



Der HeuGeVe erhält Besuch aus Utah.

Warum wurde unser Meilenstein versetzt?

Vom Nutzen einer Vennbahn



Heimat- und Geschichtsverein Roetgen e.V.

Roetgener Blätter

Nr. 9 September 2018 — Datum: 12.09.2018

Inhalt des Septemberheftes 2018:

◆	Besuch aus Utah - USA	Gerhard Kristan	01
◆	200 Jahre Meilenstein in Roetgen	Rolf Wilden	05
◆	Die belgische Vennbahn	Guido Minninger	19
◆	HeuGeVe-Nachrichten	Redaktion	23
◆	Werbung	Betac immobilien	25

Titelbild: Geschichtsstunde am Roetgener Meilenstein

Am 18. August 2018, am Nachmittag gegen 16 Uhr, versammelten sich die Aktivisten des HeuGeVe am Roetgener Meilenstein zu einer „Geschichtsstunde“: Das wohlbekanntes Denkmal am Südeingang von Roetgen wurde nämlich in diesem Jahr 200 Jahre alt. Auch der Bürgermeister der Gemeinde Roetgen, Jorma Klaus, war erschienen und bezeugte durch seine Anwesenheit ein Geschichtsbewusstsein, das man sich bei einem Kommunalpolitiker wünschen sollte. Unser Mitglied Manfred Proppert war schon etwas früher gekommen; er befreite die beiden zugewachsenen Sitzbänke des preußischen Relikts von Gestrüpp und entfernte auch das üppig wachsende Unkraut vor dem Denkmal, so dass es wieder in Gänze sichtbar wurde.

Wir würdigen das Roetgener Denkmal durch einen Rückblick ab S. 5.

Impressum

Herausgeber:	<i>HeuGeVe-Roetgen e.V.</i> <i>Bundesstraße 42, 52159 Roetgen</i> www.heugeve-roetgen.de info@heugeve-roetgen.de
Texte & Fotos:	<i>©HeuGeVe-Roetgen, Autoren, gemeinfreie Quellen</i>
Redaktion:	<i>Rolf Wilden (Tel.: 02471-2615)</i>
Lektorat:	<i>Ulrich Schuppener</i>
Druck:	<i>Privat / Druckerzubehör Gerner, Roetgen, Bundesstraße</i>
Auflage:	<i>180 Exemplare</i>
Heftpreis:	<i>2,00 €; für Mitglieder kostenlos!</i>

Die in den Beiträgen gemachten Aussagen geben ausschließlich die Meinung der Autoren wieder.

Besuch aus Utah - USA

Junge Amerikanerin zu Besuch beim HeuGeVe Roetgen e.V.

Von Gerhard Kristan

Die Urenkelin des am 12. September 1944 am Kreitzenend in Roetgen gefallenen 1st Lt. Richard S. Burrows, Tawna Halbert, besuchte am 23. Juni 2018 nicht nur die Grabstelle ihres Urgroßvaters auf dem Soldatenfriedhof Henri Chapelle in Belgien, sondern auch den HeuGeVe Roetgen e.V., der das Gedenken an den ersten auf deutschem Hoheitsgebiet gefallenen amerikanischen Soldaten bewahrt. Tawna war nicht die erste der Familie des gefallenen Offiziers, die den Weg nach Roetgen gefunden hat. Bereits vor zwei Jahren und im Vorjahr waren Familienangehörige hier und wurden vom HeuGeVe Roetgen e.V. empfangen.

Tawna wurde vom 2. Vorsitzenden des HeuGeVe Roetgen e.V. bereits auf dem Soldatenfriedhof in Henri Chapelle begrüßt, worum die Familie aus Ogden im Staate Utah per Email gebeten hatte. Mit Sand von Utah Beach in der Normandie konnte Tawna die Inschrift auf dem Grabkreuz gut sichtbar machen. Sie war froh und gerührt, endlich am Grab ihres Urgroßvaters zu sein. Das hier entstandene Foto spricht eigentlich „Bände“. Den Fahنشmuck konnte Tawna mit nach Hause in die USA nehmen. Die Friedhofsverwaltung Henri Chapelle hat den HeuGeVe Roetgen e.V. gebeten, ihnen die Bilder des 1st Lt. Burrows und seine Geschichte zur Verfügung zu stellen, weil dieser als erster amerikanischer Soldat der Bodentruppen auf deutschem Hoheitsgebiet gefallen ist und hier auch seine letzte Ruhe gefunden hat. Auf dem Soldatenfriedhof Henri Chapelle ist auch der letzte während der militärischen Operationen in Europa gefallene amerikanische Soldat beigesetzt. Beide Soldaten

wird man durch entsprechende Info-Tafeln würdigen und ihre Geschichte und Bilder den zahlreichen Besuchern vorstellen.



