

Grenzstein-Route - Circuit des bornes - Grenspalen-route

Der „Große Luxemburger Verkehrsweg“ - von einer internationalen Grenze zum kleinen Waldweg

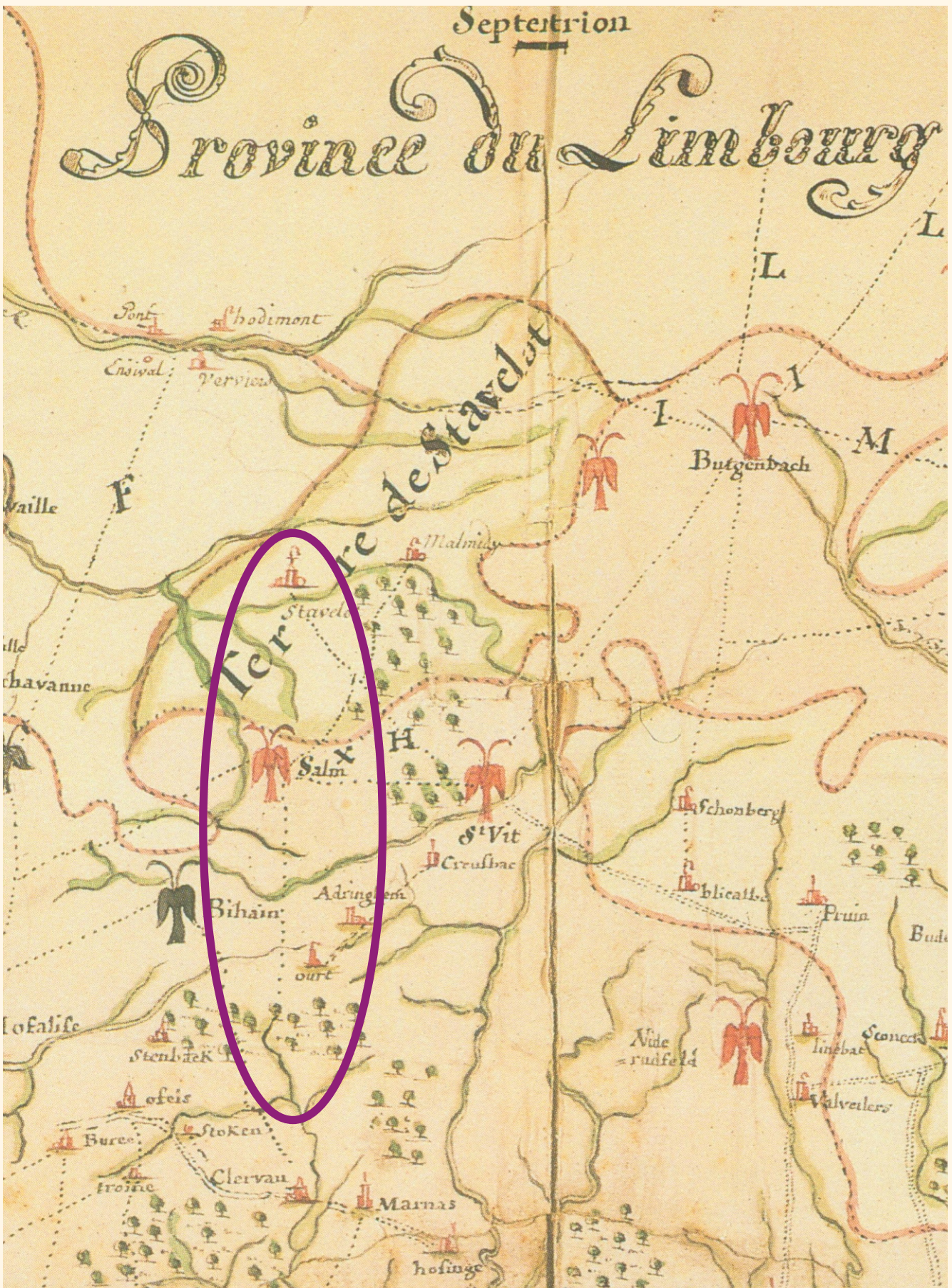
Die große mittelalterliche Verkehrsverbindung von Luxemburg über Stavelot nach Lüttich („Grand Chemin du Luxembourg“) verlief noch im 19. Jahrhundert von Luxemburg kommend an Commanster, Mauvais Pierres und Poteau vorbei und führte dann weiter nach Stavelot und Lüttich. Dieser Weg war zu Zeiten des Ancien Régime und der französischen Periode (1795-1815) eine sehr wichtige Verkehrsachse. