

## **5-LAMMERSDORF**

### **Lammersdorf vor der Vennbahn – karge Böden, Missernten und wirtschaftliche Not**

Im 19. Jahrhundert galt die Eifel als „Rheinisches Sibirien“, als öde, rau und kalt. Karge Böden und zersplitterter Besitz taten noch das ihre dazu bei, dass viele Kleinbauern und Gewerbetreibende nicht nur immer wieder um ihre Existenz bangen mussten, sondern diese auch verloren. Regelmäßige Missernten und Notjahre spitzten insbesondere in den Eifler Hochlagen wie in Lammersdorf die Situation in den 1870er Jahren zu. Pläne zur Erschließung der Nordeifel durch die Eisenbahn gab es, doch ihre Umsetzung dauerte - letzten Endes zu lange. Denn zu dieser Zeit mussten schon immer mehr Bewohner ihren Erwerb auswärts finden, vor allem in den Stahl- und Metallbetrieben des Aachener und Stolberger Raumes. Manche wanderten gar aus, insbesondere nach Amerika. Doch als 1885 der Zugverkehr der Vennbahn einsetzte, änderte sich die Lage entscheidend. Das gilt insbesondere für Lammersdorf.

### **Dem Bau der Vennbahn folgt der Bau von Gasthöfen, Cafés und Hotels**

Die Aufnahme des Personenverkehrs der Vennbahn zwischen Aachen/Rothe Erde und St. Vith 1885 war für Lammersdorf ein Segen, insbesondere für den Tourismus. Schon vier Jahre später, 1889, stellte man zufrieden fest, dass sich der Fremdenverkehr „ganz erheblich gesteigert“ hatte. Denn mit dem Bau der Bahn wurden nach und nach nicht nur Gasthöfe und Cafés, sondern auch Hotels errichtet. Als erster hatte Michael Josef Mertens den richtigen Riecher für die neuen Zeiten. Seit 1861 betrieb er in der Kirchgasse (heute Kirchgasse 34) eine Schankwirtschaft. Als dann der Standort des Lammersdorfer Bahnhofs feststand, ließ er sehr schnell seine Hotelpläne auf der anderen Seite der Straße (heute Bahnhofstraße 12) Realität werden. Am 1. Juli 1885 wurde nicht nur der Bahnhof eingeweiht, sondern auch sein touristisches Gegenüber, der „Gasthof zur Eisenbahn“. Er verfügte über sieben heizbare „Schlafzimmer für Fremde“ mit zehn „vollständigen Betten“, einem „Zimmer zum gemeinschaftlichen Aufenthalt der Gäste“ und einem „Gaststall“. 1929 gab es in Lammersdorf vier Gast-, zwei Schankwirtschaften und ein Café. Doch wegen der großen Nachfrage gab es keine Probleme, auch wenn oft mehrere Betriebe dicht aneinander lagen.

### **Reiseführer und Marketing damals**

Im Ur-Eifel-Führer von 1889 wird die Vennbahn bereits als Glücksbringer für den Tourismus in der Eifel gepriesen. In einem eigenen Abschnitt wird auch auf Lammersdorf eingegangen: „Nun ist die Hochebene erreicht, und die Steigung mäßigt sich. Fernblicke links nach den Rurgebirgen. Der vennartige Charakter der völlig kahlen unwirtlichen Fläche tritt immer mehr in Erscheinung.“ Lammersdorf wird wegen seiner Wanderwege gepriesen. In der sechsten Auflage des Eifel-Führers von 1896 wird der Bahnhof als „Ausgangspunkt für den Besuch des wilden Kalltals“ empfohlen, zusammen mit dem gegenüberliegenden „Gasthaus Johann Mertens“ als Einkehr- und Übernachtungsmöglichkeit. Ein Zimmer mit Frühstück kostete damals 2 Mark, ein Mittagessen 1,20 Mark und ein Abendessen 80 Pfennige. Für einen 5-Tage-Aufenthalt mussten die Gäste 15 bis 18 Mark ausgeben.