Tawna Halbert auf dem Soldatenfriedhof in Henri Chapelle

Über Raeren, wo 1st Lt. Burrows als Zugführer der Aufklärungseinheit der 3. US Armored Division seinen Vorstoß nach Roetgen am frühen Mittag des 12. September 1944 begann, fuhr Tawna mit mir den Weg ab, den der Urgroßvater Tawnas am 12. September 1944 über Petergensfeld nach Roetgen bis zur Schleebachbrücke am Kreitzenend genommen hatte. Weil die Brücke gesprengt war und der Sprengtrichter die Weiterfahrt verhinderte, saß Burrows von seinem Fahrzeug ab, um die Sache in Augenschein zu nehmen, und bemerkte dabei auch die in der Kurve liegende Höckerlinie. Hier traf ihn ein deutsches Infanteriegeschoss, offensichtlich von der Höhe rechts hinter dem Bunker 49 abgegeben, tödlich. Als Tawna an der Schleebachbrücke eintraf, war sie stark gerührt von der Geschichte, aber auch von

der schönen grünen Landschaft hier, die sie von Utah nicht gewöhnt ist.



1st.Lt. Richard S. Burrows

An der Höckerlinie traf sie auf weitere Mitglieder des HeuGeVe Roetgen e.V., die dort arbeiteten und den neuerlichen Bewuchs beseitigten. Tawna konnte hier in Gesprächen hören, wie es vor 74 Jahren in Roetgen war, als ihr Urgroßvater hier am 12. September 1944 eintraf.

Den Abend und die Nacht verbrachte sie in Roetgen, konnte am Vormittag des 24. Juni 2018 das Aachener Rathaus mit dem Krönungssaal besichtigen und an einer Messe im Dom teilnehmen, bevor sie vom Hbf. Aachen ihre Weiterreise antrat, die sie nach Bayern führen sollte.

Etwa zur gleichen Zeit befand sich unser Mitglied Jochen Kristan auf einer Reise in den USA und besuchte die Eltern von Tawna und die anderen Verwandten von 1st Lt. Richard S. Burrows in Ogden Utah, die bereits hier in Roetgen zu Besuch gewesen waren und ihn herzlichst empfingen. Es ist schon eine ungewöhnliche Geschichte: Zwei junge Menschen auf Reisen zwischen Deutschland und den USA besuchen gegenseitig Eltern und Verwandte und haben sich aber selbst noch nie getroffen! Man kann sagen, dass zwischen Ogden in Utah, welches nördlich von Salt Lake City liegt, freundschaftliche Verbindungen entstanden sind, die der HeuGeVe Roetgen e.V. weiter pflegen wird.

Derweil gehen die Aufräumungsarbeiten auf dem Grundstück des HeuGeVe Roetgen e.V. weiter, steht doch nächstes Jahr der 75. Jahrestag des Einmarsches der Amerikaner in Roetgen und der Durchbruch durch den Westwall im besonderen Fokus.¹

¹ Zum 75-jährigen Gedenken an die Ereignisse in Roetgen im September 1944 plant der HeuGeVe für 2019 eine Gedenkveranstaltung, u.a. an seinem Westwall-Grundstück. Wir wollen versuchen, unsere Aktivitäten mit der Gemeinde Roetgen abzustimmen, die sicher ebenfalls der damaligen Ereignisse gedenken wird. Zu diesem Zweck hat der HeuGeVe den Bürgermeister der

200 Jahre Meilenstein in Roetgen

Ein Jubiläum und neue Aspekte in einer alten Geschichte

Von Rolf Wilden

Wir kennen nicht den Tag und die Stunde, an dem der Meilenstein in Roetgen errichtet wurde, noch wissen wir wirklich viel über die Einzelheiten seiner Geschichte. Er steht jedoch seit Jahr und Tag an unserer Bundesstraße, und man fragt sich unwillkürlich, was es wohl mit jenem auffallenden Denkmal auf sich haben könnte. Einige verdienstvolle Geschichtsforscher der Vergangenheit² und der Gegenwart³ haben uns viele interessante Details über die Straßen des 19. Jahrhunderts, ihre Konstruktion, den praktischen Nutzen sowie auch über Meilensteine und andere vermessungstechnische Hilfsmittel im Straßenbau unserer Heimat berichtet.⁴ Wir beabsichtigen, anlässlich des 200-jährigen Jubiläums unseres Meilensteins, die wichtigsten Einzelheiten noch einmal zusammenzufassen und dabei einigen bisher noch offenen Fragen nachzugehen und zu versuchen, diese zu beantworten: Warum z.B. steht der Meilenstein in Roetgen nicht

Gemeinde Roetgen, Jorma Klauss, kontaktiert.

² Der wohl interessanteste und informativste Bericht stammt von Günter Marenberg † und ist von 1993. In seiner Arbeit „Preußische Meilensteine im Aachener Raum“, erschienen in den „Heimatblättern des Kreises Aachen“, präsentiert er uns eine umfassende Übersicht über dieses interessante Thema. Das Heft ist im Buchhandel nach wie vor noch antiquarisch zu einem angemessenen Preis erhältlich.

³ Auch der HeuGeVe hat sich 2014 schon einmal mit dem Thema befasst: Guido Minninger schrieb in den RB 12/2014 in seinem Aufsatz „Unser Meilenstein an der B258“ hauptsächlich über das Roetgener Baudenkmal. Zu finden ist der Aufsatz auch im RB-Buch, B. II, S. 144, HeuGeVe 2017.

⁴ Wir danken F.-W. Hermanns für seine Hinweise und Unterlagen.

mehr an seiner ursprünglichen Stelle, und wann wurde er versetzt? Das sind etwa die Fragen, auf die wir Antworten geben wollen.

