

Im Göhlthal

ZEITSCHRIFT DER VEREINIGUNG
FÜR
KULTUR, HEIMATKUNDE UND GESCHICHTE
IM GÖHLTAL

Nr 54
Februar 1994

Veröffentlicht mit der Unterstützung des Kulturamtes der
deutschsprachigen Gemeinschaft

Ein Goldfisch

von M.-Th. Weinert

Ein Goldfisch lebt in einem Glase
 (Das Glas galt vorher nur als Vase) -
 in enge Kreisen schwamm er stumm
 im Glas und um sich selbst herum.
 Vergnüglich blickte er zur Uhr,
 wo alle halben Stunden nur
 ein bunter Vogel, der dort schlief,
 plötzlich erschien und "Kuckuck" rief.
 Der Vogel war des Goldfischs Freude.
 Sein Zeitvertreib, ja seine Liebe...
 es schien ihm manchmal viel zu lang
 das Warten, wo der Vogel bliebe.
 Und eines Tages-welch ein Schreck-
 blieb dieser Vogel gänzlich weg!
 Der Goldfisch nahm sein Futter nicht,
 verlor an Farbe und Gewicht -
 und nach drei Tagen war er tot,
 kein Mensch verstand je seine Not.
 Die Liebe-gleich wohin sie fällt -
 bleibt rätselhaft in dieser Welt.

Die Kalkwerke Hergenrath

von Josef Bernrath

Die KALKWERKE werden heute (1993) nur noch in Verbindung gebracht mit der Eyneburg. In der Tat, sie sind Besitzer dieser Burg und der auf dem eyneburger Plateau befindlichen landwirtschaftlichen Güter und eines Teils der Waldungen.

Der im Volksmund gebräuchliche Begriff KALKWERKE, manchmal auch WESTDEUTSCHE KALKWERKE, muß relativiert werden. Bei der heutigen Gesellschaft handelt es sich um eine belgische Firma mit dem juristischen Status einer Aktiengesellschaft. Diese trägt den Namen CHAUFOURNERIES DE HERGENRATH S.A.; sie hat diesen Namen nicht immer getragen.

Das Kalkwerk in Hergenrath mit dem Steinbruch an der Flur "Hammer" war vor 1914 eine Betriebsabteilung der WEST-DEUTSCHE KALKWERKE AG, deren Hauptsitz in Köln lag. Da es sich um ein deutsches - 1918 also ein in feindlichem Besitz befindliches - Unternehmen handelte, wurde der Besitz dieses Werkes in Hergenrath unter belgische Sequesterverwaltung gestellt, d.h. es wurde zunächst einmal belgisches Staatseigentum.

Es wurde eine neue Gesellschaft gegründet, die sich nunmehr KALKWERKE HERGENRATH A.G. nannte, die die Werksanlagen und das Vermögen der Altgesellschaft aus der Sequestrierungsmasse heraus kaufte und die fortan unter diesem Namen bis 1944 bestand.

Da es sich weiterhin um eine Gesellschaft mit deutschem Kapital handelte, wurde sie 1944 wiederum unter Sequester gestellt und firmierte nunmehr als CHAUFOURNERIES DE HERGENRATH S.A. sous séquestre.

Am 7. Januar 1954 wurde eine neue Gesellschaft gegründet, die unter dem Namen NOUVELLE SOCIETE CHAUFOURNERIES D'HERGENRATH S.A. firmierte. Ziel dieser Gesellschaft war, das Anlagevermögen der Altgesellschaft aus der Sequestrierung zu erwerben, was denn auch geschah.

Diese Firma besteht bis heute. Die Altanlagen und damit auch die Produktion, sowohl im Steinbruch an der Hammer wie auch in den Ofen- und Verarbeitungsanlagen an der Bahn, wurden im Mai 1955 außer Betrieb gesetzt.

Die Gesellschaft orientierte sich in der Folge in Richtung Eyneburg, wo ein größeres und zusammenhängendes Kalksteinvorkommen steht. Und darauf befindet sich zufällig auch die bekannte Eyneburg. Es war jedoch keineswegs der Ehrgeiz des Unternehmens, eine Burg zu besitzen. Sie steht aber auf dem Kalksteinvorkommen und wurde im Zuge der Arrondierung des Eigentums miterworben.

Das Ziel dieser Veröffentlichung

soll aber sein, der heutigen und der nachfolgenden Generation die Geschichte der Kalkwerke Hergenrath und ihre frühere Bedeutung für die Existenzsicherung eines großen Teils der Bevölkerung in Erinnerung zu halten. Die Bedeutung eines ortsansässigen Unternehmens war in früherer Zeit, wo die Verkehrsinfrastruktur noch nicht die Bedeutung hatte wie heute, sehr groß und existenzsichernd für die Bevölkerung.

Die Darstellung dieser Firma und der von derselben angewendeten Produktionsverfahren ist dem Verfasser dadurch möglich, daß er von jung an und bis auf den heutigen Tag über 50 Jahre im Dienst der Kalkwerke gestanden hat bzw. noch steht.

Im Verlauf der Ausführungen kann natürlich nicht auf jede Einzelheit eingehend eingegangen werden. Dies ist vielleicht in einer weiteren Veröffentlichung möglich. Es soll nur eine klare und volksnahe Darstellung angeboten werden.

DIE KALKINDUSTRIE IM BELGISCH-DEUTSCHEN GRENZRAUM

Der Rohstoff STEIN und dessen Verwendung

KALK wird aus dem Rohstoff STEIN gewonnen und zwar durch einen Brennvorgang. Hierauf wird später näher eingegangen.

