

3-RAEREN

Feuer und Dampf prägen die Geschichte Raerens

Um die Mitte des 19. Jahrhunderts verkehrten immer mehr dampfbetriebene Eisenbahnen in Europas Ländern, Belgien war auf dem kontinentalen Festland der Schrittmacher in dieses neue Zeitalter. Die Dampftröser jagten damals den Menschen Furcht ein, die Erscheinung von bewegenden Dampfmaschinen war ihnen nicht geheuer. Doch Feuer und Dampf waren den Bewohnerinnen und Bewohnern Raerens bis zum Einsetzen des Eisenbahnzeitalters schon längst vertraute Erscheinungen. Denn sie waren Erfordernis und Begleiterscheinung zur Herstellung von Raerer Steinzeug, das weit über die Grenzen Europas hinaus gefragt war. 15 Jahre nachdem die erste Eisenbahn auf dem europäischen Kontinent von Brüssel nach Mechelen dampfte, 35 Jahre bevor die ersten Vennbahnzüge von Aachen Rothe Erde über Raeren nach Monschau unterwegs waren, ist 1850 in Raeren der letzte Töpferofen erloschen. Mit der Einsegnung durch Pfarrer Franz Josef Sünne ist damit ein großes Stück von Raerens Vergangenheit beendet worden.

Raeren, eine Hochburg der rheinischen Töpferkunst

Die rheinischen Töpfer zählten einst zu den besten und erfolgreichsten in Europa, ja vermutlich in der ganzen Welt. Eine ihrer Hochburgen war Raeren, weiter östlich befanden sich die Töpferzentren in Frechen, Langerwehe, Siegburg und im Westerwald. Für die Spitzenstellung der Raerer Töpfer war ab der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts eine revolutionäre Formgebung verantwortlich, als auf die bislang kugeligen Krüge architektonisch streng gegliederte Formen folgten. Mit dem zylindrischen Mittelteil wurde es möglich, Bildfriese statt der bisherigen Wappen und Medaillons anzubringen. Diese erzählten mit Bild und Text ganze Geschichten. Heute würde man sagen, sie zeigten Comics. Religiöse und profane Motive erfreuten die Nutzer und trugen wesentlich zur Attraktivitätssteigerung der Krüge, Töpfe und Flaschen aus Raeren bei. Das beliebteste Motiv auf den Krügen des 16. Jahrhunderts war der Raerer Bauerntanz. Diesen gab es gleich in mehr als 30 Varianten. Die Vorlagen dazu stammen aus der Kupferstichwerkstatt von Hans Sebald Beham (1500-1550) aus Nürnberg. Vermutlich gab es zur Blütezeit der Steinzeugproduktion in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts mehr als 50 Töpfer in Raeren. 1803 waren noch 10 Öfen in Betrieb, in denen pro Jahr bis zu sechs Brände durchgeführt wurden. 1850 wurde der letzte Ofen gebrannt.

Raerer Steinzeug wurde weltweit geschätzt

Wie sehr und wo auf der Welt Töpfe, Krüge und Flaschen früher begehrt waren, darüber geben immer wieder Funde von Archäologen bei ihren Grabungen wie auch Untersuchungen von Schiffwracks Aufschluss. Rheinisches Steinzeug wie jenes aus Raeren wurde hundert Jahre nach der Entdeckung Amerikas in damals bekannte Weltgegenden exportiert. Englische, niederländische und spanische Seeleute schätzten die Töpfe nicht nur zur Vorratshaltung auf den Schiffen, sondern sie setzten es auch in ihren Kolonien der neuen Welt ab. So fanden Raerer Krüge ihren Weg zu den Fernmärkten Nord- und Mittelamerika wie auch Australien und Südostasien. Für die Nahmärkte war ab dem Mittelalter die Hansestadt Köln der wichtigste Umschlagplatz für Keramik aus Raeren. Von dort aus wurde das Steinzeug über den Rhein und die Vertriebswege der Hanse vor allem nach Nord- und Osteuropa exportiert. Ausgehend von 50 Öfen und 300 Bränden pro Jahr wurde somit unter Berücksichtigung von Ausschussware eine Jahresproduktion von 200.000 bis 400.000 Gefäßen abgesetzt.

