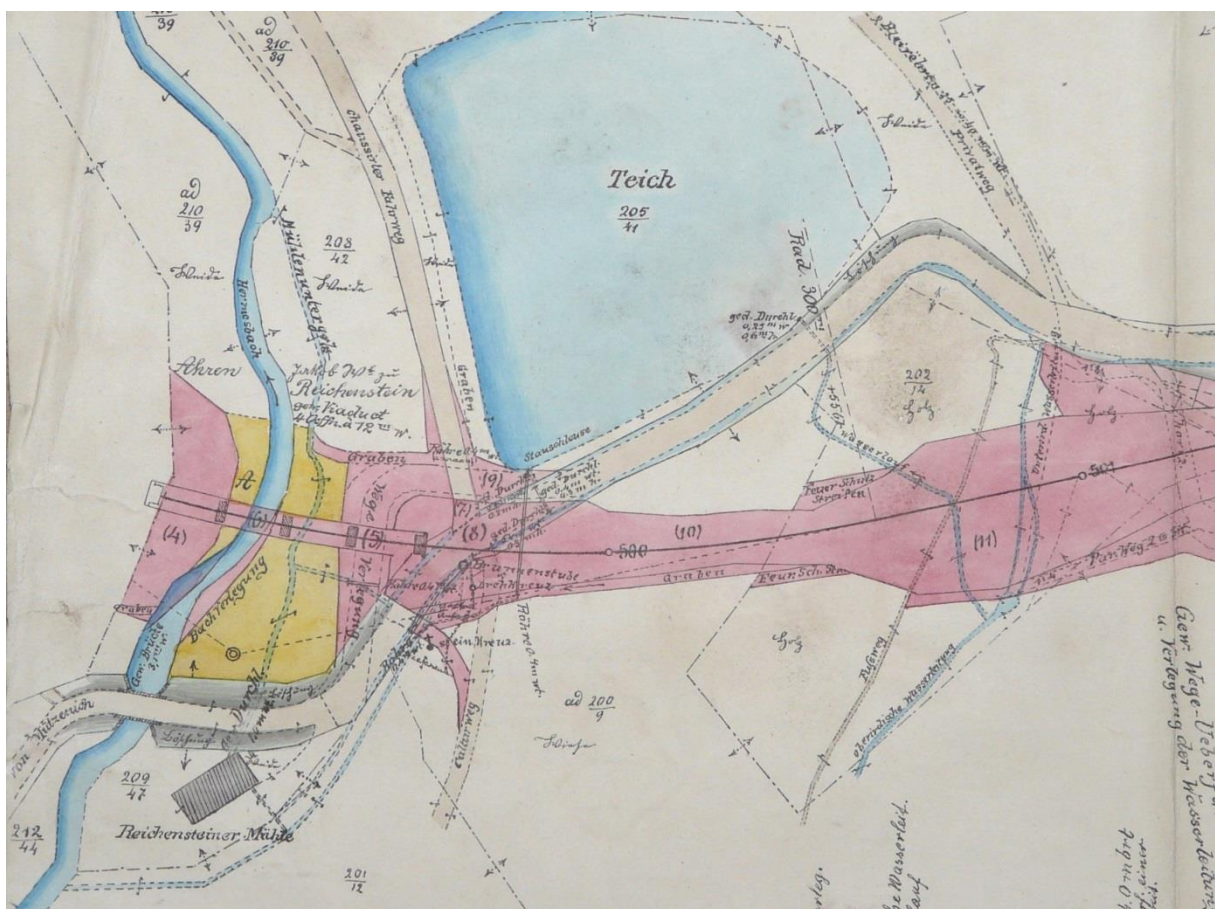


## Der Lageplan zum Vennbahnbau bei Reichenstein von 1883

Viele von Ihnen haben ihn sicher schon genossen, den Blick vom Reichensteiner Viadukt zwischen Mützenich und Kalterherberg. Und wer noch nicht dort war, sollte das unbedingt nachholen, egal ob auf dem Drahtesel oder zu Fuß. Denn es ist ohne Zweifel eine der schönsten Stellen am Vennbahnradweg auf dem Gebiet der Stadt Monschau. Von hier aus hat man einen tollen Blick über das Ermesbachtal hinweg auf das Gebiet des Vennhofs und zur andern Seite auf Kloster Reichenstein mit seinem Weiher und dem Hangwald des Rurtals dahinter. Gerade über dieses schöne Fleckchen Erde weiß Blatt 2 einer Parzellar-Karten im Maßstab 1:1000 zum Bau der Vennbahn auf Kalterherberger Gebiet einiges zu erzählen.