Ausgangsprodukt ist der sogenannte Kalkstein, der auch als Blaustein bzw. petit granit bezeichnet wird und der in Form von kompakten Felsen über, aber auch unter dem Normalniveau zu finden ist.

Über ein Gebiet, ausgehend von Bleyberg (Plombières) über Hergenrath, Eynatten, Raeren und auch noch Eupen, mit Ablegern nach Lontzen und Walhorn, bis hin nach Aachen-Brand

(Niederforstbach), Büsbach, Stolberg, Kornelimünster und Walheim zieht sich ein breites und ergiebiges Kalksteinvorkommen, das allerdings durch die zwischenzeitliche örtliche Bebauung sowohl im belgischen wie auch im deutschen Grenzraum nicht mehr abbaufähig ist.

In diesem so umschriebenen Gebiet können wir auch die Verwendung des Kalksteins (Blausteins) an den vielfältigen Bauten, wie Wohnungsbau, Kirchen, Mauern usw. erkennen. Sehr auffällig ist dies in Raeren, Walhorn und Hergenrath zu beobachten. Aber auch an anderen Bauten finden wir diesen Stein, insbesondere auch an den zahlreichen Burgen in unserem Gebiet.

Die schwierigen Verkehrs- und Transportmöglichkeiten in der Zeit vor dem Automobil und der Eisenbahn brachten es mit sich, daß für den Wohnungsbau die an Ort und Stelle vorhandenen Rohstoffe verwendet wurden. Und dieser Rohstoff war in unserem Gebiet eben der Blaustein. Heute werden auch die sogenannten Schüttgüter über weitere Strecken mit LKWs und Eisenbahn transportiert. Man ist also nicht mehr so ortsgebunden, wie das früher beim Pferdetransport über schlechte Straßen und Gassen der Fall war.

Von den früheren Steinbrüchen, die sich in fast allen bereits erwähnten Orten befanden, sind nur noch sehr wenige in Betrieb. Fast alle Steinbrüche sind in unserer Gegend stillgelegt. Die Gründe hierfür sind vielfältig. In den kleineren Steinbrüchen ist der Einsatz mechanischer Abbaugeräte wegen der zu geringen Produktionsmöglichkeiten und nicht zuletzt auch Bewegungsmöglichkeiten dieser Geräte zu kostspielig. Der Einsatz von Baggern, Transportbändern usw. setzt eine gewisse Produktionsquantität voraus. Die Gewinnung des Blausteins, soweit diese in unserer Gegend (Walhorn und Lontzen) noch betrieben wird, dient in erster Linie dem Straßenbau. Die Verarbeitung des Steins im Bauwesen ist wegen der notwendigen manuellen Verarbeitung (Steinmetz) und der schwierigeren Vermauerung zu kostspielig geworden. Die Vermauerung desselben ist zudem auch viel stärker witterungsabhängig als andere Baustoffe. Bei Feuchtigkeit ist der Blaustein wegen seiner nicht vorhandenen Saugfähigkeit nicht mehr vermauerungsfähig. Die Bearbeitung des Steins für die Vermauerung war sehr lohnaufwendig. Man mußte schon Fachmann sein, um den Stein zu behandeln und ihn in das

Mauerwerk einzupassen. Dieser Beruf ist, bis auf die Bildhauer für Grabsteine, sehr stark zurückgegangen, ja fast ausgestorben. Nur noch sehr selten werden die Maurer an der Vermauerung von Blausteinen ausgebildet. Es würde daher heute sehr schwierig und vor allem sehr kostspielig sein, größere Bauwerke in Blaustein auszuführen, wie dies früher üblich war.

In früherer Zeit lagen die Steinbrüche also möglichst in unmittelbarer Nähe des zu erstellenden Bauwerks. Gleichzeitig baute man auch die Einrichtungen zum Brennen von Kalk, denn die Vermauerung des Blausteins setzt natürlich auch den Mörtel voraus, der in früherer Zeit aus gelöschtem Kalk und Sand hergestellt wurde.

Dieser Bauvorgang ist an der Eyneburg in Hergenrath zu beobachten, wo in unmittelbarer Nähe der Burg (Teufelskammer) der Stein gebrochen und auch der Kalk gebrannt wurde. Vor nicht allzulanger Zeit (1987) hat man am Fuße der Burg und in der Nachbarschaft des Steinbruchs die Ruinen eines kleinen Kalkofens freigelegt. Den für den Mörtel notwendigen Sand fand man ebenfalls in Hergenrath.

Aus diesen, teils kleinsten, handwerklich betriebenen Unternehmungen entwickelten sich im Laufe der Zeit größere Anlagen, nunmehr aber vorrangig mit dem Ziel der Kalkgewinnung. Diese Entwicklung lief parallel mit der Industrialisierung und der Entwicklung der Eisenbahn. Kalk wurde in immer größeren Mengen in der Stahl- und chemischen Industrie benötigt, ebenso in der Landwirtschaft und im Baufach.

So wurden in Hergenrath zunächst einmal in der Nachbarschaft der Eyneburg, dort, wo heute der Containerdienst Steffens tätig ist, und in der Nachbarschaft der Hammerbrücke Steinbrüche betrieben und Kalk gebrannt.

