

3-RAEREN

Vuur en rook tekenen de geschiedenis van Raeren

Vanaf midden de 19e eeuw maakte de stoomtrein zijn opmars in Europa. Op het Europese vasteland speelde België een voortrekkersrol in deze nieuwe ontwikkeling. De stoomlocomotieven joegen de mensen toen angst aan. Ze vertrouwden die bewegende stoommachines niet, hoewel vuur en stoom al lang vertrouwde verschijningen waren voor de inwoners van Raeren aan het begin van het spoorwegtijdperk. Dat waren immers de onontkoombare voorwaarde en bijverschijnselen van de productie van het Raerens steengoed, dat tot ver buiten de grenzen van Europa gegeerd was. In 1850 - 15 jaar nadat de eerste trein op het Europese vasteland van Brussel naar Mechelen reed en 35 jaar voordat de eerste treinen over de Vennbahn van Aken-Rothe Erde via Raeren naar Monschau reden - doofde in Raeren het vuur in de laatste pottenbakkersoven. Met de inzegening door pastoor Franz Josef Sünne werd een groot hoofdstuk in de geschiedenis van Raeren afgesloten.

Raeren, een centrum van de Rijnlandse pottenbakkerij

De pottenbakkers uit het Rijngebied werden ooit gerekend tot de beste en succesvolste van Europa, vermoedelijk zelfs van de hele wereld. Een van hun bolwerken was Raeren. Meer naar het oosten bevonden zich pottenbakkerscentra in Frechen, Langerwehe en Siegburg en ook in het Westerwald. De Raerense pottenbakkers dankten hun populariteit vanaf de tweede helft van de 16e eeuw aan een revolutionaire vormgeving. De tot dan toe geproduceerde bolvormige kruiken ruimden plaats voor gecompliceerdere cilindervormige kruiken met een strikte structuur. Op het cilindervormige middengedeelte konden friezen aangebracht worden, in plaats van de gebruikelijke wapentekens en medaillons. Zo kon men hele verhalen vertellen door middel van beelden en teksten. Tegenwoordig zou men zeggen dat er stripverhalen op afgebeeld stonden. De gebruikers beleefden plezier aan de religieuze en profane motieven, waardoor de vraag naar kruiken, potten en flessen uit Raeren sterk toenam. Het populairste motief op de kruiken uit de 16e eeuw was de Raerense boerendans. Er bestonden meer dan 30 varianten van. De patronen waren afkomstig uit het kopergraveeratelier van Hans Sebald Beham (1500-1550) uit Neurenberg. Vermoedelijk waren er in de hoogperiode van de steengoedproductie, in de tweede helft van de 16e eeuw, meer dan 50 pottenbakkers in Raeren. In 1803 waren er nog 10 ovens in gebruik, waarin tot zes keer per jaar gebakken werd. In 1850 werd de laatste oven gestookt.

Raerens steengoed veroverde de wereld

Hoe populair de kruiken, potten en flessen uit Raeren vroeger wel waren op verschillende plaatsen ter wereld, blijkt steeds weer uit vondsten bij archeologische opgravingen en onderzoeken van scheepswrakken. Steengoed uit het Rijngebied, onder andere uit Raeren, werd honderd jaar na de ontdekking van Amerika geëxporteerd naar de toen bekende wereldgebieden. Engelse, Nederlandse en Spaanse zeelieden gebruikten de potten niet alleen voor hun scheepsvorraden, maar zetten ze ook af in hun kolonies in de Nieuwe Wereld. Zo vonden Raerense kruiken hun weg naar de verre markten van Noord- en Midden-Amerika en ook Australië en Zuidoost-Azië. Voor de nabije markten was de Hanzestad Keulen vanaf de Middeleeuwen de belangrijkste overslagplaats voor keramiek uit Raeren. Van daaruit werd het steengoed over de Rijn en de handelswegen van de Hanze vooral naar Noord- en Oost-Europa geëxporteerd. Uitgaande van 50 ovens en 300 bakgangen per jaar werd er, rekening houdend met de uitval, een productie van 200.000 tot 400.000 stuks per jaar bereikt.

Het vervoer van potten, kruiken en flessen met vrachtkarren, toen de Vennbahn nog niet bestond

Experten schatten dat ieder jaar zo'n 2.000 vrachtkarren met 1 ton steengoed het pottenbakkersdorp Raeren verlieten. Dat zou nu overeenstemmen met 90 vrachtwagenladingen. Als de Vennbahn er toen geweest was, zouden er ieder jaar 133 wagons met een laadvermogen van 15 ton, of 7 goederentreinen met 20 wagons per trein, uit het pottenbakkersdorp vertrokken zijn. Als er toen al vrachtfietsen bestaan hadden, dan waren er voor het vervoer van de Raerense productie 14.000 zulke fietsen met pedaal aandrijving nodig geweest, elk met een laadvermogen van zo'n 140 kilogram.

