

17-BURG-REULAND

Our- en Ulfdal als landschapsidylle

Het Our- en Ulfdal worden gerekend tot dé idyllische streken langs de Vennbahn. Dat was in de tweede helft van de 19e eeuw al te lezen in de eerste reis- en wandelgidsen: "Als een tuin van God strekt zich een groen, goed onderhouden weidetapijt uit, waaruit de verschillende bloemen en bloesems tevoorschijn komen tussen de bosachtige bergen. Geen wonder dus dat het zo aandoet alsof hier eeuwig een heldere hemel heerst en alsof de vrede daar nooit verstoord is geweest ...". Zo beschrijft de Reulandse leerkracht Heinrich Pflips het Ulfdal in zijn wandelboek *Das romantische Ourthal* uit 1891. Ook voor Burg-Reuland heeft hij lof: "De plaats is helemaal ingesloten door hoge bergen, die de ongere wind hoog in de lucht wegleiden. Daardoor ligt het plantenleven hier elke lente veel voor op de omliggende plaatsen. Sierlijke tuinen met weelderige boomaanplantingen flankeren in terrassen de rij huizen. Op een stenige heuvel rijzen de ringmuren op van de voormalige trotse vesting, de burcht, waarvan de goed behouden toren uitkijkt over het dal. Als in een halve cirkel staan de woonhuizen rond de burchtvesting."

Peinzen over het leven in de burcht in 1891

Burchten zijn een cruciaal onderdeel van idyllische cultuurlandschappen. Het beste uitzicht op de burcht van Burg-Reuland heeft men vanaf de vroegere halte Reuland, waar een brug over de Vennbahn gelegd werd op de weg die de inwoners van Reuland volgden om naar de kerk in Weweler te gaan. In de volksmond werd deze de "Hülscheider Brücke" of gewoon de "scheve brug van Reuland" genoemd. Ondertussen is de burcht voorbeeldig gerestaureerd. Voor fietsers op de Vennbahn biedt ze een wondermooie sfeer om rond te hangen en na te denken over het vroegere burchtleven. Ook Heinrich Pflips probeerde er zich een beeld van te vormen in zijn wandelgids uit 1891: "De toren en de buitenste ringmuren zijn nog tot op zekere hoogte behouden. Wat voor pracht moet hier ooit geheerst hebben? Muziek en gezang weerklonken door de hoge hallen. In de stallen hinnikten de paarden en op de binnenplaatsen kletterden de zwaarden. Als er een rooflustige vijand naderde, blies de torenwachter op de hoorn. In maliënkolders gehulde, met lansen bewapende ridders sprongen op hun paard, de ophaalbrug werd neergelaten en daar gingen ze, de vijand tegemoet."

De heldhaftige ridders van Reuland trokken de wijde wereld in

De plaatsnaam Reuland is afgeleid van het riddersgeslacht, dat vermeld wordt in oorkondes die teruggaan tot de 12e eeuw. Het geslacht stierf uit in 1313 met de dood van Arnold von Reuland. De bekendste ridder van Reuland was waarschijnlijk Dietrich von Reuland, die deelnam aan de kruistocht van keizer Barbarossa en in 1189 sneuvelde voor Akko in Galilea. Zijn heldhaftige strijd tegen de vijanden van het christendom heeft hem de titel "leeuw van Reuland" opgeleverd. Vanaf 1264 is de burcht bekend als Luxemburgs leen. De heren van Reuland hadden in deze tijd een goede relatie met hun landsheer. Tot in de 14e eeuw werd het complex voortdurend uitgebreid. Op een weergave uit 1592 zien we een slotachtig complex met tuinen en vijvers. Daarrond staan de woningen van de bewoners. Waar nu de pastorie staat, was buiten de burchtmuren ooit de "vrijheid" gevestigd, de gerechtsplaats met gerechterskruis van de heerschappij Reuland. In de Middeleeuwen trokken de ridders uit het Ulfdal de wijde wereld in. In de 18e en 19e eeuw trokken de eerste reizigers door het dal van Burg-Reuland, eerst met de postkoets en later met de trein.

