

19-GOEDANGE

Die zurückhaltende Umsetzung des Vennbahn-Schlussstücks

Von Lengeler führt die Vennbahn durch den 790 Meter langen Tunnel nach Wilwerdingen, nach Luxemburg. Am 4. November 1889 fuhr der erste Zug durch den Tunnel, als die Anschlusslinie von St. Vith nach Ulflingen eröffnet wurde. So sehr auf der Nordseite die neue Bahn begeistert begrüßt wurde, so sehr war auf dem luxemburgischen Schlussstück ganz und gar nichts davon zu bemerken. Im "Kreisblatt für den Kreis Malmedy" hieß es in der Ausgabe vom 5. November 1889: „Die Strecke an und für sich ist auf Luxemburger Gebiet noch sehr in Unordnung, viel Arbeit gibt's noch, bis dieselbe fertig gestellt ist“. Der Grund für die verspätete Fertigstellung dürfte an der Zurückhaltung der Luxemburger Wirtschaft gegenüber dem neuen Verkehrs- und Transportmittel gelegen haben, die nur Vorteile für die deutsche Industrie bzw. dem Deutschen Zollverein ausmachte. Die Bauarbeiten am 5,2 Kilometer langen Luxemburger Schlussstück der Vennbahn setzten im Frühjahr 1887 ein. Im September 1888 wurde der Tunnel durchbrochen, der nun der längste an der ganzen Vennbahn war. Auf der Tunnelbaustelle gab es neben den Polen vor allem Italiener, die im 19. Jahrhundert als Bahn- und Tunnelbauspezialisten an vielen Bahnprojekten gefragt waren. Unweit davon, bezogen sie Quartier in den „Trois Baraques“, die einfachste Unterkünfte darstellten. Ihre karge Freizeit vertrieben sie sich mit Kartenspiel und Schnaps in einem ebenfalls barackenähnlichen Laden. Dieser gehörte einem Herrn Knauf, der nach dem Schließen seines Ladens in Huldigen hier „oben an der Kreuzung“ einen besseren Standort fand.

Im Tunnel mussten die Lampen bei Licht gehalten werden

In der „Pétrolbud“, unweit über dem Bahndamm gelegen, verwaltete der Tunnellampenwärter den Brennstoff zu den 90 Lampen, die Tag und Nacht im Tunnel brannten. Die Lampen bei Licht zu halten war eine anstrengende und ungesunde Arbeit. Tunnelwärter Knauf musste schon mit 45 Jahren die Pension antreten. Kohle- und Verbrennungsgase haben seiner Gesundheit enorm zugesetzt. Bis zu einer Viertelstunde dauerte nach einer Durchfahrt der Abzug der Gase, insbesondere wenn zwei Lokomotiven den Zug aus dem Ulftal heraufzogen. Wenn der Bahnwärter zur Prüfung der Bahnanlagen die Strecke abschnitt, musste er sich zur Prüfung seiner Anwesenheit in das Streckenbuch eintragen.

Der Grenzlandtunnel als einladender, aber gefährlicher Schmugglerpfad

Genauer betrachtet befindet sich der „Grenzlandtunnel“ nur auf luxemburgischem Gebiet, da er 100 Meter vor der belgischen Grenze endet. Doch das ist für das Grenzstück im Ösling eher von nachrangiger Bedeutung. Angeblich wussten hier nur Einheimische, Grenzgendarmen und Schmuggler, ob sie sich schon in Belgien befinden oder ob sie noch auf Luxemburger Boden stehen. Geschmuggelt wurde hier insbesondere in den Jahren vor und nach dem Ersten Weltkrieg. Der Tunnel zwischen Lengeler und Wilwerdingen bot sich geradezu als Schmuggleroute an. Zum Beispiel wurde immer wieder Vieh zu Fuß über die Grenze „geschleust“. Dies war, wie man sich vorstellen kann, nicht ungefährlich. Einmal raste ein Zug in eine Herde hinein.

Ausklingende Vennbahn-Zeiten - Klirrende Gläser, scheppernde Teller und Schüsseln

Mit der Eröffnung des Abschnittes zwischen St.Vith – Ulflingen 1889 wurde die Vennbahn zu einer bedeutsamen Verkehrsverbindung, die das luxemburgische Erzgebiet mit dem Kohlerevier um Aachen als auch mit den Hochöfen im Ruhrgebiet verband. Zu den besten Zeiten donnerten zwischen 30 und 40 Dampfzüge durch das idyllische Ulftal. Zu Beginn der sechziger Jahre verkehrte hier nur mehr ein Güterzug pro Woche. Für André Kleis, heute Bauer in Lengeler, war der Besuch des Gasthauses über dem Tunnel unweit seines Heimatdorfes ein besonderes Kindheitserlebnis. Denn wenn unten die Dampfzüge in den Tunnel eintauchten, begannen oben auf der Theke die Gläser zu klirren und das Geschirr in der Küche zu scheppern. Für die Eltern war es eine ganz andere Art der Wahrnehmung - nicht mehr donnernde, sondern nur mehr dumpf schnaubende Züge - ein Ausklingen der Vennbahn-Zeiten!

