerpen waren großartig. Fahnen Preußens und Belgiens zierten die Stadt, ebenso die Bilder König Leopolds I. und Friedrich-Wilhelms IV., des belgischen Löwen und des preußischen Adlers. So wie Schelde und Rhein sich "begegneten", so waren auch Antwerpens Bürgermeister Degrelle und Kölns Oberbürgermeister Steinbeck voller Hoffnung über den Ausbau des gegenseitigen Handels mit transatlantischen Verbindungen. Belgiens Arbeitsminister Dechamps war anwesend, als der preußische Gesandte Baron von Arnim den Grundstein zum "Rheintor" und zur Lagerhalle für Transitwaren legte. In der Börse fanden sich 500 geladene Gäste zu einem Festbankett ein. Kurzum, Jubel und Freude in der Schelde-Metropole wollten schier kein Ende nehmen.

Etwas nüchterner waren die Feiern am 14. Oktober 1843 in Lüttich, am 15. Oktober in Aachen und vom 15. bis 17. Oktober 1843 in Köln.

Gefeiert wurde auch an der Göhlthalbrücke selbst. Am 15. Oktober vormittags fanden sich u.a. mehrere Eisenbahndirektoren, der Oberpräsident der Provinz Westfalen, Freiherr von Vincke, mehrere Generale, der Aachener Regierungspräsident von Gerlach und der belgische Arbeitsminister Dechamps ein. Die Festzüge fuhren nach Aachen und weiter nach Köln, wo ebenfalls Festlichkeiten angesagt waren.

Wie sehr das "Rad der Geschichte" sich dreht, mag folgender Hinweis erbringen: Nachdem der deutsche Botschafter in Brüssel, Baron von Arnim, in einem Trinkspruch die drei großen

Flüsse Schelde, Maas und Rhein als "einen Fluß" und die Anwohner als "eine große Familie" bezeichnet und von einer schönen Vereinigung gesprochen hatte, meinte Belgiens Arbeitsminister Dechamps, vor hundert Jahren habe König Friedrich der Große seine Militärmacht vor Lüttich versucht und ein Vorspiel zum Siebenjährigen Krieg gegeben. Heute schicke der König dieses schönen Reiches nicht eine Kriegsbotschaft sondern eine Friedensgesandtschaft... Lüttich habe nicht vergessen, daß es einst mit Antwerpen und Köln an dem Glücke teilnahm, das hanseatische Verbindungen schufen.

Die ersten Güterzüge aus Belgien - über die Hammerbrücke kommend - trafen unter großem Jubel in Köln ein. Und wieder waren es hohe Politiker und Wirtschaftsleute, die auf die völkerverbindende Kraft dieser Eisenbahnstrecke hinwiesen, so auch die Umschrift auf einer in Brüssel geprägten Gedenkmedaille: "La guerre les a divisées, la paix les réunira" - Der Krieg hat sie entzweit, der Friede wird sie wieder einen". Hierauf ist auch die Göhlthalbrücke, die Hammerbrücke, abgebildet (5).

Tarife in Franken und Thaler

Im "Korrespondenzblatt des Kreises Eupen" steht am 20. Oktober 1843 zu lesen, daß "die Eisenbahn zwischen Antwerpen und Cöln dem Publikum am 21. dz. Mts eröffnet wird". Ab Herbsthal fuhren Züge in Richtung Verviers um 7.45, 11.30 und 16.30 Uhr, in Richtung Aachen um 9.45, 14.15 und 18.15 Uhr, wobei ab Eupen jeweils sechsmal täglich ein dreispännige Personenpost nach Herbsthal abging, in der 18 Personen Platz fanden. Das Personengeld für diese Strecke betrug fünf Silbergroschen für die Hin- und ebensoviel für die Rückfahrt. An Gepäck konnte 30 Pfund frei mitgenommen werden. So ließ es das Königliche Grenz-Postamt unter Vorsteher de Wilde verkünden.

Nicht minder interessant ist, daß die "Belgisch-Rheinische Eisenbahn" ihre Tarife in Franken und Centimen sowie in Thalern und Silbergroschen veröffentlichte. Eine Fahrt von Herbsthal in der 2. Klasse nach Ostende kostete 13,75 Franken oder 3,20 Thaler, eine Fahrt von Aachen nach Ostende (2. Klasse) 15,25 Franken oder 4,20 Thaler. Für 100 Kilogramm Gepäck war der Fahrpreis nur unwesentlich billiger. Sogar die Wechselkurse für ausländische Währungen waren amtlich angegeben.



Unsere Abbildungen zeigen zwei zur Eröffnung der Strecke Köln-Antwerpen geprägte Gedenkmedaillen.

Die Vorderseite der ersten trägt die Umschrift: "La guerre les a divisées, la paix les réunira" (Der Krieg hat sie entzweit, der Friede wird sie wieder einen). Auf einem erhöhten Sockel drei Frauenfiguren: links die Francia (Frankreich), rechts die Borussia (Preußen), die durch die Belgia (Belgien) zusammengeführt werden. Links dieser Gruppe die Kathedrale von Antwerpen mit Hafenszene, rechts die Göhlthalbrücke und der noch unvollendete Kölner Dom.

Die zwei sitzenden alten Männer stellen die Schelde und den Rhein dar.

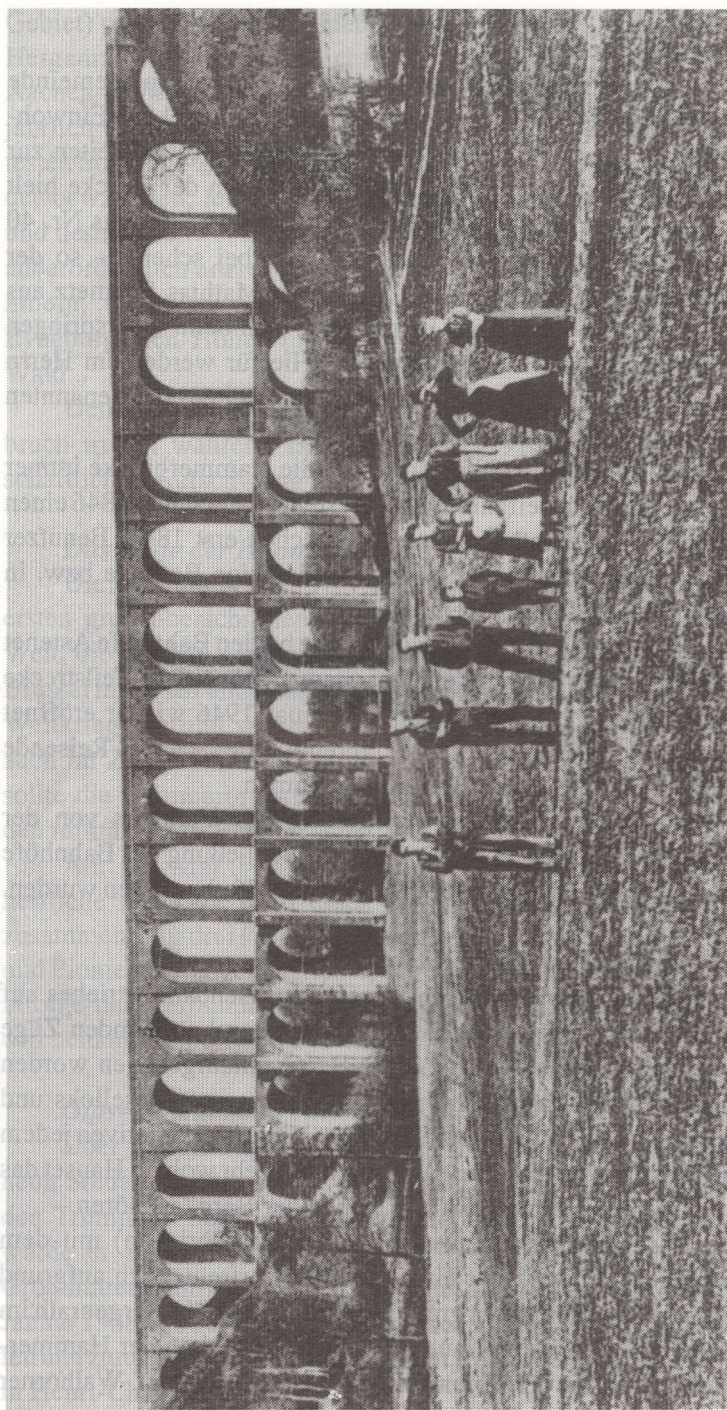
Darunter lesen wir: "Inauguration du chemin de fer de Verviers à Aix-la-Chapelle XV octobre MDCCCXLIII * Dechamps Ministre des travaux publics".

Die Rückseite ziert das Bildnis König Leopold I.



Die zweite Erinnerungsmedaille zeigt auf der Vorderseite eine Lokomotive sowie die Umschrift "Inauguration du chemin de fer belge-rhénan" (Eröffnung der internationalen belgisch-rheinischen Eisenbahnstrecke). Unter das Datum des 15. Oktober 1843 hat der Münzschnyder seine Signatur gesetzt: "Hart fecit".

Die Rückseite zeigt den preussischen Adler und den belgischen Löwen, umgeben von einem Blumen- und Fruchtkranz und der belgischen Devise "L'union fait la force" (Einigkeit macht stark).



Die Hammerbrücke vor ihrer Zerstörung

Kühe verletzt

Die Hammerbrücke gehörte 1901 zur Doppelgemeinde Hauset (damals 834 Einwohner) und Hergenrath (1113 Einwohner). Die Gemeinde beging im gleichen Jahr Festlichkeiten zur 200-Jahrfeier des preußischen Königtums. An der Brücke hielt am 26. August eine Abteilung des Infanterie-Regiments Nr. 40 aus Aachen eine Gefechtsübung ab. Hierbei scheute - so der Chronist - das Rindvieh des Landwirten Mathias Schmetz aus Hauset (Vossey) und zwei Kühe zogen sich beim Überspringen des Stacheldrahtes Verletzungen zu. Hierfür werde dem Herrn Schmetz eine Entschädigung von 90 Mark seitens des benannten Regiments bewilligt.

Hauset selbst hat die Züge über die Hammerbrücke immer nur in Prestert vorbeifahren sehen. Astenet hatte schon 1846 einen Bahnhof, Hergenrath erhielt einen solchen erst 1884. Benutzer und Fahrgäste waren vor allem ortsansässige Betriebe bzw. in Aachen beschäftigte Arbeitnehmer.

Nach dem 2. Weltkrieg dienten die beiden Bahnhöfe Astenet und Hergenrath nur noch dem Personenverkehr auf der Teilstrecke Herbesthal-Hergenrath, die am 7. Januar 1946 wieder eröffnet und von einem Schienenbus befahren wurde. Aachen-Reisende mußten nun den Zug in Herbesthal nehmen.

Die immer stärkere Verlagerung des Verkehrs von der Schiene auf die Straße führte 1957 zur Schließung der Bahnhöfe Astenet und Hergenrath, die 1975 bzw. 1976 abgerissen wurden.

Aufschwung durch Kalkwerke

Nachdem in den ersten Jahren des Eisenbahnbetriebes auf der Strecke Aachen-Lüttich die von Aachen kommenden Züge mit einer Winde den "Ronheider Berg" hinaufgezogen worden waren, wurden später - bis zur Umstellung auf Dieselloks und Elektroloks ab Aachen - eine oder zwei Drucklokomotiven jedem Zug "angehängt". Bei Nordwestwind war sehr wohl in Hauset das Schnaufen der Dampfloks im "Ronheider Berg" zu hören.

Das Göhlthal (damals auch "Geul" geschrieben) mit dem mächtigen Bauwerk der Hammerbrücke erfreute sich aufgrund seiner Naturschönheiten großer Beliebtheit. Als in Hergenrath im Jahre 1907 gegen den Bau der Kalkwerke (neben der Hammerbrücke) und die Eröffnung eines Steinbruchs (auf Walhorner

Gebiet) protestiert wurde, hieß es in einer Note 30 angesehener Hergenrather Bürger wörtlich: "Das Geultal, vom Viadukt der Aachen-Herbesthaler Bahn bis zur Eyneburg und Altenberg, wird jährlich von Tausenden durchwandert, es bildet eine der beliebtesten Sonntags-Ausflugpartien der Aachener Bevölkerung. Von der bewaldeten, leider mit zu dichtem Unterholz bewachsenen und deshalb schwer zugänglichen Bergkuppe erschließt sich ein außerordentlich anziehendes Landschaftsbild in die Talsenkung hinein, von dem monumentalen Eisenbahnviadukt bis zur Eyneburg, den Höhen um Henri-Chapelle und dem Aachener Wald..."

Dennoch: die Kalkwerke mit dem nahegelegenen Steinbruch trugen während fast 50 Jahren (1910-1955) zum wirtschaftlichen Aufschwung im Göhlthal bei.

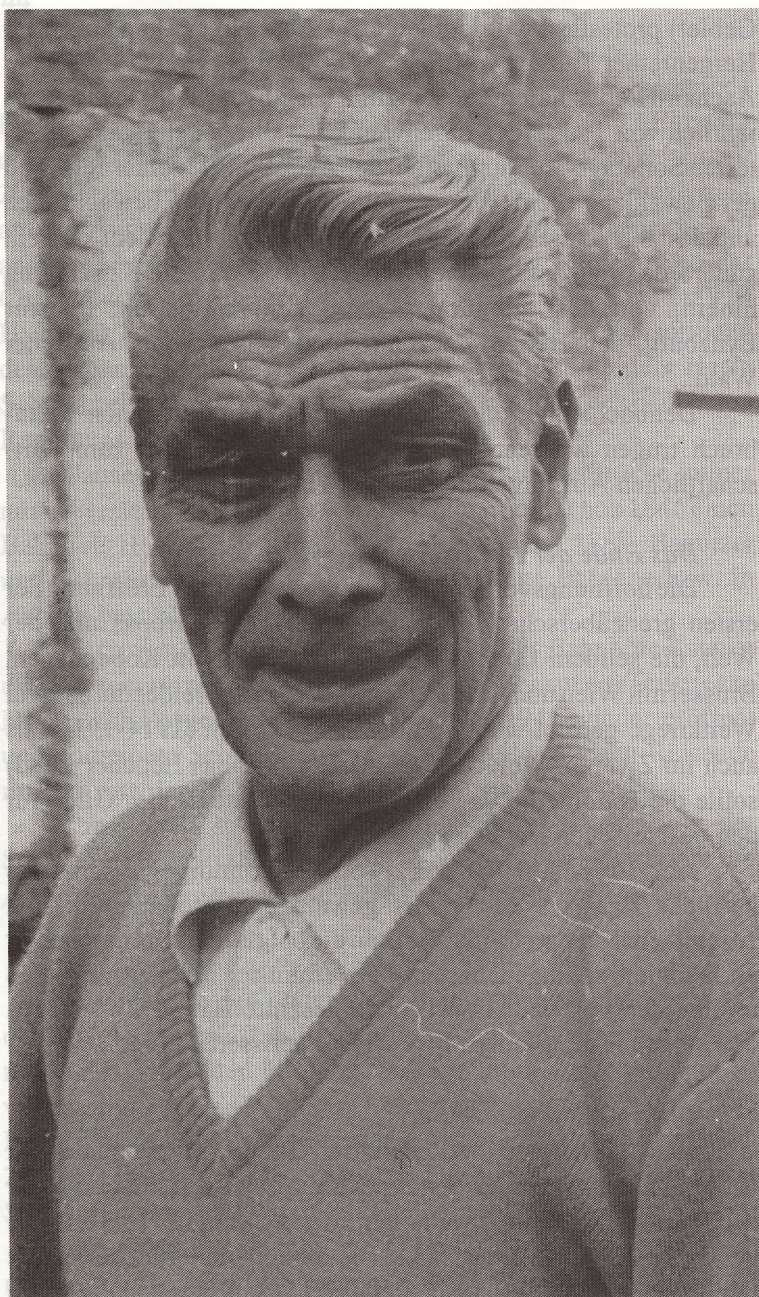
Das Ende der Hammerbrücke

Die hoffnungsvollen Worte und Reden bei der Eröffnung der ersten grenzüberschreitenden Eisenbahnlinie Europas und der Welt, die seitdem London mit Moskau, Paris mit Kopenhagen, Brüssel mit Wien und Istanbul verbindet, sollten leider durch zwei Weltkriege getrübt werden. Sowohl im Ersten (1914-1918) als auch im Zweiten Weltkrieg (1940-1944 für das Eupener Land) sollte die Hammerbrücke ein wichtiges strategisches Glied für den militärischen Bereich sein.

Am 10. Mai 1940, kurz vor 5 Uhr morgens, sank das herrliche Bauwerk nach einer gewaltigen Detonation in sich zusammen. Nur drei Pfeiler wollten die belgischen Grenzschrützer und Pioniere sprengen, hatten aber vermutlich nicht bedacht, daß infolge der Verbundbauweise das gesamte Bauwerk zwischen den beiden Hauptpfeilern in die Tiefe gerissen würde.

