

17-BURG-REULAND

Our- und Ulftal als Landschaftsidyllen

Das Our- und Ulftal zählen zu „den“ idyllischen Gegenden entlang der Vennbahn. Davon künden schon in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts die ersten Reise- und Wanderführer: „Wie ein Garten Gottes breitet sich der grüne, wohlgepflegte Wiesenteppich, aus dem die verschiedenen Blumen und Blüten hervorlugen, zwischen den waldigen Bergen aus. Kein Wunder also, dass es uns anmutet, als läche hier ein ewig heiterer Himmel und als müsse nie ein gestörter Friede da gewaltet haben, ...“. So beschreibt der Reulander Lehrer Heinrich Pflips in seinem Wanderbuch „Das romantische Ourthal“ das Ulftal 1891. Auch Burg Reuland widmet er eine Lobpreisung: „Von allen Seiten ist der Ort von hohen Bergen umgeben, welche die rauhen Winde hoch über denselben hinwegleiten. Das Pflanzenleben ist daher in jedem Frühjahr hier dem in den umliegenden Ortschaften weit voraus. Zierliche Gärten mit üppigen Baumpflanzungen lehnen sich in Terrassen an die Häuserreihe an. Auf einem steinigen Hügel erheben sich die Ringmauern der ehemaligen stolzen Feste, der Burg, deren wohlerhaltener Turm gebieterisch in das liebliche Thal hineinschaut. Wie in einem Halbkreise umgeben die Wohnhäuser die alte Burgfeste.“

Nachsinnen über das Geschehen auf der Burg Reuland 1891

Burgen sind ein wesentlicher Bestandteil von idyllischen Kulturlandschaften. Der beste Blick auf die Burg Reuland bietet sich von der einstigen Haltestelle Reuland, wo eine Brücke den Kirchweg der Reuländer zur Kirche nach Weweler über die Vennbahn führte. Im Volksmund hieß sie „Hülscheider Brücke“ oder eben die „schiefe Brücke von Reuland“. Heute ist die Burg vorbildlich restauriert worden. Für Radlerinnen und Radler auf der Vennbahn bietet sie ein wunderbares Ambiente zum Verweilen und zum Nachsinnen über einstiges Burggeschehen. Dazu malte sich auch Heinrich Pflips in seinem Wanderführer 1891 seine Bilder aus: „Der Turm und die äußeren Ringmauern sind noch bis zu einer gewissen Höhe erhalten. Welche Pracht mag hier einst geherrscht haben? Sang und Klang tönte durch die hohen Hallen. In den Ställen wieherten die Rosse, und auf dem Hofe klirrten die Schwerter. Und nahte sich einmal ein raublustiger Feind, so bließ der Turmwächter ins Horn. In Eisen gekleidete, mit Speeren bewaffnete Ritter schwangen sich auf die Rosse, die Zugbrücke senkte sich, und vorwärts ging es, dem Feinde entgegen.“

Die heldenhaften Ritter von Reuland zogen in die Ferne

Der Name des Ortes Reuland leitet sich vom Rittergeschlecht ab, das urkundlich ab dem 12. Jahrhundert bekannt ist. Ausgestorben ist es 1313 mit dem Tod von Arnold von Reuland. Der bekannteste Reuländer Ritter dürfte Dietrich von Reuland gewesen sein, der am Kreuzzug Kaiser Barbarossas teilnahm und 1189 vor Akkon in Galiläa gefallen ist. Sein heldenhafter Kampf gegen die Feinde des Christentums hat ihm den Titel „Löwe von Reuland“ eingebracht. Ab 1264 ist die Burg als luxemburgisches Lehen bekannt. Die Herren von Reuland pflegten zu dieser Zeit gute Beziehungen zu ihrem Landesherrn. Bis zum 14. Jahrhundert wurde die Anlage ständig erweitert. Eine Ansicht aus 1592 zeigt eine schlossähnliche Anlage mit Gärten und Weihern. Um diese herum stehen die Behausungen der Bewohnerinnen und Bewohner. Dort, wo heute das Pfarrhaus steht, war außerhalb der Burgmauern einmal die „Freiheit“ angesiedelt, der Gerichtsplatz mit Gerichtskreuz der Herrschaft Reuland. Im Mittelalter zogen die Ritter aus dem Ulftal in die Ferne. Im 18. und 19. Jahrhundert durchquerten die ersten Reisenden das Tal um Burg-Reuland, zuerst mit der Postkutsche und dann mit der Bahn.