### **Nächtigungsgäste von einst schätzen vor allem die gute Lammersdorfer Luft**

Der zweigleisige Ausbau der Vennbahn ermöglichte einen dichteren Fahrplan zwischen Aachen und Monschau. 1910 verkehrten zwischen Lammersdorf und Monschau täglich neun Züge. Dank der neuen Eisenbahn kam man über die Spaziergänge in der Aachener Umgebung hinaus. Die Ausflüge der Sektion Aachen des „deutschen und österreichischen Alpenvereins“ führten nun in „alpinere“ Ziele in der Nordeifel. Weiter wurde mit der Vennbahn Gästen, die weniger gut zu Fuß waren, die Teilnahme an Touren möglich. Auch im Winter war Lammersdorf zu einem beliebten Ausflugsziel geworden. Im Büchlein „Winter hinter der Eifel“ wird es in der „Uebersicht der Sport- und Unterkunftsmöglichkeiten“ gleich an zweiter Stelle hinter Aachen angeführt, dank seiner Rodelwiesen und Skitourenmöglichkeiten. Nächtigungsgäste schätzten vor allem die gute Lammersdorfer Luft.

### **Urlaubsgrüße aus Lammersdorf**

Die ersten Ansichtskarten kamen in Lammersdorf Ende des 19. Jahrhunderts auf. Die Bildmotive bezogen sich auf die wichtigsten Gebäude des Ortes und natürlich die Gasthöfe. 1912 hielt sich Maria Haas aus Schwäbisch Gmünd im Venndorf auf. Die Zeilen ihrer Ansichtskarte an die Eltern fallen überschwänglich aus: „Heute früh große Wanderung durch die Eifel. Großartig. Schluchten, Täler, Felsen, Bergbächlein, ebenso wie in der Schweiz. Wunderschön! Gegend ist hier etwas rau und kalt!“ Die frankierten Ansichtskarten sind heute interessante Zeitdokumente. Postkarten konnten nicht nur in der Lammersdorfer Poststation aufgegeben werden, sondern auch während der Fahrt mit der Vennbahn. So trug auch manche Urlaubskarte den Stempel mit dem Schriftzug „Aachen – St. Vith(Eifel) Bahnpost“ sowie die Nummer des jeweiligen Zuges.

### **Auch Lammersdorfer gehen mit der Vennbahn auf Reisen**

Nicht nur Reisende kamen mit der Vennbahn nach Lammersdorf, auch Lammersdorfer wurden zu Reisenden. Viele der Bewohnerinnen und Bewohner haben bis 1885 kaum die Grenzen ihres Dorfes überschritten. Nun standen Ausflüge in die „weite Welt“ wie nach Aachen oder Köln offen, zumindest jenen, die etwas Kleingeld übrig hatten. Auch die „Heiligtumsfahrt“ nach Aachen und Kornelimünster wurde mit der Vennbahn unternommen.