Nach den Berichten fing alles an mit Napoleon, der 1804 die Kaiserstadt Aachen im französischen Rheinland besuchte und dort per Dekret verordnete, eine Staatsstraße 3. Ordnung von Aachen über Monschau und Trier nach Metz anlegen zu lassen. Mit dem Bau wurde auch zügig begonnen, und 1814 waren im ehemaligen Kreis Montjoie die Bauarbeiten beinahe beendet, nur im Kreis Aachen fehlte noch das Stück von der Indebrücke in Kornelimünster bis Roetgen. Inzwischen war nach der Schlacht von Waterloo⁵ das Kapitel Napoleon bereits Geschichte, und durch den Wiener Kongress⁶ kam das Rheinland zu Preußen. Die Preußen erkannten recht schnell die wirtschaftliche und strategische Bedeutung einer solchen Straße und beschlossen, sie fertig-zubauen.

Auch in Preußen hatten die Straßen natürlich eine Ordnung. So verlief z.B. eine preußische Staatsstraße 1. Ordnung von Köln über Aachen in Richtung Lüttich bis zur damaligen belgischen Grenze am „Weißen Haus“ (in Aachen die Lütticher Straße). An dieser Staatsstraße, deren Ursprünge in der Römerstraße⁷ von der Hauptstadt Niedergermaniens, Colonia Agrippinensis (Köln), über Tongeren bis nach Boulongne-sur-Mer lagen und die Napoleon als „Grande Route“ bis Lüttich weiterbauten ließ, wurden 1817/18 preußische Meilensteine aufgestellt. Die unter Napoleon begonnene Straße nach Metz über Monschau und Trier wurde nun als Bezirksstraße 1. Ordnung von dieser Staatsstraße 1. Ordnung abgezweigt und erhielt den übergeordneten

⁵ Siehe: https://de.wikipedia.org/wiki/Schlacht_bei_Waterloo

⁶ Siehe: https://de.wikipedia.org/wiki/Wiener_Kongress

⁷ Siehe: https://de.wikipedia.org/wiki/Via_Belgica

Namen Aachen-Trierer Landstraße; lokal trug sie vielerorts andere Namen. Die Abzweigung erfolgte zunächst an der Kreuzung des Aachener Grabenrings (Löhergraben/Karlsgraben) mit der Jakobstraße und verlief dann über den Adalbertsteinweg in Richtung Eifel; der Ursprung oder der Nullpunkt der neuen Straße war aber der Karlsbrunnen auf dem Aachener Markt. Für andere Aachener Bezirksstraßen, wie z.B. die Krefelder Straße oder die heutige Roermonder Straße, galt das damals ebenfalls.



Der Karlsbrunnen auf dem Aachener Markt

Bevor die Franzosen 1794 das Rheinland besetzten, herrschte dort, was Maße, Gewichte und Währungen anbelangt, nach unseren heutigen Vorstellungen das absolute Chaos. Nach dem Frieden von Lunéville,⁸ 1801, wurden die in Frankreich gültigen

⁸ Siehe: https://de.wikipedia.org/wiki/Friede_von_Lunéville

Regeln eingeführt. Was den Straßenbau angeht, so galt in Frankreich schon seit dem 7.4.1795 der Meter⁹ als gültiges Längemaß. Die abgeleiteten Maßeinheiten, wie cm oder km, waren im Dezimalsystem organisiert. Als nach Napoleons Niederlage das Rheinland 1815 zu Preußen kam, wurde dort das „Magdeburger Maß“¹⁰, ein Duodezimalsystem¹¹, zum gültigen Längenmesssystem:

1 Meile à 7,53 km ist in 2000 Ruthen unterteilt.

1 Ruthe à 3,717 m ist in 12 Fuß unterteilt.

1 Fuß à 30,97 cm ist in 12 Zoll unterteilt.

1 Zoll entspricht 25,81 mm (auch heute noch gebräuchlich).

Die preußische Verwaltung fing umgehend an, ihre Regeln durchzusetzen. Man kann sich den Unmut der damaligen Bevölkerung über diese erneute „Belästigung“ heute gut vorstellen; so wurden denn die neu aufgestellten sog. Nummern- oder Ruthensteine zwischen den Meilensteinen an den Straßen teilweise wieder herausgerissen. Auch die Zunft der Landvermesser wollte natürlich lieber ein Dezimalsystem haben, da das einfacher zu handhaben war. Die Entscheidung, die Meile mit 100 Ruthensteinen zu unterteilen, also etwa alle 75 m einen Ruthenstein zu setzen, war ein Kompromiss. Auf jedem Stein stand eine Nummer von 1-99; der 100. Stein war wieder ein Meilenstein. Das führte zu Entfernungsangaben wie etwa 2.50 Meilen: der 50. Ruthenstein nach dem 2. Meilenstein, also 2½ Meilen, was etwa die Entfernung Münsterbildchens vom Nullpunkt der Aachen-Trierer Landstraße am Karlsbrunnen war, um ein Beispiel dafür zu nennen. Da ein Fußgänger für den Weg zwischen zwei Ruthen-

⁹ Siehe: <https://de.wikipedia.org/wiki/Urmeter>

¹⁰ Siehe: [https://de.wikipedia.org/wiki/Alte_Maße_und_Gewichte_\(Preußen\)#Längenmaße](https://de.wikipedia.org/wiki/Alte_Maße_und_Gewichte_(Preußen)#Längenmaße)

