

XXIII. Kapitel.

Über Mecheln und Löwen nach Lüttich. Das Vesdrethal bis Eupen. Zurück in die Heimat.

Nach zweitägigem Aufenthalte in Antwerpen setzte ich die Reise fort und richtete den Kurs nach Südosten, der rheinischen Heimat zu. Die Fahrt ging auf dem schlechten „Radfahrerbankett“ nur langsam von statten und mehr als $1\frac{1}{2}$ Stunden Zeit erforderte die Bewältigung der 20 km zwischen Antwerpen und Mecheln.

In Belgien besteht seit einigen Jahren ein Gesetz, nach welchem jeder Radfahrer, ob Belgier oder Ausländer, der im Lande selbst dauernden Wohnsitz nimmt, für sein Fahrrad alljährlich zehn Francs Steuer zu zahlen hat. Die ganz beträchtliche Summe, die durch diese Bestimmung der Staatskasse zufließt, wird zum grössten Teile zur Verbesserung und Instandhaltung der Strassen und zur Anlage von Radfahrerbanketts verwandt. In der Wallonie, besonders in der Gegend von Lüttich, sind die Strassen fast durchweg ausgezeichnet, in Flandern dagegen und in den andern Teilen des Landes ist über die Verwendung der Fahrradsteuer bis heute nur wenig Erfreuliches zu verzeichnen. Die allerschlechtesten Strassen auf meiner ganzen Reise habe ich gerade in Nordbelgien gefunden.

Die Minderwertigkeit der flanderischen Chausséen ist allerdings hauptsächlich dem sandigen Boden zu-

zuschreiben, der für die Anlage macadamisierter Strassen weniger geeignet ist als zur Pflasterung. Wenn Belgien sich doch die holländische Strassenbau-Verwaltung, die durch die Anlage der Klinkers so grosse Erfolge erzielt, zum Muster nehmen wollte! Aber die Inferiorität dieser gegenüber scheint den Vlamen gar nicht zu Bewusstsein zu kommen, denn sie haben neuerdings wieder schlechte, holperige Steinpflaster angelegt, die das Fortkommen von Fuhrwerken jeglicher Art sehr erschweren.

Über ein fahrbares Radlerbankett scheinen in Belgien sonderbare Ansichten zu herrschen. Streut man da einfach an der einen Seite der Strasse, wie z. B. zwischen Antwerpen und Löwen, Asche bis zur Höhe von etwa 2—3 cm, und fertig ist das „Bankett“. Der Radler kann dann seine Maschine solange als Dampfwalze betrachten bis die Asche festgefahren ist. Mit der Beschotterung der Landstrassen verhielt es sich früher allenthalben gerade so. Da mussten die Schuhe der Fuhrleute, die Hufe der armen Pferde und die Karrenräder solange „walzen“ bis die Chaussee eingefahren und fertig war!

Die Welt schreitet im Zeichen des Dampfes, der Elektrizität und des ungeheuren Weltverkehrs mit Riesenschritten vorwärts, aber in den Köpfen mancher Bürokraten, die die Zopfzeit immer noch nicht vergessen können, flackert doch noch hin und wieder ein Lichtlein seligen Andenkens, die traute Glut des knisternden Kienspans, auf.

Mecheln, franz. Malines, eine sehr alte Stadt, liegt zu beiden Seiten der Dyle und zählt 54 000 Einwohner. Sie wird von einem Kanal umgürtet und hat eine grosse Anzahl altertümlicher Bauten aufzuweisen. Sehenswert ist die erzbischöfliche Metropolitankirche, ein hervorragendes Bauwerk gotischen

Stiles. Das Innere enthält die Reliquien des hl. Romuald, mehrere Denkmäler und zahlreiche Gemälde. Unter letzteren ist das Altarblatt, „Christus am Kreuze“, von van Dyck als besonders beachtenswert hervorzuheben. Ein interessantes Gebäude ist das Tribunal, der ehemalige Palast der Margarete von Österreich, einer als Diplomatin berühmt gewordenen Tochter Kaiser Maximilians I. Ein „Café Bismarck“ hatte ich auf meinen Reisen im Auslande bis jetzt noch nicht entdeckt, Mecheln aber erfreut sich eines solchen schon seit langem.

Nach etwa 20 km weiterer Fahrt durch die landschaftlich nur wenig anregende Gegend langte ich in Löwen an. Die vlämische Sprache hat hier der französischen Platz gemacht. Löwen, französisch Louvain, hatte im XIV. Jahrhundert mehr als 100 000 Einwohner, ist aber seit jener Zeit immer mehr zurückgegangen und zählt heute nur noch 41 000 Seelen.