### **Aus Lammersdorf ist ein Tourismusdorf geworden**

Ende 1850 gab es in Lammersdorf drei Schankwirtschaften. Dank der Vennbahn entwickelte sich der Tourismus zu einem bedeutenden Wirtschaftsfaktor. Doch der touristische Aufbau dauerte Jahrzehnte. 1929 gab es in Lammersdorf vier Gast-, zwei Schankwirtschaften und ein Café. Als zuständige Ortspolizeibehörde hatte der Bürgermeister darauf zu achten, dass keine Überversorgung mit Gastbetrieben eintrat. Dank der großen Nachfrage konnten die Gastbetriebe auch auf engstem Raum ihr Auskommen haben. Zum Beispiel waren das „Hotel zum Stern“ und das „Café zur Pol-Ecke“ nicht einmal 100 Meter vom „Hotel Lammersdorfer Hof“ entfernt. Zur Zimmerausstattung gibt eine Ansichtskarte eines Gastes im „Hofel Eifeler Hof“ Aufschluss: „Telefon, Lift, Centralheizung, elektrisches Licht, Heisswasser, moderne Bäder etc. Speziell für 10 Tage Gäste.“ Auch der heutige Gasthof Kreitz in der Kirchstraße 28 konnte sich über eine gute Nachfrage freuen. 1907 verfügte er über vier nicht heizbare Kammern und sechs heizbare Zimmer. 1928 ersetzte Wilhelm Kreitz den alten Gastbetrieb durch einen neuen Betrieb mit Gaststube, einem Sälchen, einem Laden und fünf modern ausgestatteten „Fremdenschlafzimmern“ mit insgesamt sechs Betten, Zentralheizung und fließendem Wasser.

### **Nach dem Tourismus wurde Lammersdorf ein Industriestandort**

Mit der Gründung des international tätigen Gießerei- und Ofenbauunternehmens durch Otto Junker 1924 in Lammersdorf erfuhr die Nordeifel-Gemeinde einen weiteren wirtschaftlichen Entwicklungsschub. Zahlreiche Arbeitsplätze wurden geschaffen, die Einwohnerzahl nahm rasch zu. Dies wurde auch an der baulichen Entwicklung der Gemeinde sichtbar, spätestens 1937, als die ersten von mehreren „Vororten“ entstanden. Aus dem einstigen Bauerndorf ist inzwischen ein florierender Industriestandort geworden.

### **Die Trassenführung durch Lammersdorf – so manches Zuhause musste weichen**

Die Umsetzung des Projekts Vennbahn war, wie es der Lammersdorfer Historiker Dr. Bernd Läufer formuliert, eine Schweregeburt. 1855 wurde das Vorhaben in Monschau, großteils von den dort noch ansässigen Tuchmachern, als zentrales Zukunftsprojekt vorangetrieben. Sie gründeten dazu ein eigenes Komitee. Im Februar 1883 erlangte der Lammersdorfer Bürgermeister Kenntnis von den ausgearbeiteten Plänen zur Vennbahn durch die Eisenbahndirektion Köln. Im darauffolgenden April wurde der geplante Bauabschnitt mit Behördenvertretern begangen, um mögliche Einwände der Anrainer zu besprechen und Beschlüsse zu fassen. Am Ende musste nur sieben Einwendungen Rechnung getragen werden. Dabei ging es vor allem um die Erreichbarkeit von Grundstücken oder auch von Brunnen. Im August 1883 stand endgültig fest, welcher Grundbesitz für die Vennbahn geopfert werden musste. Es ging um etwa 85 Wiesen und Äcker, die 45 Familien gehörten. Im

Ortskern mussten vier Häuser der Vennbahn weichen. Davon betroffen war auch das Anwesen von Gertrud Genter, die nach dem Tod ihres Mannes drei Kinder aufziehen musste. Zwischendurch hatte sie gehofft, dass ihr Haus verschont bleiben würde. Doch es kam letzten Endes anders. Für ihr Haus bekam sie eine Entschädigung von 117 Reichsmark. Doch die neue Bleibe kostete sie 3.000 Reichsmark.