Gipsverband kontrolliert

Über diesen Tag berichtete der einzige Überlebende von neun Soldaten, die unter der Brücke Zuflucht gesucht und unter den Trümmern begraben wurden, Marcel Renard (6). Geboren wurde er am 17. August 1919 in Seraing bei Lüttich. Seine Großmutter, Jahrgang 1867, stammte aus Aachen - Forst. Im Januar 1938 wurde Renard zum belgischen Militärdienst einberufen und zunächst in Verviers, dann beim Radfahrer-Grenzbataillon in Henri-Chapelle stationiert.



seiner Natur schätzte er großen Beliebtheit. Als in Harsenath im
Januar 1938 wurde Renard zum belgischen Minister ernannt
Jahre 1907 organisierte er das Kalkwerk (Verein der Hammer-
ren und Kalkstein in Verviers, dann sein Kalkstein-Gründungs-
brücke) und die Eröffnung der Eisenbahnbrücke auf 35 Jahren
in Henri-Caselle stationierte sich auf 35 Jahren

Marcel Renard

noV Aus den Trümmern der Hammerbrücke geborgen, verbrachte er mehrere Wochen im Eupener St. Nikolaus-Hospital. Dank ärztlicher Bemühungen konnte eine Amputation der Beine bzw. der Füße verhindert werden. Als er am 17. Juni 1940 zu seiner Familie nach Lüttich zurückkehren wollte, wurde er an der neuen Staatsgrenze (Hitler hatte inzwischen die Kreise Eupen, Malmedy, St. Vith, die Gemeinde Kelmis und die neun "altbelgischen" Gemeinden, Gemmenich, Homburg, Moresnet, Montzen, Henri-Chapelle, Welkenraedt, Baelen, Membach und Sippenaeken annektiert) zurückgeschickt. In einem deutschen Militärlazarett in Welkenraedt wurde der Gipsverband aufgeschnitten um zu prüfen, ob der Verband auch keine Täuschung sei. Mit einem neuen Visum ausgestattet wurde er "entlassen". Noch ein Jahr lang hat Marcel Renard in einem Lütticher Krankenhaus verbracht. Später heiratete er, nahm seinen Wohnsitz in dem verträumten Ardennenort Jenneret-Bende bei Durbuy. Regelmäßig besuchte er die Gedenkfeiern zum 10. Mai an der Hammerbrücke. Da er von seiner Dienstzeit am Göhlviadukt her die Familie Jungbluth (Gaststätte "Zur Linde") kannte, war er auch immer wieder deren Gast. Ende November 1986 besuchte ich ihn. Er überließ mir sein sechs Seiten eng beschriebenes Manuskript über seine Erlebnisse am 10. Mai 1940 (siehe im nächsten Kapitel "... und dann wurde es totenstill", übersetzt aus dem Französischen) sowie eine in Vers- und Reimform (acht Schreibmaschinenseiten) gehaltene Schilderung. Hierin weist er großspurige Aussagen von anderen Militärs anlässlich der Gedenkfeiern kategorisch zurück. Diesem Manuskript zufolge wurden ab dem Hauptpfeiler nahe der Hergenrather Seite in den Bögen 1, 2 und 3 insgesamt 153 Kilogramm Sprengstoff eingemauert, drei Ladungen zu je 17 Kilogramm pro Bogen. Entgegen vielen Gerüchten habe es nie eine elektrische Leitung, etwa in Nähe der Kalkwerke, die von Hergenrath aus zur Sprengung der Brücke hätte benutzt werden sollen, gegeben, schrieb Renard.

Wir fragten Marcel Renard, ob er und seine Kameraden denn erwartet hätten, daß die Hammerbrücke fast in ihrer Gesamtheit einstürzen würde. Seine Antwort: "Nein - wir waren der Meinung, nur die drei Bögen ab dem Hauptpfeiler auf Hergenrather Seite würden einstürzen. Hätten wir gehant, daß das gesamte Mittelstück zusammenbrechen würde, wären wir außerhalb der Brücke

in unserer Baracke geblieben und nichts wäre uns passiert. Von einem 'Wissen um den Tod' kann keine Rede sein."

Marcel Renard verstarb am 15. April 1987 in einem Krankenhaus in Seraing bei Lüttich im Alter von 68 Jahren und hinterließ eine schwerkranke Frau und eine minderjährige Tochter.

* * *

Weitere Schilderungen über die Hammerbrücke und die Zeit um 1940 und später stammen von Landwirt Leo Homburg (1985 †) Fossey, Hauset (7), sowie von Anwohnern oder Zeugen aus Hergenrath und Hauset.

Bewachung der Hammerbrücke

Als sich im internationalen Geschehen abzeichnete, daß Adolf Hitler einen Krieg vorbereitete (der Einmarsch in Polen erfolgte bereits 1939), legten nach der Mobilmachung 1939 belgische Pioniere in den mittleren Pfeilern der Brücke auf etwa 1,30 Meter Höhe Sprengkammern an, die jedoch provisorisch zugemauert wurden. Die Bewachung der Brücke - wie auch sonstiger strategisch wichtiger Punkte erfolgte zumeist durch "Grenzschützer". So wurde auch am Fuß der Hammerbrücke, nahe dem damaligen Wasserwerk, das die Bahnhöfe Astenet und Herbesthal mit Wasser für die Dampflokomotiven versorgte, ein Trupp der "Cyclistes-Frontières" in einer eigens errichteten Holzbaracke untergebracht.

Anfang April 1940 begannen die Soldaten mit dem Bau eines acht Meter breiten Stacheldrahtverhaus in Richtung "Hammer". Ab dort hatten sie bis zum Hergenrather Weg die entlang der Göhl stehenden Eichenbäume einen Meter über dem Boden abgesägt, um sie als Hindernis in den Drahtverhau "einzubauen". Unter dem nördlichen Bogen des in Richtung Astenet stehenden Hauptpfeilers wurden schwere Balken und Bohlen zum Bau eines Unterstandes verwendet, der später acht Soldaten zum Grab werden sollte.

Marcel Renard erzählt

Die nachfolgende Schilderung ist eine Übersetzung des Textes, den Marcel Renard über die Ereignisse des 10. Mai 1940 an der Hammerbrücke und seine Rettung verfaßt hat. Allerdings waren einige Korrekturen bezüglich der Ortsnamen erforderlich.

"Einige hundert Meter von der belgisch-deutschen Grenze entfernt, zwischen zwei bewaldeten Hügeln, nahe den Gemeinden Hergenrath und Hauset, erhebt sich das imposante Bauwerk des Viadukts bei Hergenrath. Die Abgeschiedenheit ist einmalig! Im Tal weiden friedlich die Kühe im zarten Frühlingsgras und nur das Plätschern eines kleinen Baches (die Göhl) unterbricht die Stille. In regelmäßigen Abständen fahren die Züge langsam, fast im Schrittempo, über die riesigen verminten Bogen des Viadukts in Richtung Aachen oder Herbesthal.

Acht Grenzschrützer der "Cyclistes-Frontières" (Anm. d.V.: ansonsten in der Kaserne in Henri-Chapelle stationierte Einheit) unter dem Befehl von Korporal Tavernier aus Ougrée sowie ein Offizier des 23. Pionierbataillons, Unterleutnant Joseph Pirotte aus Rocourt, und dessen Ordonnanz, Pionier Albert Leclercq aus Xhendelesse, bewachen in der Nacht vom 9. zum 10. Mai 1940 die Brücke, d.h. sie halten sich in den mit Wellblech bedeckten Baracken auf. Korporal Tavernier verbringt einen Teil der Nacht vor einem kleinen Tisch und bastelt kunstvoll aus Steinen der Umgebung Aschenbecher, Papierbeschwerer, kurzum Dinge zum Zeitvertreib. Seine Lieblingsbeschäftigung. Hinter ihm, auf Holzbetten mit Strohmatt ratzen vier schnarchende Soldaten, die soeben von einem Kontrollgang zurückgekehrt sind. Ein alter verbeulter Wecker mit seinem unermüdlichen Tick-Tack und wackelnden Zeigern zeigt 3.30 Uhr an... Noch eineinhalb Stunde und die noch schlafenden Männer müssen die vier Soldaten ablösen, die mit der Waffe, dem blauen "Krätzchen" (schiffchenförmige Kopfbedeckung mit Troddel -) und den langen Artilleriemänteln die Sprengkapseln am Viadukt bewachen.

Seit einigen Wochen sind die Wachen verdoppelt worden. Oben auf der Brücke patrouillieren zwei Soldaten, darunter zwei weitere, immer in der Nähe der gefüllten Sprengkammern. Bei kaltem Wetter lösen sie sich jede Stunde einzeln ab, um eine ständige Überwachung zu sichern. Aus Zeitvertreib plaudern sie untereinander von ihren kleinen Sorgen, ihren letzten "Eroberungen" oder vom nächsten Urlaub!

Der neue Tag beginnt, die letzten Sterne funkeln noch am wolkenlosen Himmel. Theo Lannoy klettert zur Wachablösung mit Oscar Chavée "nach oben". Am Fuß der Brücke, begleitet von seinem untrennbaren Freunde Séraphin Bourge, verheiratet, Va-

ter eines netten lieben Jungen, befand sich der Schreiber dieser Zeilen, Marcel Renard, am Morgen des 584. Tages in Uniform.

Gegen 4 Uhr steigt Soldat Lannoy von oben zu uns herab und sagt uns, daß er bis zur Ablösung um 5 Uhr weiterhin auf der Brücke Wache schieben wolle. Auf einem schmalen Pfad, quer durch die Büsche des Abhangs, klettert er in die Höhe. Zehn Minuten später sind auch die letzten Sterne erloschen, der Himmel ist wunderbar blau, ein zweifellos herrlicher Tag kündigt sich an.

Flugzeuge kommen

Plötzlich hören wir ein dumpfes Brummen von Flugzeugmotoren und schauen zum Himmel. Oscar Chavée entdeckt als erster die Herkunft der Geräusche und ruft uns oben von der Brücke herunter, mit dem Arm nach Norden zeigend zu: "Da, dort, über Holland!" Auch wir bemerken ein großes Flugzeuggeschwader, anscheinend "Dornier"-Maschinen, doch sind wir keineswegs sicher, daß sie über Holland fliegen. Schon bald nähert sich eine zweite Staffel in kürzerer Entfernung zu uns. Mit offenem Mund stehen wir staunend über so viele Flugzeuge da! Nur Bourge ist seelenruhig fortgegangen, um den Wachoffizier und Korporal Tavernier zu benachrichtigen. Théo Lannoy zählt 40 Maschinen im ersten Geschwader, während ich selbst weitere 30 zähle und andere Geschwader, umgeben von Jagdflugzeugen, auftauchen.

Der Zugführer legt den Stein, an dem er bastelt, beiseite, holt sein Fernglas zum Vorschein, läuft über den Pfad auf die Brückenbrüstung und beobachtet den Himmel. Angesichts dieser ernsten Lage laufe ich zur Bude von Leutnant Pirotte, der eiligst aufsteht. Er streift seine Hose über den Schlafanzug, während Kamerad Leclercq sich in aller Eile anzieht. Die in der großen Baracke schlafenden Soldaten sind aufgewacht und eilen ins Freie, um nach den Ursachen der Unruhe zu schauen. Wir zeigen dem Leutnant die Flugzeuge am Himmel. "Sie sind über Belgien", sagt er, begibt sich in seine Bude und telefoniert mit dem Kommandoposten in Welkenraedt, wo sich ein Verbindungsoffizier aufhält. Es ist Tag, 4.25 Uhr.

Außer den beiden Wachsoldaten auf der Brücke sind wir alle vor der Baracke versammelt, wo der Offizier noch während des

Ankleidens einige Befehle gibt. Es gilt, die Aufmerksamkeit zu verdoppeln und den für die Entgleisung von Zügen verantwortlichen Posten nahe dem Hergenrather Bahnhof zu alarmieren, damit die Soldaten dort für alle Eventualitäten bereit sind. Die beiden Wachposten auf der Brücke werden nach unten beordert.

Weitere Flugzeuge sind in Sicht und nähern sich uns, fliegen aber weiter und verschwinden in einem dumpfen Geräusch... jetzt haben sie das Hoheitsgebiet verletzt. Es ist 4.35 Uhr.

Sorgenvolle Gesichter

Einige Kameraden sind in die große Baracke gegangen, legen dort ihre Sachen bereit, ordnen ihre Uniform. Einer schreibt mit einem Stück Kreide auf den Tisch. Ich weiß nicht mehr was... Die lächelnden Minen von vor einigen Minuten sind verflogen, die Gesichter sind sorgenvoll, der Korporal hat seine Utensilien in einen Sack gepackt. Das Telefon schrillt in meiner Nähe. Ich hebe ab und höre die Stimme des Leutnants in Welkenraedt, der den Befehl gibt, die Zerstörung einzuleiten... Der Befehl wird zu Leutnant Pirotte weitergeleitet, der sogleich mit den Vorbereitungen beginnt.

Der Schublade seines Schreibtisches entnimmt er eine kleine Dose aus Weißblech (oder Zink), öffnet sie, holt einen Umschlag heraus und stellt ihn neben das Telefon. In der rechteckigen Dose liegen eine TNT-Patrone und eine langsam brennende Zündschnur sowie Sprengkörper mit einer Reibzündung und einem Werkzeug, vermutlich einer Zange... bin mir dessen aber nicht sicher. Dem Offizier, der die Dose trägt und in Richtung Brücke geht, folgt der Korporal.

Beide begeben sich in den im Bau befindlichen Unterstand (Anm. d.V. neben dem Hauptpfeiler in Richtung Astenet) und beginnen mit den Vorbereitungsarbeiten zur Sprengung. Auf meiner Uhr ist es 4.45 Uhr.

Jagdflugzeuge überfliegen in geringer Höhe die Brücke. Wir suchen hier und dort Unterschlupf, während unter ohrenbetäubendem Geräusch eines der Flugzeuge in nur zwanzig Meter Höhe über den Viadukt hinwegdonnert. Der Offizier und der Korporal kommen laufend zur Baracke zurück. Es ist kurz nach 4,50 Uhr, als erneut das Telefon klingelt. Ich hebe den Hörer ab und reiche ihn dem Offizier. Alle starren ihn an... er spricht... ich denke

daran... was nun passieren würde... 153 Kg TNT, entsprechend 1500 Kilogramm Dynamit, werden wohl in den nächsten Augenblicken hochgehen. Ich entnehme meinem Etui eine Zigarette und biete dem neben mir stehenden Bourge eine weitere an, obschon es verboten ist, in der Wachstube zu rauchen... In diesem Augenblick reißt der Leutnant mit seinen Zähnen den Briefumschlag auf, entnimmt ihm ein schmales Stück Papier, liest nur das eine Wort "Adolf", schreit es in den Hörer hinein, sagt nur "Ça va" und legt auf. Damit war das Paßwort zwischen beiden Offizieren gefallen. Die Brücke mußte gesprengt werden.

Die kleine Metalldose

Laut Anweisung mußten wir uns jetzt in den unfertigen Unterstand unter dem 9. Brückenbogen begeben. Von dem Unterstand sind nur die Mauern und die Decke fertig, es fehlen die Tür und die Fenster, die Verkleidung. Im Innern stehen zwei Holzböcke und dicke Eichenbretter der Mauer der 3. Pioniereinheit, in einer Ecke ein halber Metalleimer zum Anrühren des Mörtels, verstreut etliche Ziegelsteinstücke. In unmittelbarer Nähe aber, eingemauert im 8. Pfeiler, befindet sich die Zündvorrichtung.

Als Leutnant Pirotte das Telefongespräch beendet hat, nimmt er die kleine Metalldose an sich, wirft einen Blick um sich und geht, begleitet von seiner Ordonnanz und dem Korporal, erneut auf die Brücke zu, gefolgt von den anderen Soldaten. Bourge geht neben mir, die nicht angezündete Zigarette auf den Lippen. Plötzlich ein furchtbares Geräusch eines Flugzeugmotors, ähnlich dem einer Sirene. Ein "Stuka" (Anm. d.V. "Sturzkampfbomber") stürzt mit Maschinengewehrfeuer schießend auf die Brücke zu... Das ist die Feuertaufe. Wir laufen eilends zum Unterstand unter der Brücke. Niemand ist verletzt. Wir finden uns alle in einem Raum von zehn bis zwölf Quadratmeter Größe ein. Zu unserer Linken trennen zwei Mauerteile uns von der anderen Hälfte der Wachstube und dem famosen 8. Pfeiler mit der Zünddose. Ich erinnere mich hier nicht mehr ganz genau, glaube aber, daß der Leutnant einen Freiwilligen bat, den "Entgleisungsposten" im Bahnhof (Hergenrath) zu informieren. (Anmerkung d.A.: Im Bahnhof Hergenrath waren an den Weichen kleine Sprengsätze angebracht. So wie von Aachen her ein Militärzug in den Bahnhof einfuhr, mußte der "Entgleisungsposten" die Sprengsätze zünden,

so daß die Geleise bzw. Weichen blockiert waren). Möglicherweise war entweder vor oder nach der Beschießung durch ein deutsches Flugzeug Kamerad Chavée zum Bahnhof unterwegs. Er ist aber abwesend, als der Leutnant und der Korporal im Unterstand hinter den Zwischenmauern, die die Wachstube schützen sollen, verschwinden, denn zweifelsohne würde die Zünddose, die nur hundert Gramm Sprengstoff enthielt, bei der Explosion auseinanderfliegen.