¹¹ Siehe: <https://de.wikipedia.org/wiki/Duodezimalsystem>

steinen etwa eine Minute brauchte, wurden sie auch als Minutensteine bezeichnet. Heutzutage sind diese Nummernsteine un-auffindbar; es ist ziemlich schwer, ein Foto zu bekommen; es gibt nur Zeichnungen. In Roetgen sollen diese Steine vor Jahren recht zahlreich auffindbar gewesen sein; zumindest ein Exemplar wurde an einer Hausecke eingemauert – leider kann man keine Nummer erkennen.¹² Es ist sogar fraglich, ob wirklich jeder Ruthenstein eine Nummer trug.

Kommen wir jetzt zur „Geburtsstunde“ unseres Meilensteins: Nach dem 1. Oktober 1817 erschien im „Oeffentlichen Anzeiger von Aachen“ die gezeigte Ausschreibung.¹³

Öffentlicher Anzeiger von Aachen.

N^o. 40.

Bekanntmachung.

Der von höchstlöblicher Regierung erteilten Genehmigung vom 19. voriges Monats zufolge, sollen nunmehr sowohl die auf der durchgehenden Hauptstraße von der Escherbrücke über Jülich, Aachen bis zum sogenannten Weigenhause, an der Belgischen Grenze, als auch die auf der Straße von Aachen nach Montjoie, und von Aachen nach Heidenkirchen, zu sehen bestimmten ganze, halbe und viertel Meilensteine, so wie auch eine bedeutende Anzahl gewöhnlicher Nummersteine, welche theils für gedachte und theils für verschiedene andre Straßen bestimmt sind, öffentlich unter dem Vorsteh des betreffenden Herrn Landraths an den Mindestfordernden verdingen werden.

Es wird daher zu dieser Verlicitung, Terminus auf den 9. dieses Monats, Donnerstags, Vormittags 10 Uhr, zu Cornelienhäuser, in dem Dienstlokale des daselbst wohnenden Herrn Bürgermeisters Ostleuber angesetzt, und solche Diebstüßige, welche eine sichere Kaution von 500 bis 1000 Rthlr. Preuß. Courant zu leisten im Stande sind, und sich darüber vor dem Gebot legitimiren können, eingeladen, sich am bestimmten Tage und festgesetzter Stunde einzufinden.

Die Bedingungen, so wie die Kostenanschläge, liegen zur Einsicht der kaulionsfähigen Unternehmern in dem Dienstlokale des Unterzeichneten 3 Tage vor dem Termine, nemlich den 6., 7. und 8., jeden Tag des Vormittags von 8 bis 12 Uhr, offen.

Aachen, den 1. Oktober 1817.

Der Ober-Weges-Inspector,
Steinmeister.

¹² Private Mitteilung: Franz Schroeder

¹³ Günter Marenberg, Preußische Meilensteine im Aachener Raum, S. 16

Da zwischen Ausschreibung und Fertigstellung sicher auch damals eine gewisse Zeit verging, kann man annehmen, dass alle Meilensteine wahrscheinlich zwischen Ende 1817 und Frühjahr 1818 errichtet wurden. An welche Stelle unser Meilenstein gesetzt werden sollte, wird in den üblichen Quellen, wie Flurkarten und Rissen sowie Landkarten, an keiner Stelle erwähnt oder wir haben es noch nicht gefunden; klar ist allerdings, dass der 3. Meilenstein, von Aachen aus gerechnet, auf dem Gebiet der Gemeinde Roetgen liegen sollte, da Roetgen bzw. das spätere „Neudorf“ ziemlich genau 3 Meilen von Aachen entfernt war.



Der Meilenstein in Roetgen auf der „Cosler-Karte“ (29): Er steht etwas südlich an der Einmündung der Faulenbruchstraße - nicht so wie heute (2018).

Roetgener Monumente

HeuGeVe: 20/8-2

Zur Hilfe kommt uns da wieder unser unvergessener Roetgener Geschichtsschreiber des 19. Jahrhunderts, Hermann Josef Cos-

ler. Im Band I seiner „Schriften eines Monscheuers“¹⁴, im Kapitel „Plan des Dorfes Roetgen“, hinterließ uns Cosler eine Karte, in der wichtige Bezeichnungen und Dinge in Roetgen eingetragen sind und beschrieben werden; hier findet man auch unseren Meilenstein mit der Nummer 29 gekennzeichnet.

Coslers Beschreibung ist lapidar: *„Der Meilenstein an der Trierer Landstraße. Die Entfernung von Aachen bis zu dieser Stelle, Grünepley, beträgt drei preußische Meilen.“* Die Ortsangabe bezieht sich auf den Flurnamen Grüneplei (in der Karte nicht mit „y“ geschrieben); die entsprechende Straße existierte allerdings um 1850 auch schon. Es ist die nächste Querstraße nach der Faulenbruchstraße in Richtung Monschau; sie trägt auf der Karte keinen Namen. Das hat sicher damit zu tun, dass der Roetgener Ortsteil „Neudorf“ erst um 1850 urbar gemacht wurde. Auch die zugehörigen Straßen wurden gerade erst gebaut; über die Namen hatte man wahrscheinlich noch nicht entschieden. Die gezeigte Stelle für unseren Meilenstein befindet sich ca. 50 m südlich (in Richtung Monschau) von der Einmündung der Faulenbruchstraße in die heutige B258, und das ist definitiv nicht die Stelle, wo sich der Meilenstein zurzeit (2018) befindet. Die Frage lautet: Was ist inzwischen da passiert? Warum wurde unser Meilenstein irgendwann an eine andere Stelle gesetzt?