Als al die vrachtfietsen op één rij zouden staan, zou dat een colonne opleveren van 35 kilometer lang, even lang als het Vennbahntraject van Raeren naar Sourbrodt.

Specifiek voor Raeren: de productie van pelgrimtoebehoren

Er was echter ook heel dichtbij een markt voor bijzondere keramiekproducten uit Raeren: pelgrimsflessen en pelgrimshoorns voor de bedevaartgangers, die om de zeven jaar op heiligdomsvaart naar Aken en Kornelimünster trokken. Bij de toning van de relieken vanaf de koepel van de Akense dom werd op de hoorns geblazen. "Het doet bijna denken aan de vuvuzelaconcerten bij het wereldkampioenschap voetbal 2010 in Zuid-Afrika", aldus Ralph Mennicken, directeur van het pottenbakkerijmuseum in Raeren.

Steengoed bakken - razend laaiend vuur

Klei verandert in keramiek door de kracht van het vuur. Geschat wordt dat er in de 16e eeuw een vijftigtal ovens waren in Raeren. Voor één ovengang was er zo'n 40 m³ beukenhout nodig. Dat wil zeggen dat er per jaar zo'n 12.000 m³ beukenhout werd verbruikt. Beukenhout maakt bijzonder lange vlammen. In de 19e eeuw vermoedde men dat de Raerense kruiken hun karakteristieke goudkleurige uitzicht te danken hadden aan de toevoeging van berkenhout en berkenschors. De ovens werden langzaam op gang gebracht, zodat de bakruimte langzaam op temperatuur kwam. Pas na 12 tot 15 uur, als een temperatuur van 600 graden Celsius bereikt was, werd het stoken opgedreven. Twee arbeiders, de stokers, gooiden om de zoveel tijd nieuwe blokken beukenhout in de verbrandingsruimten. Door een blik te werpen in de bakruimte, ofwel door het gat van de ovendeur ofwel door de zoutopeningen in het ovendak, konden ze de temperatuur inschatten op basis van de kleur van de vlammen. Aan het begin was de gloed donkerrood als krieken. Door de daaropvolgende geleidelijke temperatuursverhoging veranderde de kleur in licht vermiljoen, waarna werd overgegaan naar oranje- en geeltinten en ten slotte werd een witte gloed bereikt. Ervaren ovenmeesters konden de precieze temperatuur van het vuur aflezen aan de kleurschakeringen van de gloed. De vlammen moesten 10 meter afleggen om het einde van de oven te bereiken. Als het vuur zich volledig ontwikkeld had, ging de oven wild te keer, de vlammen gierden en donderden. 50 ovens wierpen tegelijkertijd een vuurschijn ten hemel. Van buiten gezien leverden de dansende vuurzulen 's nachts een bijzonder spectaculair schouwspel op.

Witte rooksluizen deden kond van de laatste stap in het bakproces

Aan de hoge rooksluizen kon men ooit van ver zien dat de dagen van het steengoed bakken in Raeren weer eens op hun einde liepen. Het glazuren met zout was immers de laatste stap in het productieproces van het steengoed. Door het toedienen van normaal keukenzout kreeg het steengoed een uitermate hard en zuurbestendig glazuur, dat de kruiken, potten en flessen bovendien een bijzondere glans gaf. Voor het glazuren werd grofkorrelig keukenzout gebruikt, dat de Raerense pottenbakkers voornamelijk aankochten via de Akense zoutfactorij of importeerden uit Westfalen. Met 300 baggangen per jaar liep het zoutverbruik op tot zo'n 120 ton. Het glazuren was een hels karwei dat werd overgelaten aan de meest ervaren en geharde pottenbakkers. Twee in dikke kleren en doeken gehulde pottenbakkers goten het zout met langstelige lepels door de openingen in de oven. Daarop was er een luid knisperen en knetteren te horen, veroorzaakt door de zoutkristallen die stuksprongen door het meegevoerde water. De natrondampen hechtten zich vast aan het steengoed en vormden met het kwarts van de klei een speciaal glazuur. De chloorwaterstof trok weg door alle gaten en kieren van de bakoven. Dichte sluisen witte en bijtende chloordamp stegen ten hemel.