Die Hauptsehenswürdigkeit der Stadt und eines der zierlichsten Denkmäler der klassischen Baukunst in Belgien ist das 1447—63 in spätgotischem Stile aufgeführte Rathaus. Dieses Bauwerk wirkt in dem reichen Schmucke seiner Skulpturen, die in manchen Einzelheiten als edelste plastische Filigranarbeit bezeichnet werden können, durchaus harmonisch. Löwen hat eine katholische Universität, an der zur Zeit der Glanzperiode der Stadt 6000 Studenten immatrikuliert waren, und die damals an der Spitze der europäischen Hochschulen stand. Einen Besuch verdienen die schöne Peterskirche und die Gertrudenkirche.

Nach mehrstündigem Aufenthalte in Löwen bestieg ich aufs neue mein Rad, und trotz des schlechten Banketts hatte ich die weiteren 18 km bis nach

Tirlemont, einem 13 000 Einwohner zählenden Städtchen bald zurückgelegt. Hier gab es für mich nichts von Belang zu sehen.

Die Gegend bietet von Antwerpen bis Lüttich wenig Erfreuendes für das Auge, und die Strassen sind südlich von Tirlemont noch schlechter als von Antwerpen bis hierher. Diese Gründe bestimmten mich das Radeln für heute aufzugeben und mit dem nächsten Zuge nach Lüttich zu fahren, wo ich abends anlangte. Der Transport eines Rades kostet auf den belgischen Staatsbahnen für jede beliebige Strecke 70 Centimes.

Lüttich, französisch Liège, ist die Hauptstadt der Wallonie und zählt 164 500 Einwohner. In Bezug auf Schönheit der Lage und Anmut der Umgebung kann sich keine grössere Stadt Belgiens mit Lüttich messen. Die breite Maas scheidet die Stadt in zwei Teile. Grossartige Boulevards und reizende Anlagen, unter denen besonders der Square d'Avroy mit hübschen Statuen und einem Denkmale Karls des Grossen, durch seine Schönheit hervorragt, schmücken die Stadt. Sehenswert sind der aus dem XVI. Jahrhundert stammende Justizpalast, die Kreuzkirche mit dem romanischen Westchor aus dem Jahre 1175, die schöne Kathedrale St. Paul, die Kirchen St. Jacques und St. Martin, der alte Justizpalast und die Universität. Die Museen enthalten nur wenige Gegenstände von besonderem künstlerischem Werte. Überaus lohnend ist der Aufstieg zur Citadelle, die dem Publikum zugänglich ist und einen schönen Ausblick auf die Stadt, die grossartigen industriellen Anlagen der Umgebung, in das Maas-, Ourthe- und Vesdrethal gewährt.

Da ich Lüttich nur als eine gute alte Bekannte begrüsste, brach ich am nächsten Morgen zeitig auf,

um noch heute die Heimat zu erreichen. Langsam fuhr ich bei sonnigem Herbstwetter in das romantische, vielgewundene Vesdrethal hinein. Hier und dort schauen von den bewaldeten Höhen zur Seite des Flusses stolze Schlösser leuchtend ins Thal. Die Eisenbahn zieht sich zumeist neben der schönen Strasse dahin und schiesst in kühnem Sprunge über Wall und Viaduct von Tunnel zu Tunnel. Diese Bahn ist eine der ersten, die in Belgien gebaut wurden, infolge des bergigen Geländes und bei dem damaligen Stande der Technik wohl ohne Frage auch die teuerste Anlage ihrer Art im ganzen Lande.

Einige Kilometer östlich von Lüttich liegt Chaudfontaine, ein kleiner, vielbesuchter Badeort mit reizender Umgebung. Durch mehrere unbedeutende Ortschaften ging die Fahrt weiter an der Vesdre entlang nach Pepinster, einem kleinen Städtchen mit 2500 Einwohnern, welches nach dem fränkischen Majordomus Pipin so benannt ist. Hier zweigt eine Strasse ab, die nach dem berühmten Badeorte Spa und in das hochromantische Thal der Amblève führt, welches ich als eines der schönsten im belgischen Berglande schon früher kennen gelernt hatte.