Die Spedition von Töpfen, Krügen und Flaschen mit Fuhrwerken, als es noch keine Vennbahn gab

Expertenschätzungen zufolge verließen damit pro Jahr an die 2.000 Fuhrwerke das Töpferdorf Raeren, jedes mit 1 Tonne Steinzeug beladen. Heute wären das 90 moderne Sattelschlepper. Zu Vennbahnzeiten hätten demnach pro Jahr 133 Waggons mit je 15 Tonnen Ladegewicht das Töpferdorf verlassen, oder bei etwa 20 Waggons pro Zug 7 Güterzüge. Übrigens: Hätte es damals schon Lasten-Fahrräder gegeben, dann wären für den Abtransport der Ware von Raeren 14.000 solcher Transportfahrzeuge mit Pedalantrieb erforderlich gewesen, jedes mit einem Ladegewicht von

etwa 140 Kilogramm versehen. Hintereinander gereiht hätte das eine Cargo-Bike-Kolonne von 35 Kilometern Länge ergeben. Dies entspricht der Vennbahn-Entfernung von Raeren bis nach Sourbrodt.

Raerener Spezialprodukte - Pilgerzubehör für die Heiligtumswallfahrer

Doch es gab auch einen ganz nahen Markt für besondere Keramikprodukte aus Raeren: Pilgerflaschen und Pilgerhörner für die Wallfahrer, die alle sieben Jahre zur Heiligtumsfahrt nach Aachen und Kornelimünster unterwegs waren. Die Hörner wurden bei der Zeigung der Heiligtümer von der Kuppel des Aachener Doms geblasen. „Das erinnert fast ein bisschen an die Vuvuzela-Konzerte bei der Fußball-Weltmeisterschaft 2010 in Südafrika“, meint Ralph Mennicken, der Leiter des Töpfermuseums in Raeren.

Der Steinzeugbrand - das Feuer singt und brüllt

Ton wird durch die Kraft des Feuers zur Keramik. Schätzungen zufolge gab es im 16. Jahrhundert in Raeren etwa 50 Öfen. Für einen Brand benötigte man etwa 40 m³ Buchenholz. Somit wurden pro Jahr 12.000 m³ Buchenholz verbraucht. Buchenholz bildet besonders lange Flammen. Durch den Zusatz von Birkenholz und Birkenrinde, so wurde im 19. Jahrhundert vermutet, erhielten die Raerener Krüge ihr charakteristisches goldfarbenes Antlitz. Die Öfen wurden nur langsam hochgefahren, der Brennraum konnte sich somit langsam aufwärmen. Erst nach 12 bis 15 Stunden, ab 600 Grad Celsius, wurde die Feuerung intensiviert. Dann warfen zwei Arbeiter, die Stocher, nach und nach die Buchenholzscheite in die Brennkammern. Mit einem Blick in das Ofeninnere, entweder durch das Loch der Ofentür oder durch die Salzlöcher der Ofenkappe, konnten sie an den Farben der Flammen ihre Temperatur abschätzen: Zu Beginn des Brandes zeigte sich die Glut dunkelrot wie Herzkirschen, durch die nachfolgende allmähliche Steigerung wechselte die Farbe zu einem hellen Zinnoberrot, schließlich über Orange und Gelbtöne bis zur Weißglut. Erfahrene Brennmeister konnten an den Farbschattierungen der Glut die genaue Feuertemperatur ablesen. Die Flammen hatten bis zum Ende des Ofens bis zu 10 Metern zurückzulegen. Wenn das Feuer voll entfacht war, fauchte der Ofen, die Flammen brausten und tosten. 50 Öfen warfen ihren Feuerschein gleichzeitig in den Himmel. Von außen betrachtet gaben die tanzenden Feuersäulen zu nächtlicher Zeit ein besonders spektakuläres Feuerwerk ab.