Die insgesamt fünf Karten, in eine Mappe eingebunden (Bestand Bürgermeisterei Kalterherberg, Karten und Pläne 11), ließ die „Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinisch) zu Köln“ im März 1883 durch den „Hilfsfeldmesser Hagdorn“ aufnehmen. Ein Exemplar erhielt die Gemeinde. Dargestellt ist zum einen die genaue Lage mit allen erdenklichen Vermessungen zum geplanten Bauwerk. Zum anderen sind sämtliche in der Nähe liegenden Grundstücke einschließlich der Namen der Eigentümer aufgeführt, da das Kartenwerk zugleich als Basis für den Grundstückserwerb diente.



Der Ausschnitt aus der Parzellar-Karte der „Königlichen Eisenbahn-Direction (linksrheinisch) zu Köln“ von 1883 öffnet ein Fenster in die Vergangenheit des Ermesbachtals bei Reichenstein. (Foto: Stadtarchiv Monschau)

Der gezeigte Ausschnitt bietet aber weitaus mehr als das. Auf ihm ist bis ins kleinste Detail zu erkennen, wie es hier vor dem Bau der Vennbahn ausgesehen hat, welche Eingriffe vorgenommen wurden und wie das entstanden ist, was wir heute fast schon als natürlichen Bestandteil der Landschaft wahrnehmen: der Viadukt

Wie Blatt 2 berichtet, gab es gegenüber der Zufahrt zum damaligen Gut Reichenstein direkt an der Straße eine Brunnenstube. Gleich daneben ist ein Drehkreuz eingezeichnet, durch das man auf die zwischen der Straße und dem „Culturweg“ gelegene Wiese gelangte. Zwischen der Brunnenstube und der Reichensteiner Mühle stand ein altes Wegekrenz. Von alldem ist nichts mehr vorhanden. Die Zeugnisse aus alter Zeit verschwanden unter der aufgeschütteten südlichen Rampe der Brücke.

Weiter sehen wir den ursprünglichen Verlauf der Straße zwischen Mützenich und Kalterherberg, die ein Stück weit in nördliche Richtung verlegt werden musste und die sich seitdem mit einer 90-Grad-Kurve um den Damm windet. Der „Culturweg“, der direkt auf Reichenstein zulief und ein Stück der ältesten Verbindung zwischen Kalterherberg und Mützenich war, erhielt eine neue Straßenanbindung. Sogar der Ermesbach, in Dokumenten aus der damaligen Zeit „Hermesbach“ genannt, musste verlegt werden, um Platz für die Anschüttung und ein Brückenfundament zu schaffen. Gut zu erkennen ist der vom Ermesbach abzweigende Graben, der die Reichensteiner Mühle mit Wasser versorgte und das nicht benötigte Nass zum ehemaligen Klosterweiher weiterleitete. Eingezeichnet ist auch der „Mühlenuntergraben“, durch den das Wasser nach getaner Arbeit in den Ermesbach zurückfloss.

Besonders interessant ist das in der Mitte der Karte eingezeichnete Stück eines Wasserlaufs, der heute den Namen Dohmenhecksief trägt. Er hat seinen Ursprung im Quellgebiet nordwestlich der Richelsley und wurde künstlich angelegt, weshalb ihn die Parzellar-Karte als „oberirdische Wasserleitung“ kennzeichnet. Wie dort wiedergegeben ist, mündete er in ein kleines Wasserbecken. Das Bächlein diente zwar auch der Speisung des Weihers, doch seine Hauptbedeutung lag in der Wasserversorgung Reichensteins. Dorthin gelangte das Lebenselixier von dem Becken aus durch eine unterirdische Leitung aus Bleirohren über den so genannten „Piefedamm“ an der Südseite des Weihers.

Das Tal des Ermesbachs war, aus heutiger Sicht, jahrhundertlang Romantik pur. Auf der Straße zwischen Kalterherberg und Mützenich gab es nur wenig Verkehr. Menschen, die mit Ochsen- oder Pferdegespannen unterwegs sind, machen bekanntlich weit weniger Lärm als motorbetriebene Fahrzeuge. Doch mit der Idylle war es schon kurz nach der Fertigstellung der Parzellar-Karte vorbei. 1884 rückten die Bautrupps an. Besonders die Baustelle bei Reichenstein entwickelte sich zu einem wahren Publikumsmagneten. Hier sollte etwas entstehen, was es im gesamten Monschauer Land noch nirgendwo gab: eine gewaltige Brücke. Ihre Lage ist auf der Parzellar-Karte an den schraffierten Flächen für die Standorte der Pfeiler zu erkennen ist. Kein Wunder also, dass gerade ihr Bau auf großes Interesse stieß, und das nicht nur in der Bevölkerung.