Postkoets en trein - Het begin van het toerisme in Reuland

Naast herbergwaarden, smeden, molenaars, leerlooiers en bouwvakkers behoorden ook transportondernemingen al in de late 17e of vroege 18e eeuw tot de middenstand van Reuland. Ze lagen aan de basis van de positie van economisch centrum van het middelste Ourdal. Er lopen al vele eeuwen verkeerswegen door het Our- en Ulfdal. De postkoetsverbinding tussen Sankt Vith en Luxemburg was van groot belang voor de economische ontwikkeling van Reuland. De Reulander Strasse was in de Middeleeuwen van grote betekenis aangezien ze twee plaatsen met elkaar verbond die allebei een burcht hadden: Sankt Vith en Burg-Reuland. Begin 20e eeuw nam het toerisme in het

Our- en Ulfdal een aanvang. De natuurlijke omstandigheden leenden zich daartoe: een met landschappelijke pracht gezegend dal, de contemplatieve levensstijl van de inwoners en de openheid en gastvrijheid voor gasten.

Reizen met de postkoets

Naast ossenkarren waren paardenkoetsen in de pre-industriële Nieuwe Tijd het belangrijke transportmiddel te land. Na de Verlichting won de postkoets altijd meer aan betekenis voor het personenvervoer. In Burg-Reuland herinneren tegenwoordig nog de ijzeren ringen aan de muur van het voormalige Gasthof zur Post aan de tijden van de postkoets. Daaraan werden de voorspanpaarden vastgebonden tot de volgende klant kwam. In het Hotel zur Post werden de gasten bediend. Vaak waren er ook kamers waarin de gasten goedkoop konden overnachten. Tot de basisuitrusting van een reiziger in de 18e eeuw behoorde een brede hoed, minimaal twee paar schoenen of laarzen, een regenmantel, broeken, een nachtgewaad en beddengoed. In een lederen gordel werden documenten en geld bewaard. Tot in de 19e eeuw droegen de reizigers eerder afgedragen kleding, aangezien deze sterk aan slijtage werd blootgesteld tijdens de tocht. Wie verslag wou uitbrengen over zijn reis, nam een wastafeltje mee en schreef de tekst in de herberg over op papier. In de stallingen van het poststation stonden altijd meerdere paarden die toevertrouwd waren aan de zorgen van een paardenknecht. Ongeveer midden de 19e eeuw liep het tijdperk van de postkoets op zijn einde in Europa. Met een snelheid van 10 kilometer per uur konden de koetsen op één dag meer dan 100 kilometer afleggen.

Een stevig gestel en christelijk geduld

De straten verkeerden in de eerste helft van de 19e eeuw nog in slechte staat en waren vaak helemaal niet geplaveid. De reizigers moesten beschikken over een "stevig gestel en christelijk geduld". In de koetsen zonder vering werden tot tien dicht op elkaar gepakte inzittenden bij elk gat in de weg flink door elkaar geschud, de ramen bleven meestal gesloten. Bovendien hadden de reizigers meestal geen goed woord over voor de postiljon. Deze werd vaak arrogant en onbeleefd bevonden. Baron von Knigge, die als verlichter beroemd werd met zijn werk *Über den Umgang mit Menschen* kaartte ook deze reisomstandigheden aan: "Er is niets zo saai en vervelend als te reizen en opgesloten te zitten in een bak samen met een man die niets zegt en slecht gehumeurd is". Aan het paardentuig tingelden de klokjes en af en toe knalde de zweep. Het gebeurde niet zelden dat men wegens sneeuw of regen de dienstregeling niet kon aanhouden. Toch werd reizen met de postkoets ook toen al geïdealiseerd. Geprezen werden de wisselvalligheden op het terrein, de gezonde lucht en de opmonterende kennismakingen die men met de straat associeerde. Verder maakten mooi weer en aangenaam gezelschap van de reis met de postkoets een plezierige ervaring. Tegen het eind van de 19e eeuw moest de postkoets echter plaats maken voor de trein – en het begon met een gedenkwaardige confrontatie!