Da im Rheinland - zu dem auch unsere Gemeinschaft gehörte - vor dem 1. Weltkrieg eine Vielzahl solcher kleinen Unternehmen tätig waren, die insgesamt aber nicht mehr in der Lage waren, den immer größer werdenden Kalkbedarf und die damit zusammenhängende technische Entwicklung sicherzustellen, wurden die WESTDEUTSCHE KALKWERKE mit dem zentralen Sitz in Köln gegründet. Dieses neue Unternehmen, - die treibende Kraft war ein Herr Josef Schnuch -, hatte zum Ziel, die Vielzahl der kleinen Unternehmen in einer Firma zu vereinen, d.h. kleinste

Betriebe zu schließen, um größere Einheiten an geeigneten Stellen zu schaffen. Wir rufen in Erinnerung, daß der zum Kalkbrennen benötigte Stein ein Rohstoff ist, der in kompakten Felsen vorkommt. Man war also darauf angewiesen, die Werke in unmittelbarer Nähe dieser Vorkommen zu bauen, möglichst verbunden mit einem Anschluß an die Eisenbahn. So geschah es auch in Hergenrath.

Der heutigen Generation, mit Ausnahme der wenigen, die noch im Hergenrathener Werk gearbeitet haben, ist die Existenz eines dieser größeren Werke in Hergenrath nicht mehr bekannt. Sie kennt weder die Gründe dieser Existenz noch die Art und Weise, wie die Steinbrüche betrieben und wie Kalk gebrannt wurde. Weiß man heute noch, was Kalk überhaupt ist? Um diese für Hergenrath und Kelmis so wichtige Industrie der Nachwelt in Erinnerung zu bringen und zu erhalten, soll in der Folge hier die alte und damals gängige Art der Produktion beschrieben werden.

Die wechselvolle Geschichte der Kalkwerke in Hergenrath wurde in der Einführung kurz vorgestellt. Daten und Zahlen sollen in der Folge möglichst vermieden werden. Soweit dies aber zum besseren Verständnis notwendig sein sollte, werden wir darauf zurückkommen.

Der Steinbruch in Hergenrath an der Hammer

Der Rohstoff für das Brennen von Kalk ist der Stein, nicht gleich ein x-beliebiger Stein. Er muß schon eine gewisse chemische Zusammensetzung und gewisse Substanzen enthalten. Jedenfalls war dieser Stein in Hergenrath in guter, ja bester Qualität vorhanden.

Der Stein steht als Felsen an und ist in der Regel auf der Oberfläche mit einer mehr oder weniger starken Erdkruste bedeckt, die von wenigen Zentimetern bis zu Metern reichen kann. Also muß man den reinen Stein freilegen und von dieser Erde befreien, da der Stein möglichst sauber zum Brennen kommen soll. Es sind also teilweise ungeheuer große Erdmassen abzutragen, zu transportieren um sie an anderer Stelle wieder abzulagern. Man muß also auch hierfür großflächige Gelände zur Verfügung haben.

Ein nennenswerter technischer Fortschritt in den Steinbrüchen und der Kalkproduktion hat erst nach dem letzten Krieg, so

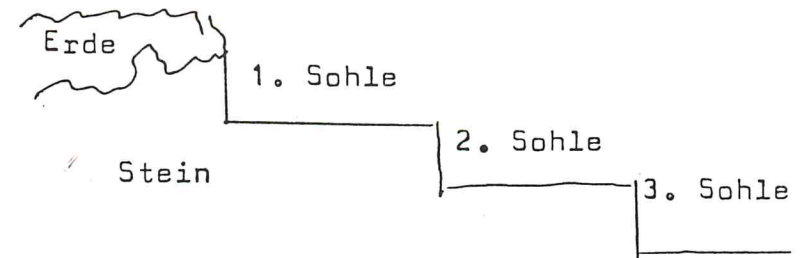
gegen 1950, eingesetzt. Bis zu diesem Zeitpunkt - heute ist das unvorstellbar - wurden die Steinbrüche mit der Hand, also mit Muskelkraft, abgebaut. Auch viele Arbeiten an den Veredelungsanlagen (- Brennöfen usw. -) mußten mit der Hand ausgeführt werden. Es war ein schwerer Beruf, in dem logischerweise nur Männer beschäftigt waren. Es mußten schon starke und gesunde Männer sein, denn es wurde während des ganzen Jahres, Sommer wie Winter, bei Regen und Sonnenschein, im Freien und ohne Dach über dem Kopf gearbeitet. Ruhetage wegen schlechten Wetters waren äußerst selten, und selbst an diesen Tagen mußten die Brennöfen aus den Vorräten beschickt werden. Wir kommen hierauf nochmals zurück. Schlechtwettergeld? Unbekannt!

Sozialeinrichtungen, wie man sie heute kennt und wie sie vorgeschrieben sind, kannte man nicht, wenn man auch versuchte, den Arbeitskräften einen Raum für das Einnehmen der Mahlzeit etwas sauber zu gestalten. Trotzdem, trotz dieser kargen Zustände, trotz der harten Arbeit, war die Einstellung der Belegschaft zum Unternehmen wie auch die der Kumpel zueinander ausgezeichnet. Es wurde geschimpft, es wurde aber auch bei der Arbeit gescherzt. Diese gute Mentalität hatte Gründe, die hier nicht näher angesprochen werden können. Gibt es das heute noch?

Der große Steinbruch an der Hammer, der heute mit Wasser gefüllt und durch seine Größe und seine Tiefe einen imponierenden Eindruck macht, ist, wie schon erwähnt, nur in Handarbeit ausgehoben worden. Das Steinbruchgelände lag ursprünglich natürlich über dem normalen Geländeniveau, wobei der Stein - die weitaus größte Menge - unter diesem Niveau lag. Der Abbau erfolgte in Etagen (Sohlen). Die oberste Etage war mit dem Abraum, der Erde bedeckt. Um an den Stein heranzukommen, mußten ungeheure Mengen Erde abgetragen, verladen, transportiert und an anderer Stelle neu gelagert werden. War die Erde abgetragen, wurde der Abbau nach unten gesenkt, wobei der Stein in mehr oder weniger reinem Zustand gefördert werden konnte. Das "mehr oder weniger" muß betont werden, denn auch zwischen den Felsblöcken lagerten Erde, Geröll und anderes für Kalk nicht verwertbares Material. Die oberste Etage wurde recht breit angelegt, damit für das Absenken Platz vorhanden war. Ziel war die Anlage einer zweiten, dritten oder gar vierten Sohle. Jede Sohle hatte eine Höhe von cirka 6-8, vielleicht auch 10 Metern.