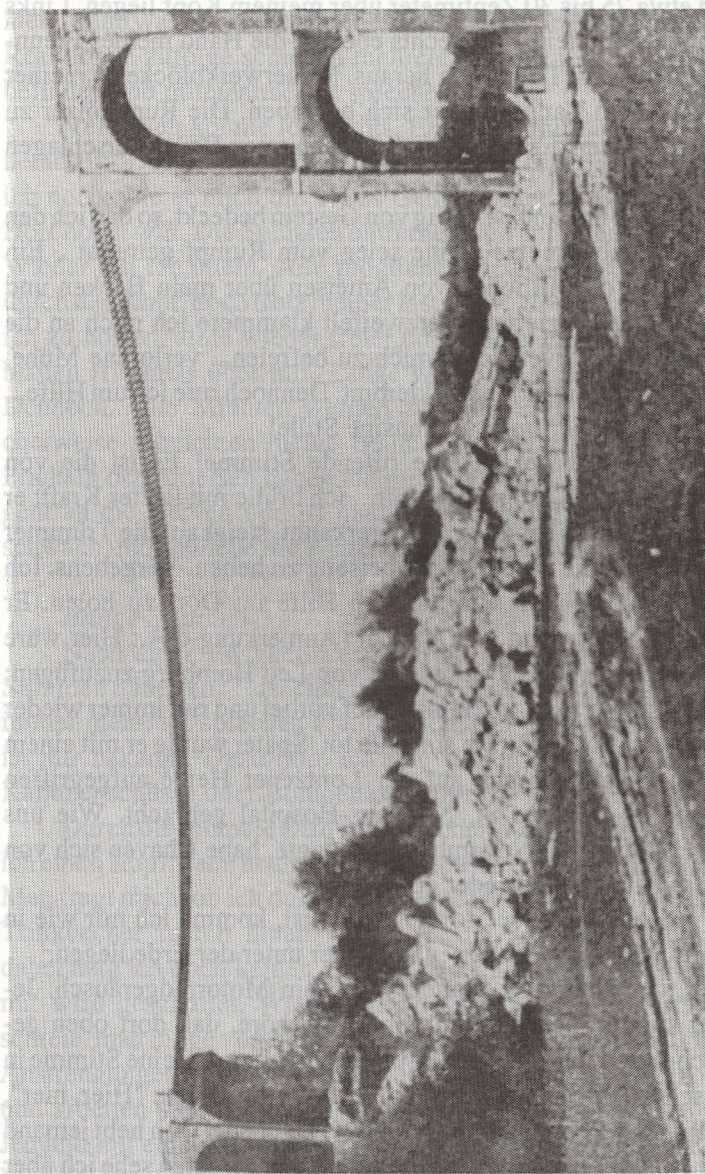
... und dann wurde es totenstill

Es ist bald 5 Uhr. Jeder sucht sich einen kleinen Platz aus, um sich zu kauern. Ich werfe noch einen Blick auf die Decke und sehe eine Art "Fußboden" aus nebeneinander gelegten Telegrafenspählen, verbunden untereinander durch Eisendraht. Ein Blick in die Runde: in einer Ecke sitzen J. Demoortel und Joseph Niessen, die sich die Ohren zuhalten, daneben Robert Baert und Albert Leclercq, die Ordonnanz des Leutnants. Séraphin Bourge sitzt zu meiner Rechten, fest an mich gepreßt und dem Eingang zur Zwischenmauer zugewandt, Théo Lannoy links neben mir. Der Offizier und der Korporal kehren zurück in unsern Raum, nachdem sie die langsam brennende Zündschnur angezündet haben, und knien in der Mitte des Raumes mit einem Bein nieder. Der Leutnant schaut auf seine Uhr... Nach einigen Sekunden die erste Explosion. Die Brücke bebt bis in ihre Fundamente. Ich ziehe Bourge zu mir hin nach links... ein grauer Staub erfüllt den Raum. Nach einigen Hundertstel Sekunden explodiert die zweite und sogleich danach die dritte Ladung... Über uns stürzt alles zusammen. Blöcke von Mauerwerk durchschlagen die Telefonmasten der Decke und begraben alle Soldaten unter sich... Ich sehe nichts mehr, es ist völlig dunkel. Ich bin gegen den neunten Pfeiler wie angeklebt, der Kopf von T. Lannoy zwischen der Mauer und meinem Rücken. Sein Helm schneidet sich in Nierenhöhe in meinen Rücken hinein. Von Bourge ist nichts zu sehen, eine dicke Staubschicht erfüllt den winzigen Platz um mich herum. Als sich der Staub gesenkt und meine Augen sich an das Dunkel gewöhnt haben, bemerke ich bei einer Drehung des Kopfes nach rechts die Hand von Bourge, die sich an der Epaulette meines Mantels festklammert, während aus seiner Armbanduhr ein unaufhörliches Tick-Tack in mein Ohr dringt. Glücklicherweise sind meine

Arme frei und ich kann mit der Hand ertasten, was sich um meinem Kopf herum befindet. Das nutzt aber überhaupt nichts. Um mich herum ist Schweigen, kein Laut, kein Schrei, nichts... Todesschweigen.



Der zertrümmerte Unterstand mit einem der verschütteten Soldaten



Arme Wie in einem Grab mit der Hand ertasten, was sich um

Ich befinde mich in einer Art Schlupfloch, dessen Decke zwei zerbrochene Rundhölzer bilden, die in einem Winkel von 45 Grad etwa 25 bis 30 Zentimeter über meinem Kopf liegen. Links befinden sich Steinreste, rechts ebenso; die Hand meines Freundes ragt aus den Trümmern heraus. Mauerwerkblöcke zu meiner Linken haben Lannoy unter sich begraben. Die Rundhölzer zu meiner Rechten dürften sicherlich den armen Bourge erschlagen haben.

Mein Unterleib ist völlig von Gestein bedeckt, so daß ich den Eindruck habe, meine Beine seien vom Rumpf getrennt... Ein Gefühl, als ob Millionen von Ameisen über mein Becken und meine Beine spazierten. Verzweifelt klammere ich mich an die Rundhölzer und versuche, mich zu befreien... verlorene Mühe, ich bin erbarmungslos eingeklemmt. Dennoch rufe ich um Hilfe... aber um mich herum eine grausige Stille!

Plötzlich höre ich eine rufende Stimme! Es ist die von Kamerad Chavée, so scheint mir... Ich brülle mit letzter Kraft; er antwortet mir, er hat mich wiedererkannt, steigt auf die Trümmer und versucht die Mauerstücke beiseite zu heben. Vergebens. Ich bitte ihn, so schnell wie möglich Hilfe im Dorf zu holen. Er antwortet mit Ja und geht davon. (Anmerkung d.A.: Hier wäre dieser Schilderung eine Aussage von Leo Homburg zuzufügen: Chavée lief verstört am Hammerhof vorbei und rief immer wieder "Ils sont tous morts" - Sie sind alle tot. Später wurde er mit einem Nervenzusammenbruch auf der Lontzener Heide aufgegriffen und in das Eupener St. Nikolaus-Hospital gebracht. Wie uns Marcel Renard im November 1986 sagte, habe Chavée sich von diesem Schock nie wieder erholt).

Nachdem Chavée fortgegangen ist, komme ich mir wie in einem Grab vor, in dem neun Männer unter der Erde liegen.

Etwa eine halbe Stunde später ein Motorradgeräusch. Jemand stolpert über die Trümmer. Ich höre, daß dort oben gesprochen wird und schreie. Deutlich vernehme ich eine Stimme in deutscher Sprache "Was ist das?..." Ich rufe zurück: "Hier, hier", nur um mich überhaupt bemerkbar zu machen. Dann hebt jemand einen Steinblock beiseite und nach einigen Minuten sehe ich über mir einen Lichtschein und eine 15 bis 20 Zentimeter lange Öffnung. Zwischen den beiden Rundhölzern bemerke ich einen

Der zertrümmerte Unterstand mit einem der verschütteten Soldaten

graugrünen Stahlhelm und eine Wehrmachtsuniform. Verzweifelt suche ich nach einigen Deutschbrocken, um mich verständlich zu machen... "Ich habe mein Bein viel Schmerz, ich bin hier..." und was mir sonst noch an deutschen Wörtern einfällt. Den Reaktionen zufolge schienen mehrere Personen sich vor Ort zu befinden und miteinander zu sprechen.

Verstehen konnte ich nichts. Einer ruft mir dann von oben herab zu: "Das ist viel Arbeit für zwei Mann(en)". Dann verstehe ich noch, wie er mich um etwas Geduld bittet, weil er Hilfe im Dorf holen will. Die Soldaten entfernen sich auf ihrem Motorrad. Wieder bin ich allein. Alle möglichen Gedanken schießen mir durch den Kopf, doch trotz meiner fast ausweglosen Lage beginne ich zu hoffen, atme wieder freier und sehe wenigstens ein Stück blauen Himmels über mir. Lange würde es nicht mehr dauern. Dennoch... die Minuten werden zu einer Ewigkeit... Glücklicherweise schmerzen meine Beine nicht mehr so sehr, an das Prickeln der Ameisen haben ich mich gewöhnt. Nur das Warten geht an die Nerven und ist unangenehm! Ich fühle mich recht schwach und schließe die Augen. Endlich möchte ich schlafen...

Bange Stunden

Nach einer Ewigkeit des Wartens scheint es, als ob sich Stimmen näherten. Tatsächlich, ich kann sie jetzt unterscheiden, immer mehr; sie sprechen Plattdeutsch. Der Tonfall der Gegend ist mir bekannt. Dazu höre ich von weitem Detonationen wie Kanonenschüsse oder Bombenexplosionen.

Durch die schmale Öffnung zwischen den Rundhölzern sehe ich einen Kopf, dann noch einen. Man spricht zu mir, ich antworte. Man fragt mich, ob ich durstig sei und läßt mit einer Kordel einen Trinkbecher zu mir hinab. Ich fasse ihn: Kaffee mit Zucker... dabei mag ich doch keinen gezuckerten Kaffee! Immerhin! über mir wird geschuftet. Wieder wirbelt Staub auf, ich huste und schreie, man möge vorsichtig sein. Endlich, nach unvorstellbaren Anstrengungen, erreichen meine Retter die beiden Rundhölzer und arbeiten sich rechts, entlang der Mauer, über Bourge vor. Jemand mit einem starken Akzent der Gegend sagt mir, daß das Material, das die Rundhölzer belastet, erst beseitigt werden müsse. Endlich gelingt es, eines der Hölzer über meinem Kopf zu beseitigen. Helles Tageslicht umflutet mich. Glücklicherweise

trage ich meinen Helm, denn von oben herunter bröckelt ständig Gestein. Schließlich ist wenigstens mein Kopf fast frei, bis auf ein Rundholz, das gegen die hinter mir stehende Mauer des 9. Bogens geklemmt ist.



**Séraphin Bourge, einer der 8 belgischen Grenzschrüter,
die am 10. Mai 1940 an der Hammerbrücke starben**

Ein etwa 15- bis 16 jähriger Junge nähert sich mir, mit dem Kopf nach vorne, auf dem Bauch liegend; zwei Erwachsene halten ihn an den Beinen. Er schaut mich an, lächelt und fragt, wie es mir gehe. Ihn hatte man zu mir hinabgelassen, damit er feststelle, wie ich eingeklemmt sei. Dann ziehen sie ihn wieder nach oben, die Arbeiten werden fortgesetzt. Ich bin am Ende meiner Kräfte, schließe die Augen und verfall in eine Art Dämmer Schlaf. Wie lange, weiß ich nicht.

Plötzlich fühle ich, wie jemand an meine Schultern rüttelt. Ich öffne die Augen und bin erstaunt über die Fortschritte, die meine Retter während meines "Schlafes" erreicht haben. Um die Rundhölzer zu entfernen, die meine Beine einklemmen, müssen sie erst im Dorf eine Säge holen. Man fragt mich, ob ich nicht zuviel Schmerzen fühle, ob ich eine Zigarette möchte, ob mir durstig sei... ich weiß nicht, was alles noch. Rechts neben mir haben die Männer einen Teil des Körpers von Bourge freigelegt. Sein Arm hängt jetzt am Körper herunter, etwa 60 bis 70 Zentimeter von mir entfernt. Inzwischen haben die Männer das mein Becken umschließende Gestein bis zu meinen Knien beseitigt. Aber immer noch sind meine Beine unter einem der Telegrafmasten eingeklemmt. "Wieviel Uhr ist es?" - "Bald 11", sagte man mir. Seit sechs Stunden liege ich hier! Einer der Männer steigt mit einer Säge zu mir hinab, doch erst nachdem etliche Steine an meinem linken Bein fortgeräumt sind, kann das Zersägen des Mastes beginnen, Zentimeter um Zentimeter. Die Männer wechseln sich ab. Am liebsten möchte ich selbst sägen, um schneller herauszukommen. Nicht möglich! - Endlich ist der Mast durchschnitten. Nach vielen Mühen, einem Hin und Her, kann schließlich das Holz soweit beiseite geschoben werden, um mein Bein zu befreien. Ich fühle nichts, mein ganzer Unterkörper ist völlig gefühllos geworden.

Die Männer binden ein Seil um meinen Oberkörper, unter meinen Armen, und ziehen mich langsam in die Höhe, während zwei andere mich vorsichtig anheben.

Erstaunt, verblüfft stelle ich fest, daß ich noch "ganz" bin. Als jemand mein linkes Bein anfaßt, schreie ich vor Schmerzen. Zentimeter um Zentimeter werde ich aus meinem Gefängnis ans Tageslicht gehoben, auf eine Tragbahre gelegt und in einen kleinen Lieferwagen verfrachtet.

See. Am Samstag, dem 11. Mai, landete ein Doppeldoppeldecker.

Als ich bitte, mir doch die Brücke zu zeigen, sehe ich nur noch die beiden in der Luft hängenden Schienenstränge zwischen den beiden Hauptpfeilern, etwa 25 Meter über den Köpfen meiner Retter. Zu jeder Zeit hätten sie auf den Trümmerberg fallen können, meinte einer der Männer. Auf 150 Meter Länge breitete sich das Trümmerfeld aus. "Alle meine Kameraden liegen noch dort unten", sagte ich. "Wieviel?", fragten die Männer. "Acht oder neun", sagte ich. "Wir werden uns darum kümmern", beteuert man mir und legt mich auf einen Haufen Decken. Als der Wagen losfährt, werde ich ohnmächtig.

... danke Schwester...

Ich wache auf, als man mich am Eingang des Hospitals auf eine Tragbahre legt. Es ist das Eupener Hospital. Zwar bemerke ich noch, daß man sich rührend um mich bemüht, aber wieder schlafe ich ein. Erst am nächsten Morgen werde ich wach. Als erstes sehe ich eine Ordensschwester mit einem weißen Häubchen, die mir lächelnd zuspricht. Als sie fortgeht, erscheinen wenige Minuten später zwei Männer im weißen Kittel, fühlen meinen Puls, meinen Blutdruck und stellen mir unzählige Fragen. Unter sich sprechen die beiden Ärzte deutsch, so daß ich nichts verstehe. Mit mir sprechen sie französisch, obschon einer der beiden eine feldgraue Uniform unter seinem weißen Kittel trägt, der andere Hemd und Krawatte. Nachdem sie nach meinem Namen, nach Alter und Adresse, kurzum nach allem Möglichen gefragt haben, bemerke ich, daß meine Decke in Höhe des linken Beines eine große Erhebung aufweist. Man hat mein linkes Bein ganz einfach in einen "Tunnel" gesteckt. Das rechte Bein ist vom Knie bis zum Knöchel verbunden. Das linke Bein weist alle möglichen Farben auf. Der linke Fuß ist gar nicht schön anzuschauen. Der linke dicke Zeh gleicht einer getrockneten Pflaume, einschließlich deren Farbe. Alle anderen Zehen gleichen schwarzer Blutwurst! Vergeblich bemühe ich mich, meinen linken Fuß zu bewegen. Verlorene Mühe. Kein Gefühl, auch nicht, wenn der Arzt daran herumdrückt. Eigenartig ist dieser Eindruck, wenn man nichts fühlt, keinen Schmerz im linken Fuß und etwas Gefühl im Bein. Der Arzt in Uniform bittet mich, meine Zehen zu bewegen. Trotz aller Anstrengungen passiert nichts. Der andere Arzt besteht darauf, daß ich die Zehen bewege; dies sei unerlässlich, um meinen Fuß zu retten.

Nachdem die Ärzte gegangen sind, bemüht sich die Schwester um mich, fragt mich, ob ich Durst oder Hunger habe, woher ich komme, wo ich wohne. Sie bittet mich, den Anordnungen der Ärzte zu folgen und verspricht mir, für mich zu beten.

Dann geht sie, kommt wenig später mit einem Tablett voller Nahrungsmittel, Kaffee, Graubrot, Wurst, Käse, Konfitüre zurück, richtet das Kopfteil meines Bettes in die Höhe, stellt das Tablett auf einen kleinen Tisch, wünscht mir guten Appetit und sagt im Gehen: "Sie müssen alles aufessen...!"

Bravo, Schwester Hospizia!!!

Beim Essen schaue ich mich um und stelle fest, daß ich in einem Saal mit zehn Betten liege, fünf auf jeder Seite, zumeist von Zivilpersonen belegt, alle verletzt. Ich selbst liege im mittleren Bett meiner Reihe, links neben mir zwei Männer, einer verletzt am Arm, der andere am rechten Bein; die beiden anderen Betten sind nicht belegt, von den fünf gegenüberstehenden Betten sind drei leer.

Ab dem Augenblick, als das Tablett fortgeholt wird, versuche ich, die Muskeln meines Fußes und meiner Zehen zu bewegen. Nach mehrstündigen Bemühungen scheint endlich eine meiner kleinen "Blutwürste" zu gehorchen.

Als dann am anderen Morgen, voller Ungeduld erwartet, der Arzt kommt, ist er zufrieden...

Für mich begann dann eine lange Zeit ständiger Übungen, bis ich wieder mit einer Prothese und orthopädischen Schuhen gehen konnte."

Soweit die schriftlichen Schilderungen Marcel Renards.

Bei einem der beiden Ärzte handelte es sich - so Renard - um den Eupener Arzt Dr. Peter Maraite.

Zu den Rettern, die Marcel Renard unter den Trümmern an der Hammerbrücke herausholten, zählten sowohl Landwirte und Anwohner der nächsten Umgebung aus Hergenrath und Hauset als auch Männer der Hergenrather Feuerwehr, so Martin Maeger, der im 1. Weltkrieg Sanitäter gewesen war.

Zum Gedenken...

Nahe dem riesigen Trümmerhaufen, der auch das Bett des Göhlbaches füllte, bildete sich in den folgenden Tagen ein kleiner See. Am Samstag, dem 11. Mai, landete ein Doppeldecker (Fieseler

Storch) auf einer Wiese in der angrenzenden Fossey. Ihm war der Treibstoff ausgegangen. Beim Weiterflug steuerte der Pilot die Maschine unter die herunterhängenden Eisenbahnschienen der Brücke hindurch. Pfingstmontag, 13. Mai, stürzte ein schwerbeschädigter Restpfeiler ein. Deutsche Pioniere begannen mit dem Forträumen der Stacheldrahtsperrern am 16. Mai und verkauften den Draht an Landwirte. Wenig später setzten die Aufräumarbeiten ein. Arbeiter der Umgebung wurden angeheuert. Die acht unter den Trümmern liegenden Leichen der Soldaten wurden geborgen. Soldat Joseph Niessen aus Welkenraedt wurde sofort in seinen Heimatort übergeführt, die anderen Soldaten auf dem Friedhof in Hergenrath beigesetzt. Die Leiche von Korporal Tavernier wurde am 17. Juli von Hergenrath nach Ougrée gebracht. Die sterblichen Überreste der Soldaten Alb. Leclercq und Théo Lannoy wurden am 6. Oktober 1945 in ihre Heimatorte übergeführt. Damals sagte Bürgermeister Hackens, daß die Stätte, an denen die toten Soldaten der Hammerbrücke auf dem Hergenrather Friedhof beigesetzt worden seien, nie mehr benutzt würde.



Auf dem Hergenrather Friedhof fanden die Toten des 10. Mai 1940 (außer J. Niessen/Welkenraedt) eine vorläufige Ruhestätte.

Eine Vervierser Zeitung berichtete über die Gedenkfeier und schrieb u.a.: "Die Schulkinder deklamierten und sangen die "Brabançonne" in französischer Sprache: eine beachtliche Tatsache in einer Gemeinde, die sich vor 1940 den belgischen Institutionen gegenüber als refraktär zeigte und wo die Unterrichtung der französischen Sprache bis zum 5. Schuljahr verboten war."