Der Viadukt galt lange als eines der Wunderwerke der Vennbahnstrecke. (Foto: Bernd Läufer)

Am 28. Mai 1884 war im Ermesbachtal richtig was los. Die Eisenbahn-Direktion inszenierte die Grundsteinlegung als regelrechtes Fest, wie in einem Artikel des Monschauer Stadt- und Landboten vom 31. Mai 1884 zu lesen ist. „Außergewöhnlich war gestern die Straße nach Reichenstein belebt; wenn auch diese Straße im Allgemeinen einen der beliebtesten Spaziergänge für Montjoie bildet, so war es gestern doch eine andere, wohl längst ersehnte Angelegenheit, welche das Volk von allen Seiten nach Reichenstein zog, nämlich die Grundsteinlegung des großen Viadukts. Der Festplatz prangte in Fahنشmuck. Gegen 4 Uhr nachmittags eröffnete Herr Abtheilungs-Baumeister Lohse den feierlichen Akt mit einer Rede, in welcher er den Wunsch aussprach, daß alle diese Hoffnungen und Erwartungen, welche sich in landwirtschaftlicher wie in kommerzieller Beziehung an den Bau und Betrieb der nunmehr mit Energie in Angriff genommenen Eisenbahn sich erfüllen mögen, und endete mit dreifachem Hoch auf Seine Majestät den Kaiser.“ Nachdem die zu diesem Zweck eigens angefertigte Urkunde öffentlich verlesen und von den Ehrengästen unterzeichnet worden war, wurde sie zusammen „mit vielen anderen Dokumenten und Münzsorten“ sowie „mit je 1 Exemplar der Königlichen Zeitung, einigen Berliner Zeitungen und des Stadt- und Landboten“ in einem Blechbehälter deponiert und dieser in einen „schön ausgehauenen Stein gelegt, welcher mit Zement verdichtet und eingemauert wurde, während dessen die Musik die Melodie *Großer Gott wir loben dich* spielte.“ Zum Abschluss gab es abends „bei gut besetzter Tafel“ ein Festessen im Monschauer Hotel Richter.

Man mag es kaum glauben, aber keine drei Monate später war die Brücke fertig. Die übrigen Arbeiten an der Trasse zogen sich noch bis in den Herbst 1885 hin. Erst am

1. Dezember konnte das Teilstück der Vennbahn von Monschau bis Malmedy eröffnet werden.

Nach Fertigstellung der kompletten Strecke einschließlich des Verbindungsstücks zwischen St. Vith und dem luxemburgischen Ort Ulflingen nahe der deutschen Grenze mauserte sich die „untergeordnete Sekundärbahn“ über Nacht zu einer wichtigen Verkehrsader, die das Elsass und Luxemburg mit dem Aachener Revier und dem Ruhrgebiet verband. Neben den Personen- und Güterzügen donnerten täglich schwer beladene Erz- und Kohletransporte über den Schienenstrang. Schon nach kurzer Zeit stand fest, dass die Vennbahn den Anforderungen bei weitem nicht genügte. Daher beschloss die Eisenbahn-Direktion Anfang der 1890er Jahre den Bau eines zweiten Gleises. Kurz nach 1900 war das Teilstück zwischen Lammersdorf und Monschau fertig.

Ins Ermesbachtal und seine Umgebung kehrte der Baulärm zurück. Durch das Rurtal wurde bis zum Kalterherberger Bahnhof die neue Trasse oberhalb der alten in den Fels geschlagen bzw. aufgeschüttet. Außerdem entstanden zwei neue Rurbrücken und ein neuer Viadukt bei Reichenstein, dessen Bau diesmal von August 1907 bis April 1909 dauerte. Am 7. Mai 1909 erfolgte die Abnahme der Ausbaustrecke Monschau-Kalterherberg. Der alte Viadukt war jetzt zwar nutzlos, blieb aber dennoch stehen. Erst in den 1960er Jahre ließ ihn die belgische Bahn abreißen. Heute erinnert an ihn nur noch ein kleiner Rest im Hang neben der Straße.

An anderen Stellen gibt es von der ersten Streckenführung allerdings mehr zu sehen. Wenn Sie das nächste Mal auf dem Vennbahnradweg in Richtung Küchelscheid unterwegs sind, sollten Sie einmal auf den linker Hand liegenden Einschnitt im Felsen gleich hinter dem Viadukt achten, der recht gut erkennen lässt, wie viel tiefer die alte Trasse hier gelegen hat. Ein besonderes eisenbahngeschichtliches Erlebnis erwartet Sie, wenn Sie dem mit der Nummer 43 markierten Kulturwanderweg des Kalterherberger Eifelvereins folgen. Unterhalb von Ruitzhof überqueren Sie nämlich die Rur auf der einzigen, vom ersten Ausbau der Vennbahn übrig gebliebenen Brücke, direkt neben der „neuen“, über die die Ravel-Route führt.