Die am stärksten mit Erde belastete Sohle wurde in trockenen Zeiten, wie Frühling und Sommer, abgebaut, damit man die Erde in trockenem oder fast trockenem Zustand schaufeln konnte. Die tiefer gelegenen Sohlen wurde dann in den anderen Jahreszeiten oder in Zeiten schlechten Wetters vorangetrieben.

Man muß sich das wie folgt vorstellen:



Im Laufe der Jahre und Jahrzehnte ist so dieses riesige Loch in Hergenrath entstanden. Man kann es nicht oft genug erwähnen: alles in Handarbeit.

Der Stein wurde aus dem Felsen herausgesprengt. Die Sprengung setzte natürlich zunächst einmal ein Bohrloch voraus, das mit großen und durch Kompressor angetriebenen Bohrern, die aber von Hand geführt wurden, in den Felsen hineingetrieben wurden. Waren mehrere Bohrlöcher vorbereitet, wurden sie mit Dynamit geladen und zur Sprengung gebracht. Diese verantwortungsvolle Arbeit wurde durch Gerhard Meesters (Bohrer) und Christian Renericken (Schießmeister), später auch Bruchmeister, ausgeführt. Der Sprengstoff mit Zündern wurde in einem abseits der anderen Anlagen gelegenen Bunker gelagert. Jede Entnahme mußte in einem Buch festgehalten werden. Dieses Buch wurde regelmäßig durch die Bergbaubehörde kontrolliert. Meines Wissens ist nie ein Unfall beim Sprengen vorgekommen. Der Sprengstoff kam mit der Eisenbahn in Hergenrath an und wurde mit dem Pferdefuhrwerk der Familie Knops an der Bahn zum Steinbruch gefahren.

Das nunmehr auf der Sohle liegende Steinmaterial mußte mit dem sogenannten Vorschlaghammer auf die brauchbare Größe nachbearbeitet werden. War der Felsblock zu groß, wurde er "geknäppert", d.h. er wurde nochmals mit einer kleineren Sprengladung zerkleinert.

Das Material wurde getrennt nach Stein, Erde oder Splitt in Loren (kleinere Eisenbehälter, die auf ein Fahrgestell gestellt wurden), geladen. Solange man noch auf der mit den anderen Werksanlagen gleichen Ebene arbeitete, wurden diese Loren bis zur Seilbahnstation gestoßen. Die Seilbahnstation war, als der Steinbruch tiefer abgesenkt wurde, mit Schrägaufzügen verbunden. Diese Schrägaufzüge zogen die beladenen Loren hoch und gleichzeitig fuhr auf dem Nebengleis eine leere Lore zur Sohle.

Die auf den Sohlen tätigen Arbeiter und die mit der Förderung des Steins, des Abraums usw. Beschäftigten wurden im Stücklohn (Akkord) bezahlt. Als Beweis, wieviel sie geleistet hatten, erhielten sie bei der Abgabe einer vollen Lore eine Metallmarke, die sie am Ende der Tagesschicht dem Meister aushändigten, der die Leistung in einem sogenannten Schichtblatt zur Ausrechnung des Lohnes eintrug.

Bei schlechterem Wetter wurde schon mal vereinbart, daß diese Marke etwas höher bewertet wurde, z.B. + 25% oder sogar + 50% des Normallohnes. Dieses Verfahren galt auch für die Sonntagsarbeit. Dieses System hatte zur Folge, daß Marken, die an guten Wochentagen erarbeitet wurden, für solche Gelegenheiten zurückgehalten wurden, wo sie eben mehr wert waren. Wer konnte den Arbeitern das verdenken, handelte es sich doch im Grunde nur um kleine Größenordnungen, denn der Normallohn mußte am Ende der Woche auch noch stimmen!

Für die Verlegung von Gleisen, die Reparatur dieser Gleise und der Loren, Reparaturen an der Seilbahnstation und die Instandhaltung der Bohrer usw. war im Steinbruch eine Schmiede eingerichtet, die immer voll beschäftigt war, denn im Steinbruch selbst und auf den Transportebenen war ein umfangreiches Schienennetz mit entsprechenden Weichen usw. ausgebaut.

Nachdem der Steinbruch unter das normale Erdniveau abgesenkt war, kam Grund- und auch Oberflächenwasser in den Bruch, das durch schwere Pumpen heraufgepumpt werden mußte. Der Abfluß erfolgte zur Göhl.

Da der Steinbruch an der Hammer nicht an das Eisenbahnnetz angeschlossen werden konnte - er lag auf einer weit tieferen Ebene als die Eisenbahn - wurden die Brennöfen und die anderen Veredelungs- und Verladeeinrichtungen in unmittelbarer Nähe der Eisenbahn gebaut.

Die Verbindung zwischen Steinbruch und Verarbeitungsanlagen erfolgte durch eine Seilbahn, die auch über die Eisenbahnlinie geführt werden mußte. Der einzige Zeuge dieser Seilbahn ist der große Tragpfeiler, der heute noch im Steinbruch steht und vom Wasser umgeben ist.