Postkutsche und Bahn - Die Anfänge des Tourismus in Reuland

Fuhrunternehmer zählten neben Gastwirten, Schmieden, Müllern, Gerbern und Bauhandwerkern schon im ausgehenden 17. bzw. frühen 18. Jahrhundert zum Reuländer Mittelstand. Sie bildeten die Grundlage für die Position als wirtschaftliches Zentrum des mittleren Ourtales. Verkehrswege durchzogen schon seit vielen Jahrhunderten das Our- und Ulftal. Die Postkutschenverbindung zwischen St. Vith und Luxemburg war für die wirtschaftliche Stärke von Reuland von starker Bedeutung. Die „Reulander Straße“ war im Mittelalter von großer Wichtigkeit,

da sie zwei Orte miteinander verband, die jeweils über eine Burg verfügten, St. Vith und Burg Reuland. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts setzte im Our- und Ulftal der Tourismus ein. Die natürlichen Voraussetzungen dafür waren günstig: ein mit landschaftlichen Reizen gesegnetes Tal, die Beschaulichkeit des Lebensstils seiner Bewohnerinnen und Bewohner als auch Offenheit und Gastlichkeit für seine Gäste.

Reisen mit der Postkutsche

Pferdekutschen waren neben Ochsenkarren in der vorindustriellen Neuzeit das bedeutendste Fortbewegungsmittel zu Lande. Nach der Aufklärung gewannen Postkutschen immer mehr an Bedeutung für die Beförderung von Personen. In Burg-Reuland zeugen am ehemaligen „Gasthof zur Post“ heute noch die eisernen Ringe an der Hausmauer von Postkutschenzeiten. Daran wurden die Vorspannpferde angebunden, bis die neuen Kunden kamen. Im „Hotel zur Post“ wurden die Gäste bewirtet. Oft gab es auch Zimmer, in denen die Gäste preiswert übernachten konnten. Zur Grundausstattung eines Reisenden des 18. Jahrhunderts gehörten ein breiter Hut, mindestens zwei Paar Schuhe oder Stiefel, ein Regenmantel, Hosen, Nachtgewand und Bettzeug. In einem ledernen Gurt wurden Dokumente und Geld verwahrt. Bis ins 19. Jahrhundert trugen die Reisenden eher abgetragene Kleidung, da diese durch die Fahrt sehr strapaziert wurde. Wer über seine Reise berichten wollte, trug ein Wachstafelchen mit sich und übertrug den Text in der Herberge auf Papier. In den Stallungen der jeweiligen Posthalterei standen immer mehrere Pferde, die einem Pferde knecht zur Pflege anvertraut waren. Um die Mitte des 19. Jahrhunderts ging die Ära der Postkutschen in Europa zu Ende. Sie konnten damals mit 10 Kilometern pro Stunde an einem Tag über 100 Kilometer zurücklegen.

Das Reisen mit der Postkutsche erforderte „gute Leibeskonstitution und christliche Geduld“

Die Straßen waren in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts noch in einem schlechten Zustand, oft gar nicht gepflastert. Den Reisegästen wurde eine „gute Leibeskonstitution und christliche Geduld“ abverlangt. In den ungefederten Kutschen wurden bis zu zehn eng aneinander sitzende Personen bei jedem Schlagloch durchgebeutelt, die Fenster blieben meist geschlossen. Zudem ließen die Reisenden an den Postillionen meist kein gutes Haar, sie wurden oft als grob und anmaßend empfunden. Freiherr von Knigge, der als Aufklärer mit seinem Werk „Über den Umgang mit Menschen“ berühmt wurde, sprach auch diesen Reiseumstand an: „Nichts ist langweiliger und verdrießlicher, als mit einem Manne zu reisen und in einem Kasten eingesperrt zu sitzen, der stumm und mürrischer Laune ist“. Vorne am Pferdegeschirr bimmelten die Glöckchen, hin und wieder knallte die Peitsche. Denn nicht selten konnte man wegen Schneefalls oder Regen den Fahrplan nicht einhalten. Dennoch wurden auch schon damals Postkutschenreisen verklärt. Geschätzt wurden das Auf und Ab im Gelände, die gesunde Luft und aufmunternde Assoziationen, die man mit der Straße verbindet. Weiter erhöhten gutes Wetter und eine angenehme Gesellschaft das Reiseerlebnis mit der Postkutsche. Doch die Postkutsche wurde gegen Ende des 19. Jahrhunderts von der Eisenbahn abgelöst – mit einer denkwürdigen Begegnung!