Der Roetgener Meilenstein steht heute etwa 100 m südlich der Einmündung der Grünepleistraße in die B258 an der, von Aachen aus gesehen, linken Seite. Er wurde also um ca. 450 m in Richtung Monschau versetzt und ist vollständig erhalten: Der Sockel mit den beiden Sitzbänken trägt den unteren Teil des Obelisken mit dem NRW-Denkmalwappen. Auf dem mittleren

¹⁴ H.J. Cosler, Schriften eines Monscheuers, B. I, 1864, unveröffentlicht. Das Kapitel „Plan des Dorfes Roetgen“ wurde teilweise veröffentlicht im „Lexikon“, HeuGeVe 2014.

Teil ist die Aufschrift „Aachen 3 Meilen“ kaum noch zu erkennen. Der obere Teil mit dem schwarzen Preußenadler ist noch relativ gut erhalten. An manchen Stellen ist der verwendete Münsterländer Kalkstein herausgebrochen und man hat den Eindruck, dass ein wenig Pflege nichts schaden könnte.



Der preußische Meilenstein oder „Meilenzeiger“ von 1818, Foto 2013: Dieser Meilenstein steht ca. 100 m nach S, von der Grünepleistraße aus gesehen, an der heutigen Bundesstraße B258 auf der linken Seite.

Roetgener Monumente

HeuGeVe: 20/8-1

Kontrolliert man z.B. mit dem Auto die Abstände zu den Meilensteinen in Friesenrath und Konzen, so stellt man Folgendes fest: Der „Nachbar“ in Friesenrath liegt etwa 400 m zu weit weg, der „Nachbar“ in Konzen steht aber genau richtig. Auch der Konzener Meilenstein stand einst nach Katasterunterlagen weiter nördlich mitten im Ort und wurde dann aus unbekanntem Gründen umgesetzt, und zwar um genau 450 m nach Süden.¹⁵ D.h. nach der Umsetzung sind der Roetgener Meilenstein und auch der Konzener Meilenstein etwa 450 m weiter von Aachen entfernt.

Es wurden bereits viele Vermutungen angestellt, was denn eigentlich der Grund für diese Umsetzungen sein könnte: Lokale Gründe, wie z.B. die Erweiterung von Roetgen um 1850 durch „Neudorf“, kann man sicher ausschließen, da die Aachen-Trierer Landstraße eine Bezirksstraße war, auf die in Preußen die Gemeinde Roetgen keinen Einfluss hatte. Auch die Einführung des metrischen Maßsystems in Preußen¹⁶, 1869, wird kein Grund gewesen sein, eine nicht mehr benötigte Einrichtung wie die Meilensteine noch umzusetzen; dazu hatte man einfach kein Geld.

Bei Marenberg findet man allerdings einen Hinweis¹⁷ über den Ursprung der Bezirksstraßen in Aachen, der eigentlich die Krefelder Straße betraf, aber sicher auch Gültigkeit für den „Nullpunkt“ der anderen Bezirksstraßen hatte: Ausgangspunkt aller Bezirksstraßen war ja ursprünglich der Karlsbrunnen auf dem Aachener Markt gewesen. „*Die Verlagerung des Ausgangspunktes muss nach 1841 erfolgt sein.*“, berichtet Marenberg. Der neue „Nullpunkt“ der Bezirksstraßen sollte jetzt die Stelle sein,

¹⁵ Manfred Huppertz, Der Meilenstein in Konzen, MoLa 2008, S. 168

¹⁶ Siehe z.B. http://www.preussische-masse.de/alte_masse/alte_masse_metrisch.html

¹⁷ Günter Marenberg, Preußische Meilensteine im Aachener Raum, S. 62

wo sie aus der Staatsstraße Köln-Jülich-Aachen-Lüttich herausgeführt wurden. Bis auf die genannten Daten zur Krefelder Straße scheint es dafür bisher aber keine Belege mehr zu geben. Betrachten wir die Aachen-Trierer Landstraße, so traf sie nach den bisherigen Berichten an der Kreuzung Löhergraben/Jakobstraße auf die Staatsstraße. Von da bis zum Karlsbrunnen sind es jedoch ca. 600 m (jedenfalls mehr als 450 m, die wir nach unseren Messungen erwartet hatten), um die man alle Meilensteine auf der Aachen-Trierer Landstraße hätte versetzen müssen, um bei verändertem Nullpunkt wieder korrekte Entfernungsangaben zu haben. Es gab jedoch auch andere Stellen am Verlauf der Staatsstraße Köln-Jülich-Aachen-Lüttich in Aachen, die ca. 450 m vom Karlsbrunnen entfernt waren, und die man über das Adalbertstor (Kaiserplatz) erreichen konnte.