Nach einer Viertelstunde war die 53 000 Einwohner zählende Industriestadt Verviers erreicht. Unter anderm werden dort alljährlich etwa 400 000 Stück Tuch fertig gestellt. An Sehenswürdigkeiten ist in Verviers nennenswertes nicht zu verzeichnen, dagegen giebt es allenthalben treffliche deutsche Biere, von denen der etwas bissige Wirt im Hotel Continental, wo ich auch heute wieder einige Stunden in fideler Gesellschaft verbrachte, eines der besten verzapft.

Etwa 8 km östlich von Verviers liegt Dolhain, eine freundliche Ortschaft in höchst malerischer Lage auf der Stelle, wo früher die Unterstadt der in den

Kriegen der Holländer und Spanier verwüsteten und von Ludwig XIV. im Jahre 1675 gänzlich zerstörten Residenz des Herzogtums Limburg stand. Auf der Höhe am rechten Ufer der Vesdre liegt der heute bedeutungslose Rest der Residenzstadt Limburg mit den armseligen Ruinen des Schlosses Limburg, in dessen Mauern Vorfahren der deutschen Kaiser Heinrich VII. und Karl IV. ihren Stammsitz hatten. Auf steiler Felsenburg thront hoch oben die alte Georgskirche mit vielbesuchter Krypta; weiter rechts von Limburg fesselt den Blick das neue, prächtige Schloss der Familie d'Andrimont.

Von Dolhain führen zwei Strassen über die Grenze nach Eupen; vorzuziehen ist diejenige, welche dem Vesdrethale folgt nicht allein deshalb, weil sie ganz eben ist und grössere Reize landschaftlicher Schönheit bietet, sondern auch wegen des für den Radler nur einige Minuten bedeutenden Abstechers nach der überaus schön gelegenen Thalsperre, Barrage de la Gileppe. Dieses grossartige Werk, welches Dolhain und Verviers mit kalkfreiem Wasser versorgt, wurde als eines der bedeutendsten derartigen Projekte auf dem Kontinent 1869 in Angriff genommen und bis 1878 mit einem Kostenaufwand von fünf Millionen Francs zu Ende geführt. Die 235 m lange und auf der Thalsole 66 m dicke Absperrmauer trägt auf ihrer Höhe in der Mitte das belgische Wappentier, einen gewaltigen sitzenden Löwen, der aus 243 Sandsteinblöcken zusammengesetzt und $13\frac{1}{2}$ m hoch ist. Das durch die Aufstauung des Gileppeflüsschens entstandene Becken fasst mehr als $12\frac{1}{4}$ Millionen Kubikmeter Wasser.

Kaum 15 Minuten dauert die Fahrt von der Gileppe zurück zur Landstrasse und auf dieser zur belgisch-deutschen Grenze. Am belgischen Zollamte

fuhr ich vorüber, ohne die an der belgisch-französischen Grenze hinterlegte Zollsumme zu erheben, und somit blieb ich Gläubiger der belgischen Staatskasse, um bis zu dem in dem Zollscheine bezeichneten Termine die meiner Heimat nahe Grenze ohne Umstände beliebig oft passieren zu können.

Durch das schöne Oethal gings nun langsam nach Eupen, meiner lieben Geburtsstadt zu. Traulich glänzten mir die bewaldeten Hügel entgegen. Wohlbekannte Häuslein und traute Stätten, an die sich so manche schöne Erinnerung aus den sonnigen Kinderjahren knüpft, grüsste ich nach der langen Reise hier mit doppelter Freude wieder.

Mag der Mensch den unendlich schönen Garten Gottes bis in die äussersten Regionen durchstreift haben, mag er an der sonnigen Küste des Mittelmeeres gewandert sein, mag ihn der Zufall durch den ewigen Frühling bevorzugter Länderstriche führen, mag er inmitten der Wunder einer überwältigenden Gebirgsromantik oder an den poesievollen Gestaden der meerumspülten Tropenlandschaft weilen, immer wieder und mit Freuden wird er der Heimat gedenken. Mögen dem Menschen draussen in der Fremde alle Phasen menschlichen Glückes blühen, so wird in seinem Herzen doch immer noch ein Plätzchen mit Sehnsucht nach der Heimat erfüllt sein. Die Liebe zu ihr hat der Schöpfer in jedes Menschen Brust gesenkt, und treffend sagt Emanuel Geibel:

O Heimatliebe, Heimatlust,
Du Born der Sehnsucht, unergründet,
Du frommer Strahl in jeder Brust
Vom Himmel selber angezündet!