Schnaubende Postkutschengäule und Lokomotiven-Pfiffe

Ein besonderer Höhepunkt der Eröffnungsfeierlichkeiten der Bahnstrecke St. Vith – Ulfingen am 4. November 1889 war der Wettlauf zwischen „dem früheren Verkehrsmittel, der nun bald seligen Postkutsche“ und der Lokomotive des Eröffnungszuges. Kurz vor der Einfahrt in den Bahnhof Reuland wurde dem Zug von der alten Burg herüber ein donnernder Böllergruß geschickt, welchen die Lokomotive mit einem kräftigen Pfiff erwiderte. Dann heißt es im „Kreisblatt für den Kreis Malmedy“ am Tag darauf unter anderem: „Die in gemüthlichem Trott unten auf der Chaussee den schwerfälligen gelben Wagen daherziehenden Gäule, wurden auf wiederholtes ermunterndes Winken von uns von dem Postillon in schnellste Gangart versetzt.“ Auf der Lokomotive hatte man das Manöver bemerkt, woraufhin die Postkutsche von der Lokomotive ausgepiffen wurde. Diese gab dann mehr Dampf, „und dahin sauste das eiserne Ross, seine Kollegen von Fleisch und Bein bald weit zurücklassend, ein scharfer Contrast!“

Mit der romantischen Beschaulichkeit ist es erst einmal vorbei

Mit der Eröffnung der Vennbahn-Verbindung von St. Vith nach Ulflingen wurde das Ourtal für den Tourismus erschlossen. Längs der Bahnstrecke entstanden Hotels und Gaststätten. Neben 20 Güterzügen passierten damals noch 10 Personenzüge das Our- und Uiftal, sechs durchgehende und vier regionale Züge. Die Geschwindigkeit der Eisenbahn wurde aufgrund der starken Frequenz von 27 auf 40 Kilometer pro Stunde angehoben. Nach dem Bau des zweiten Gleises donnerten täglich bis zu 80 Güterzüge mit 60 Stundenkilometern durch das Tal. Mit der romantischen Beschaulichkeit in der abgelegenen Eifel war es, so der Historiker Klaus-Dieter Klauser aus St. Vith, von einem Tag zum anderen vorbei.

Schöne Landschaft stellt hohe Anforderungen an den Bau einer Bahnlinie

Das Ourtal mit seiner idyllischen Topographie forderte die Erbauer der Vennbahn besonders heraus. Brücken und Tunneln waren zur Nivellierung des Trassenverlaufs notwendig. Weiter waren viele Über- und Unterführungen erforderlich. Felseinschnitte mussten gesprengt, hohe Dämme aufgeschüttet werden. Insbesondere das Stück zwischen Neidingen und Lommersweiler war für die Eisenbahnbauer besonders herausfordernd. Denn auf einer Strecke von knappen 1,5 Kilometern mussten nicht weniger als fünf Brücken errichtet werden. Dies ließ im Gegensatz zu den späteren Betonbrücken keine Kurven zu. Besonders aufwendig und kostspielig war der Bau des Abschnittes bei Hemmeres wegen der Länge der Tunneln bei Hemmeres (386 m) und bei Huldange (790 m). Die verschiedenen Wasserläufe erforderten zudem zahlreiche Brücken. Auf Grund der schwierigen Geländeverhältnisse in der Eifel-Venn-Region wird auch noch heute die Trassierung der Vennbahn als gelungen bewertet. Doch eisenbautechnisch gab es auch Kritik an der Wechselhaftigkeit der Steigungen, ohne dass in den Bögen eine Mäßigung des Anstiegs erfolgt wäre.

Die Blumen am Feldrain sind keine Blumen mehr

Mit der Intensität des Reisens wie mit der Postkutsche macht die Eisenbahn Schluss. Wahrgenommen wurden höchstens Landschaftsreliefs und markante Bauten und Denkmäler wie etwa die Burg von Reuland. Heinrich Pflips beklagt sich in seinem 1891 erschienenen Wanderführer zum Ourtal darüber, dass die meisten Wanderer kaum mehr von einer Fußtour reden, wenn sich nur eine Fahrt mit dem eisernen Dampfross anbietet. Sie habe „daher wenig Interesse für die Schönheit der Natur und das unendlich Große und Erhabene in dem scheinbar Kleinen.“ Ähnlich kritisch äußert sich auch Victor Hugo schon 1837: „Die Blumen am Feldrain sind keine Blumen mehr, sondern Farbflecken. Oder vielmehr rote oder weiße Streifen; es gibt keinen Punkt mehr, alles wird Streifen. Die Getreidefelder werden zu langen grünen Strähnen; die Kleefelder erscheinen wie lange grüne Zöpfe; die Städte, die Kirchtürme und die Bäume führen einen Tanz auf und vermischen sich auf verrückte Weise mit dem Horizont; ab und zu taucht ein Schatten, eine Figur, ein Gespenst an der Tür auf und verschwindet wie der Blitz, das ist der Zugschaffner.“ Die entschwundene Beschaulichkeit der Landschaftsbetrachtung auf Reisen wurde durch das Vertiefen in Reiseführer wie dem „Baedeker“ ersetzt, der 1837 zum ersten Mal erschien. Die nun eingetretene Kontaktlosigkeit mit dem durchreisten Raum wurde ersetzt durch die geistige Vorwegnahme der Reiseziele während der Bahnfahrt. Vorbeiziehende Landschaften konnten nur mehr als Panorama erfasst werden. Das wusste aber auch schon Heinrich Pflips auf einer Reise mit der Vennbahn von St. Vith nach Burg Reuland zu schätzen: „Überhaupt gewährt das Ourthal von hier bis Reuland einen reizenden Anblick.“