Ein Stück Bahntrasse verwunschen und verstaut

In den letzten Jahrzehnten wurde die Frage, ob es denn den Tunnel noch gibt immer weniger gestellt („Gëtt et den Tunnel nach?“). Bei manchen Bewohnern im Norden Luxemburgs wäre er beinahe in Vergessenheit geraten. Paul Aschmann erzählt in einem Artikel von 1961 („Zug in den letzten Zügen“) von einer Exkursion zum Vennbahntunnel, als nur mehr wenige Züge unterwegs waren: „Vom Häuschen aus führt ein Pfad zunächst durchs Dickicht, mündet in einer morschen, moosüberzogenen, aalglatten Treppe, an der ein genauso wurmstichiges Holzgeländer mit in die Tiefe gleitet. Da liegt plötzlich der Schienenstrang unter uns, führt glänzend zwischen durch Bogen verstärkte Mauern zuerst schnurgerade, weil in die Ferne, verliert sich in einer Linkskurve zwischen Stein und Gebüsch.“ Heute ist die Trasse wieder für die Radler freigelegt, die Schwellen sind 1983 entfernt worden. 1985 wurde der Verkauf der Strecke genehmigt. Der neue Besitzer hat ein Teilstück unter Wasser gesetzt, hat dort neun sich aneinander reihende Fischteiche angelegt. Mit dem stehenden Gewässer ist ein Stück Vennbahn nicht nur symbolisch zum Stillstand gekommen, sondern auch ein Stück Geschichte verstaut worden. Der Tunnel wurde nach dem Abbau der Gleisanlagen an den Portalenden zugemacht. „So ist mit der Zeit“, so Jean Stephany, passionierter Bahn- und Bahntrassenradler aus Erpeldange, „ein fast verwunschener Stollen an unserer äußersten Nordspitze entstanden.“

Das Bahnwärterhäuschen einst

Bahnwärter mussten permanent vor Ort sein, um einen reibungslosen Zugverkehr zu ermöglichen. Das erforderte einen hohen Selbstversorgungsgrad. Somit waren nicht nur Lebens- und Wirtschaftsräume erforderlich. Dem heutigen Besitzer des Bahnwärterhäuschens an der Straße zwischen Troisvierges und Huldigen zufolge bestand der Lebens- und Arbeitsort des Bahnwärters aus zwei Bauten: aus einem Wohnhaus und einem Schuppen. Im Parterre des Wohnhauses gab es Wohnraum und Küche, im Obergeschoss zwei ineinander übergehende Schlafzimmer für die meist kinderreiche Bahnwärterfamilie. Das Haus war halb unterkellert, neben dem Lagerraum gab es dort auch einen Backofen. Als Baustoff wurden Bruchsteine lokaler Herkunft verwendet. Nur der Sandstein für die Fensterfassungen an der Fassade kam aus einem weiter entfernten Abbau. Zum Bahnwärterhäuschen gehörte immer eine Ziege, oft auch noch eine Kuh. Der Stall dafür befand sich im Schuppen, der dem Bahnwärter auch als Lagerraum diente. Ursprünglich befand sich sogar im Hause ein Stall. Der Eingangsbereich im Erdgeschoss wie auch der Stall waren nach Südwesten ausgerichtet, Wohnraum und Küche nach Nordosten. Damit war der Blick auf die Brücke über die tiefer liegende Bahntrasse gewährleistet.

Bahnwärterhäuschen „neu“ - Altes belassen und zeitgemäß eingreifen

Heute ist das Bahnwärterhäuschen für eine neue Nutzung vorgesehen, als Time-out-Häuschen für Familie und Bekannte des jetzigen Besitzers. Im Erdgeschoss werden sich Vorraum, Aufenthaltsraum, Küche und Bad befinden, im Obergeschoss die Schlafzimmer. Und aus dem einstigen Ziegenstall wird ein Schuppen und Pellets-Lagerraum. Architekt Pol Holweck geht mit dem Neuen zurückhaltend um. Denn „das Alte“ soll zum größten Teil belassen werden. So wird nicht nur der Bodenbelag weiterverwendet, sondern „der darf auch etwas kaputt aussehen“. Neues im Sinne einer „intervention contemporaine“ soll lediglich über zwei Eingriffe umgesetzt werden: zum einen ein großes Glasfenster an Westseite des Häuschens, zum anderen nicht mehr ein Dachziegel-, sondern ein Zinkdach, natürlich mit Solarpanelen.

Das Ringen um den Tunnel zwischen Naturschutz und Radtourismus

Heute sind strenge Anforderungen an Arten- und Naturschutz einzuhalten. Lebensräume und Biotopie dürfen kaum beeinträchtigt werden. Darin liegt auch der Grund für die eingeschränkte Nutzung des Lengeler Tunnels für die Radler. Ein Jahr vor Fertigstellung der Vennbahn-Radrouten wurde im Tunnel eine etwa 300 Tiere zählende Fledermauskolonie entdeckt. Unter den neun verschiedenen Arten dieser Fledertiere ist die Teichfledermaus eine erstmals in Luxemburg belegte Spezies. In den Wintermonaten beziehen die unter Naturschutz stehenden Fledermäuse im Tunnel ihr Winterquartier. So bleibt der Tunnel von Anfang November bis Ende April für die Radler

geschlossen. Dennoch ist mit einer Alternativtrasse eine ganzjährige Befahrbarkeit des Streckenabschnittes zwischen Huldigen und Lengeler gewährleistet. Jean Stephany erinnert sich noch an die Erzählungen seines Vaters, der als Eisenbahner bei der Fahrt auf dieser Strecke zu früher Morgenstunde noch Rehe in den Wiesen und Wäldern gemächlich beobachten konnte. Und er resümiert: „Für den Naturfreund bewahrheitet sich wieder, dass die Nordspitze des Landes vor allem Landschaft ist. Das man dieser Landschaft ein wenig Gewalt antun muss, um sie wieder zu entdecken, ist wohl typisch für unsere schnelllebige Zeit“. Die Trasse führt heute hier durch ein Natura-2000-Schutzgebiet.