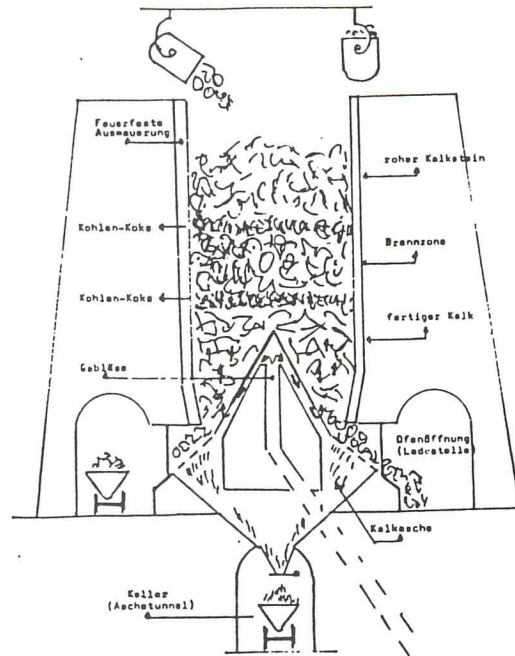
Zwischen dem Steinbruch und der Verarbeitungsanlage an der Bahn befand sich ungefähr in der Mitte eine Entladestation für die Erde, die aus dem Steinbruch herausgefördert werden mußte.

Die mit Erde und mit anderem, nicht für die Öfen bestimmten Material beladenen Loren waren mit einem Hebel versehen, der an der Entladestation für Erde gegen einen Mast schlug, wodurch die Lore zum Kippen kam. Das Material fiel in einen Auffangbunker und wurde dort wieder in Handarbeit auf andere Loren gezogen. Diese wurden nunmehr bis zur Abkippstelle über Gleisanlagen gedrückt und abgekippt.

Als Erinnerung an die Verarbeitungsanlagen an der Bahn stehen heute nur noch die Ruinen der Kalköfen. Diese Kalköfen, von einer ganz netten Höhe, waren die Empfänger der aus dem Steinbruch kommenden Steine, die dort zu Kalk gebrannt werden sollten.

Die Antriebsstation der bereits erwähnten Seilbahn war an dem Anschlußgleis der Eisenbahn und in unmittelbarer Nähe der Kalköfen. Die ankommenden Loren und die Leerloren, die wieder zum Steinbruch gingen, wurden durch ein starkes Tragseil gehalten und durch einen Motor angetrieben. An der Antriebsstation, die als Endstation angesprochen werden kann, stand ein hoher Gerüstturm, denn die ankommenden Loren kamen auf der gleichen Höhe an, wo sich auch die Einschüttöffnung der Kalköfen befand. Die Loren wurden vom Trag- und Zugseil auf Hängebahnen übergeleitet und durch Hand zur Bestimmungsstation gedrückt. An der Endstation waren Weichen eingebaut, die es erlaubten, die Steine sowohl zu den Öfen zu transportieren wie auch zur anderen Richtung, um von dort direkt auf Waggons verladen - geschüttet - zu werden.

Die Kalköfen - drei bestanden bereits vor 1940, ein vierter wurde um 1942/43 gebaut - sahen im Schnitt wie folgt aus:



Schema des Hergenrather Kalkofens
(nicht maßstabgerecht)

Abmessungen

An der Basis Länge 46 m - Breite 16,5 - Höhe 13,75
 Auf der Plattform Länge 42m - Breite 13m
 ø des Zylinders 7m - Innere Höhe 11,50 m

Sie hatten einen lichten Durchmesser von 5 Metern. Das Anfahren eines Ofens - Anzünden - erforderte schon Kenntnis. Es wurde zunächst einmal eine große Fuhre Stroh eingelegt. Darauf kam trockenes Holz - "Klaterholz", wie der Volksmund sagt - und hiervon etliche Kubikmeter kerniges Holz, dann etwas Koks und Kohle, eine kleine Lage Steine und ab hier wurde nun Lage auf Lage gepackt, immer abwechselnd Koks/Kohle und Steine. Das Anzünden eines Ofens war also eine kostspielige Angelegenheit und es dauerte schon eine gute Woche, bis unten etwas Kalk gezogen werden konnte. Ein Ofen durfte unkontrolliert nicht ausgehen. Ein Ofen wurde nur heruntergefahren - jedoch noch immer nicht stillgelegt - wenn Reparaturarbeiten an der

Schamottausmauerung notwendig wurden. Auf diese Reparaturen hatten sich die Gebrüder Johnen aus Walhorn spezialisiert, die hierfür immer hinzugezogen wurden. Eine Reparatur war keine leichte Angelegenheit, denn der Ofen gab ständig Gase ab, die ein längeres Verweilen in dem noch brennenden Ofen unmöglich machten.

Die Produktion eines Ofens in Hergenrath lag bei 45 Tonnen pro Tag, also rund 180 Tonnen für die vier Öfen. Um diese Produktion zu ermöglichen, mußten tagtäglich 360 Tonnen Steine den Öfen zugeführt werden. Der chemische Prozeß, der durch das Brennen in Gang gesetzt wurde, verringerte das Gewicht des Steines um rund 50%. Zu dieser Produktion kamen in der Regel noch 40-60 Tonnen, die an Glashütten und im Herbst an die Zuckerfabriken zum Versand kamen, die also in Hergenrath nicht gebrannt wurden. Damit sind wir schon bei 400-420 Tonnen pro Tag. An Erde bzw. Abraum mußte im Schnitt nochmals 15-20% angesetzt werden, d.h. also nochmals rund 80 Tonnen. Damit steht die Tagesproduktion des Steinbruchs der Hergenrather Kalkwerke in ihrer besten Zeit fest: 480-500 Tonnen arbeitstäglich, s.Zt. auch samstags. Nochmals in Erinnerung gebracht: alles in Handarbeit.