Mit der neuen Eisenbahn fühlt man sich „von einem Ort zum anderen geschleudert“

Die Eisenbahn krepelte das Reisen in der damaligen Zeit, Mitte des 19. Jahrhunderts, um: Die Reiseroute musste großteils dem Schienenstrang der Bahn angepasst werden; man war an strikte Abfahrts- und Ankunftszeiten gebunden; die Landschaften dazwischen wurden durchfahren oder gleich übersprungen. Im Gegensatz dazu bedeutete Reisen mit der Postkutsche, eine Gegend in Etappen zu durchziehen mit einer Geschwindigkeit entsprechend der Leistungsfähigkeit von Wagen und Pferden. Doch mit der Eisenbahn war nicht mehr so sehr der Raum, sondern Zeit bzw. Geschwindigkeit gefragt. Bahngäste, die für Schwindelgefühle anfällig waren, wurde geraten, „die

vorüberfliegenden Gegenstände nicht ins Auge zu fassen“. Reisende beklagten, „dass sie nun überhaupt nichts mehr von der Landschaft sehen würden und sich von einem Ort zum anderen geschleudert fühlten.“ Die Durchschnittsgeschwindigkeit der Züge auf dem Abschnitt zwischen Lommersweiler und Reuland betrug damals 27 bis 40 Kilometern pro Stunde.

Spürbarer Unterschiede in der Reisequalität von Postkutsche und Eisenbahn

„Musste in der Reisekutsche der Körper den Weg noch mit allen Fasern seismographisch nachvollziehen“, so der Historiker Dieter Vorsteher, „wurde ihm die Reise im schnell verknüpften Netz der Eisenbahn zu einem gleichförmigen Erlebnis, das kaum über den Eindruck der Geschwindigkeit hinauskam.“ Die Kontroversen zwischen Postkutschen- und Eisenbahnreisenden wurden durchaus polemisch ausgetragen. Ein Schreiber in Meyers Conversations-Lexicon hält 1845 den Freunden der Postkutsche entgegen: „Welcher Anblick ist wohl imposanter, löse mehr Begeisterung aus – der Anblick eines Wagengauls, der eine Miethkutsche mühselig im Koth langsam fortschleppt, oder der Anblick einer unabsehbaren Bahn, die mitten durch die Felder ihres Weges zieht, Gräben und Flüsse überspringt, durch Wälder fliegt, durch Moorgründe dringt, die Berggelände erklimmt, Brücke über die Abgründe schlägt, weiten Thälern das Joch auflegt und die Ebenen durch den Bauch der Berge sucht? Dazu denke man sich die im Fluge auf metallenen Gleise daherbrausende Maschine, voll siedenden Wassers, ungestüm und gewaltig wie der Sturm?“