Die sterblichen Hüllen von Leutnant Jos. Pirotte und der Soldaten R. Baert und S. Bourge wurden am 20. Juli 1946 in ihre Heimatorte umgebettet. In Hergenrath fand eine Feierstunde statt. Zahlreiche Persönlichkeiten und Vereinigungen wohnten dem Requiem in der Pfarrkirche bei, so Bezirkskommissar Henri Hoen, Abgeordneter Peter Kofferschläger (Kelmis), die Bürgermeister und Schöffen aller Gemeinden des Kantons Eupen, Platzkommandant Major Lambrecht, Professoren der Universität Lüttich u.v.a. (siehe auch Totenzettel).

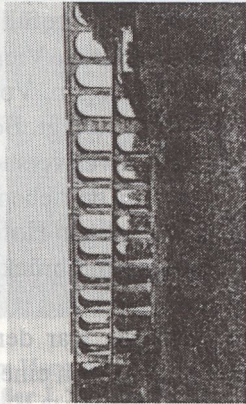
In Anwesenheit von General Verhaegen als Vertreter König Baudouins, zahlreicher Militärs, ziviler und kirchlicher Behörden, wurde am Betonpfeiler der tiefen Stahlbrücke der Hammerbrücke am Sonntag, dem 22. Juni 1952, eine Gedenkstätte mit Gedenktafel eingeweiht. Sie trägt in französischer Sprache das Datum des 10. Mai, die Uhrzeit 4.48 Uhr, die Namen der ums Leben gekommenen belgischen Soldaten und den Satz (übersetzt) "...(sie) erhielten den Befehl, diese Brücke zu sprengen, um den Angreifer aufzuhalten. Sie haben den Auftrag erfüllt, wissend, daß sie dabei sterben würden."

Wiederaufbau

Bereits am 4. Juli 1940 begannen die Arbeiten der MAN-Werke Gustavsburg zum Bau einer neuen Brücke. Sie wurde nach Westen hin verlegt, nachdem der Bahndamm aufgefüllt worden war. Eisenträger wurden in die Erde gerammt, große Vierecke mit Beton verfüllt und drei Betonpfeiler hochgezogen. Von beiden Seiten wurden dann die Stahlkonstruktionen verlegt. Bereits am 2. November 1940 befuhren mehrere Lokomotiven versuchsweise das neue Bauwerk, das aber nur eingleisig betrieben werden konnte. In Richtung Astenet (nahe dem damaligen Hofe Johann Noël), wurde eine Weiche und ein "Block Hammerbrücke" eingerichtet.

Auf der Hergenrath Seite der Brücke war der Grundlegungsstein der ursprünglichen Hammerbrücke in einen großen

Vue du viaduc AVANT LE 10 MAI 1940

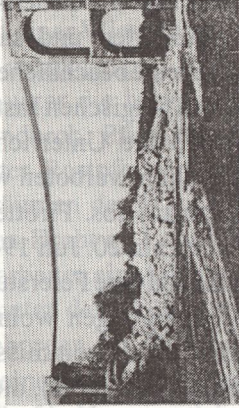


Ouvrage de première grandeur, le viaduc de la «Hammer» surplombant la vallée de la Gueule entre Herbesthal et Aix-la-chapelle, 1^{re} voie ferroviaire reliant la Belgique à l'étranger, fut construit en briques de campagne en 1840.

Longueur: 400 m. Hauteur: 52 m.

Le viaduc

APRÈS LA DESTRUCTION PAR L'ARMÉE BELGE



Cette destruction a bloqué pendant plusieurs mois le trafic direct sur la plus importante ligne de chemin de fer vers l'Ouest. (Ostende-Cologne.)

Ont donné leur vie

POUR DIEU, LE ROI ET LA BELGIQUE
en remplissant leur devoir à l'aube tragique
du 10 mai 1940:

PIROTTE, Jos., de Rocourt
S/L du 23^e B^{te} du génie — transféré le 20 juillet 1940

LECLERCO, Alb., de Xhendeleesse
Soldat du 23^e B^{te} du génie — transféré le 6 octobre 1945

TAVERNIER, d'Ougrée
Cap^l, chef de Poste I. Rég^t. Cycl. 3^e C^o — transf. le 17 juillet 1940

NIESSEN, de Welkenraedt
Soldat du I. Rég^t. Cycl. 3^e C^o — transféré le 17 juillet 1940

LANNON, Théo, de Han s/Lesse
Soldat du I. Rég^t. Cycl. 3^e C^o — transféré le 6 octobre 1945

BAERT, Rob., de Mouscron
Soldat du I. Rég^t. Cycl. 3^e C^o — transféré le 20 juillet 1940

BOURGE, Seraphin, de Laeken
Soldat du I. Rég^t. Cycl. 3^e C^o — transféré le 20 juillet 1940

DEMOORTE, Jacques, d'Anderlecht
Soldat du I. Rég^t. Cycl. 3^e C^o

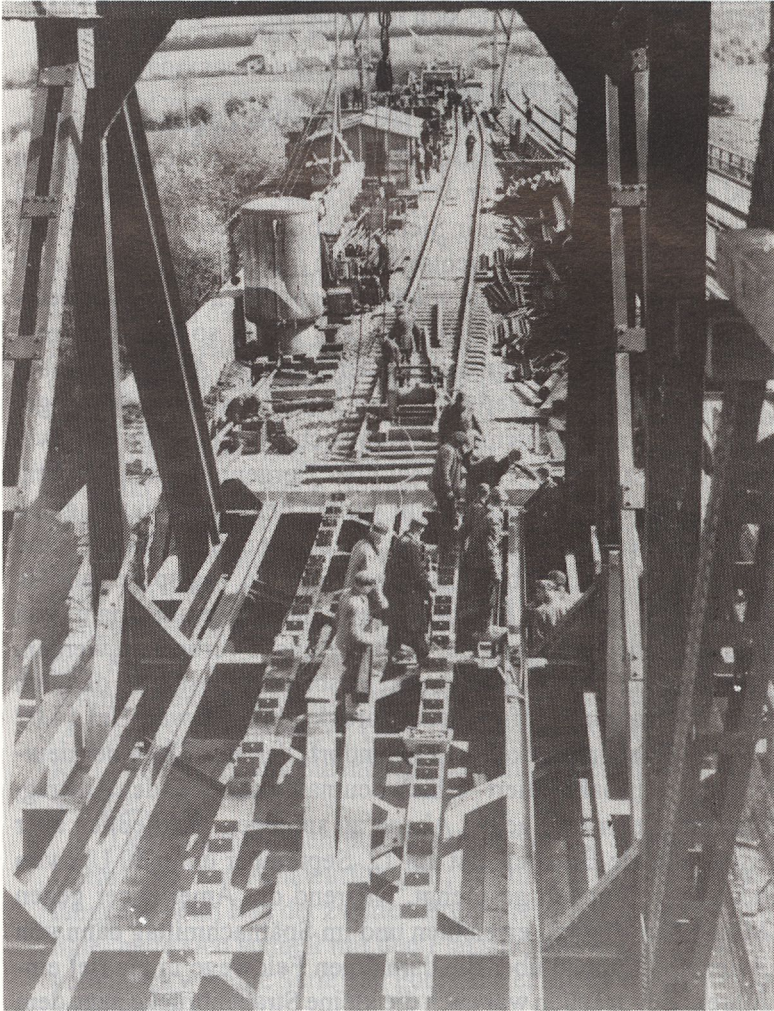
Par miracle, deux des héros défenseurs ont
échappé à la mort en 1940. L'un est grand mutilé.

Gedenkzettel für die Toten der Hammerbrücke (1940)

Trümmerblock eingemauert worden, ebenso der Fertigstellungsstein. Hinzugefügt hatten die deutschen Erbauer das Datum der Sprengung und des Wiederaufbaus sowie ein Hakenkreuz.

Diese Steine verschwanden jedoch im Laufe der Zeit.

Die nur eingleisig befahrbare Hammerbrücke auf der für militärische Zwecke so wichtigen Strecke von Aachen nach Lüttich war zu einem Engpaß geworden, so daß schon bald die MAN-Werke mit dem Bau der zweiten Brücke, diesmal einer



Wiederaufbau der 2. Stahlbrücke, Mai 1944.

Im Hintergrund (l.) der Hof Noël

Hochbrücke, ebenfalls aus Stahl, begannen. Hierzu wurde nur ein tragender Hauptpfeiler in der Mitte errichtet, während die beiden Widerlager in Richtung Hergenrath und Astenet, also die stehengebliebenen Seitenteile der ehemaligen Hammerbrücke, ausgebaut und verstärkt wurden. Diesmal wurden russische Kriegsgefangene zum Bau eingesetzt. Sie waren nahe Gut Hammer untergebracht. Zu den Wachtposten zählte u.a. Franz Seiter, ein Uhrmacher aus Eupen.

Anfang September 1944 wurde auch diese Hochbrücke fertig, doch schon bahnte sich ihr Ende an.

Wiederzerstörung und Aufbau

Seit August 1944 rollten fast pausenlos Züge mit Flüchtlingen aus Belgien, die sich nach der Landung der alliierten Truppen und deren Vormarsch vor dem Zugriff der "Weißen Armee" und der Widerstandskämpfer in Sicherheit bringen wollten, sowie mit zurückflutenden Wehrmachtseinheiten in Richtung Deutschland. Tiefflieger setzten immer wieder im gesamten Raum der deutschen Westgrenze zu Angriffen auf Züge, so bei Montzen, Gemmenich, Eupen-Herbesthal, Raeren usw. an. Am 7. September wurde im Bahnhof Herbesthal ein Munitionszug in Brand geschossen. Am 8. September fuhren noch 18 Räumzüge und zwei Flüchtlingszüge von Herbesthal über Hergenrath nach Aachen. Am 9. September gegen 20 Uhr verließ der letzte Räumzug den Bahnhof Herbesthal in Richtung Aachen und lud in Astenet und Hergenrath die Bahnbediensteten auf. Einen Tag später, am 10. September, sollte auf Befehl des deutschen Generalleutnants von Schwerin die Sprengung der Hammerbrücke vorbereitet werden. Das Betriebsamt Aachen der Reichsbahn protestierte, da noch Personal des Bahnhofs Astenet zurückgeblieben war. Um 14.02 Uhr - so Hubert Beckers aus Eilendorf, der aus Akten der deutschen Reichsbahn zitiert - erhielt Leutnant Schliepen den Auftrag, die Hammerbrücke gegen Abend zu sprengen. Schließlich aber wurden beide Brücken erst am 12. September um 6.30 Uhr von deutschen Truppen gesprengt, während die Amerikaner gegen Mittag den Viadukt erreichten und im Spätnachmittag dann von Astenet kommend über die damaligen Feldwege in Hauset einfuhren. Zuvor schon war auch die kleine Straßenbrücke nahe dem Café "Zur Geul" (Karl Gatz) über die Göhl in Hauset gesprengt worden.

Zum zweiten Male innerhalb von vier Jahren wurde ein europäisches Bindeglied zerstört. Die Amerikaner jedoch brachten innerhalb weniger Monate die "Hochbrücke" wieder in Betrieb, während die erste Flachbrücke erst ab 1948 wieder aufgebaut wurde.

Wieder starben junge Menschen

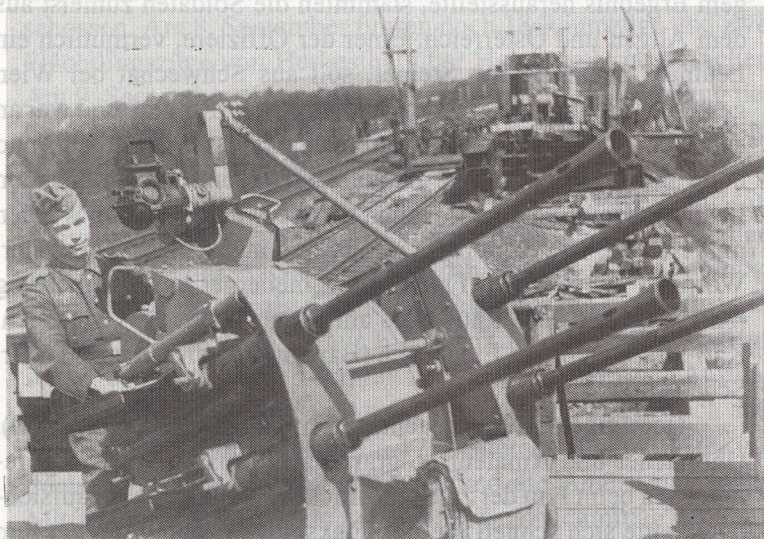
Als in den ersten Monaten des Jahres 1944 die alliierten Flugzeuge immer wieder strategisch wichtige Ziele angriffen, Tiefflieger sogar Züge aller Art, auch Personenzüge, beschossen, wurde zunächst eine schwere fahrbare Eisenbahnflak (Flak = Flugabwehrkanone) nach Hergenrath beordert. Immerhin war in der Nacht vom 27. zum 28. April 1944 der Bahnhof Montzen von 100 bis 150 alliierten Flugzeugen bombardiert worden. Die Auswirkungen, auch unter der Zivilbevölkerung (66 Tote und 150 Verwundete) waren verheerend.

Die schwere Eisenbahnflak wurde im Laufe des Frühjahres 1944 durch zwei sogenannte "Vierlingsflak" ersetzt. Die Einheit war zuvor an der Talsperre in Bütgenbach abgezogen und in der Hauseter Jugendherberge ("Fingerhutsmühle") einquartiert worden. Wie sich aus späteren langwierigen Recherchen mit dürftigem Ergebnis herausstellte, stammten die Soldaten zumeist aus dem Allgäu und Österreich. Einer der Offiziere, vermutlich ein Leutnant namens Sepp Steiner, soll aus Schwechat bei Wien gewesen sein. Ein anderer der Soldaten hieß "Römer" und war an der Mosel beheimatet, ein weiterer nannte sich Hartmann und holte bei dem nur einige hundert Meter entfernt wohnenden Landwirt Heinrich Taeter täglich frische Milch. Genannt wurden mir Namen wie Unteroffizier Eck, Unteroffizier Drechsler, Wornotzi aus Aachen, Franz Schweineberger aus Simmerberg (Allgäu), Sepp Hauer aus Gars am Kamp in Nieder-Österreich, Karl Straubinger aus Eidenbach (Bayern), Unteroffiziere Junger, Schade...

Der Eupener Wehrmachtsgefreite Franz Seiter († 1980), Uhrmacher und Amateurfotograf, der die russischen Kriegsgefangenen beim Bau der zweiten Brücke (Hochbrücke) beaufsichtigte, hatte sich schnell mit den Flaksoldaten angefreundet. Ihm verdanken wir eine Serie von Fotos, die er in den ersten Maitagen 1944 machte.

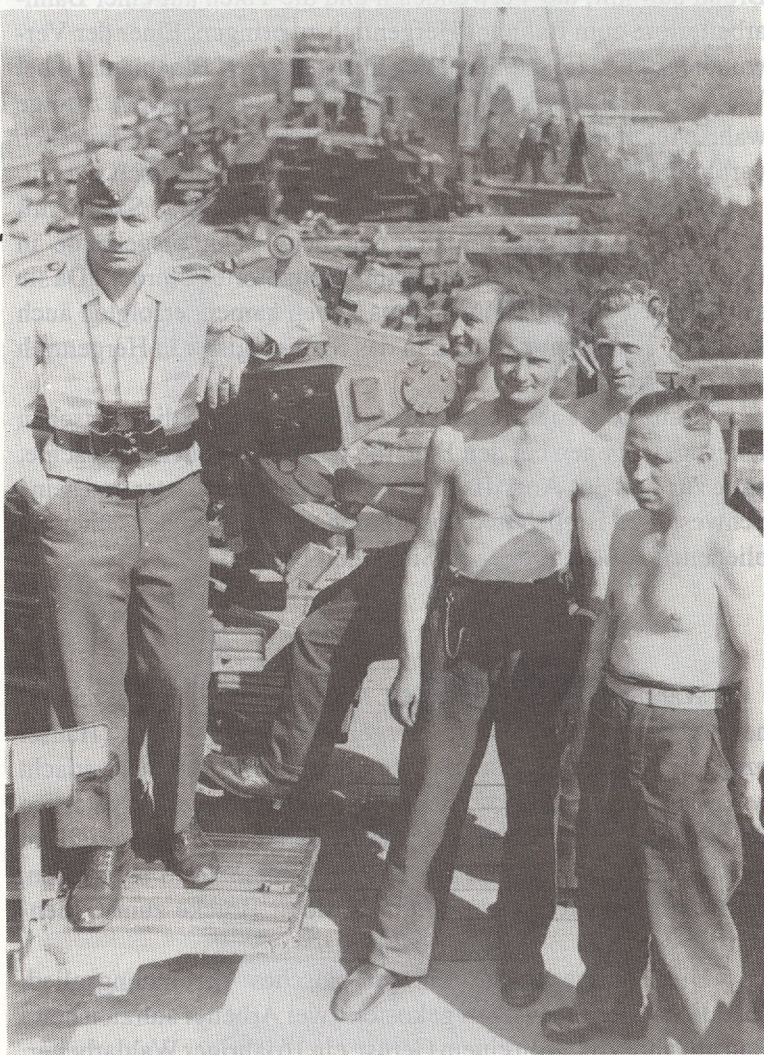


Die Vierlingsflak an der Hammerbrücke im Mai 1944



**Der Eupener Fotograf Franz Seiters gehörte 1944
zum Bewachungspersonal a.d. Hammerbrücke.
Im Hintergrund (r.) erkennt man die Kalkwerkanlagen**

Am Montag, dem 22. Mai 1944, gegen 15,27 Uhr, griffen sechs alliierte Tiefflieger aus Richtung Buchenbusch/Kirchbusch kommend die beiden Flakstände an. Die Geschosßgarben trafen das Munitionslager; bei der Explosion kamen sechs Soldaten ums Leben; drei wurden schwer, drei leicht verwundet. Gegen 15.30 Uhr wurde dann der Bahnhof Montzen durch acht Tiefflieger angegriffen und beschossen. Zu beklagen waren ein Toter und ein Verletzter. Um 15.36 Uhr beschossen vier Jabos (Jagdbomber)



Leutnant Steiner mit einem Teil seiner Flak-Mannschaft

einen Personenzug auf der Strecke Eupen-Herbesthal bei Km 1,3. Auch hier gab es Verletzte.