Weißer Dampfschwaden künden vom letzten Arbeitsschritt des Steinzeugbrandes

An hohen Dampfschwaden sah man einst von weitem, dass wieder einmal Tage des Steinzeugbrandes in Raeren zu Ende gingen. Denn das Salzen war der letzte Arbeitsschritt in der Herstellung der Gefäße. Durch Versetzen mit gewöhnlichem Kochsalz erhielten sie eine überaus harte und säurebeständige Glasur, die zudem den Krügen, Töpfen und Flaschen noch einen besonderen Glanz verlieh. Dazu wurde grobkörniges Kochsalz verwendet, das von den Raerener Töpfern vor allem aus der Aachener Salzfabrik bezogen oder aus Westfalen importiert wurde. Für die 300 Brände pro Jahr wurden an die 120 Tonnen Salz verbraucht. Die Höllearbeit des Salzens wurde nur von den erfahrensten und abgehärtetsten Töpfern ausgeführt. Zwei mit dicken Kleidern und Tüchern vermummte Töpfer führten mit langstieligen Löffeln das Kochsalz durch die Salzöffnungen in den Ofen ein. Daraufhin war ein lautes Knistern und Prasseln zu vernehmen, verursacht durch das Zerspringen der Salzkristalle durch das mitgeführte Wasser. Die Natrondämpfe legten sich an die Gefäße und bildeten mit dem Quarz des Tones diese Spezialglasur. Der Chlorwasserstoff verflüchtigt sich dann durch alle Löcher und Fugen des Brennofens, dichte Schwaden von weißen und beißenden Chlordampf steigen zum Himmel.

Die Meister des Feuers - Brennmeister und Lokomotivheizer

Die Arbeit des Brennmeisters beim Brennen des Steinzeugs ist nicht unähnlich der eines Heizers einer Dampf-Lokomotive. Er ist nicht nur für die Brennstoffbeschickung zuständig, sondern auch für das Anfachen und Schüren des Feuers. „Drei links, drei rechts, drei über die Mitte streuen und immer schön die Ecken zumachen!“ – nach dieser Regel sollten die Dampflocks befeuert werden, damit der riesige Rost gleichmäßig bedeckt wird. Aber das eigentliche Geheimnis bei der Arbeit eines Heizers ist, sie nicht als Maschine zu begreifen. Das meint zumindest Uwe Miethe im Webportal zu den

Berufsgeheimnissen. „Denn jede Dampflokomotive hat eine Seele und jede ihren eigenen Charakter. Da gibt es die gutmütigen und zuverlässigen, die uns nie im Stich ließen, die alles gaben, damit wir immer heil ankamen. Ein paar zickige waren auch dabei: den einen Tag lief mit ihnen alles gut, am nächsten mochten sie nicht mitspielen, weil wir sie mit irgendetwas verärgert hatten. Eine richtig bössartige hätte mich und meinen Lokführer einmal fast ins Jenseits befördert.“ Und er schließt seine Erfahrungen: „Klingt nach Aberglaube, ist aber die Grundlage unserer Arbeit!“ Dieser Spruch könnte auch von einem Steinzeugtöpfer in Bezug auf seinen Ofen stammen, meint Ralph Mennicken.