Eupen hat 15 000 Einwohner und liegt an den Ufern der Flüsschen Vesdre und Hill. Besonders der untere Stadtteil erfreut sich einer ganz hervorragend

schönen Lage. Im Kranze grüner Höhen und saftiger Wiesen am Fusse des Hohen Venn dahingebettet, gewährt die Unterstadt vom Moorenhügel aus gesehen, einen Anblick von bestrickendem Reize, ein Bild von seltener landschaftlicher Schönheit. Wie kaum eine andere Stadt im weiten Umkreise ist Eupen als Sommerkurort geeignet. Die vor einigen Jahren eröffnete Kneippkuranstalt ist in jugendfrischem Aufblühen begriffen, und den vereinten Kräften der Verwaltung und der beteiligten Kreise wird es gewiss gelingen der Stadt zu dem Rufe zu verhelfen, der ihr vermöge der bevorzugten Lage gebührt.

In wirtschaftlicher Hinsicht hat Eupen wegen seiner Abgeschlossenheit von den Haupteisenbahnen in absehbarer Zeit nicht vieles mehr zu hoffen. Obgleich die Stadt in der Textilindustrie heute noch eine ganz bedeutende Rolle spielt und auch andere grosse Fabriken aufzuweisen hat, liegt ihre Glanzperiode doch weit zurück in grauer Vergangenheit. Besondere Sehenswürdigkeiten sind in Eupen ausser einigen hübschen Kirchen nicht zu verzeichnen. Sonderbar klingt der Eupener Dialekt; er ist aus verschiedenen Idiomen, die durch den Zufluss fremder Handwerker in früheren Zeiten mit dem alten Sprachstamme vermischt wurden, zusammengesetzt und zu einem für Fremde ganz unverständlichen derben Kauderwelsch verschmolzen. Bekannt ist Eupen durch den Export vorzüglicher Zweiter Bässe.

Nun zurück in meine zweite Heimat, nach Aachen! Auf der 15 km langen, sehr unebenen Aktienstrasse, die lange Jahre hindurch eine Greuel für Radfahrer war, zur Zeit aber instand gesetzt wird, fuhr ich durch die Dörfer Kettenis und Eynatten heimwärts und langte wohlbehalten am Ausgangspunkte der ganzen Reise, in Aachen, an.

Mit Stolz sah ich auf mein treues, zuverlässiges Stahlrad herab, welches die gewaltige Entfernung zwischen der Nordsee und dem Mittelmeer, wie es wohl selten der Fall ist, ohne Unfall zweimal zurückgelegt hatte. Ich kann nicht umhin, der Bielefelder Maschinenfabrik, vorm. Dürkopp & Co. in Bielefeld an dieser Stelle über das mir durch ihren Aachener Vertreter gelieferte Fahrrad meine volle Anerkennung auszusprechen und meiner Zufriedenheit über die Leistungsfähigkeit dieser Maschine öffentlich Ausdruck zu geben.

Finale.

„Die schönen Tage in Aranjuez sind nun zu Ende“, in immer weitere Ferne entschweben die sonnigen Stunden, die mir die Wanderfahrt draussen in der herrlichen Natur so reichlich geboten. —