### **Nach langem Ringen um den Standort wird das Stationsgebäude auf Lammersdorfer Gebiet errichtet**

Mit dem Einsetzen der Vorarbeiten und der Vermessung der Bahntrasse 1882 startete zwischen den Gemeinden Lammersdorf und Simmerath das Ringen um den Standort für das Bahnhofsgebäude. Im Wesentlichen ging es dabei um die mit der Standortentscheidung erhofften Effekte für Geschäfts- und Wirtsleute aufgrund des Durchgangsverkehrs. Die Gemeindevertreter von Simmerath und Landrat Rennen machten sich bei der „Königl. Eisenbahndirection“ für eine Errichtung auf dem dortigen Gemeindegebiet stark. Nach einer Besprechung vor Ort im Juni 1884 fiel die definitive Entscheidung für Lammersdorf. Als am 30. Juni 1885 der erste Vennbahn-Zug einrollte, stand in Lammersdorf noch ein Provisorium, ein mit Brettern verkleidetes Fachwerkhäuschen, das auch als Empfangsgebäude diente. Erst 1905 war das imposante Bahnggebäude aus Fachwerk, Ziegel- und Blaustein fertig. Während das Gebäude die Weltkriege noch relativ unbehelligt überstand, war 50 Jahre nach der Eröffnung sein Ende gekommen. Das Stationsgebäude wurde abgebrochen.

### **Der Bau der Bahntrasse – vorerst eingleisig, danach zweigleisig**

Im Januar 1884 wurden die „Abteilungsbaumeister“ ernannt, Bau-Assistent Stomm zu Lammersdorf für den Abschnitt zwischen Paustenbach und der heutigen Siedlung Hoscheit. Damit konnte mit dem Abtragen der oberen Bodenschichten, dem Fällen der Bäume und Hecken und dem Anlegen von Material-Zufahrten begonnen werden. Ein Erfordernis im Vennbereich war die Anlage von Gräben, damit die Fundamente wegen der Regenfreudigkeit nicht ständig mit Wasser gefüllt waren. Auf das Grundbett wurde eine 20 Zentimeter dicke Schicht aus Bruchsteinen gelegt, die dann ebenfalls mit einer 20 Zentimeter dicken Kiesschicht abgedeckt wurde. Darauf konnten die eisernen Schwellen gelegt werden. Ende August 1884 war der Abschnitt zwischen Lammersdorf und Konzen fertig, nach Roetgen hin brauchte man aufgrund weitaus schwierigerer Vorarbeiten länger. Am 7. März 1885 war der Streckenbau um Lammersdorf vollzogen. Am 15. April 1885 war es so weit. Der erste Zug rollte von Aachen/Rothe Erde kommend auf dem Weg nach Monschau in Lammersdorf ein. Der Erfolg der neuen Bahnverbindung stellte sich rasch ein. Tag für Tag donnerten Züge auf dem neuen Schienenstrang, schwer beladen mit Erz, Kohle und Roheisen, zwischen den Industrie- und Bergbaugebieten von Lothringen und Elsass sowie dem Aachener Revier und dem Ruhrgebiet. Über Nacht war eine mehr als stark frequentierte Güterverkehrsverbindung entstanden, die bald an die Grenzen ihrer Kapazität stieß. So wurde schon nach kurzer Zeit klar, dass ein zweites Gleis erforderlich war. Schon 1893 waren auf dem Teilstück Raeren-Lammersdorf die Arbeiten voll im Gange. Dem war schon die Neuauflage des bekannten Prozederes der Planung mit leidvollen Einschnitten für so manche Lammersdorfer vorausgegangen. Der Bau dauerte länger als vorgesehen, rund 18 Jahre. Vor allem die Erweiterung der vielen Brücken beanspruchte viel Zeit.

### **Bahnbautourismus während der Bauarbeiten**

Die Errichtung der Vennbahntrasse erforderte vielfältige Bauarbeiten. Hunderttausende Kubikmeter Erde mussten bewegt, Felsen gesprengt, Wege und Brücken gebaut, Schneeschuttdämme aufgeworfen oder Schwellen und Gleise verlegt werden. Und auch Bahnhofsgebäude mussten samt ihrem erforderlichen Umfeld errichtet werden. Die dafür notwendigen Arbeitskräfte waren zum einen vor allem Gelegenheitsarbeiter, die aus den Orten entlang der Bauabschnitte kamen. Zum anderen waren auch Spezialisten gefragt, die über die regionale Presse angeworben wurden. Zudem kamen auch Arbeitskräfte aus Polen und Italien. Letztere galten in Europa als erfahrene Bahnbauer. Davon profitierten auch einige Gewerbetreibende aus Lammersdorf, die ihnen Kantinenverpflegung und Quartier zur Verfügung stellten. Schon vor der Eröffnung des Abschnittes zwischen Aachen/Rothe Erde und Monschau erzeugte die Vennbahn touristische Wirkungen. Das „Montjoie'r