Der gebrannte Kalk wurde an vier Stellen eines jeden Ofens aus dem Ofen gezogen und dann von Kalkladern in Loren geladen. Die Asche der Brennstoffe und Klein- und Kleinstteile des Kalkes fielen durch große Roste in ein Ascheschoß, von wo aus diese Asche teils direkt verkauft wurde, z.B. an die Landwirtschaft, oder zunächst auf Halde gefahren wurde. Reste derselben befinden sich noch heute dort.

Die größeren und mittleren Stücke des früheren Gesteins kamen als Stückkalk aus dem Ofen. Der überwiegende Teil dieses Produkts kam in Spezial-Eisenbahnwagen (sogenannte Deckelwagen) - zum Versand. Die Bestimmung waren die Stahlwerke und die chemische Industrie. Nur ein geringer Teil ging damals noch an die Bauunternehmer, die den Kalk in ihren eigenen Gruben "löschten", und ihn für die Herstellung von Mörtel zum Mauern und Verputzen brauchten. Der Stückkalk durfte mit Regen und Feuchtigkeit möglichst nicht in Berührung kommen. Er löste sich dann in Pulver auf; er "löschte ab" und wurde damit für die Empfänger unbrauchbar.

Die im Laufe der Jahre veränderten Anwendungsgebiete des Kalkes in der Landwirtschaft und im Baugewerbe machten eine Weiterverarbeitung am Werk notwendig. Hergenrath war das erste Werk, das eine Hydratanlage in Betrieb nahm, d.h. der Kalk wurde leicht abgelöscht und pulverisiert.

Für die Landwirtschaft wurde der Stückkalk gemahlen und in Spezialsäcke verpackt. Er kam als gemahlener Branntkalk in den Handel. Er löschte also erst auf dem Feld oder der Wiese ab.

Für die sogenannte Kopfdüngung wurde Branntkalk im Werk selbst gelöscht und pulverisiert. Dieser Puderalk wurde als HERGA in Papiersäcke abgefüllt und ging in die Landwirtschaft.

Ferner wurde in Hergenrath das Produkt HERGA SUPRA hergestellt. Dieses Produkt ging u.a. an die Wasserreinigung und die Bauindustrie und fand Verwendung in ganz besonderen Fällen. Das Herstellungsverfahren war das gleiche wie bei HERGA, nur wurde hierfür ausgesuchter Kalk verwandt.

Für die Herstellung dieser Produkte bedurfte es großer technischer Einrichtungen. So befanden sich im Werk ein schwerer Kalkbrecher, eine Mühle, Becherwerke, Sichter, Löschanlagen und Silos sowie auch Verpackungsanlagen.

Die verschiedenen Produktionen lagen auf verschiedenen Ebenen, so daß Material durch Aufzüge, Becherwerke usw. ständig auf diese Ebenen herauf- und heruntergefahren werden mußte.

Große Brennstofflager waren vorhanden. Der Brennstoff kam per Eisenbahn an, mußte per Hand ausgeladen und wieder entsprechend dem Bedarf in Loren geladen werden; dann wurde er durch Aufzüge auf die Öfen hochtransportiert und dort wieder per Hand auf die Öfen verteilt.

Alle Anlagen standen in unmittelbarer Nähe der Eisenbahn. Das Werk hatte einen eigenen Anschluß mit Rangiermöglichkeiten. Die internationale Strecke Aachen-Herbesthal führte direkt an dem Werk mit seinen Gleisanschlüssen vorbei. Die ganzen Verladeeinrichtungen waren nach dem Anschlußgleis ausgerichtet. Der LKW-Verkehr war vor 1940 noch fast unbekannt und für das Werk fast unbedeutend am Transport der Produkte beteiligt. Für die damalige Zeit war es schon ein Ereignis, als die Kalkwerke 1938/39 einen MAN-Lastzug mit zwei Anhängern kaufte, der meiner Kenntnis nach eine Ladekapazität von 20 Tonnen hatte. Dieser Zug wurde in der damals noch sehr kleinen Garage

Jungbluth gewartet. Stolze Fahrer waren Leo Schumacher und Josef Langohr.

Die Kalkwerke waren für den Bahnhof Hergenrath ein wichtiger Kunde. Die damalige Waggonkapazität lag bei 15 bis 20 Tonnen pro Waggon. Vom Werk gingen arbeitstäglich so rund 10-12 Waggons ab. Hinzu kamen noch rund 3-4 Waggons Brennstoffe, so daß eine Bewegung von 26-32 Waggons zu verzeichnen war (ankommende und abgehende Waggons). Die Rangierlock kam morgens gegen 10 Uhr von Herbesthal. Dann wurde rangiert: die beladenen Waggons mußten aus dem Werksanschluß herausgezogen, die leeren eingestoßen werden. In der Ab- und Beladestraße des Bahnhofs standen dann noch die Waggons der Isolierrohrwerke, die Brikettwaggons für die Kohlenhändler der näheren Umgebung (Hergenrath-Kelmis-Hauset-Walhorn). Hier wurde auch der Ton aus den Tongruben in Hergenrath - Knippstraße der Firma Heutz verladen. Alles zusammen also ein ganz schöner Betrieb, den man sich heute gar nicht mehr vorstellen kann.