Wir vermuten also, dass wegen einer Veränderung des Nullpunktes der Bezirksstraße nach Trier alle Meilensteine im Kreis Montjoie irgendwann zwischen 1841 und 1869 um 450 m nach außen versetzt wurden, die Steine im Kreis Aachen aber nicht: Die Meilensteine in Brand und Friesenrath befinden sich im Wesentlichen immer noch an ihren ursprünglichen Stellen. Warum es diese Unterschiede gab, wissen wir nicht. Diese nicht konsistente Maßnahme hängt sicher auch mit der Aufgabe der alten preußischen Maßeinheiten, 1869, zusammen. Ob man diese These allerdings jemals mit Urkunden belegen kann, wird sich zeigen.

Spricht man heutzutage über die Aachen-Trierer Landstraße, so denken viele, das sei die B258. Bis zum Ende des 20. Jahrhunderts stimmte das zumindest für die Strecke von Aachen bis Monschau; heute (2018) ist selbst das nicht mehr zutreffend. Auf der Karte des Preußischen Rheinlandes¹⁸ ist der Verlauf dieser

¹⁸ Ausschnitt: Preußisches Rheinland, Regierungsbezirke von 1905, gemeindefrei

Bezirksstraße einmal als rote Linie ungefähr eingezeichnet. Sie führte damals hinter Montjoie hinaus über Kalterherberg, Elsenborn nach Bütgenbach in den Kreis Malmedy. Über Losheim, wo der Regierungsbezirk Aachen verlassen wird, Prüm und Bitburg ging es dann bis nach Trier. In zeitgenössischen Beschreibungen werden Teile der Strecke als „in einem sehr schlechten Zustand befindlich“ dargestellt.



Der Verlauf der Aachen-Trierer Landstraße am Anfang des 20. Jahrhunderts

In den historischen Beschreibungen der Meilensteine enden die Geschichten immer in Montjoie, wo der letzte Meilenzeiger der Aachen-Trierer Landstraße stand, nämlich eine ½-Meilen-Glocke (siehe nächstes Bild). Heute steht sie in der Stadtmitte von Monschau. Ihr richtiger Platz wäre allerdings eine Stelle an der linken Straßenseite (von Aachen in Richtung Monschauer Stadtmitte gesehen), etwa vor dem ehemaligen Kreishaus. Das bedeutet aber nicht, dass die Kennzeichnung des Straßenverlaufs durch das Meilensystem damals in Montjoie endete.



**Der ½-Meilenstein in Monschau am Steg über die Rur
bei der ev. Kirche**

Ein Zeitungsartikel aus dem „Stadt- und Landboten“ vom 10. August 1867 (siehe dazu Seite 18) berichtet uns über die Vogel-

kirschen¹⁹ an der Aachen-Trierer Straße, die dort versteigert werden sollten: „Auf einer Strecke von Rötgen, Ruthenstein Nr. 2.70 (das ist etwa die Gegend am ehemaligen Bahnhof) und dem Ruthenstein Nr. 5.93 (das wird schon fast hinter Kalterherberg gewesen sein) können die Kirschen am Weg ersteigert werden.“ Es waren also nicht nur die Postkutschen, die ihre Tarife nach dem Meilensystem berechneten, sondern auch andere, alltägliche wirtschaftliche Vorgänge benutzten die installierten preußischen Straßenkennzeichnungen. Warum von Montjoie bis zur Grenze des Regierungsbezirks in Losheim keine weiteren Meilensteine gestanden haben, wissen wir nicht. Ob der Regierungsbezirk Trier ebenfalls seine Bezirksstraßen mit Meilensteinen zierte, wird nicht berichtet.

Meilensteine sind heute für den Betrieb einer Straße völlig nutzlos, aber sie haben etwas, was uns immer wieder staunen lässt: Sie schmücken die Landschaft, wie z.B. auch ein markanter Baum es tut, und deswegen müssen diese Denkmäler auch gepflegt und erhalten werden. Als Instrument zur Organisation von Straßen war das Meilensystem sicher ein Missgriff. Sein Hauptnachteil war die feste Zuordnung einer Maßzahl zu einer Lokation. Wenn die Entfernung (Maßzahl) sich änderte, musste zwangsläufig auch die Lokalität geändert werden; reale Vorkommnisse haben wir erörtert. Neben seinem praktischen Zweck wurde das Meilensystem von den Preußen aber sicher auch zur Staatspräsentation eingesetzt; das Letztere ist heute ohne Bedeutung, weil Preußen nicht mehr existiert. Schöne Dinge regen aber zum Nachdenken an, und so ist der „Meilenstein“ immer noch als Metapher in aller Munde: Die Gründung des HeuGeVe war hoffentlich ein Meilenstein in der Geschichte Roetgens, könnte man z.B. bemerken.

¹⁹ Siehe: <https://de.wikipedia.org/wiki/Vogel-Kirsche>

Bekanntmachung.

Die Bogelkirschen auf den Alleebäumen der Staatsstraßen im Kreise Montjoie sollen öffentlich versteigert werden und zwar:

- 1) für die Strecke von Rötgen bis Krumenast der Aachen-Erierrstraße, von Rußensteinen Nr. 2,70 bis Nr. 5,93 u. 12;
- 2) für die Strecke der Eupen-Montjoier-Straße, von Ausgang Eupen bis vor Montjoie von Nr. 0,24 bis 2,47 u. 13.

am 23. August Vormittags 8 Uhr im Locale des Gastwirths Hembach zu Montjoie.