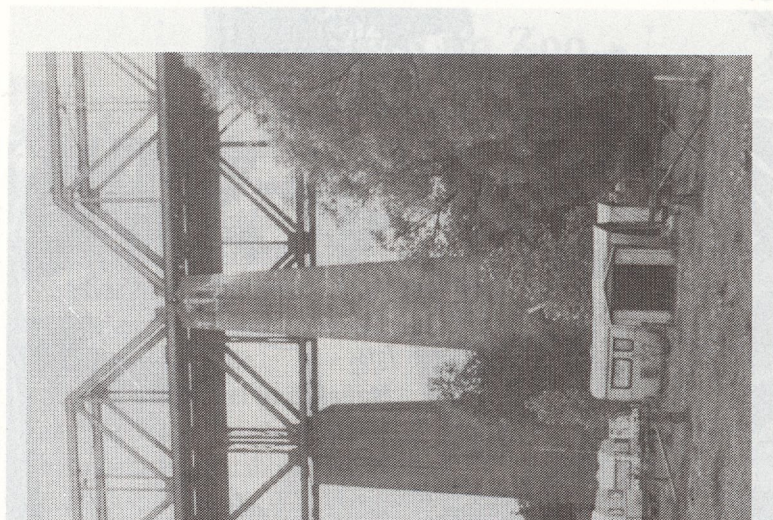
Die beiden Flakstände in Hauset boten ein Bild des Grauens. Einer der Flaksoldaten war regelrecht entzweigeschossen worden. Landwirt Heinrich Taeter, der zum Flakstand gelaufen war um zu helfen, erlitt einen Schock. Aus Hergenrath leisteten Dr. Hans Keutgen und zwei Frauen des Roten Kreuzes erste Hilfe. Der am "Block Hammerbrücke" diensttuende Bahnbeamte M. Broun half mit, die Verwundeten und die Toten auf einer Bahnarbeiterlore zum Bahnhof Hergenrath zu bringen. Einer der Verwundeten verstarb auf dem Weg in das Lazarett Bloemendaal bei Vaals. Hier dürfte der Mitteilung eines Feldgeistlichen zufolge wahrscheinlich auch ein weiterer Schwerverwundeter innerlich verblutet sein, so daß die Zahl von acht Toten realistisch scheint.

Nach einer Abschiedsfeier an den aufgestellten Särgen mit den Leichen der Flaksoldaten vor dem Bahnhofsgebäude in Hergenrath wurden die Toten in ihre Heimatorte befördert. Da sie als Soldaten "in der Heimat" ums Leben kamen, erfolgten auch keinerlei Todeseintragungen in das Sterberegister in Hergenrath oder Hauset.

Franz Seiter aus Eupen, der an diesem 22. Mai die russischen Kriegsgefangenen bei den Bauarbeiten an der Brücke bewachte, hatte zur Zeit des Angriffs der Tiefflieger seinen Vater und seine Schwester zu Besuch und konnte sich unter einem der stehengebliebenen Brückenbogen in Sicherheit bringen.

Während alljährlich zum 10. Mai der ums Leben gekommenen belgischen Soldaten in Hergenrath oder Walhorn (Hauset bzw. die Gemeinde Raeren beteiligt sich nicht mehr) gedacht wird, hat es nie eine offizielle Gedenkfeier für die deutschen Soldaten gegeben. Nur einmal, am 22. Mai 1990, befand sich am Fuß der Brücke ein Kranz mit der Aufschrift: "Den belgischen, deutschen Soldaten, allen Toten an dieser Brücke zum Gedenken."

Die Hammerbrücke, ein europäisches Verbindungsglied, hat etliche Menschenleben gekostet: zwei Arbeiter stürzten beim Bau im Jahre 1843 von einem Gerüst, ein 16 jähriger Waldarbeiter,



Die Göhlthalbrücke heute

Fotos: Baltes, Falter, Kever, Lander, Privat, Renard, Seiter, Timmermann.



Nur einmal, am 22. Mai 1990, 50 Jahre nach dem schrecklichen Geschehen an der Hammerbrücke, erinnerte ein anonymer Kranz an alle Opfer der Brücke...

1903 beim Ausheben von Dohlennestern auf der Brücke von einem Zug erfaßt und getötet; am 10. Mai 1940 kamen acht belgische Soldaten ums Leben, am 22. Mai 1944 acht deutsche. Einige Menschen bestiegen die Brücke, um dann durch einen Sprung in die Tiefe freiwillig aus dem Leben zu scheiden.

Die Hammerbrücke, auch ein Mahnmal...

Quellenverzeichnis

1. Chemins de fer belge et belgo-rhénan, Manuel 1845.
2. Georg Salomon Moller, Baumeister, "Beiträge zur Lehre von den Konstruktionen".
3. J. Pecheux: "La naissance du Rail Européen", 1800-1850.
4. Karl Kumpmann: Die Entstehung der Rheinischen Eisenbahngesellschaft 1830-1840, zit. in: Clemens Bruckner: "Zur Wirtschaftsgeschichte des Regierungsbezirks Aachen, 1967: "II. Schienenwege".
5. A. Bertha, "Im Göhlthal", Nr. 18, S. 50-67, Die Hammerbrücke bei Hergenrath und die Eröffnung der Belgisch-Rheinischen Eisenbahn.
6. Marcel Renard, Manuskripte.
7. Leo Homburg, Hauset, in Notizen um die Hammerbrücke, in "Im Göhlthal", Nr. 26, S. 18. u. f.
8. Hubert Beckers, Über den Einsatz der deutschen Reichsbahn Sept. 1944 im Raum Eupen-Moresnet, in "Im Göhlthal, Nr. 30, S. 5 u.f.

Fotos: Baltus, Falter, Kever, Lander, Privat, Renard, Seiter, Timmermann.

Flamingos im Zoo

Wie große, rötlich-weiße Blüten schimmern sie
 nach Rosenquarz und Alabastervasen,
 sie stehen scheinbar auf zu zartem Stiel,
 wie festgewachsen auf dem grünen Rasen.
 Sie blicken nirgends hin-
 was geht durch ihren Traum?
 Ist irgendwo für sie
 noch Sinn und Ziel und Raum?
 Ein fremder Zauber hüllt sie ein
 und macht sie unnahbar.
 Da stößt der warme Wind von West!
 Was weht für sie in seinem Duft,
 das lockt und ruft?
 Sie heben sich vom Boden ab,
 als hielte nichts sie fest,
 sie holen aus zum Flügelschlag
 und springen taumelnd vor,
 so wie von Sehnsucht aufgehetzt,
 als öffne sich ein Tor--
 und trügen ihre Schwingen jetzt
 den Aufbruch ohne Rückkehr, schnell,
 die Stimmen schreien wirr und hell-
 doch die gestutzten Flügel fallen zu,
 es gab nur Sprünge auf und nieder,
 und ihre Stimmen schweigen wieder,
 als wüßten sie nicht mehr wozu.
 Und während andere zum Futtertroge drängen
 sehn sie nicht hin, stehn wieder unbewegt,
 als lauschten sie den fernen Windgesängen.

Die westlichen und östlichen Vorlande von Eifel und
 Ardennen besitzen eine Vielzahl von Wegespuren. M. Th. Weinert
 kauft, die sich dem kundigen Auge als einheimische
 Fernverkehrswege zu erkennen geben, lange gebraucht vor der
 Anlage der bekannten Römerwege seit dem ersten nachchristlichen
 Jahrhundert. Sie zeigen sich in jenen Hohlwegen, oft viele Meter
 tief in den weichen Boden eingegraben, die man hierzulande

September

Das Licht ist sanfter
wie Gold hinter Bäumen,
Silber im Bach,
die Drosseln schweigen.

Spinnfäden schimmern,
zaghaft nur duftet
das Rosenbeet,
die Schatten wachsen.

Rot blühen Disteln,
aber das Birkengrün
ist grau geworden,
die Nesselwuchern.

Die Tage sind windlos,
ein Vogelzug schreibt
Fragmente ins Blaue,
der Sommer geht.

M. Th. Weinert

Quellenverzeichnis

1. Chemins de fer belge et belge-français, Manuel 1843.
2. Georg Salomon Möller, Hammerbrücke, eine Studie von den Konstruktionen.
3. J. Pecheux: "La ligne de fer de Hergenthal à Hagenau".
4. Karl Kumpmann: Die Geschichte der Eisenbahnstrecke 1830-1940, zit. in: Clemens Bruckner: Zur Wirtschaftsgeschichte des Regierungsbezirks Aachen, 1977, in: Schindlerwege.
5. A. Bertha, "Im Göhlthal", Nr. 18, S. 50-67, Die Hammerbrücke bei Hergenrath.
6. Marcel Renard, Manuskripte.
7. Leo Homburg, Hauset, in: Notizen um die Hammerbrücke, in "Im Göhlthal", Nr. 26, S. 18, u. f.
8. Hubert Beckers, Über den Einsatz der deutschen Reichsbahn Sept. 1944 im Raum Eupen-Mortsel, in "Im Göhlthal", Nr. 30, S. 5 u. f.

Fotos: Balhus, Falter, Kever, Lander, Privat, Renard, Seiter, Timmermann.

Alte Wege im Dreiländereck

von Heinrich von Schwartzenberg

In der nachfolgenden Studie sollen alte Verkehrswege im Dreiländereck, insbesondere Ortsverbindungsstraßen, die den Aachener Raum berührten, dargestellt werden. Die im Text fett gedruckten Nummern verweisen auf die Karte auf Seite 102.

Solange es Menschen gibt, die an verschiedenen Orten wohnen, solange gibt es auch Verbindungswege der Menschen untereinander.

Da der Aachener Raum in der Vorzeit mit Sicherheit schon besiedelt war, müssen auch in dieser Zeit die ersten Verkehrswege entstanden sein.

Flüsse und Bäche waren wohl die ersten Wege und sichersten Führer durch unsere waldreiche Gegend. Der Verlauf der Querwege wurde oft von den Furten der Flüsse und Bäche bestimmt. Von den Niederlassungen aus, die meist am lebensnotwendigen Wasser entstanden, ging man auf die Jagd und suchte nach brauchbaren Materialien.

Aller Wahrscheinlichkeit nach hat die unter **16** genannte Moresneter Straße schon in der Bronzezeit (1800-800 v. Chr.) bestanden, führte sie doch durch eine Hügelgräbernekropole in Richtung zu den ergiebigen Kelmiser Galmei-Erzen, die man für die Messingherstellung benötigte (1).

Auch die unter **17** und **18** genannten Straßen (Raeren- und Münstergracht) zeugen von einem jahrtausendalten Fernverkehr über die Höhenränder des Aachener Kessels. Kaemmerer schreibt dazu:

"Bei allen Verkehrswegen, die man von Urzeiten her kennt, gilt es, zwischen Fernstraßen und Nahwegen, also wie heute zwischen Landstraßen erster, zweiter oder gar dritter Ordnung zu unterscheiden.

Die westlichen und östlichen Vorlande von Eifel und Ardennen besitzen eine Vielzahl von Wegespuren ältester Herkunft, die sich dem kundigen Auge als einheimische Fernverkehrswege zu erkennen geben, lange gebraucht vor der Anlage der bekannten Römerwege seit dem ersten nachchristlichen Jahrhundert. Sie zeigen sich in jenen Hohlwegen, oft viele Meter tief in den weichen Boden eingegraben, die man hierzulande

Grachten nennt. Ihre Entstehung ist nicht schwer zu deuten. Als unverkennbare Fahrrinnen winden sie sich zumeist an einem Berghang empor. Sie stammen aus jenen Zeiten, da man hier noch ohne besonderen Straßenbau ausgekommen war...

Soweit nun eine solche Fahrrinne bergauf führte, wurde der von Zugtieren und Wagenspuren ständig aufgewühlte Boden in den nassen Jahreszeiten abgeschwemmt, so daß sich der Fahrweg sehr langsam, aber stetig immer tiefer in das Gelände eingrub und dadurch über außerordentlich lange Zeitläufe einen solchen Hohlweg bilden mußte." (2)

Um die Zeitwende nahmen die im Straßenbau erfahrenen Römer von unserem Land Besitz.

Unter Benutzung der reichlich vorhandenen keltischen Wege wurde ein dichtes Straßennetz mit 4-6 Meter breiten Straßen geknüpft (3). Die Fernwege hatten oft eine Breite von 15 Metern (s.u. 8).

Neue Straßen erhielten eine vortreffliche Befestigung und wurden so gerade wie nur möglich als Verbindung zwischen zwei Punkten trassiert.

Aachen selbst lag zwischen den großen römischen Kolonisationszentren Tongern, Trier, Maastricht und Köln und war selbst nur ein römisches Militärbad.

Die genannten Zentren waren militärische, kulturelle und wirtschaftliche Mittelpunkte, die durch große Heerstraßen verbunden waren.

Nördlich von Aachen führte eine Römerstraße 1. Ordnung von Köln über Jülich, Maastricht und Tongern nach Bavai im heutigen Nordfrankreich.

Südlich von Aachen lag die Römerstraße 1. Ordnung, die von Köln über Zulpich, Rocherath, Büllingen und Amel nach Reims führte.

Im Südwesten von Aachen lief die "Via Mansuerisca", ein alter Handelsweg von Maastricht nach Trier, der im Hohen Venn aufgedeckt wurde und sich nach einer Untersuchung eindeutig als römisch erwies (4).

Aachen selbst war zwar Straßenknotenpunkt, besaß jedoch nur Quer- und Nebenstraßen oder Straßen 2. Ordnung, die oft Zubringer zu den großen Staatsstraßen waren.

Die Fernstraße Bavai-Köln 8 berührte Kornelimünster (5). Nach dem Niedergang des Römischen Reiches trat im Straßenbau

eine Stagnation ein. Seit dem Mittelalter wurden manche römischen Wege nicht mehr benutzt, so daß sie mit einer Grasnarbe bedeckt wurden, weshalb man sie bis heute noch Grüner Weg, Grünweg, Grünstraße oder Grüntal nennt.

Auch die heutigen Bezeichnungen Steinstraß, Steinbahn, Rennbahn oder Hochweg deuten auf alte Römerstraßen hin (6).

Erst Karl der Große, der große Kriegsherr, Staatsmann und Mehrer des Reiches, erkannte die Bedeutung der Straßen für das allgemeine Staatswohl. Für die Beherrschung seines Reiches waren Verbindungswege unerlässlich. Unter seiner Regierung wurden wichtige Römerstraßen wieder hergestellt und neue Heer- und Handelswege erschlossen (7).

So kann man davon ausgehen, daß gerade von Aachen aus, dem Mittelpunkt des Karolinger Reiches, das Fernstraßennetz über vorhandene und neue Wege ausgebaut wurde, so daß es bis zum Spätmittelalter ausreichte, vielleicht sogar ausreichen mußte, weil die Zersplitterung in der Klein- und Vielstaaterei ein Gesamtkonzept für den Straßenbau verhinderte.

Es entstanden im Mittelalter wohl Wege für spezielle Zwecke. So ist hier der Herzogweg 20 zu nennen, den die Herzöge von Limburg seit dem 14. Jahrhundert benutzten, wenn sie ihren Außenbesitz Herzogenrath besuchten (8).

Ferner gab es den Geusenweg 22 von Kelmis nach Vaals, den die Protestanten und Calvinisten aus Eupen und Kelmis sonntags gingen, um in Vaals an den Gottesdiensten ihrer Gemeinden teilzunehmen, die damals in ihren Heimatorten untersagt waren (9). (Geusen = niederländische Freiheitskämpfer gegen die Spanier, später: Bezeichnung für Protestanten usw.)

Bleibt noch zu erwähnen, daß die Freie Reichsstadt Aachen im 15. Jahrhundert Teile ihrer Grenze zur Sicherung mit einem Landgraben versehen hatte.

An Straßen und Wegen befanden sich Durchlässe, die mit Schlagbäumen und Sperrketten, Grindel genannt, abgesichert waren.

An strategisch wichtigen Punkten, insbesondere zur Absicherung der Einfallstraßen, hatten man Wachttürme errichtet.

Die fünf nachfolgend genannten Wachttürme sind noch erhalten:

- 1) Adamshäuschen am Preusweg/Moresneter Weg 16,
- 2) Beeck am Gemmenicher Weg 13,

- 3) Hirsch in Laurensberg
- 4) Linzenshäuschen an der Eupener Straße 15,
- 5) Burg Orsbach an der Orsbacher Straße 10.

Außerdem war die Grenze des Aachener Reiches mit Grenzsteinen markiert, von denen viele, besonders an den Grenzstraßen und -wegen, den Aachener Stadtdler trugen, damit jedem Grenzgänger bewußt wurde, daß er sich auf Aachener Hoheitsgebiet befand.

(Vergl. u. 4 und 5).

Unter Ludwig XIV., dem Sonnenkönig, ging auch - zunächst in Frankreich - über dem Straßenbau wieder die Sonne auf. 1747 wurde in Frankreich die "Ecole des Ponts et Chaussées" gegründet, eine Ingenieurschule, die dem Straßen- und Brückenbau diente (10).

Aber nur allmählich sprang der Funke bis in unsere Gegend über. Das änderte sich allerdings, als die Franzosen 1794 unser Gebiet vereinnahmten und später Napoleon als großer Feldherr erkannte, wie wichtig Straßen für militärische und wirtschaftliche Zwecke waren.

Viele neue Straßen, die sogenannten Kunststraßen, wurden von den Franzosen - wie es schon die Römer machten - in möglichst gerader Trassierung geplant und z.T. auch fertiggestellt, z.B. die Roermonder Straße, die Krefelder Straße, die Trierer Straße, die Orsbacher und die Horbacher Straße in Aachen.

Die Franzosen wandten im besetzten Rheinland ihr exaktes Vermessungssystem an und errichteten dazu den sog. Tranchot-Obelisk auf dem Lousberg.

Nach der Niederlage Napoleons wurde Aachen preußisch, und die Preußen setzten den von den Franzosen begonnenen Straßenbau massiv fort. Auch die Vermessungs- und Kartierungsarbeiten des französischen Obersten Tranchot wurden von den Preußen unter Generalmajor v. Müffling fortgesetzt.

Neben der "Karte des Aachener Reiches" von Copso-1777- und den Ergänzungen dazu von E. Ph. Arnold (in "Aachener Heimatgeschichte", Aachen 1924, s. 360/361) waren auch die Kartenaufnahmen von Tranchot/v. Müffling Grundlagen für diese Studie.

Auf der am Schluß dieser Schrift beigelegten Karte sind die wichtigsten Verkehrswege eingezeichnet und entsprechend ihrer Bau- oder Benutzungsepoche markiert.