Bahnfahrer und Radfahrer - Diskussionen zwischen Bahn- und Radfahrern

Nach der Radkultur-Historikerin Anne Kathrin Ebert spielte die Eisenbahn als neue Mobilitätsform eine zentrale Rolle für den Erfahrungshorizont des Fahrrades. August Geisser, Autor des 1897 erschienen Aufsatzes „Das Tourenfahren“, zufolge beherrsche zwar die Eisenbahn die Welt, weil sie das „schnellste, zeitgemäßeste, demokratischste, in manchen Fällen auch das billigste, Verkehrsmittel sei“. „Aber“, so fährt er nun mit der Kritik fort, „die Eisenbahn mache den Menschen zum Gepäck, das sozusagen willkürlich befördert wird; sie erschläft statt anzuregen, trotz Aussichtswagen, nur einen vollkommenen, weil er unerbittlich rasch vorbeihuschende Eindruck von den Schönheiten der Natur“ (zitiert nach Ebert). Die Radfahrer sahen ein gänzlich anderes Zusammenspiel von Technik und Mensch. Wie die Eisenbahn würde sie zwar Distanzen verringern, größere Mobilitätsradien schaffen, „aber die Radfahrer waren es selbst, die auf leise surrenden Rädern die Distanz wählten, einteilten und überwandten“. Der spanische Literaturnobelpreisträger José Echegaray sah in dieser individuellen Fortbewegungsmöglichkeit den eigentlichen Triumph der Erfindung Fahrrad, „gleichsam als Protest gegen die kollektiven Fortbewegungen des modernen Lebens.“ Der Arzt Georg Wilhelm Dedoppl hält im 1896 in Aachen publizierten Buch „Ist Radfahren gesund und auch für Damen passend?“ ein Plädoyer für das Radfahren, weil es den Genuss beschleunigen würde. Denn das Fahrrad sorge für eine schnelle Abfolge von Eindrücken, die Radfahrer können sich ganz den „rasch wechselnden Bildern der Außenwelt hingeben.“

Landschaftsgenuss mit dem Fahrrad – im heiligen Land des Radsports

Anfeindungen von Nicht-Radfahrern gegenüber den Neumobilen ließen nicht lange auf sich warten, vor allem wenn es Frauen waren. Trotz einiger Restriktionen war aber der Siegeszug des neuen „bicyclette“ nicht mehr aufzuhalten. Der Genuss von Landschaft und Kultur konnte zunehmend auf neue Art eingelöst werden. Um die Jahrhundertwende verbreiterte sich die Beliebtheit des Fahrrades. Als Alltags- und Freizeitverkehrsvehikel wurde es zum „Auto des armen Mannes“. Nach und nach wurde auch der Reiz des Radsports entdeckt. Dazu beigetragen haben wesentlich die luftgefederten Reifen, die ab 1890 das Fahrvergnügen verbesserten. Viel geradelt wurde in Belgien in der Zwischenkriegszeit, weniger zu Kriegszeiten. Aus der Arbeiterklasse entstammten die ersten erfolgreichen Radsportler Belgiens wie etwa Odier Defraeye, der 1912 als erster Belgier die Tour de France gewann. Eddy Merckx, 1945 geboren, sollte dann zum größten Rennfahrer der Radsportgeschichte werden. Er gewann jeweils fünf Mal „Tour de France“ und „Giro d’Italia“. 2012 bezeichnete das US-Road-Bike-Magazin Belgien als heiliges Land des Radsports. Doch neben dem sportlichen Radfahren entwickelte sich, so der Radfahr-Historiker Stijn Knuts von der Universität Leuven, parallel das Radfahren in der Freizeit. Seiner Einschätzung zufolge ist im flämischen Teil

Belgiens das Radfahren etwas mehr verankert als im wallonischen. Dies könnte vielleicht, so Stijn Knuts, mit der etwas anspruchsvolleren Topographie zusammenhängen.

Radfahrkultur Belgien

Noch bevor die Radscheiben der Dampfzüge durch das Our- und Ulftal rollten, kamen in Belgien in den frühen 1860er Jahren die ersten Velocipede auf. Diese folgten dem Laufrad, das 1817 Karl Freiherr von Drais erfand. Vom Fleck kam man mit dem Velociped durch das Treten der Kurbel am Vorderrad. Ob es von Pierre Michaux oder Pierre Lallement erfunden wurde, beide Franzosen, darüber wird noch gestritten. Auf jeden Fall kam es aus Frankreich nach Belgien. Die ersten Vélocipèdisten tauchten 1866 in Brüssel auf. Mehr Rückenwind erfuhr das neue Fortbewegungsmittel durch die Einführung des Hochrades in den frühen 1880er Jahren. Dieses fand mit seiner erhabenen Sattelposition bald Anklang bei Angehörigen der Oberschicht. Sie gründeten die ersten Radfahrerclubs, vorerst in Brüssel und Gent, später in Liège und Louvain. Die bürgerlichen Radfahrclubs setzten bald auf das Freizeitradeln. Sie organisierten die ersten Ausfahrten für ihre Mitglieder wie auch die ersten internationalen Radtouren wie etwa 1869 von Brüssel nach Paris und zurück. Doch am meisten war man mit dem neuen Verkehrsmittel in den Parks und auf den Boulevards der Städte unterwegs. Heute haben die Leitgedanken der ehemaligen Freizeitradler wieder Konjunktur: Landschaftserlebnis auf entschleunigte Art und Weise mit dem Fahrrad.