Die Bedingungen liegen bei der Steuer-Receiptur zu Montjoie zur Einsicht offen.

Malmédy, den 3. August 1867.

Königliches Haupt-Zoll-Amt.

Die belgische Vennbahn

Ihr Niedergang begann nach dem 1. Weltkrieg

Von Guido Minninger

Bekanntlich ging der I. Weltkrieg für das Deutsche Reich verloren und mit ihm verloren wir auch unsere Vennbahn, die komplett an Belgien fiel. Während man im Krieg jeden Tag an die hundert Züge Soldaten und Nachschub an die Westfront karrete, kam mit dem Waffenstillstand der Verkehr zuerst einmal total zum Erliegen. Erst langsam kam der Transportverkehr wieder in Gang. Länger sollte es mit dem Personenverkehr dauern, der nie mehr so in Schwung kam wie vor dem Krieg. Dazu gab es mehrere Gründe, aber heute würde man sagen, dass die belgische Bahn nicht kundenorientiert gewesen war. Es dauerte ohnehin schon einige Zeit nach dem Ersten Weltkrieg, bis der Passagierverkehr wieder aufgenommen wurde. Dazu kam, dass der neue Fahrplan, den die Belgier präsentierten, alles andere als pendlerfreundlich war.

Bei der ausgedehnten Weite Roetgens war es durchaus möglich, dass ein Roetgener Arbeitnehmer bis zum Bahnhof schon fast eine Stunde Fußmarsch hinter sich hatte. Dann erwartete ihn eine anderthalb Stunden lange Bahnfahrt, denn in Raeren mussten die Lokomotiven gewechselt werden. Dort wurde der Zug von einer deutschen Lokomotive übernommen. Gleichzeitig gab es, wie bei jedem Grenzübergang, Pass- und Gepäckkontrollen. In Aachen endlich angekommen, musste mancher Pendler wiederum bis zu einer Stunde Fußmarsch auf sich nehmen, um an seinen Arbeitsplatz zu kommen.

Nach 8-stündiger Arbeitszeit, die von einer einstündigen Pause unterbrochen wurde, ging es in umgekehrter Prozedur wieder auf den Heimweg. So waren unsere Vorfahren immer 12

bis 13 Stunden unterwegs. Bürgermeister Franken beschwerte sich im Namen der betroffenen Pendler über diese unhaltbaren Zustände beim Landrat in Monschau. In diesem Brief rechnete er genau vor, dass, wenn ein Arbeiter mit dem Zug um 4:57 Uhr in Roetgen abfuhr, in Aachen um 6 Uhr ankam, die Fabriken aber erst gegen 7 oder 8 Uhr zu arbeiten anfangen. Sie mussten jedoch diesen Zug nehmen, denn der laut Fahrplan nächstmögliche Zug nach Aachen fuhr um 6:56 Uhr ab, womit sie leider den Arbeitsplatz zu spät erreichen würden.

Umgekehrt am Nachmittag sahen sich die Roetgener gezwungen, den Zug um 18:19 Uhr ab Aachen zu nehmen, obwohl die Arbeitszeit schon um 4 oder 5 Uhr nachmittags beendet war. Für den Zug um 3:42 Uhr war das zu spät und der 4:44 Uhr Zug fuhr nur bis Walheim. Franken rechnet das Ganze hoch: „... **Die Leute müssen also nach Schluss der Arbeit bis zur Abfahrt des Zuges bis zu 2 Stunden am Arbeitsorte ohne Tätigkeit zubringen... Die Leute sind augenblicklich von 5 Uhr morgens bis 8½ Uhr nachmittags also 15½ Stunden unterwegs...**“, und es seien um die 400 Personen, die unter diesen Umständen litten. Die Beschwerde des Bürgermeisters hatte einen gewissen Erfolg, denn ab Oktober 1924 kam ein deutlich verbesserter Fahrplan heraus.

Einige recht flinke Leute hatten aber bereits in der Misere der Pendler eine Geschäftsidee gesehen. Albert Lauscher kaufte einen Bus und setzte ihn so ein, dass die Arbeiter um 7 Uhr in Aachen waren und sofort nach Arbeitsschluss wieder nach Hause kamen. Wilhelm Mathée, auch nach seiner Herkunft „Eupener Wilhelm“ genannt, kopierte diese Geschäftsidee mit einem zweiten Bus, womit er die Arbeiter bediente, die erst um 8 Uhr mit ihrer Arbeit in Aachen beginnen konnten. Ein zusätzliches, von der Eisenbahn nie zu bringendes Plus war die Tatsache, dass sie die Leute auch von ihrem Haus abholten und abends wieder

dort absetzten. So sparte jeder Arbeitnehmer zumindest täglich zwei Stunden.



Am 6. Juli 1928 entgleiste die Zugmaschine eines Koksuges auf dem Roetgener Bahnhof. Die Schubmaschine schob daraufhin viele Waggons auf die entgleiste Lokomotive. Der Koks wurde von der Bevölkerung "requiriert".