In diesem Zusammenhang sei auf die noch zahlreich vorhandenen Wiesen-Fußfade in der alten Limburger Wiesenlandschaft hingewiesen, die von ihrer Entstehung her meist Abkürzungen zu den Kirchen und Schulen und später auch zu den Bahnhöfen bildeten.

RÖMERSTRASSEN

1. Von Aachen zur Maas (Lütticher Straße)

Eine römische Ortsstraße im Zuge der heutigen Jakob- und Großkölnstraße führte vom Markt aus in ihrer westlichen Verlängerung über die Jakobstraße (hier fand man ihre Straßenkrone), Lütticher Straße, Bildchen, Kelmis, Henri-Chapelle, Herve nach Lüttich zur Maas (11).

Man kann annehmen, daß dieser Fernweg schon auf vorrömischen Ursprung zurückgeht (12).

Der uralte Weg ist noch im Aachener Wald - vor allem zwischen Unterer und Oberer Backertsweg - als tiefer Hohlweg (Gracht) neben der jetzigen Lütticher Straße zu erkennen. Auch zwischen dem vorderen Preusweg und der jetzigen Lütticher Straße ist die Trasse des alten "Lückerweges" (Lütticher Weg) noch als "grüner Weg" zu sehen.

Dieser alte Lückerweg, der nur als Erdweg ausgebaut war, muß im Mittelalter in einem schlechten Zustand gewesen sein, benutzte man doch meistens einen anderen Fernweg nach Lüttich, und zwar die "via regalis" (Königstraße) oder "via imperialis" (Kaiserstraße). Dieser Fernweg führte von Aachen über Nijswiller, Gulpen, 's-Gravenvoeren, Bernau, Visé nach Herstal und Lüttich (13). Doch mehr hierüber unter 9.

Mitte des 18. Jahrhunderts beschloß man, den alten Erdweg Aachen/Henri-Chapelle/Lüttich, der kürzer war als der Weg über Gulpen durch eine gepflasterte Kunststraße (Steinweg) zu ersetzen (14).

Auf Limburger und Lütticher Seite kamen die Arbeiten gut voran, so daß bereits 1785 die Lütticher Postkutsche bis zur damaligen Aachener Grenze am Unteren Backertsweg die neue Straße befahren konnte.

Die Reichsstadt Aachen ließ sich - weil man über die neue Trasse nicht einig war - mehr Zeit und wurde erst 1797 mit dem Ausbau des Lütticher Steinweges fertig.

So kam es, daß die Postkutsche bis zu diesem Zeitpunkt auf Aachener Gebiet große Schwierigkeiten hatte.

Ein Engländer berichtet 1793 von einem Hohlweg im Aachener Wald (es ist bestimmt die Gracht am Backertsweg gemeint), der so eng sei, daß die Wagen weder wenden noch aneinander vorbei konnten. Der Weg habe im Schmutz zwischen zwei senkrechten Wänden gesteckt (15).

Jedenfalls war 1797 auch das Aachener Stück fertig und seitdem blieb die "neue" Lütticher Straße mit einigen kleinen Korrekturen - jetzt allerdings in Bitukies-Ausführung - bis zum heutigen Tag für den Verkehr erhalten.

In der Preußenzeit wurde die Lütticher Straße mit Meilensteinen versehen, von denen noch zwei vorhanden sind. Der eine steht hinter Kelmis bei Gut Hirtz und der andere in Bildchen an der Einfahrt Lütticher Str. 471-507. Sie zeigen an, daß die Entfernung nach Köln 11 bzw. 10 Meilen beträgt. Auf der Lütticher Straße gegenüber Haus 272 steht noch ein glockenförmiger Stein, der 1/4 Meile anzeigt. (1 Meile betrug ca. 7,5 km).

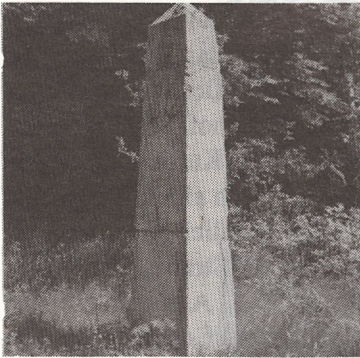


Abb. 2:

Meilenstein Lütticher Straße



Abb.: 3

1/4-Meilenstein Lütticher Str.

Im Jahre 1843 erhielt die Lütticher Straße Konkurrenz durch die Eisenbahnlinie Aachen-Lüttich, die über Ronheide führt und dort eine der stärksten Eisenbahn-Steigungen Westeuropas (1:38) zu überwinden hat.

Aschoff schreibt dazu: "Eine kurze Steilstrecke zwischen Aachen und Ronheide, die sogenannte "geneigte Ebene", konnte

damals noch nicht mit Lokomotiven befahren werden. Die Züge mußten mit Hilfe eines Seilzuges durch eine Dampfmaschine emporgezogen werden. Der reibungslose Betrieb setzte eine Verständigungsmöglichkeit zwischen dem Maschinisten an der Dampfmaschine in Ronheide und dem Bahnpersonal am Fuße der geneigten Ebene voraus. Zu diesem Zweck bestellte die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft einen elektrischen Zeigertelegraphen bei Wheatstone in London" (16).

Das war die erste Inbetriebnahme eines elektrischen Telegraphen in Deutschland (1843).

Wegen der Nachteile der Ronheide Steigung sollte Anfang des 20. Jahrhunderts auf anderer Trasse ein zusätzliches Gleispaar mit geringerer Steigung verlegt werden. Bei Grundhaus stieß man 1908 bei Bohrungen auf Fließsand, so daß die vorgesehene zweite Tunnelröhre nicht zur Ausführung kam. Bereits angeschüttete Bahndämme in Bildchen und an der Lütticher Straße (Hermann-Löns-Allee) und drei fertige Überführungen zwischen Bildchen und Hergenrath sind noch als Andenken zu besichtigen (17).

2. Von Aachen nach Jülich (Jülicher Straße)

Ein römischer Weg kam vom Aachener Markthügel über die römischen Ortsstraßen in der Großköln- und Alexanderstraße bis zur Peterskirche (hier lag ein römischer Friedhof) und Mariahilfsstraße. Von dort aus führte er durch den Kurpark über den "Grünen Weg" bis zur Wurm, hinter der er in einem Bogen auf Haaren zu lief. In Haaren führte er wahrscheinlich über Friedensstraße, Alt-Haarener Straße, Würselener Straße, Am Alten Kaninsberg und über Dobach, Vorweiden, Aldenhoven zum Befestigungswerk Juliacum (Jülich). Dort traf er auf die große Römerstraße Bavai-Köln. Der beschriebene Weg war die Straße, die die Reisenden von Aachen nach Köln auch im frühen Mittelalter benutzt haben.

(Nach der Überlieferung soll der Kaninsberg früher Königsberg geheißen haben. Durch einen Übersetzungsfehler in der Franzosenzeit soll aus Königsberg Kaninsberg entstanden sein.)

In Haaren gab es - von der Wurm kommend - aus Richtung Aachen noch einen Parallelweg z. Kaninsberg, der vielleicht auch römischen Ursprungs war. Man fand s.Z. in der Nähe der jetzigen Wurmbrücke die Eichenbalken einer Furt im ehemaligen Bachbett.

Erst 1831 entstand von Aachen bis zum Kaninsberg auf neuer Trasse als "Kunststraße" die jetzige Jülicher Straße, die man früher in Aachen "Kölner Steinweg" und in Haaren "Haarener Steinweg" nannte (18).

3. Von Haaren in Richtung Geilenkirchen

In der Verlängerung des Grünen Weges lief - als Fortsetzung des Weges 2 - eine Straße ziemlich geradlinig über die Haalheide nach Würselen-Elchenrath und Euchen in Richtung Geilenkirchen (19).

Nach Würselen führte im Mittelalter mit Sicherheit noch ein Weg über die Trasse der heutigen Krefelder Straße, die im Jahre 1813 als Kunststraße ausgebaut wurde. Ein preußischer Meilenstein steht noch in Würselen, Krefelder Straße zwischen den Häusern 75 und 117 (20).

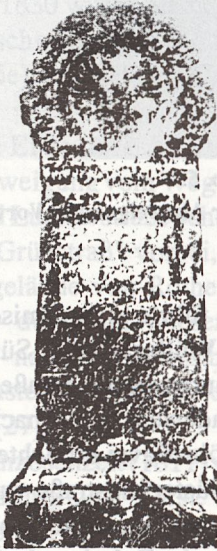


Abb. 4:
Meilenstein in Würselen,
Krefelder Straße
zwischen den Häusern
75 und 117. Die untere
Inscript lautete vermut-
lich: "Aachen Crefelder
Bezirksstraße erbaut
1813"

4. Von Vorweiden nach Köln

Von Weg 2 zweigte in Vorweiden eine Römerstraße ab, die über Röhe, Eschweiler, Weisweiler, Burg Frenz nach Kerpen und Köln verlief (21). Die Straße Aachen-Eschweiler-Düren-Köln war ein Teil der alten Heerstraße Aachen-Frankfurt (22).



Abb. 5:

Aachener Grenzstein an der Abzweigung in Vorweiden

5. Von Aachen nach Heerlen

Vom Aachener Markt aus führte eine römische Straße in Richtung Elfschornsteinstraße, Wüllnerstraße, Süsterfeldstraße (Grüner Weg!) über Schurzelt, Laurensberger Straße, Grüenthal!, Vetschau, Steinstraße!, Lochtergerade weiter nach Heerlen, wo sie die nördliche Verbindung Köln-Bavai erreichte (23).

In Schurzelt westlich der Süsterfeldstraße wurde im Jahre 1981 bei Straßenbauarbeiten die alte Römerstraße Aachen-Heerlen in einer Breite von 4,40 m aufgedeckt. Dabei entdeckte man einen Knüppeldamm aus Eichenholz, der eine Furt über den Schurzeltbach bildete, sowie die imposante Konstruktion einer Holzbrücke, die offenbar später über den Bach gebaut wurde (24).

In den Jahren 1783-1811 wurden die Nord-Süd-Verbindungen von Herzogenrath bzw. von Heerlen nach Aachen als Kunststraßen ausgebaut.



Abb. 6:
Zeichnung von einem verschwundenen Grenzstein des Aachener Reiches, der noch 1941 an der alten Straße Aachen-Heerlen stand

6. Von Aachen in Richtung Eschweiler

Eine weitere Römerstraße verließ Aachen nach Nordosten über die Ursulinerstraße, untere Peterstraße, Peliserkergasse (Grüner Weg!), an Gut Kalkofen vorbei über die Höhe von Verlautenheide zum großen römischen Siedlungsgebiet bei Eschweiler (25).

Im Jahre 1830 wurde eine neue Verbindung über Eilendorf in Richtung Eschweiler und Stolberg - zunächst als Privatstraße (Cockerillstraße) - ausgebaut (26).

7. Von Rothe Erde nach Kornelimünster

Eine Abzweigung vom Weg 6 bog etwa im Zuge der unteren Peliserker- und Lützowstraße scharf nach Südosten ab. Sie verlief nahe an "Gut Grünstraß" vorbei, durchquerte das jetzige Bahn- und Industriegelände von Rothe Erde, von wo sie weiter über Krummerück - durch ein Wiesengelände mit der Bezeichnung "Grüner Weg" - nach Niederforstbach und Kornelimünster führte. In Kornelimünster erreichte sie die römische Fernstraße Bavai-Köln (s.u. 8) (27).

In der Franzosenzeit (1811) wurde die heutige Trierer Straße ziemlich geradlinig über Forst, Brand und Kornelimünster als Kunststraße gebaut und von den Preußen übernommen. Preußische Meilensteine sind noch vorhanden, z.B. hinter Walheim und Roetgen. Der Ort Brand schuf eine Nachbildung.

8. Von Bavai über Kornelimünster nach Köln

Eine große römische Querstraße kam von Bavai über Dinant, Theux, Heusy, Limburg, Baelen, Kornelimünster und Düren nach Köln.

Gielen schreibt dazu:

"Auf weiten Strecken folgt sie einem Höhenrücken, von dem aus man eine großartige Fernsicht genießt. In der Nähe dieser Straße sind vielerorts Altertümer zutage gefördert worden. Teilweise, wie z.B. von Dinant bis Poulseur, wird sie heute noch "Tige de César" genannt.

An gewissen Stellen ist diese alte Straße auch heute noch erhalten und gut befahrbar, teilweise auch noch in alten Hohlwegen zu erkennen. Sie erreicht bei Verviers das Wesertal und geht weiter bis Limburg. Von dort bis Baelen ist sie mit der heutigen Chaussée identisch. Hier erreicht sie den Höhenrücken, der zugleich Wasserscheide zwischen Weser und Göhl ist.

Von Baelen aus führt sie südlich von Nereth als "Nerether Weg" weiter und durchschneidet Gemehret, um als breiter Grasweg die Rochuskapelle zu erreichen, wo sich früher drei wichtige Wege gabelten.

Weiter geht es dann an Waldenburgshaus und Philippenhaus vorbei, wo sie einen Bogen nach Nordwesten macht, um die dortigen Geländeschwierigkeiten und das Quellgebiet des nach Walhorn abfließenden Hornbachs zu umgehen.

Beim heutigen Merols kreuzt sie die Straße Eupen-Aachen und führt nördlich von Ravenhaus nach Rovert, wo sie die jetzige Straße Raeren-Eynatten schneidet.

Von hier aus heißt sie **Kinkebahn**. An der Brigidakapelle von Berlotte vorbei geht es zur Landwehring, wo sie noch die ursprüngliche Breite von 15 Metern hat. Den Namen Kinkebahn behält sie auch nach dem Überqueren der belgisch-deutschen Grenze bei Langfeld und zwar bis zur heutigen Schnellstraße Aachen-Monschau." (28)

Die Querstraße führt weiter über Nütheim nach Kornelimünster und über die Höhe nach Breinig (Grünstraße!), Mausbach, durch das große römische Industriegebiet Gressenich nach Düren und Köln (29).

VERMUTETE RÖMERSTRASSEN

9. Von Aachen zur Maas

Wenn die Maastrichter etwas für alt erklären, dann sagen sie das Sprichwort: "t' is zo oud als de weg nar Aken!" (30).



Abb. 7: Brigidakapelle von 1722 in Berlotte (Eynatten)

Hier kreuzte die "Kinkebahn" 8 den alten Fern- und Pilgerweg, der von Aachen über Raeren nach Trier führte (Oeslinger Weg 17). Bis zur Fertigstellung der Eupener Straße (1828) war die Kinkebahn die wichtigste und meist benutzte Verbindung von Eupen/Eynatten/Raeren nach Deutschland.

Es war damals üblich, an wichtigen Straßenkreuzungen Kapellen, Heiligenhäuschen oder Kreuze zu errichten.

Der Verbindungsweg von Aachen zur Maas, der sehr wahrscheinlich römischen Ursprungs ist, führte - vom Münsterplatz kommend - (hier Anschluß an Weg 6) über Rennbahn!, Klappergasse (Legende von zwei längst verstorbenen Maastrichter Bischöfen, die vor Freude mit den Gebeinen klapperten, als sie das Münster sahen, Trichtergasse (= Maastrichter Gasse), Beginenstraße (wurde durch Barbarossamauer zur Sackgasse, daher später:) Königstraße!, Königstor!, Maastrichter Straße!, Melatener Straße, Königshügel!, Melaten (frühere Lepra-Station), Schneebergweg, Lemiers, Hilleslagen, Partij, Wittem, Gulpen, Ingber, Scheulder, Ysern, Bemelen, Scharne (Wyck) zum uralten Maasübergang bzw. zum Maastrichter Königstor! (31).

In Gulpen hatte diese Straße eine Abzweigung über 's-Gravenvoeren, Bernau, Visé (wo sie die Maas überquerte) nach Herstal und Lüttich.



**Abb. 8: Mariensäule an der alten Straße Aachen-Maastricht
(heute Feldweg hinter Lemiers)**

Der letztgenannte Fernweg wurde von den deutschen Königen und Kaisern benutzt, wenn sie von Aachen nach Herstal oder umgekehrt zogen, weshalb er auch "via regalis" (Königstraße) oder "via imperialis" (Kaiserstraße) genannt wurde. Gerade in der Zeit der Karolinger muß auf dieser Straße reger Verkehr geherrscht haben, führte sie doch in ihr Wiegenland (32).

Noch bis 1785 benutzte die Lütticher Postkutsche diesen Weg über Visé, 's-Gravenvoeren, Gulpen nach Aachen, da der

eigentlich kürzere Lükerweg (Lütticher Straße) bis dahin in einem schlechten Zustand war (vergl. u. 1).

Aber auch von Maastricht aus wurde die "via regalis" oft passiert, wenn z.B. künftige Herrscher - von dort kommend - zur Krönung nach Aachen ritten.

So wird berichtet, daß der künftige König Karl V. am 21. Oktober 1520 von Maastricht aufbrach, in Wittem übernachtete und am 22. Oktober 1520 gegen Mittag nahe der Straße bei Gut Neuenhof seine Truppen zum Einzug in die Krönungsstadt ordnen wollte.

Dabei gab es Rangfolgestreitigkeiten zwischen dem Kurfürsten von Sachsen und dem Herzog von Jülich. Jeder wollte zuerst in Aachen einziehen.

Nach vielen Stunden der Rangelei wurde der junge König ungeduldig und ließ dem Jülicher befehlen, "daß er durch die Stadt ausziehen sollt, oder zu hinterst an Ihro Majestät haufucken, in aller Teufel nam, dan Ihro Majestät hetten beschwerung, länger also zu halten!"

Der Herzog von Jülich zog daraufhin mit seinen 400 Reitern vorweg, jedoch abgesetzt vom übrigen Zug durch die Stadt. Erst danach konnte gegen 7 Uhr abends der feierliche Einzug in die Krönungsstadt beginnen (33).

Vom Glanz der König-sraße ist - vor allem in der Gegend von Lemiers - nicht mehr viel übriggeblieben, und z.T. verkommene und verlassene Feldwege machen die Suche nach dem alten Verlauf schwierig.

10. Von Laurensberg über Orsbach nach Partij

Von Laurensberg führte ein Weg über Orsbach, Nijswiller und Wahlwiller nach Partij, wo er auf die "via regalis" stieß (34).

Die Straße von Laurensberg nach Orsbach wurde in der Franzosenzeit (vor 1805) begradigt und als Kunststraße ausgebaut. In der Tranchot-Karte von 1805/07 ist sie als "Grand chemin de Maastricht par Gulpen" eingetragen.