Snuivende postkoetspaarden en een fluitende locomotief

Een bijzonder hoogtepunt van de openingsplechtigheid van het spoortraject Sankt Vith–Troisvierges op 4 november 1889 was de wedloop tussen "het vroegere vervoersmiddel, de weldra opgedoekte postkoets" en de locomotief van de inhuldigingstrein. Kort voor het binnenrijden in het station van Reuland werd de trein vanaf de oude burcht begroet met een knallend schot, waarop de locomotief antwoordde met krachtige fluittoon. De volgende dag stond in het *Kreisblatt für den Kreis Malmedy* onder andere het volgende te lezen: "De postpaarden, die op de weg in gemoedelijke draf naderbij kwamen, de logge gele koets achter zich slepend, werden na ons herhaald aanmoedigend wenken door de postiljon in snelste gang gebracht." In de locomotief had men dat manoeuvre opgemerkt, waarop de postkoets door de locomotief uitgefloten werd. Er kwam meer stoom "en het ijzeren ros stooft voorbij, zijn collega's van vlees en bloed ver achter zich latend. Het contrast was groot!"

Gedaan met de romantische rust

Met de opening van de Vennbahnverbinding tussen Sankt Vith en Troisvierges werd het Ourdal ontsloten voor het toerisme. Langs het spoortraject doken hotels en eethuizen op. Naast 20

goederentreinen reden toen ook 10 passagierstreinen door het Our- en Ulfdal, waarvan er vier stopten in het station en zes doorreden. De snelheid van de spoorweg werd gezien de grote rijfrequentie opgetrokken van 27 naar 40 kilometer per uur. Na de aanleg van het tweede spoor denderden er dagelijks tot 80 goederentreinen tegen 60 kilometer/uur door het dal. Aan de romantische rust in de afgelegen Eifel kwam van de ene dag op de andere een einde, aldus historicus Klaus-Dieter Klauser uit Sankt Vith.

Mooi landschap, maar serieuze uitdaging bij de spoorwegaanleg

Het Ourdal met zijn idyllische topografie stelde de Vennbahnbouwers voor een bijzondere uitdaging. Er moesten bruggen en tunnels gebouwd worden om de hoogteverschillen op het traject te beperken. Verder waren er oversteken en onderdoorgangen nodig. Er moesten rotsen opgeblazen en hoge dammen opgeworpen worden. Vooral het stuk tussen Neidingen en Lommersweiler vergde veel van de spoorwegbouwers. Want op een traject van amper 1,5 kilometer moesten niet minder dan vijf bruggen gemaakt worden. In tegenstelling tot de latere betonnen bruggen mochten deze geen bochten hebben. De bouw van de sectie nabij Hemmeres vergde bijzonder veel werk en geld gezien de lengte van de tunnel bij Hemmeres (386 m) en bij Huldange (790 m). De verscheidene waterlopen maakten bovendien talrijke bruggen noodzakelijk. Gelet op de moeilijke terreinomstandigheden in de regio Eifel-Venen wordt de tracerings van de Vennbahn ook vandaag nog geslaagd geacht. Spoorwegtechnisch was er echter kritiek op de wisselvalligheid van de beklimmingen, zonder dat de hellingsgraad verminderd werd in de bocht.

De bloemen aan de rand van het veld zijn geen bloemen meer

Reizen met de trein was een minder intense belevenis dan reizen met postkoets. Er werden enkel nog landschapsreliëfs en opvallende gebouwen en monumenten, als de burcht van Reuland, waargenomen. Heinrich Pflips klaagde er in zijn wandelgids van het Ourdal uit 1891 over dat de meeste wandelaars nauwelijks nog over een voettocht spreken zodra er een rit met de stoomtrein wordt aangeboden. Volgens hem hadden ze "derhalve weinig interesse voor de schoonheid van de natuur en het oneindig grote en verhevene in het schijnbaar kleine." Ook Victor Hugo had in 1837 al een soortgelijke kritiek: "De bloemen aan de rand van het veld zijn geen bloemen meer, maar kleurvlekken. Of veeleer rode of witte strepen; er zijn geen punten meer, alles wordt een streep. De korenvelden worden lange groene slierten; de klavervelden zien eruit als lange groene vlechten; de steden, kerktorens en bomen voeren een dans op en vermengen zich op een gestoorde wijze met de horizon; af en toe duikt er een schaduw, een figuur, een gedaante op aan de deur en in een flits is deze weer verdwenen. Dat is de treinconducteur." De tot het verleden behorende contemplatie bij het landschapkijken tijdens de reis, werd vervangen door het zich verdiepen in reisgidsen als de "Baedeker", die in 1837 voor de eerste keer verscheen. Er was geen contact meer met het gebied waar men door reisde en ter vervanging daarvan ging men zich nu op voorhand, tijdens de treinreis, geestelijk verdiepen in de bestemming. Voorbijtrekkende landschappen konden enkel nog als panorama waargenomen worden. Heinrich Pflips wist dat echter ook al te waarden tijdens een reis met de Vennbahn van Sankt Vith naar Burg-Reuland: "Het Ourdal van hier tot Reuland biedt hoe dan ook een verrukkelijke aanblik."