Meesters over het vuur - oven- en locomotiefstokers

Het werk van een ovenstoker bij het bakken van het steengoed lijkt wel wat op dat van een stoker in een stoomlocomotief. De stoker is niet alleen verantwoordelijk voor de aanvoer van brandstof, maar ook voor het aanwakkeren en op gang houden van het vuur. "Drie links, drie rechts, drie over het midden spreiden en altijd mooi de hoeken dichtmaken!" Volgens deze regel moesten de stoomlocomotieven gestookt worden, om het reusachtige rooster gelijkmatig te bedekken. Maar het

eigenlijke geheim van het werk van een stoker is, de locomotief niet als een machine te zien. Dat is althans wat Uwe Miethe zegt op de portaal-site van de beroepsgeheimen. "Want elke stoomlocomotief heeft een ziel en een eigen karakter. Er waren er goedhartige en betrouwbare bij, die ons nooit in de steek lieten en alles gaven om ons behouden naar onze bestemming te brengen. Maar er waren er ook bij die kuren hadden: de ene dag ging alles goed en de volgende dag wilden ze ineens niet meer meespelen, omdat we iets gedaan hadden wat hen niet aanstond. Een echt kwaadaardig exemplaar heeft mij en mijn machinist een keer bijna naar het hiernamaals geholpen." En hij besluit het relaas van zijn ervaringen met: "Het klinkt als een bijgeloof, maar dat is de grondslag van ons werk!" Volgens Ralph Mennicken zou deze uitspraak ook uit de mond kunnen komen van een pottenbakker die het heeft over zijn oven.

De beheersing van de stoomkracht maakte stoomtreinen mogelijk

In zijn werk over de geschiedenis van het treinvervoer (*Geschichte der Eisenbahnreise*) stelt cultuurhistoricus Wolfgang Schivelbusch dat met de stoommachine een modern productiemiddel werd geïntroduceerd in het technische civilisatieproces dat de mens in staat stelde zich te bevrijden van organische grenzen. "De stoommachine wordt hier gepresenteerd als een kracht die zich weet door te zetten ongeacht de externe natuur – kunstmatige energie tegen natuurkracht". Een zo groot mogelijk arbeidsvermogen in een zo klein mogelijke machine – dat is wat het mobiele gebruik van de stoommachine heeft mogelijk gemaakt. De stoommachine werd het eerst gebruikt in de scheepvaart. Tot dan was het landvervoer de zwakste schakel in de keten van de bevrijding van de grenzen die worden opgelegd door de organische natuur. Nu was er een beweging mogelijk die zich onderscheidde door gelijkvormigheid, regelmaat en vrij te kiezen duur en aanloop en onvermoeibaarheid. De spoorweg als nieuwsoortig machinaal geheel wordt gekenmerkt door een enorme technische beheersing. De in 1829 in Eschweiler geboren machinebouwwetenschapper Franz Reuleaux zegt dat hiermee een einde kwam aan het vrije spel van de individuele elementen. De vreugde van de ingenieurs werd echter niet door iedereen gedeeld. De eerste doortochten van de treinen baarden ontzettend veel opzien bij de bevolking. De sterkte en de kracht van de nieuwe machines, die met hoge snelheid recht op hun doel af reden, vonden veel mensen ongehoord. Het visuele en akoestische schouwspel van de stoom, de onophoudelijk op en neer bewegende drijfstanden, het rollen van de grote wielen – vergde te veel van de zintuiglijke waarnemingscapaciteiten van sommige burgers. William Turner is een van de weinige schilders die de begintijden van de spoorweg vereeuwigd hebben in de kunst. *Regen, stoom en snelheid* (1844) is een expressionistisch schilderij waarop de locomotief is weergegeven als een eenvoudige kleurvlak, die is omgeven door wolken, water en nevel.

Geen enthousiast onthaal voor de stoomtrein in Raeren

In de jaren tachtig van de 19e eeuw deed in Raeren het gerucht de ronde dat "de vuur spuwende, bolderende spoorweg ook rails naar Raeren wou leggen". Al in de onderhandelingen met de spoorwegbazen lieten de gemeenteverantwoordelijken voelen dat ze ertegen waren. Ze wilden niet dat hun mooie dorp in twee gedeeld werd door rails en al helemaal niet dat de rust in het dorp verstoord zou worden door een sissende stoomlocomotief. Als de spoorwegmaatschappijen een station wilden hebben, moesten ze er maar een bouwen boven aan het woud. Deze negatieve houding had tot gevolg dat het station ver buiten het dorp kwam te liggen en geen deel kon uitmaken van het dorpsleven. Op 1 juli, omstreeks 10.30 uur, was het zo ver: de eerste trein, versierd met kransen en slingers, reed het station van Raeren binnen op zijn eerste reis van Aken-Rothe Erde naar Monschau. Drie jaar later reed de eerste trein van Raeren naar Eupen. Ook daar stelde het *Correspondenzblatt des Kreises Eupen* vast dat de aanvaarding van de nieuwe beschavingsverworvenheid ondermaats was. Slechts enkele huizen in de buurt van het station waren bevlagd, "terwijl er in de rest van de stad niets te merken was van het feest". In het station van Raeren nam men op 4 april 1976 afscheid van de dienstregeling voor stoomtreinen. Toen waren in Raeren de tijden van sissend vuur en opstijgende rooklierten definitief voorbij.