11. Von Aachen über Vaals nach Vijlen

Vom Aachener Junkerstor - auch Jakobstor genannt - verlief eine Straße über die Alte Vaalser Straße nach Vaals und von dort weiter über Tentstraat, Vaalsbroek, Einrade nach Vijlen, wo sie über Hilleslagen Anschluß an die "via regalis" 9 hatte. Die



Abb. 9: Am Anfang der Straße Laurensberg-Orsbach steht das Haus "Barriere", ein schöner Bau des 18. Jahrhunderts. Wie der Name sagt, war am Haus eine Barriere angebracht, um hier - nahe der Grenze des Aachener Reiches - Zölle und Chausseegelder für die Benutzung der Straße zu erheben.

vorgenannte Straße war noch in der Franzosenzeit die Route für die Postkutsche Vjlen-Vaals.

Die Alte Vaalser Straße wird in Vaals hinter der Grenze Akenerstraat genannt.

Im Jahre 1816 wurde dort zwischen den Niederlanden und Preußen eine kleine Grenzkorrektur vorgenommen. Das Pfarrhaus von Vaals, durch dessen Mitte bis dahin die Grenze verlief, kam ganz zu den Niederlanden. Dafür erhielt Preußen im Tausch ein Haus in Lemiers jenseits des Senserbaches (35).

Das Pfarrhaus steht schon lange nicht mehr, aber wenn aufgrund des vorhandenen Grenzsteins nicht alles täuscht, liegt sein Nachfolgebau heute wieder z.T. auf deutschem Boden.

Im Jahre 1825 wurde die Kunststraße Maastricht-Vaals fertiggestellt, die von Vaals nach Aachen als "Vaalser Steinweg" entsprechend verlängert wurde. Sie verläuft in Vaalserquartier nördlich der Alten Vaalser Straße, die noch auf weiten Strecken erhalten ist.

Über die Alte Vaalser Straße bzw. Akenerstraat gingen früher die Protestanten sonntags nach Vaals zum Gottesdienst (vergl. u. 22).

12. Von Vaals über Harles nach Hilleshagen

Eine Abzweigung der Straße 11 nahm ihren Verlauf von Vaals über die Bloemendalstraat, Harles nach Hilleshagen, wo sie ebenfalls auf die Straße 9 traf (36).

Hinter der Bloemendalstraat lag der Kreuzungspunkt mit dem Herzogweg 20 .

13. Von der Alten Vaalser Straße nach Gemmenich

Etwa am Venskyhäuschen zweigte von der Alten Vaalser Straße ein Weg nach Gemmenich ab. Er lief am alten Wachturm Beeck und am Dreiländerpunkt vorbei nach Gemmenich (37) und - zumindest später - weiter nach Aubel. Der Verlauf des Gemmenicher Weges stimmt auf weiten Strecken mit der heutigen Trasse überein. Ca. 500 m hinter Beeck ist der alte Gemmenicher Weg noch als Hohlweg zu erkennen.

Die Tranchot-Karte von 1805/07 nennt das Stück bis Beeck "Beekerweg". Von dort trägt er die Bezeichnung "chemin d'Aubel à Aix".

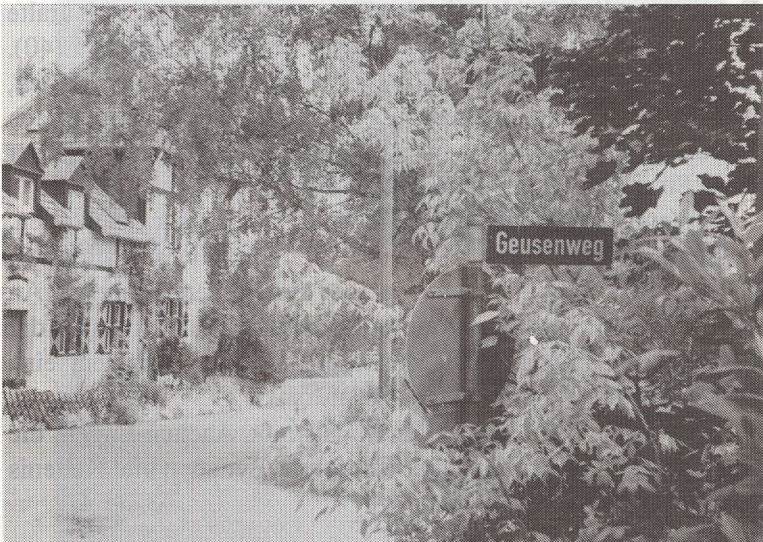


Abb. 10: Am Wachturm Beeck kreuzte auch der Geusenweg den Gemmenicher Weg (s.u. 22)

14. Von Aachen über Walheim zur Eifel

In der Hartmannstraße in Aachen wurde eine mutmaßliche Römerstraße festgestellt, die in Richtung auf die als römische Warte angesprochene Burg Frankenberg weiter über Hitfeld, Nütheim, Walheim, an der römischen Warte Friesenrather Hof vorbei, über Mützenich nach Amel/Malmedy zur großen Römerstraße Köln-Reims ging (38).

In einer Schrift von 1864 ist von einem Felsbach in der Nähe der Burg Frankenberg die Rede (es kann nur der Gillesbach gemeint sein), in dessen Bett Wagenspuren zu sehen waren. Nach damaliger Auffassung sollten sie römischen Ursprungs sein und von einer alten Römerstraße herrühren (39).

Die oben beschriebene Straße hat auch zwangsläufig Burtscheid berührt, und ein Teilstück wurde später für den alten Pilgerweg nach Kornelimünster benutzt (vergl. u. 19).

Alles deutet darauf hin, daß der vermutete alte Römerweg von der Burg Frankenberg aus über den alten Eselsweg (jetzt Erzbergerallee) an Grüntal! vorbei in Richtung Buschhausen lief.

15. Von Aachen nach Eynatten

Im Süden von Aachen führte eine vermutete Römerstraße, die sehr wahrscheinlich entlang der jetzigen Eupener Straße nach Eynatten verlief. Beiderseits der Eupener Straße sind noch uralte Gräben und Grachten in verwirrender Fülle zu entdecken (40). Der weitere Verlauf ist umstritten, aber man kann sich vorstellen, daß der Weg von Eynatten aus weiter über den Johberg nach Merols ging, wo er die Querstraße Bavai-Köln 8 erreichte. Über diese Straße konnte man auch nach Eupen gelangen.

Wenn die Eupener also im Mittelalter nach Aachen wollten, mußten sie entweder den Weg über Walhorn, Hergenrath (Weg 23) oder den vorgenannten Weg über den Johberg benutzen. An der viel benutzten Straße am Johberg stand auch damals der Galgen. Er sollte auf die Menschen, die vorüberzogen, eine abschreckende Wirkung haben (41).

Im Jahre 1828 wurde die Kunststraße Aachen-Eupen, die sogenannte Aktienstraße, über Köpfchen, Eynatten und Kettenis fertiggestellt.

MITTELALTERLICHE STRASSEN

16. Von Aachen nach Moersnet

Vom alten Lükerweg (Lütticher Straße) zweigte der Moersnetter Weg ab. Er führte über den heutigen Preusweg am Philosophenberg vorbei zum alten Wachturm Adamshäuschen. In der geraden Verlängerung des Preusweges lief er weiter durch den Preuswald und ist heute noch als tiefe Gracht zu erkennen, die kurz vor der Grenze auf den jetzigen Moersnetter Weg stößt. Von dort aus ist seine Trasse, die eine Hügelgräbernekropole durchquert, vermutlich mit dem heutigen Moersnetter Weg identisch.

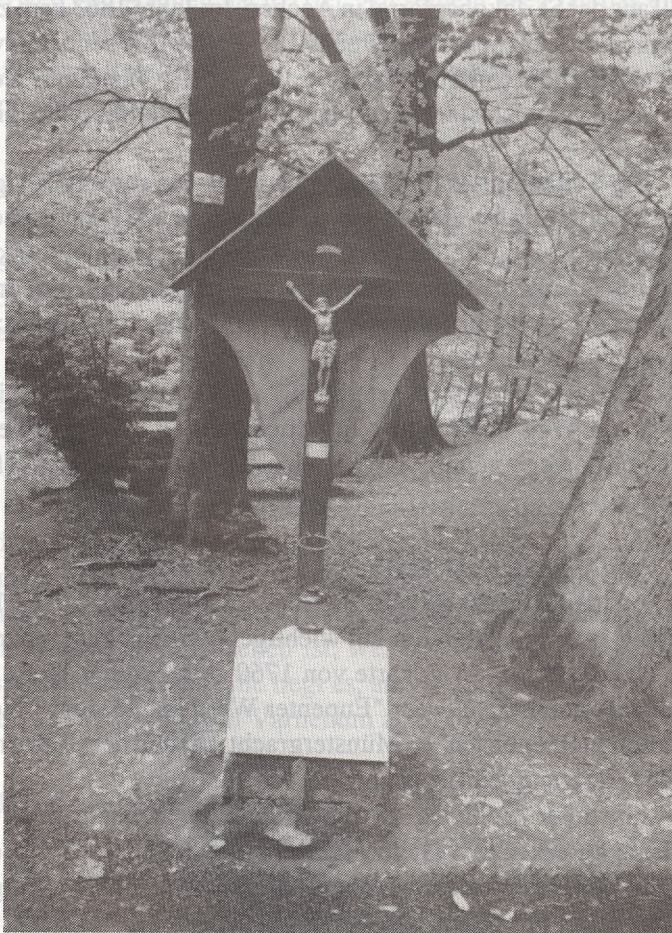


Abb. 11: Kreuz am Moersnetter Bittweg.
Hier kreuzt der Königsweg 21 den Moersnetter Weg

Nach Prof. Liese existierte dieser Weg aller Wahrscheinlichkeit nach schon in der Bronzezeit, und es ist anzunehmen, daß sein Ziel die Galmei-Vorkommen in der Kelmiser Gegend waren (42).

Die Tranchot-Karte von 1807/08 nennt diesen Weg, der ca. 700 m hinter der Grenze den Geusenweg (s.u. 22) kreuzt, Langenbuschweg.

Der heutige Weg wird auch Moresneter Bittweg genannt, weil auf diesem Weg Wallfahrer von Aachen nach Moresnet-Kapelle zum Gnadenbild "Maria-Hilf" oder "Hilfe der Christen" ziehen.

Die erste kirchlich organisierte Prozession erfolgte im Jahre 1829 aus der St. Jakobsparrei in Aachen. Im Jahre 1863 kam zum erstenmal die Aachener Mittwochs-Prozession, die seitdem - von kriegsbedingten Unterbrechungen abgesehen - bis heute jeden Mittwoch vom Kloster Preusweg aus zum Wallfahrtsort zieht (43).

Die Teilnehmerzahl beläuft sich heute auf etwa 100 Pilger. Die Chronik erzählt, daß es am 8. Dezember 1887 achttausend Wallfahrer waren, die für die Genesung des schwer erkrankten Kronprinzen und späteren Kaisers Friedrich III. beteten. Friedrich III. verstarb im darauffolgenden Jahr nach einer Regierungszeit von nur 99 Tagen (44).

Dort, wo der Moresneter Weg die Grenze überschreitet, zweigt ein Weg in Richtung Friedrichswald ab, den man heute noch "Grünweg" nennt, was auf eine lange Existenz schließen läßt.

17. Von Aachen nach Raeren (Raerengracht)

Auf der Eupener Straße - ca. 500 m hinter Linzenshäuschen - befand sich im Mittelalter ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt. Wie eine Aachener Waldkarte von 1760 zeigt, kamen hier - am sogenannten Hirtzplei - der "Eupenter Weg" (s. 15), der "Weeg nach den Lichtenbusch" (= Münstergracht 18) und der "Rahrener Weeg" (Raerengracht) zusammen.

Als tiefer Hohlweg ist die Raerengracht heute noch im Gelände zu erkennen. Gielen schreibt dazu: "Durch Hohlwege quälten sich im Mittelalter die Fuhrleute mit ihren holprigen Karren und Planwagen. Es war nicht selten, daß sie dabei im weichen Sand steckenblieben oder daß die Wagenachse brach. Wenn es gar nicht mehr ging, wenn die Spur zu tief und die

Fahrbahn zu schmal wurde, verlegte man den Weg um einige Meter. So kommt es, daß nicht nur ein Weg, sondern ein ganzes Bündel Hohlwege in die gleiche Richtung führt."

Man denkt bei der Raerengracht unwillkürlich an die Transporte mit dem Raerener Steingut, die von Raeren in die Lande gingen.

Die Raerengracht lief über Steinkaul, Berlotte und Raeren-Neudorf, wahrscheinlich weiter durch die alte Borngasse nach Raeren-Rott, über Vennkreuz zur Weserfurt in Richtung Reinartzhof, Steling, Mützenich und Reichenstein.

Es dürfte sich um den Oeslinger Weg handeln, einen alten Pilgerweg von Aachen nach Trier. An seinem Weg lag das eine oder andere Hospiz, wo die Pilger sich stärken konnten, z.B. der Reinart und Reichenstein (45). Eine Abzweigung führte von Berlotte nach Roetgen.

18. Von Aachen nach Kornelimünster (Münstergracht)

Die Münstergracht, die nach Lichtenbusch und Kornelimünster führte, nimmt ihren Anfang auch am Hirtzplei. Auf der Waldkarte von 1760 ist sie als "Weeg nach den Lichtenbusch" eingetragen.

Als Hohlweg verläuft sie in südöstlicher Richtung zum Augustinerweg und weiter zum alten Landgraben und von dort zum Eichstätterhof, wo sich ihre Spur verliert.

Prof. Liese schreibt zur Münstergracht:

"Im ganzen Stadtwald gibt es keine so tief ausgefahrene Spur wie diese. Sie ist an einzelnen Stellen bis 10 m tief und 20 m breit. Es muß einmal ein starker Wagenverkehr zwischen Aachen und Kornelimünster geherrscht haben, vielleicht im Mittelalter, ob-
schon nicht recht einzusehen ist, welche Güter hin und her zu transportieren waren. Nahe liegt es, an vorhistorische Zeiten, an Kelten und ihr Heiligtum Varnenum zu denken." (46)

19. Burtscheider Fernwege

Ein Fernweg, der Burtscheid durchquerte, wurde schon genannt: die vermutete Römerstraße von Aachen über Burg Frankenberg, Hitfeld, Walheim und Mützenich in Richtung Süden (s.u. 14). Ein Teil des vorgenannten Weges ist früher als Pilgerweg nach Kornelimünster benutzt worden.



Abb. 12:

Die vorstehende Abbildung der Münstergracht soll beispielhaft ein Bild von der Tiefe und Breite der Grachten im Aachener Wald geben.

Von der Zeise aus führte er über die jetzige Karl-Marx-Allee zur heutigen Graf-Schwerin-Straße, wo er Anschluß an den alten Fernweg fand. In Hittfeld zweigte der Pilgerweg in Richtung Bierstrauch und Kornelimünster vom Fernweg ab (47).

Auch der Branderhofer Weg kann Zubringer zum alten Fernweg gewesen sein, läßt er doch als früherer Hohlweg auf ein hohes Alter schließen.

Das früher selbständigeurtscheid war mit der Nachbarstadt Aachen durch die Hauptstraße (früher Steinweg genannt) und über die Burtscheider Straße (früher Marschiersteinweg

genannt) verbunden. Da die steile Hauptstraße für den Fahrverkehr sehr gefährlich war, schuf man einen Umgehungsweg über die Neustraße (früher **Rader-** oder **Krugenofengasse** genannt) zum Krugenofen.

Außer den genannten Verbindungen führten noch zwei Feldwege vom Wirichsbongardstor aus von Aachen nachurtscheid.

Der erste lief über die Horngasse in Richtung Pfeilstraße nachurtscheid und der andere ging über die Warmweihergasse zur Burg Frankenberg. Der letztgenannte ist vermutlich mit dem Weg 14 identisch (48).

Die Verbindung Kurbrunnenstraße-Wilhelmstraße entstand erst 1817.

Erwähnt sei noch, daß der Fernweg von Aachen nach Eynatten und Eupen (s.u. 15) anurtscheid vorbeilief und teilweise die Grenze zwischen Aachen undurtscheid bildete.

Ein weiterer Hohlweg war die Neuenhofer Gasse (mundartlich: "Nönefer Jaass"), dieurtscheid mit dem Neuenhof und Siegel verband. Dieser unpassierbare Weg wurde Mitte des 19. Jahrhunderts ausgebaut und als "Raerener Straße" weitergeführt (49).

20. Herzogweg

Etwa seit dem 14. Jahrhundert ist ein Weg bekannt, der Limburg, die Hauptstadt des gleichnamigen Herzogtums, mit Herzogenrath und der Abtei Klosterrath (Rolduc) verband.

Er nannte sich Herzogweg, weil der Herzog von Limburg ihn benutzte, wenn er seine Außenbesitzung Herzogenrath besuchen wollte. Außerdem wird er "Grüner Weg" oder "Grünstraße" genannt, was auf eine frühe Existenz und auf eine spätere Vernachlässigung schließen läßt.

Der Herzogweg führte von Limburg über Heggen, Herbesthal, Kelmis, Moresnet und Vaals weiter an Laurensberg und Richterich vorbei nach Herzogenrath (50).

Es ist zu vermuten, daß ein "Grüner Weg" östlich von Horbach Teil des Herzogweges war.

Straßennamen in Vaals, Laurensberg und Kirchrath erinnern heute noch an den Herzogweg.

21. Königsweg

Der Königsweg ist nicht zu verwechseln mit der Königstraße 9.

Er hat seinen Namen, weil er von Bildchen bis zum Dreiländerpunkt mitten durch den sogenannten Königswald führt.

Im Jahre 1611 war beabsichtigt, die Grenze des Aachener Reiches um ca. 1 km nach Westen in das Gebiet der Limburger Banken Walhorn und Montzen vorzuverlegen. Die neue Grenze sollte von Grüne Eiche über Bildchen zum Dreiländerpunkt verlaufen. Während im Gebiet der Bank Walhorn die Vorverlegung von Grüne Eiche bis Bildchen realisiert wurde, hat sich die Bank Montzen 1615 erfolgreich gewehrt und erreicht, daß Aachen von ihrem Gebiet nichts erhielt.