Met de nieuwe spoorweg wordt men precies "van de ene plaats in de andere geslingerd"

De spoorweg gooide het beeld dat men toen, midden de 19e eeuw, had van reizen helemaal overhoop. De reisroute moest grotendeels aangepast worden aan de spoortracés; men was gebonden aan strikte vertrek- en aankomsttijden; de landschappen ertussen werden doorkruist of meteen overgeslagen. In tegenstelling daarmee stond reizen met de postkoets gelijk aan een streek in etappen doortrekken met een snelheid die in overeenstemming was met het prestatievermogen van de koets en de paarden. Bij de spoorweg ging het echter niet meer om de omgeving, maar om tijd of snelheid. Reizigers die gevoelig waren voor duizeligheid, werd aangeraden "de voorbijvliegende voorwerpen niet in de gaten te houden". De reizigers betreurden "dat ze nu helemaal niets meer van het landschap te zien kregen en zich van de ene plaats naar de andere

geslingerd voelden." De gemiddelde snelheid van de treinen op het traject tussen Lommersweiler en Reuland bedroeg toen 27 tot 40 kilometer per uur.

Voelbare verschillen qua reiskwaliteit tussen postkoets en trein

"In de reiskoets moest de reiziger elke oneffenheid in de weg nog seismografisch voelen met elke vezel van zijn lichaam", aldus historicus Dieter Vorsteher, "maar in het snel verbonden spoorwegnet werd de rit een gelijkvormige belevenis die nauwelijks verder kwam dan een indruk van snelheid." Er vonden polemische discussies plaats tussen postkoets- en treinreizigers. Een auteur in Meyers Conversations-Lexicon bracht in 1845 het volgende in tegen de pleitbezorgers van de postkoets: "Welke aanblik is het meest indrukwekkend, maakt het meeste enthousiasme los – de aanblik van een koetspaard dat moeizaam een huurkoets voortsleept door het slijk of de aanblik van een onafzienbare trein, dat zich midden door de velden een weg baant, grachten en rivieren overspringt, door bossen vliegt, door veengronden dringt, berghellingen beklimt, bruggen over afgronden slaat, uitgestrekte dalen onder het juk brengt en de vlakke opzoekt door de buik van een berg? Denk daarbij nog aan de machine die voorbijstuift op de metalen rails, vol ziedend water, onstuimig en geweldig als een storm?"