Das Werk Hergenrath beschäftigte in seinen besten Jahren rund 100 Arbeiter und Angestellte. Die kaufmännische Abteilung des Werkes war sehr gering. Hier wurden damals beschäftigt die Herren Biermanns, als Direktor, und die Angestellten Mathias Gronsfeld, Heinrich Olbertz (im Kriege vermißt) und der Verfasser Jos. Bernrath. Für den technischen Bereich waren verantwortlich: Jakob Flamm bis 1938, Fritz Dörr bis zu seiner Einberufung in den Krieg, Herr Wirtz als Ofenmeister und Herr Gras für den Steinbruch, später Christian Renericken. Die Verwaltung konnte so klein gehalten werden, weil der Verkauf und die Buchhaltung in Händen der Zentrale in Köln lagen. Mit dieser Zentrale wurden täglich Gespräche geführt, die über die Telefonvermittlung in Hergenrath (s.Zt. Frl. Heeren, später verheiratete Hackens) am Klappenschrank vermittelt wurden. Dieses Amt hatte vielleicht 100 Anschlüsse zu bedienen. Die Kalkwerke hatten die Nummer 29.

Die Produkte des Werkes gingen zu den Stahlwerken in Luxemburg (Athus und Rodingen), zu den chemischen Werken in Langerbrugge, Tessenderloo, Knapsack/Köln. Die landwirtschaftlichen Produkte, wie Herga und Herga Supra, gingen vorwiegend nach Holland.

Die Produktion des Werkes wurde nach 1944 noch einige Jahre unter der Sequesterverwaltung weitergeführt, erreichte aber

nicht mehr die frühere Bedeutung. Die Sequesterverwaltung (Herr Radermecker) wurde 1954 aufgehoben. Die neuen Inhaber sahen aber keine Möglichkeit, das bestehende Werk an diesem Ort den neuen technischen Erfordernissen anzupassen. Große Investitionen wären notwendig gewesen, über die keine Einigung erzielt werden konnte. Aus diesem Grunde wurde die Produktion 1955 an der Hammer und an der Bahn stillgelegt. Die Gesellschaft, die - wie wir bereits sahen - heute noch besteht, orientierte sich in Richtung Eyneburg.

Für die Verkaufsverhandlungen des Sequesteramtes mit Interessenten, hatte dieses Amt eine kurze Beschreibung der technischen Ausrüstung erstellt, die nachstehend wiedergegeben werden soll:

Die technische Ausstattung der Kalkwerke Hergenrath zum Zeitpunkt des Verkaufs durch das Sequesteramt

Das Sequesteramt stellte das Unternehmen den möglichen Kaufinteressenten wie folgt vor:

Die technische Einrichtung umfaßt hauptsächlich

1. den Steinbruch - 2. die Öfen

3. die Hydratanlage - 4. den Eisenbahnanschluß

1. Der Steinbruch

Der Abbau des Vorkommens erfolgt zur Zeit auf einer tief gelegenen Sohle. Die Abbausohle befindet sich ca. 12 m tiefer als das Niveau, auf dem sich die Seilbahnstation befindet, die den Bruch mit den Öfen verbindet. Diese Seilbahn - es handelt sich um einen Lufttransport - hat eine Länge von ungefähr 500 Metern.

Der Aufzug der Steine aus dem Abbaugrund erfolgt mittels dreier Schrägaufzüge, wovon 2 mit doppelter Gleisführung und einer mit einfacher Gleisführung. Die Aufzugswinden werden durch elektrisch angetriebene Motoren betrieben. Der Abbau auf der untersten Sohle wird durch zwei Wasserpumpen mit einer Stundenleistung von 90 cbm sichergestellt, die das eindringende Wasser herauspumpen. Der Abtransport der anfallenden Erde und des Abfallmaterials erfolgt ebenfalls über die Seilbahn.

Die Bohrung der Sprengminen erfolgt durch pneumatische Hämmer, die durch Preßluft angetrieben werden. Ein Kompressor, angetrieben ebenfalls durch einen elektrischen Motor, erzeugt diese Preßluft. Er wurde 1943 in Betrieb genommen.

Die Stromversorgung im Steinbruch wird durch eine Transformatorenkabine mit einer Leistung von 5000 V/220 W

sichergestellt. Die Kabine hat zwei Transformatoren von 75 KVA bzw. 50 KVA. Diese Kabine ist in den Gebäuden integriert, die unter anderen auch die Schmiede, Meisterbüro und den Aufenthaltsraum für die Arbeiter umfaßt.

Das Sprengstoffdepot ist von den anderen Gebäuden isoliert und entspricht den Vorschriften der Grubenverwaltung.

2. Die Öfen

Zu erwähnen ist, daß die Anlagen - ebenso auch der Steinbruch und dessen Anlagen - auf einer Parzelle erstellt sind, die der Gemeinde Walhorn gehört.

Die Öfen bilden eine Batterie von 4 Einheiten. Ihre inneren Ausmaße sind gleich, d.h. innere Gesamthöhe 11,50 m, die sich ergibt aus dem konischen Teil von 4,50 m und dem zylindrischen Teil von 7 m. Der Durchmesser des zylindrischen Teils beträgt 5 m, wobei der untere konische Teil 4 m beträgt. Der Block der vier Öfen hat folgende Ausmaße: An der Basis: Länge 46 m, Breite 16,50 m, äußere Höhe 13,75 m. Oberste Abdeckung: Länge 42 m, Breite 13 m. Ein Keller unter den Öfen ermöglicht den Abzug der anfallenden Asche und den Transport derselben zur Verladung bzw. zur Halde. Jeder Ofen hat ein eigenes Gebläse.

Die Beschickung der Öfen:

1. Brennstoffe: Mittels eines Aufzugs werden die mit Koks oder Kohle beladenen Loren auf die Öfen gebracht, wo die Ofenarbeiter die Öfen manuell mit Brennstoffen versorgen.
2. Rohstoff: Die mit Steinen (Kalksteinen) beladenen Wägelchen werden durch die Seilbahn aus dem Steinbruch zu den Öfen transportiert. Ab der Endstation der Seilbahn werden diese Hängewägelchen durch Hängeschienen übernommen, die sie zu den Öfen bringen, wo sie von Arbeitern in die Öfen entleert werden.

