

18. DIE STADT DER BAHNWAGGONS UND LEDERMÖBEL – ST. VITH (B)

Lederindustrie

„*Es muss die Haut zur Lohe wandern*“, so ein alter Gerbergrundsatz. Schwerpunkte der Gerberei entstanden also dort, wo die Lohe produziert wurde und nicht in Gebieten mit vermehrter Viehhaltung. Im Ourltal fiel jedoch beides zusammen. Mit der steigenden Nachfrage nach Leder entwickelte sich das Handwerk hier zur Gewinn bringenden Industrie. Die kleinen Handwerksbetriebe wuchsen zu großen Gerbereien mit vielen Arbeitern. Die Tierhäute wurden nun größtenteils importiert. Die Gründung der Lederindustrie im damals österreichischen St. Vith. fiel in die Regierungszeit von Kaiserin Maria-Theresia (1740 bis 1780). Um 1832 bestanden dort sieben Gerbereien, die 69 Arbeiter beschäftigten und jährlich 6.050 ausländische und 520 inländische Häute verarbeiteten. Später, in der Blütezeit der Lederindustrie, gab es über 600 Gruben und es wurden fast 10.000 Häute verarbeitet. Das mit Eichenlohe gegerbte rheinische Leder hatte einen weltweiten Ruf und wurde als „**Eifeler Sohlleder**“ mit dem Pferdefuhrwerk bis Leipzig, Breslau und nach Frankfurt zur Messe transportiert. Die alte Handelsstraße, die sogenannte „**Lederstraße**“, führte von Malmedy in die Lederstädte Frankfurt und Offenbach und war bereits seit dem 17. Jahrhundert bekannt.

Der Rüstungsbedarf im Deutsch-Französischen Krieg von 1870/71 steigerte nochmals die Nachfrage, doch in den folgenden Jahren gab es eine wirtschaftliche Flaute. Die Konkurrenz durch nordamerikanisches „**Hemlockleder**“, d. h. Leder, das mit dem vornehmlich in den Provinzen Ontario und Ouebeck gewonnen Extrakt der Hemlockrinde gegerbt wurde, sowie moderne chemische Verfahren der Gerbung (Chromgerbung) führten zum Niedergang der heimischen Lohwirtschaft. Die Lohmühlen im Ourltal verloren damit ihre Bedeutung und mussten aufgegeben oder umgerüstet werden.

Noch heute weisen die großen modernen Ledermöbelgeschäfte um St. Vith auf die Tradition der ost-belgischen Lederindustrie und die damit verbundene Lohwirtschaft hin.



Abb. 34: Mittelalterlicher Stadtkern von St. Vith (Luftbild, Foto: Piere Benker)



St. Vith ist seit dem 12. Jahrhundert bedeutender Verkehrsknotenpunkt und Marktflecken mit Kirche, Zollstätte und Markt. Die Erhebung und Befestigung als Stadt unter luxemburgischer Herrschaft erfolgte um 1350. Trotz oder gerade wegen ihrer geringen Größe (nur 200 m im Durchmesser) scheiterten die meisten Einnahmeversuche.

Eisenbahn

Die Eisenbahn brachte der Stadt ab 1887 einen blühenden Aufschwung. Fast jeder zweite Einwohner soll bei der Eisenbahn beschäftigt gewesen sein. Allein im Betriebswerk mit Reparaturwerkstätte arbeiteten 700 Personen. Fast alle Berufe der Eisenbahn waren hier vertreten. Durch die starke Beschädigung der gesamten Eisenbahninfrastruktur im Zweiten Weltkrieg ging die Nutzung in den folgenden Jahrzehnten immer mehr zurück und die Strecken wurden abgebaut.

Stillgelegte Eisenbahntrassen und Wege werden heute entlang von Wasserstraßen zu einem Netz Grüner Wege ausgebaut (RAVeL = Réseau Autonome de Voies Lentes, Autonomes Netz für langsam fließenden Verkehr) und sind somit für den **Fahrradtourismus** von Interesse. Im Ourltal ist die Strecke zwischen Prüm (D) und St. Vith (B) sowie auf belgischer Seite zwischen Lommersweiler und Oudler befahrbar. Bis nach Troisvierges (L) ist sie noch im Ausbau.