

Mit der Rurtalbahn gegen die SPD

Es sind Schmuckstücke von hohem Wert – die beiden Akten zur Rurtalbahn aus dem Bestand Preußen 1 mit den Signaturen 1212 und 1213, um die es bereits in der Archivale des Monats Oktober ging. Denn sie enthalten keineswegs nur Unterlagen zur Bauplanung. Was sie so kostbar macht ist der Einblick in die sozialen Verhältnisse und die Arbeitsbedingungen sowie in die wirtschaftliche Situation des Monschauer Landes. In ihnen kommt ein tiefes Bangen zum Ausdruck. Wie kann der Untergang der altehrwürdigen Tuchfabriken kompensiert werden? Wie soll es mit dem strukturschwachen Monschauer Land und der immer noch vielfach in ärmlichen Verhältnissen lebenden Bevölkerung weiter gehen? Wie kann die Arbeitsplatzsituation von Frauen, Männer und Jugendlichen verbessert werden, die weit weg von zuhause ihr täglich Brot verdienen müssen? Und nicht zuletzt: Wie lässt sich verhindern, dass noch mehr Menschen auf der Suche nach Arbeit in die großen Städte ziehen? Allein in Monschau war die Zahl der Einwohner zwischen 1850 und 1890 um rund 39% von 3238 auf 1971 gesunken.

„Die Flachsspinnerei in Düren“, so der Monschauer Stadtrat in einer Stellungnahme vom 10. Juni 1890, „beschäftigt allein ca. 450 Arbeiter aus Ortschaften zwischen Maubach und Montjoie, eine mindestens gleiche Zahl beschäftigen noch die anderen Etablissements, Leinenweberei, Teppichfabrik, Papierfabriken etc. Diese Arbeiter, größtentheils Minderjährige, welche mit ihrer Familie in Zusammenhang bleiben und das nöthige baare Geld in die theilweise nur Viehzucht treibenden Ortschaften bringen müssen, haben im Sommer, um den Sonntag in ihrer Familie zubringen zu können, höchst mühsame Wege zu machen und können im Winter nur selten nach Hause kommen.“ Denn die meisten von ihnen mussten, man kann es sich kaum vorstellen, die langen Wege zu Fuß zurücklegen.



Wie gehts mit uns weiter? Vom Bau der Rurtalbahn erhofften sich viele Menschen in Monschau und dem Monschauer Land die Sicherung der bestehenden und die Schaffung neuer Arbeitsplätze. (Abbildung: Stadtarchiv)

„Durch eine Bahn würde nicht nur allen die Verbindung mit der Familie erleichtert, sondern einem großen Theile derselben würde es möglich sein, täglich nach Hause zu fahren.“

Die Akten enthalten aber auch recht seltsam anmutende Argumentationsketten. Der Nidegger Kirchenrentant Nagelschmied etwa hob in einem Schreiben an Monschau Bürgermeister Philipp Vogt vom 6. Juni 1890 hervor, mit Hilfe der Rurtalbahn lasse sich das Proletariat und die unselige Sozialdemokratie in Städten wie Aachen und Düren bekämpfen, da auf diesem Wege die dortige Wohnungsnot gemildert, die Lage der Pendler verbessert und die Landflucht eingedämmt werden könne.