Treinreizigers en fietsers - Discussies tussen treinreizigers en fietsers

Volgens fietscultuurhistoricus Anne Kathrin Ebert speelde de trein als nieuw vervoersmiddel een centrale rol in de ervaringshorizon van de fiets. Volgens Augustus Geisser, auteur van het in 1897 verschenen werk *Das Tourenfahren*, overheerst het treinverkeer in de wereld omdat de trein het "snelste, modernste, meeste democratische, in sommige gevallen ook het goedkoopste transportmiddel is". "Maar", zo gaat hij verder met kritiek, "de spoorweg behandelt de mensen als bagage, die om zo te zeggen willoos getransporteerd wordt; ze doet inslapen in plaats van ontwakken, ondanks uitzichrijtuigen, slechts één volledige, omdat hij onverbiddelijk snel voorbijglijdende indruk van de schoonheid de natuur" (geciteerd naar Ebert). Fietsers zagen een heel ander samenspel van mens en techniek. Net als de trein verkleinde de fiets afstanden, zodat een grotere mobiliteitsstraal ontstond, "maar het waren de fietsers zelf die op zachtjes gonzende wielen de afstand kozen, indeelden en overwonnen". De Spaanse winnaar van de Nobelprijs voor literatuur José Echegaray zag in deze individuele voortbeweging de grote troef van de uitvinding van de fiets, "als het ware als protest tegen de collectieve voortbewegingen van het moderne leven." De arts George Wilhelm Dedoplh houdt in zijn in 1896 in Aken gepubliceerde boek *Ist Radfahren gesund und auch für Damen passend?* een pleidooi voor het fietsen, omdat het het genieten zou versnellen. De fiets zorgt voor een snelle opeenvolging van indrukken, de fietsers kunnen zich volledig "overgeven aan de snel wisselende beelden van de buitenwereld."

Van het landschap genieten met de fiets - in het heilige land van de wielersport

Het duurde niet lang voor niet-fietsers zich vijandig uitten tegenover het nieuwe transportmiddel, vooral als het ging om vrouwen. Ondanks enkele beperkingen was de opkomst van de nieuwe "bicyclette" echter niet meer tegen te houden. Er was een nieuwe manier gevonden om te genieten van landschappen en cultuur. Rond de eeuwwisseling vond de fiets volledig ingang. Als alledaags verkeersmiddel dat ook voor recreatiedoeleinden gebruikt werd, was het de "auto van de arme man". Beetje bij beetje ontdekte men ook de bekoring van de wielersport. Daarin hebben de luchtbanden, die vanaf 1890 het rijplezier verbeterden, een belangrijke rol gespeeld. Er werd in België veel gefietst tijdens het interbellum, maar minder in oorlogstijd. De eerste succesvolle wielrenners van België stamden uit de arbeidersklasse, bijvoorbeeld Odiel Defraeye, die in 1912 als eerste Belg de Ronde van Frankrijk won. De in 1945 geboren Eddy Merckx zou de grootste wielrenner in de geschiedenis van het wielrennen worden. Hij won zowel de Ronde van Frankrijk als de Ronde van Italië vijf keer. In 2012 noemde het Amerikaanse magazine *Road Bike* België "het heilige land van de wielersport". Parallel met het sportief fietsen ontwikkelde zich, volgens fietshistoricus Stijn Knuts van de universiteit van Leuven, het recreatief fietsen. Volgens zijn inschatting is fietsen in Vlaanderen iets populairder dan in Wallonië, wat volgens hem wel iets te maken zou kunnen hebben met de moeilijkheid van de topografie.

Fietscultuur in België

Nog voor de wielschijven van de stoomtreinen door het Our- en Ulfdal rolden, kwamen in België in de vroege jaren 1860 de eerste vélocipèdes op. Dat waren de opvolgers van de loopfiets, die in 1817 werd uitgevonden door Karel baron von Drais. Met de vélocipède kon men vooruitbewegen door met de voet te trappen op de kruk in het voorwiel. Of deze werd uitgevonden door Pierre Michael of door Pierre Lallement, twee Fransmannen, is nog altijd een punt van discussie. In ieder geval kwam hij vanuit Frankrijk naar België overgewaaid. De eerste vélocipèdisten doken in 1866 in Brussel op. Meer wind in de rug kreeg het nieuwe voortbewegingsmiddel met de introductie van de hoge bi in de vroege jaren 1880. Met zijn hoge zadelpositie sprak deze de hogere lagen van de bevolking wel aan. Ze stichtten de eerste fietsclubs, eerst in Brussel en Gent, later ook in Luik en Leuven. De burgerlijke fietsclubs kozen al snel voor recreatief fietsen. Ze organiseerden de eerste uitstapjes voor hun leden en ook de eerste internationale fietstochten, bijvoorbeeld van Brussel naar Parijs en terug in 1869. Maar het nieuwe transportmiddel werd het meest gebruikt in de parken en op de boulevards van de steden. Tegenwoordig is de grondgedachte van het recreatieve fietsen van toen weer helemaal in: het landschap beleven zonder haast met de fiets.