Ladung und Versand des Kalkes: Nach dem Brennvorgang wird der Kalk über Roste aus den Öfen gezogen und auf Loren geladen. Diese werden mittels eines Aufzuges auf die Ladebühne gebracht, wo sie nach der Verwiegung in die bereitstehenden Eisenbahnwaggons gekippt werden.

3. Hydratanlage: Ihre Konstruktion datiert aus dem Jahre 1934. Sie hat im Laufe der Zeit mehrere Änderungen erfahren. Diese Installation beinhaltet Maschinen und Werkzeuge zur Herstellung eines hydratierten Kalkes erster Qualität, d.h. er ent-

spricht den Normen hinsichtlich seines Gehaltes an $\text{Ca}(\text{OH})_2$ und der Feinheit (99% auf Sieb 4900).

Um den Produktionsprozeß aufzuzeigen, werden folgende **technische Einrichtungen** erwähnt:

- ein kombinierter Brecher,
- ein Silo zur Lagerung des gebrochenen Kalkes (Kapazität 80 T.)
- ein Hammerbrecher • Vibrationssieb
- eine Lösch- und Hydrieranlage
- 3 Lagersilos zur Lagerung des Kalkes nach der Hydratisation (Kap. je 60 T.)
- ein Luftseparator • eine Entstaubungsanlage
- ein Silo zum Auffangen von Rückständen
- zwei Silos für das Endprodukt (je 15 T. Inhalt)
- eine automatische Absackanlage.

Die verschiedenen technischen Anlagen sind durch Becherwerke, Rutschen, Aufzüge usw. verbunden, die ein Gesamtsystem bilden. Jeder Apparat und jede Maschine hat eigenen elektrischen Antrieb durch Motoren.

4. Motorkraft: die notwendige Motorkraft wird durch eine Transformatorenkabine geliefert, die durch eine Hochspannungsanlage von 5000 V gespeist wird. Die Kabine ist mit 3 Transformatoren mit insgesamt 290 KVA, bzw. 200, 50, 40 KVA ausgerüstet.
5. Eisenbahnanschluß: Die Gesellschaft besitzt einen eigenen Werksanschluß, der in die Hauptlinie Liège-Herbesthal-Köln einmündet. Der Anschluß liegt auf dem Gelände der SNCFB. Die Pacht beträgt 1450 F/Jahr. Die Länge des Anschlusses beträgt 260 m. Die Waggons werden auf dem Werksgelände durch eine eigene Rangieranlage bewegt. Jeder beladene Waggon wird mit einer Gebühr von 14 F belegt.
6. Sonstige Anlagen: Hier sind zu erwähnen:
 - Schmiede und Reparaturwerkstatt,
 - Meisterbüro
 - Aufenthaltsraum der Arbeiter
 - Raum für die Ofengebläse
 - Magazin- und Ersatzteillager.

Dann folgen noch die Beschreibungen der sonstigen Immobilien, die der Gesellschaft gehören und die vom Interessenten mitübernommen werden müssen.

Wie Kelmis zu seinem legendären "E Kelemes wät ene Künsch geschlacht" kam

von Alfred Jansen

Es war um die Jahre 1928-29. Unter den Gesellschaften, Vereinen und Clubs, die nach dem Ersten Weltkrieg im Gebiet des ehemaligen Neutral-Moresnet und seitdem belgischen Kelmis wie Pilze aus dem Boden schossen, befand sich auch ein Trommel- und Pfeifenkorps. Sehr aktiv probten die Mitglieder wöchentlich in der Wirtschaft Meessen ganz am Ende der damaligen Vonsstraße (Albertstr.), jetzt querverlaufend die Parkstr. Die Musiker hatten sich, vielleicht der Einfachheit halber, ein Repertoire nach Nummern zusammengestellt. Wenn nun der "Bandleader" die Nummer vier oder sieben vorschlug, dann wußten alle, was gemeint war. Das klappte vorzüglich.

Keine hundert Meter von der Wirtschaft entfernt, Ecke Tannenbaumstraße-Dörnchen, jetzt Moresnetter Straße-Parkstraße, wohnte der Metzgermeister Philipp Schrymecker, zugleich auch Kartoffelhändler. Unser Philipp, ein gut beliebter Mann, wie es sich für einen Metzger geziemt, trank gerne einen über den Durst, und da die Wirtschaft des Fritz Meessen, genannt der "Deutsch" (ohne "e" am Ende), nur einen Steinwurf entfernt war, blieb es nicht aus, daß unser Mann auch dort zu Gast war, wenn das Trommel- und Pfeifenkorps seine Proben abhielt.

Da hatte es dem Philipp mit einmal die Nummer zwei angehtan, die auf dem Repertoire der Musiker stand. Immer, wenn er die Melodie hörte, sei es, daß er im Lokal war oder draußen in Hörweite, versuchte er, dieselbe mitzusingen; und eines Tages (– war es beim Zerlegen eines Schweines? –) brach es aus ihm heraus: "E Kelemes wät ene Künsch geschlacht, tralala, tralala". Es war die Geburtsstunde eines Satzes, der in der Folge aus dem Kelmiser Karnevalsliedgut nicht mehr wegzudenken war und ist.

Was den Metzgermeister wohl bewogen hat, ausgerechnet diesen Satz zu singen, wird immer sein Geheimnis bleiben, und daß er als Dauerbrenner Generationen überdauern würde, das hätte auch keiner für möglich gehalten.