Bei der Neuaufteilung des Preuswaldes im Jahre 1615 fiel das umstrittene Gebiet als Pufferzone zwischen Aachen und Montzen an die herzogliche Domäne. Das trapezförmige Landstück, das mit schönen Grenzsteinen markiert wurde, wird daher bis heute noch Königswald genannt (51).

22. Geusenweg

Der Geusenweg führt vom Kauberg in Bildchen in fast nördlicher Richtung durch den heute belgischen Teil des Preuswaldes zum Melatengraben. Nachdem er kurz vorher den Königsweg 21 gekreuzt hat, überschreitet er beim Melatengraben die belgisch-deutsche Grenze. Er setzt sich auf deutscher Seite, an Reinartzkehl vorbei, über Wachturm Beeck in Richtung Vaals fort, wo er in die Alte Vaalser Straße/Akenerstraat 11 mündet. Vom Melatengraben bis Beeck hat er heute noch die offizielle Bezeichnung "Geusenweg" (s. Abb. 10 unter 13).

Geusen nannte man die protestantischen niederländischen Freiheitskämpfer gegen die spanische Herrschaft seit 1566. Es wurde später die Bezeichnung für die Protestanten, die im spanisch beherrschten Limburg und auch in Aachen und Burtscheid zeitweise ihre Religion nicht ausüben durften. Sie zogen daher sonntags zum Gottesdienst nach Vaals, das seit 1552 zu den niederländischen Generalstaaten gehörte, in denen es freie Religionsausübung gab.

Die Protestanten aus Eupen und Kelmis zogen über den Geusenweg nach Vaals, während die Aachener und Burtscheider die Alte Vaalser Straße 11 benutzten.

Das kleine Vaals hatte damals außer der katholischen Kirche noch Gotteshäuser von vier weiteren Konfessionen:

1. die Kirche der Deutsch-Reformierten,

2. die fransche oder walse (welsche) Kirche in der Akenerstraat (heute noch als Wohnhaus erhalten),
3. die lutherische Kirche am Clermontplein für die Lutheraner aus Aachen und Burtscheid (1737 von Couven im Inneren ausgeschmückt und heute Museum),
4. die Mennoniten-Kirche (52).

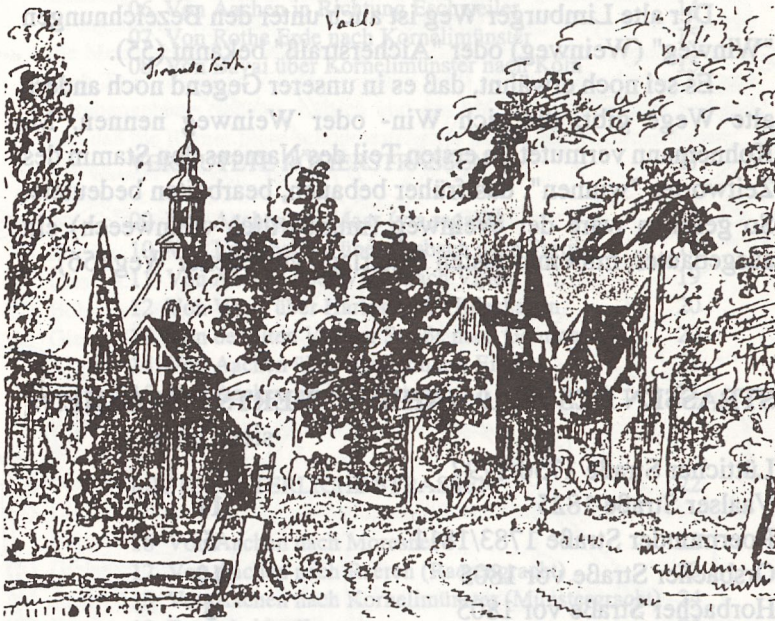


Abb. 13.

Die vorstehende Zeichnung von ca. 1700 zeigt die Situation an der Akenerstraat:

Vorne der alte Grenzübergang vom Aachener Reich nach Vaals; links das Pfarrhaus, durch dessen Mitte die Grenze verlief (vergl. u. 11);

dahinter die "fransche" Kirche;

im Hintergrund der Kirchturm, an dem je ein Schiff für die Katholiken und für die Deutsch-Reformierten angebaut war (die katholische Kirche wurde seit 1649 von den Deutsch-Reformierten als Simultankirche mitbenutzt, bis die letztgenannten in den Jahren 1669/71 an den Turm ein eigenes Schiff anbauten).

Das katholische Kirchenschiff wurde erst 1967 abgebrochen (53).

23. Limburger Weg (Hergenrather Weg)

Die Lütticher Straße 1 hatte in Bildchen eine Abzweigung nach Limburg, den alten Limburger Weg (54).

Er verlief über Hergenrath, Astenet, Walhoner Kreuz zur Rochuskapelle bei Weims, wo er über den alten römischen Fernweg Bavai-Köln 8 weiter nach Limburg führte.

Der alte Limburger Weg ist auch unter den Bezeichnungen "Winweg" (Weinweg) oder "Aicherstraiß" bekannt (55).

Es sei noch erwähnt, daß es in unserer Gegend noch andere alte Wege gibt, die sich Win- oder Weinweg nennen. M. Kohnemann vermutet im ersten Teil des Namens den Stamm des Zeitwortes "winnen", das früher bebauen, bearbeiten bedeutete. So gesehen wäre der Weinweg (mundartlich wihnweech) ein ausgebauter, mit einer festen Unterlage versehener Weg (56).

STRASSEN DES 18./19. JAHRHUNDERTS IN AACHEN:

siehe unter

Lütticher Straße 1750/1797	1
Vaalser Straße 1825	11
Roermonder Straße 1783/1811	5
Orsbacher Straße vor 1805	10
Horbacher Straße vor 1805	5
Krefelder Straße vor 1813	3
Jülicher Straße 1831	2
Stolberger Straße 1830	6
Trierer Straße 1811	7
Raerener Straße ca. 1861	19
Eupener Straße 1828	15
mit Abzweigung Raeren-Roetgen 1839/42	

BILDNACHWEIS

- Abb. 1: Landesvermessungsamt NRW, Bonn-Bad Godesberg
 Abb. 4: Heimatblätter des Landkreises Aachen. 1989. S. 10
 Abb. 6: Heimatblätter des Landkreises Aachen. 1940/41. S. 13
 Abb. 13: Zeichnung im Staatsarchiv Maastricht (v. Agt. a.a.O. S. 69)
 Alle übrigen Fotos vom Verfasser.

RÖMERSTRASSEN

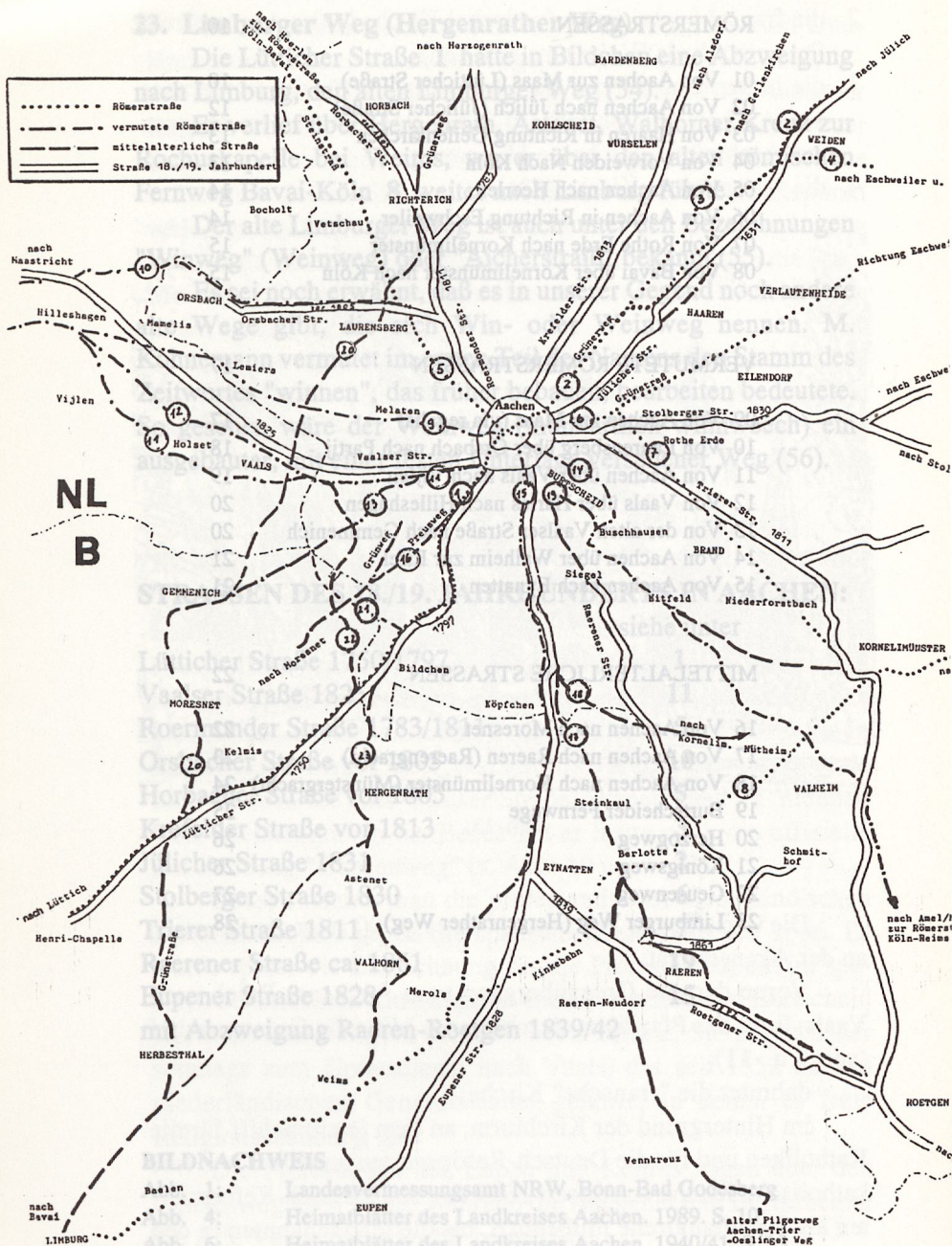
01 Von Aachen zur Maas (Lütticher Straße)	10
02 Von Aachen nach Jülich (Jülicher Straße)	12
03 Von Haaren in Richtung Geilenkirchen	13
04 Von Vorweiden nach Köln	13
05 Von Aachen nach Heerlen	14
06 Von Aachen in Richtung Eschweiler	14
07 Von Rothe Erde nach Kornelimünster	15
08 Von Bavai über Kornelimünster nach Köln	15

VERMUTETE RÖMERSTRASSEN

09 Von Aachen zur Maas (via regalis)	17
10 Von Laurensberg über Orsbach nach Partij	18
11 Von Aachen über Vaals nach Vijlen	19
12 Von Vaals über Harles nach Hilleslagen	20
13 Von der alten Vaalser Straße nach Gemmenich	20
14 Von Aachen über Walheim zur Eifel	21
15 Von Aachen nach Eynatten	21

MITTELALTERLICHE STRASSEN

16 Von Aachen nach Moresnet	22
17 Von Aachen nach Raeren (Raerengracht)	23
18 Von Aachen nach Kornelimünster (Münstergracht)	24
19 Burtscheider Fernwege	25
20 Herzogweg	26
21 Königsweg	26
22 Geusenweg	27
23 Limburger Weg (Hergenrather Weg)	28



Landesmessungsamt NRW, Bonn-Bad Godesberg
 Heimatblätter des Landkreises Aachen, 1989, S. 2
 Heimatblätter des Landkreises Aachen, 1940/41, S. 2
 Abb. 6: Zeichnung im Staatsarchiv Maastricht (v. Agt. a. O. S. 69)
 Alle übrigen Fotos vom Verfasser.

ANMERKUNGEN

- 1) Liese: Vom Aachener Stadtwald. Aachen 1930. S. 19.
- 2) Kaemmerer: Eschweiler u. seine Geschichte. Bd. 1. S. 18 f.
- 3) Schué in "Aachener Heimatgeschichte". Aachen 1924. S. 104.
- 4) Gielen: Eupen zwischen Ost und West. Eupen 1971. S. 11. (= Eupen)
 Gielen: Geliebtes Hohes Venn. Eupen 1985. S. 16. (= Hohes Venn)
 v. Agt: De Nederlandse Monumenten van Geschiedenis en Kunst. Zuid-Limburg. Vaals-Wittem-Slenaken. 's-Gravenhage 1983. S. 5.
 H. Signon, in "Zwischen Venn und Schneifel", Aug. 1979, S. 187, vertritt die Meinung, daß die aus dem Raum Maastricht-Lüttich kommende und nach Trier führende Via Mansuerisca zwei alte keltische Industrie- und Bergbaugelände (Maastr.-Lüttich und das Maifeld) miteinander verband und daß die Römer diese schon bestehende Straße übernommen haben.
- 5) Gielen (Eupen), S. 11 f.
- 6) Schué, a.a.O. S. 104.
- 7) Böhm in "Die Straße unser Schicksal". Hannover 1964. S. 41.
- 8) Königs: Vom Jakobstor zum Bildchen. Aachen 1973. S. 5.
- 9) Liese, a.a.O. S. 19.
- 10) Böhm, a.a.O. S. 44.
- 11) Gielen: Tausend Jahre Nachbarschaft. Eupen 1980.
 S. 13 f. (= 1000 Jahre)
 Kaemmerer: Geschichtliches Aachen. Aachen 1967. S. 18. (= Aachen)
 Pelzer: Urbs aquensis. Aachen 1959. S. 15.
- 12) Schué, a.a.O. S. 102.
- 13) Gielen (1000 Jahre), a.a.O. S. 14 f.
- 14) Gielen: Zwischen Aachener Wald und Münsterwald. Eupen 1975. S. 67. (= Münsterwald)
- 15) Gielen (Münsterwald), a.a.O. S. 68.
- 16) Aschoff in "Archiv für Deutsche Postgeschichte". 1/1979. S. 73.
- 17) Königs, a.a.O. S. 35.
 Monheim: Aachener Stadtführer 1981. S. 138.
- 18) Sturm in "Heimatverein Haaren", Schrift 2/1987. S. 120 f.
 Kaemmerer (Aachen), a.a.O. S. 21.
- 19) Sturm, a.a.O. S. 120.
- 20) Heimatblätter des Landkreises Aachen. 1989. S. 10.
- 21) Pelzer, a.a.O. S. 15.
- 22) Kranzhoff in "ZAGV 51/1930". S. 9.
- 23) Kaemmerer (Aachen), a.a.O. S. 16 u. 20.
- 24) Aachener Nachrichten vom 21.07.1981.
- 25) Pelzer, a.a.O. S. 15
 Kaemmerer (Aachen), a.a.O. S. 21.
- 26) Beckers in "75 Jahre Pfarrkirche St. Barbara Aachen-Rothe Erde" Aachen 1976. S. 7.
- 27) Pelzer, a.a.O. S. 15.
 Kaemmerer (Aachen), a.a.O. S. 21 f.
- 28) Gielen (Eupen), a.a.O. S. 11 f.
- 29) Kaemmerer (Aachen), a.a.O. S. 22.
- 30) Schué, a.a.O. S. 102.
- 31) Sassen in "50 Jahre Stadtteil Hörn". Aachen 1985. S. 12.

- Kaemmerer (Aachen), a.a.O. S. 16.
- 32) Gielen (1000 Jahre), a.a.O. S. 16.
- 33) Sassen, a.a.O. S. 11 f.
- 34) v. Agt, a.a.O. S. 4.
- 35) v. Agt, a.a.O. S. 4 und S. 162.
Queck: Wandern durch unsere schöne Heimat. Bd. 1. Aachen 1963. S. 119.
- 36) v. Agt, a.a.O. S. 4.
- 37) Pelzer, a.a.O. S. 15.
- 38) Schuë, a.a.O. S. 103.
- 39) o.V.: Aachen und Umgebung. Darmstadt 1864. S. 40.
- 40) Schuë, a.a.O. S. 103.
Gielen (Eupen), a.a.O. S. 50 f.
- 41) Gielen: Walhorn. Walhorn 1987. S. 34. (= Walhorn)
- 42) Liese, a.a.O. S. 19.
- 43) Heft "Unsere liebe Frau von Moresnet." Moresnet 1966. S. 13 f.
- 44) Königs, a.a.O. S. 17 f.
- 45) Gielen (Eupen), a.a.O. S. 50 f.
Gielen (Hohes Venn), a.a.O. S. 20 f.
Gielen: Das Eupener Land im Wandel der Zeit. Eupen 1992. S. 20.
- 46) Liese, a.a.O. S. 20.
- 47) Kranzhoff, a.a.O. S. 48.
- 48) Arnold: Das Altaachener Wohnhaus. Aachen 1930. S. 48 f.
- 49) Dautzenberg: Burtscheid dargestellt in Daten. Aachen 1976. S. 28.
- 50) Königs, a.a.O. S. 5.
Guillaume Grondal (in "Lontzen, Notices Historiques", Verviers 1954, S. 40) führt den Herzogweg über Verviers, Dolhain, Moresnet, Vaals und Rolduc mit beiderseitiger Fortsetzung bis zur Maas und zum Rhein. Den Namen verdanke der Weg dem Umstand, daß er durch das Landfriedensbündnis (1351-1387) unter dem besonderen Schutz des Herzogs von Brabant-Limburg gestanden habe.
- 51) Pauquet in Zeitschrift "Im Göhlthal" 22/1978. S. 5 f.
Liese, a.a.O. S. 16.
- 52) Liese, a.a.O. S. 19.
- 53) v. Agt, a.a.O. S. 59 f. und 69.
- 54) Gielen (1000 Jahre), a.a.O. S. 18.
- 55) Jeukens: Eupener Land u. Volk im Wandel der Zeiten. Aachen 1935. S. 14.
Im Bereich von Hergenrath war der Name "Winweg" nicht gebräuchlich. Hier kannte man von Bildchen bis zur Ortsgrenze Astenet nur den "Limburger Weg", der kurz nach Überqueren der Göhl in Richtung Lontzen-Limburg abbog. Dieser "große Weg von Aachen nach Limburg" ist von der heutigen Asteneter Straße bis zum "Königsweg" bei Gut Brückbend nicht mehr durchgehend befahrbar.
- 56) Kohnemann in "Jahrbuch Eupen, Malmedy, St. Vith". Bad Godesberg 1966. S. 126.