Am 17. Juni 1890 schaltete sich der Monschauer Landrat Ludwig Saße in die Diskussion ein. Zum einen betont er, dass die Rurtalbahn „einen ganz anderen wohlthätigen Einfluß auf die gewerblichen und landwirtschaftlichen Verhältnisse des hiesigen Kreises haben“ werde, zum anderen hob er ebenfalls die prekäre Situation der Arbeiter und die eingeschränkten Arbeitsmöglichkeiten hervor. „Die von der Hohen Vennbahn erhoffte Besserung der Erwerbsverhältnisse des hiesigen Kreises ist nicht eingetreten.“ Die Monschauer Tuchindustrie befinde sich nach wie vor im Niedergang. „Die Hausweber der hiesigen Stadt und auch auf dem platten Lande sind vielfach ohne Beschäftigung. Es macht sich wiederum der mißliche Umstand geltend, daß die Beschäftigung der Leute des hiesigen Kreises zu einseitig an dem Gange der Tuch-Industrie geknüpft ist. Durch eine Eisenbahnverbindung von hier nach Düren mit seinen verschiedenen Industriezweigen würde aber für die Bevölkerung des hiesigen Kreises neue Arbeitsmöglichkeit geschaffen werden.“ Bereits jetzt seien über 200 Personen dort beschäftigt. „Aber die weiten Entfernungen, welche dieselben allwöchentlich bis zur Arbeitsstätte zurückzulegen haben, werden allmählich eine Ansiedelung derselben in Düren und damit eine weitere Entvölkerung des hiesigen Kreises zur Folge haben. Die in Rede stehende Eisenbahn würde aber für die Arbeiter des hiesigen Kreises Gelegenheit geben, billig und schnell zur Arbeitsstätte zu gelangen und dieselben an die heimathliche Scholle fesseln.“ Saße war sich vollkommen sicher, dass die Rurtalbahn „auch auf die industriellen Verhältnisse des hiesigen Kreises [...] ohne Zweifel überaus günstig einwirken“ würde. Bisher gebe es außer in Monschau „an der projectirten Linie“ keine nennenswerte Industrie. „Solche Etablissements konnten aber auch daselbst nicht entstehen und wo sie bestanden, mußten sie eingehen, weil das Roerthal, welches durch die genannte Bahn aufgeschlossen werden wird, bis jetzt nicht einmal eine fahrbare Straße hat. So sind z. B. in der Spinnerei zu Grünenthal, welche Fabrik früher bis zu 60 Arbeiter beschäftigte, jetzt kaum noch 15 Arbeiter in Thätigkeit und diese werden auch nur beibehalten um die Wollwäscherei zu betreiben, [...] obgleich die Wolle von Aachen nach Grünenthal und zurück per Achse befördert werden muß.“ In Monschau selbst befänden „sich zur Zeit noch 4 Tuchfabriken, 2 Kunstwollfabriken, 2 Spinnereien, 1 Seidenspinnerei. Für diese Industriezweige würden bedeutende Verkehrs-Erleichterungen durch Gelegenheit zum billigen Bezug wie z. B. Ruhrkohlen geschaffen werden. [...] In landwirthschaftlicher Beziehung würde der hiesige Kreis in directe Verbindung mit den fruchtbaren Gegenden des Jülicher und Neusser Landes gebracht werden. Die niederrheinischen Landwirthe werden mehr als jetzt die Eifel mit ihrem großen Viehbestande aufsuchen um ihren Viehbedarf zu decken, da das hier gezüchtete Vieh in den Niederungen ausgezeichnet gedeiht. [...] Jetzt geht das Vieh vielfach nach Belgien, wohin der Handel jedoch der häufigen Grenzsperr halber bedeutenden Schwankungen unterworfen ist.“

Zum Schluss soll noch ein wirtschaftlicher Aspekt erwähnt werden, der bislang unberücksichtigt geblieben ist und von dem man sich wichtige Impulse erhoffte: der Tourismus. In seiner Denkschrift vom 14. Juli 1890 stellte das Monschauer Eisenbahnkomitee fest. „Auch wollen und dürfen wir nicht unterlassen, hervorzuheben, dass bei dem jetzt so lebhaft erwachten Reisebedürfniss und Ausflugsverkehr gerade das Roerthal mit seinem unerschöpflichen Reichthum an wundervollen Naturschönheiten die grösste Anziehungskraft auszuüben vermag. Nachdem einmal, abgesehen von Rhein und Mosel und anderen grösseren Flüssen und Nebenflüssen, die Thäler der Ahr, der Erft, der Agger, der Kyll, der Sauer, der Ourthe u. a. ihre Bahnen haben, darf der Naturfreund und der Tourist erwarten, dass auch bald an die Eröffnung des herrlichen Roerthales gedacht werde. Den Förderern und Erbauern dieser Eisenbahn wird die Nachwelt gewiss niemals ihre Dankbarkeit versagen.“ Auf die Idee, dass ausgerechnet die „wundervollen Naturschönheiten“ nicht wieder gut zu machenden Schaden genommen hätten, kamen die Befürworter des Projekts anscheinend nicht.