Die Disziplinierung der Dampfkraft ermöglicht die Eisenbahn

Mit der Dampfmaschine wurde, so der Kulturhistoriker Wolfgang Schivelbusch in seiner Abhandlung zur „Geschichte der Eisenbahnreise“, ein modernes Produktionsmittel in den technischen Zivilisationsprozess eingeführt, das eine Emanzipation des Menschen von den Schranken organischer Natur ermöglichte. „Die Dampfkraft erscheint hier als eine Gewalt, die, unabhängig von der äußeren Natur, sich gegen diese durchsetzt – künstliche Energie gegen Naturgewalt“. Maximale Arbeitsleistung in minimaler Apparatur – damit war die bewegliche Anwendung der Dampfmaschine möglich geworden. Zuerst setzte man die Dampfmaschine in der Schifffahrt ein. Der Landverkehr war bis dahin das schwächste Glied in der Kette der Emanzipation von den Schranken der organischen Natur. Nun war eine Bewegung möglich, die sich durch Gleichförmigkeit, Regelmäßigkeit und beliebiger Dauer und Steigerung und Unermüdblichkeit auszeichnete. Das neuartige maschinelle Ensemble der Eisenbahn ist durch eine ungeheure technische Disziplinierung gekennzeichnet. Der 1829 in Eschweiler geborene Maschinenbauwissenschaftler Franz Reuleaux spricht davon, dass damit „das freie Spiel der einzelnen Elemente beendet sei.“ Doch die Freuden der Ingenieure fielen nicht auf ungeteilte Zustimmung. Die ersten Auftritte der Eisenbahn erregten ungeheures Aufsehen in der Bevölkerung. Die Wucht und Kraft der neuen Maschine, die mit hoher Geschwindigkeit geradlinig daherkam, waren vielen Menschen ungeheuer. Das optische und akustische Erscheinungsbild des Dampfes, die sich unablässig auf- und nieder bewegenden Schwingenstangen, das Rollen der großen Räder – das überforderte die sinnlichen Wahrnehmungskapazitäten so mancher. William Turner ist einer der wenigen Maler, die die Anfangszeiten der Eisenbahn auf ihre Art verewigt haben. "Regen, Dampf und Geschwindigkeit" (1844) zeigt expressionistisch eine Lokomotive als einfachen Farbfleck, umgeben von Wolken, Wasser und Nebel.

Die neue Eisenbahn ist auch den Bewohnern von Raeren nicht ganz geheuer

In den achtziger Jahren des 19. Jahrhunderts kam in Raeren das Gerücht auf, „die Feuer speiende, polternde Eisenbahn wolle auch einen Schienenstrang nach Raeren legen“. Schon in den Verhandlungen mit den Herren der Eisenbahn ließen die Gemeindeväter Widerstand spüren. Ihr schönes Dorf sollte nicht durch Gleise zerteilt werden und schon gar nicht soll der Dorffriede durch das fauchende Dampfross gestört werden. Wenn die Eisenbahn einen Bahnhof haben wollte, „dann sollen sie einen oben am Wald bauen“. Diese negative Haltung führte auch zu einer räumlichen Distanzierung, so dass der Bahnhof weit draußen liegt, nicht Teil des Dorfgeschehens werden konnte. Am 1. Juli, gegen 10.30 Uhr war es dann doch so weit: Der erste Zug, mit Kränzen und Girlanden geschmückt, rollt im Bahnhof Raeren ein. Er ist auf seiner Jungfernfahrt von Aachen Rothe Erde nach Monschau unterwegs. Drei Jahre später fuhr der erste Zug von Raeren nach Eupen. Auch dort stellte das »Correspondenzblatt des Kreises Eupen« fest, dass die Aufnahmebereitschaft gegenüber der neuen zivilisatorischen Errungenschaft noch eine unterkühlte war. Denn nur einige Häuser in der Nähe des Bahnhofs hatten beflaggt, „während man in der übrigen Stadt nichts von der Feier bemerkte“. Am Raerener Bahnhof nahm man am 4. April 1976 Abschied vom planmäßigen Eisenbahnbetrieb mit Dampflokomotiven. Damit waren die Zeiten der fauchenden Feuer und aufsteigenden Dampfschwaden in Raeren endgültig vorbei.