Volksblatt“ vom 26. Januar 1884 berichtete, dass von Konzen wie auch aus der Nachbarschaft bei günstiger Witterung „vielfache Ausflugsstouren zur Besichtigung der Eisenbahnarbeiten gemacht worden“ sind. Bewohnerinnen und Bewohner verfolgten gespannt den Fortschritt der Bauarbeiten.

### **Das Ende der Vennbahnanlagen begann in den 1980er Jahren**

„Es war so ähnlich und doch ganz anders. Langsam bewegten sich die Maschinen auf der Trasse der Vennbahn im Bereich des Lammersdorfer Bahnhofs. Doch während die Arbeiterkolonnen vor 125 Jahren die Schwellen platzierten und die Gleise verlegten, werden nun die Stücke in Schienen geschnitten und mit dem Bagger aus dem Schotterbett gehoben“. So beschreibt Dr. Bernd Läufer in seinem Beitrag zum Bau der Vennbahn am Beispiel Lammersdorf dessen Ende. Bereits 1982 hatte man mit dem Abbau der Geleise zwischen Brand und Kornelimünster begonnen. Am 12. Mai 2004 stellte die Aachener Zeitung die Frage „Ist das der Anfang vom Ende der Vennbahn?“ Der Artikel berichtete von emsigen Arbeiten am Bahnhof Lammersdorf, nachdem eine Woche vorher eine Kolonne mit Bagger, Gabelstapler und anderen schweren Geräten auf dem Bahnhofsgelände erschienen war. Die Demontage der Nebenanlagen und der Abstellgleise schritt zügig voran, doch „das einspurige Hauptgleis scheint dagegen nicht angerührt zu werden - noch nicht!“. Zweieinhalb Monate vorher hatte die Aachener Zeitung von Einbrüchen in Bahnübergangslogen an der Vennbahn berichtet. Dabei wurde Material gestohlen. Vielleicht war diese unwillkürliche Demontage ein Grund für die Beschleunigung des Abbaus der Bahnanlagen.

### **Aus der Trasse für die Vennbahn wird ein Vennbahn-Radweg**

Nachdem im Frühjahr 2010 die Genehmigung für den Bau des Radwegabschnittes eingereicht wurde, die Gleise entfernt und die Trasse freigeschnitten war, erfolgte am 4. November 2010 der Spatenstich für den 13 Kilometer langen Abschnitt zwischen Raeren und Lammersdorf. Im darauf folgenden Sommer war er fertig gestellt. Die Gemeinde Simmerath hat sich verpflichtet, für den Aus- und Umbau der Vennbahntrasse zum Radweg anteilige Kosten zu übernehmen, insgesamt knapp 100.000 Euro. Die Radler werden auch zukünftig weiterhin auf belgischem Territorium fahren, da die Trasse nach wie vor Belgien gehört. Nicht nur dies Faktum konfrontierte die Behörden in ihrer grenzüberschreitenden Zusammenarbeit immer wieder mit Herausforderungen: Wechselseitiges Einreichen von Baugenehmigungen des Nachbarstaates für das eigene Teilstück durch die eigene Behörde; unterschiedliche Vorschriften und Richtlinien zur Gestaltung der Radwege oder deren Kreuzung mit Straßen; Sprachregelungen für die Gestaltung der Wegweisung; Klärung von machbaren Zuständigkeitsregelungen für Baulastträgerschaft, Polizei und Rettungsdienste. Doch letzten Endes wurden immer Lösungen gefunden.