Walter Wilden, seinerzeit junger Weber bei der Tuchfabrik Fried van Zütphen, berichtete uns in seiner Familienchronik,²⁰ dass den jungen Leuten oftmals die Wochenfahrkarte, die 4,50 Mark kostete, zu teuer war und sie deshalb mit schweren Fahrrädern ohne Gangschaltung nach Aachen und zurück fuhren. Das ist schon verständlich, wenn man berücksichtigt, dass 4,50 Mark

²⁰ Walter Wilden, Familienchronik der Familie Wilden: Die Eltern, B. 3, S. 88 ff.

damals ungefähr einen Tageslohn ausmachten. Auf dem Hinweg nach Aachen ging es meist bergab, dafür war der Rückweg aber umso schwerer; die „Himmelsleiter“ war eine tägliche Herausforderung. Vergessen darf man auch nicht die Bauweise der damaligen Straßen, die z.B. teilweise sandgebunden waren oder aus Kopfsteinpflaster bestanden. Trotzdem lieferten sie sich jeden Tag mit dem Bus ein Duell. Sie wussten, dass sie nie schneller sein konnten als der Bus, der sie jeden Tag auf ihrem Heimweg überholte. Aber es war ein Unterschied, ob dies bereits in Friesenrath oder am Relais Königsberg geschah. Jeder geschaffte Meter mehr in Richtung Roetgen bis zum Überholpunkt war ein kleiner Sieg und der tägliche Ansporn. Und die jungen Weber waren auf Zack: Laut Walter Wilden war eine Zeit von 47 Minuten mit dem Fahrrad von Aachen nach Münsterbildchen zu seinem Elternhaus möglich. Eines ist auf jeden Fall sicher: Diese Jungs brauchten keine „After-Work-Party“ im Fitnesscenter mehr nach so einer Heimfahrt.²¹

²¹ Anmerkung der Redaktion: Wenn man die heutigen (2018) Verkehrsprobleme der Pendler mit der Bundesstraße B258 betrachtet und sich an die – vor allem bei Wahlen – großmündigen Versprechen der Politiker erinnert, so war die Entscheidung aus den 80er Jahren des 19. Jh., eine Bahn aus der Eifel nach Aachen zu bauen, goldrichtig. Leider wurde diese Großtat durch den Versailler Vertrag nachdrücklich torpediert. Dass clevere Unternehmer in den 1920er Jahren die Situation ausnutzten und die Straßen als alleiniges Verkehrsmittel anpriesen, war verständlich, führte aber letztendlich in die heutige Sackgasse.

Auch wenn die aktuelle Vennbahntrasse als Premium-Radweg hoch gelobt wird und von den Anwohnern sowie Gästen gerne angenommen wird, so war sein Bau auf der alten Bahntrasse mit Entfernung der Bahngleise jedoch ein strategischer Fehler erster Güte. Wer eine Verbesserung der Anbindung der Eifel an das Oberzentrum Aachen anstrebt, wird um eine Bahnverbindung in irgendeiner Form sicher nicht herumkommen. Die Alternative ist die Wiederkehr der langen Reisezeiten aus dem 19. Jh., diesmal hervorgerufen durch das Warten in nicht enden wollenden Verkehrsstaus.

henswerten Objekte aufmerksam und beantworten Fragen, soweit wir das können. Auf Wunsch wollen wir am Ende der Exkursion ins Kaffeefee einkehren.

Der Weg, ca. 6 km, geht hauptsächlich über Straßen, nur am „Belgischen Bassengschen“ und im Weserschlunk werden wir zu Besichtigungszwecken den Weg mehrfach kurz verlassen. Die Steigungen halten sich in Grenzen, und auch ältere Leute werden den Weg gut gehen können ebenso sollten Kinderwagen möglich sein. Die Dauer der Exkursion wird voraussichtlich etwa 2½ Stunden betragen.

Neben den Teilnehmern der CDU-Fraktion sind natürlich auch die HeuGeVe-Mitglieder herzlich eingeladen. Wir hoffen, „trocken Fußes“ über die Runde zu kommen, aber auch bei wechselhaftem Wetter wollen wir gehen; nur andauernder Regen kann uns aufhalten.



Der heutige „Endzweck“ der Bahnhofswasserleitung

Sponsor des HeuGeVe Preises:

betac immobilien

Wir sind Ihr Spezialist beim Immobilienverkauf

Betac Immobilien ist ein sehr engagiertes und zuverlässiges Familienunternehmen aus Roetgen. In unserem Vater-Tochter-Team ergänzen sich jahrelange Berufserfahrung und modernes Marketing optimal.



Dr. Carola Braun
geb. Cosler



Werner Cosler

Roetgenbachstr. 45
52159 Roetgen
02471 – 92 00 00
info@betac.de



Manfred Dunkel,
Geschäftstellenleiter



Sie sind in Roetgen zu Hause? Wir auch!

Herzlich willkommen
in Ihrer Sparkasse in Roetgen.



Wir möchten auch morgen und übermorgen Ihr bevorzugter Finanzpartner sein. Deshalb suchen wir nicht den kurzfristigen Profit, sondern die beste Lösung – für Sie und für Ihre Zukunft. Durch umfassende Beratung und individuellen Service. **Wenn's um Geld geht – Sparkasse in Roetgen.**