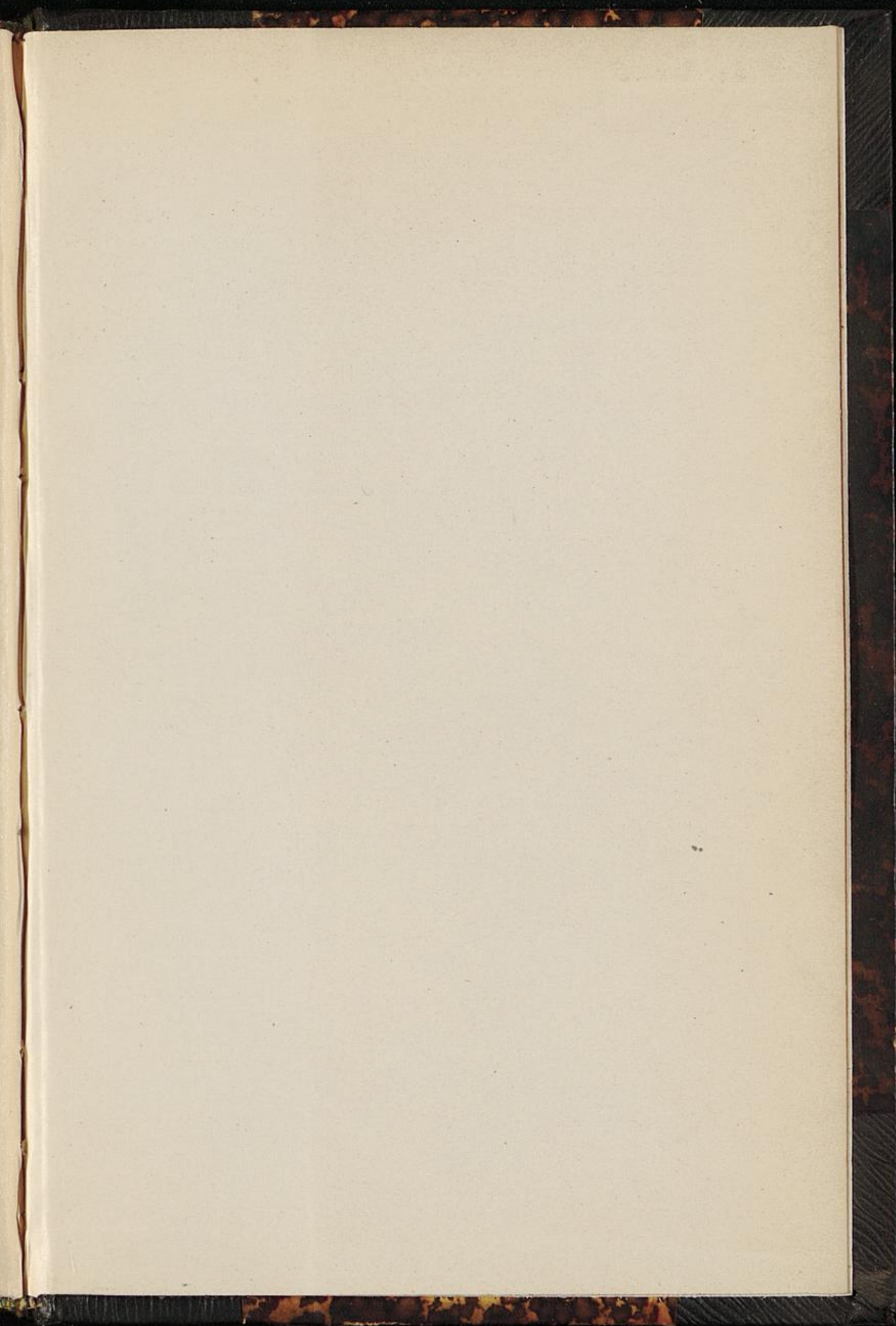
Wie mannigfaltig ist doch das Bilderbuch Gottes, die schöne Welt! Jede Seite dieses Buches enthüllt uns neue Wunder der erhabenen Schöpfungskraft des Gewaltigen; unversiegbar ist der reiche Quell des ewigen Kreislaufs im Universum. Wenn der grosse Botaniker Carl von Linné behauptet, „In minimis natura maxima“, so mag er recht haben, dem Durchschnittsmenschen liegen jedoch jene herrlichen Naturgebilde näher, die durch ihre gewaltigen Dimensionen und durch ihre Schönheit unmittelbar wirken. Diese äusseren Wunder sind es, die sich dem Radler auf Schritt und Tritt offenbaren. Sie zu geniessen soll er keine Mühe scheuen, er soll hinausziehen in die

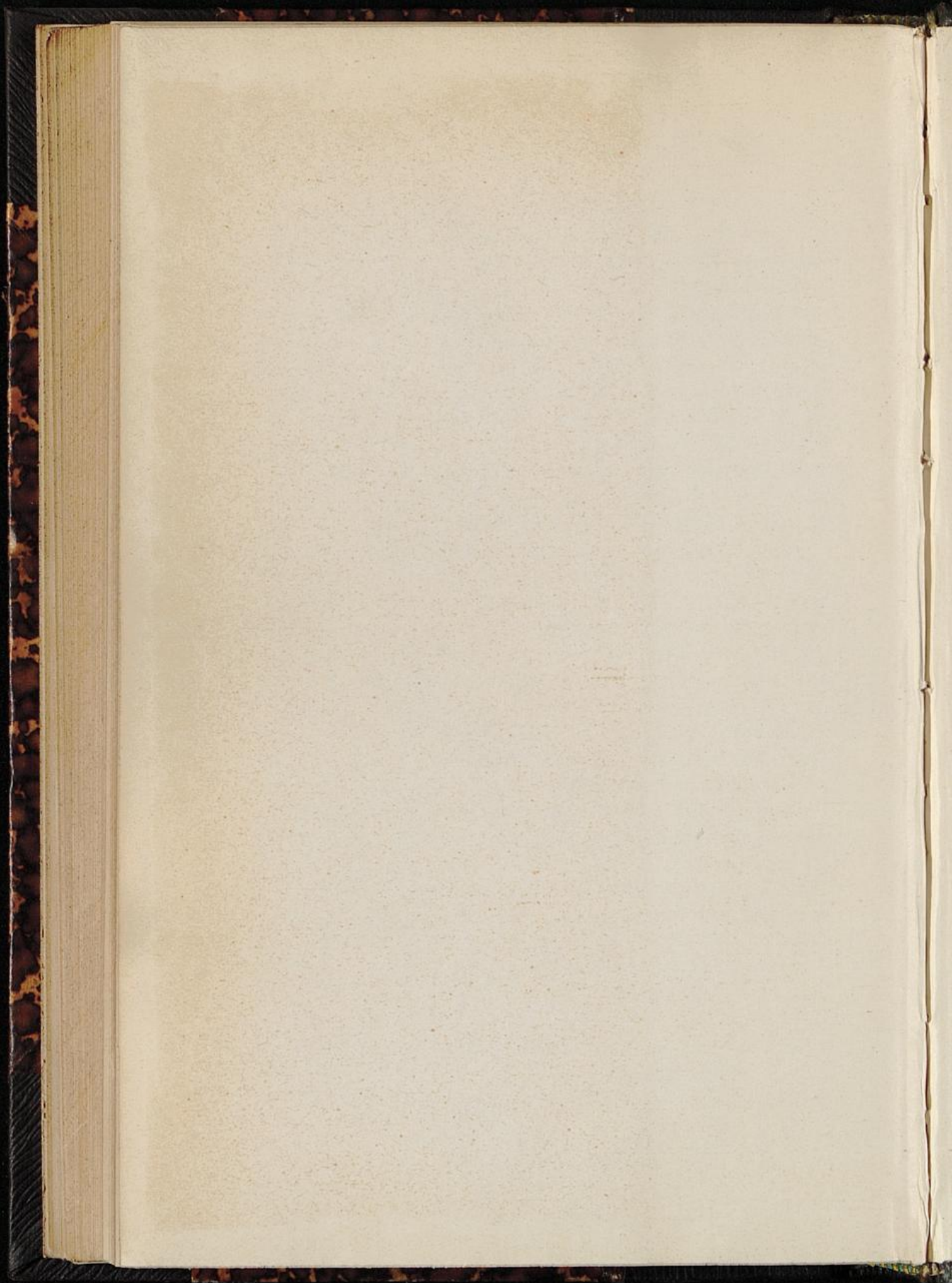
weite Ferne und dorthin eilen, wo sich dem Verfasser dieses Buches so Herrliches bot. Er wird es nicht bereuen; ein weiteres Gesichtsfeld wird sich ihm eröffnen, neue Genüsse wird ihm das Leben bieten, und Geist und Gesundheit werden erstarken und sich verjüngen zu neuer Lebensfreude und neuem Schaffensdrange.

Die in den vorstehenden Kapiteln beschriebene ca. 3500 km weite Reise habe ich im Jahre 1897 im Verlaufe von ungefähr zwei Monaten ausgeführt. Sie lässt sich allerdings auch in weit kürzerer Zeit beenden. Was wird eine solche Reise kosten? wird mancher fragen. Die Antwort darauf ist nicht so leicht zu geben, denn sie hängt von den Gewohnheiten und Verhältnissen des Fahrers ab. Mit einer täglichen Durchschnitts-Ausgabe von 8—10 Mark, je nach den Ansprüchen, dürfte jedoch jeder vernünftige Radfahrer seine Bedürfnisse befriedigen können. Wenn er in grossen Städten das Budget auch einmal überschreitet, so hat er die Mehrausgabe auf dem Lande, wo er oft mit weniger als 4—5 Mark auskommt, bald wieder wett gemacht. Im Übrigen beherzige man beim Antritt einer Radfahrt wie bei allen andern Seitensprüngen auf dem Lebenswege Jago's Rat im „Othello“: „Freund, thu' Geld genug in deinen Beutel“.

Zum Schlusse wünscht der Verfasser allen Rittern vom Pedale, die sein Buch benutzen werden, von Herzen

All Heil!





Inches 1 2 3 4 5 6 7 8

Centimetres 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19

Centimetres

TIFFEN® Color Control Patches

© The Tiffen Company, 2007

Blue Cyan Green Yellow Red Magenta White 3/Color Black

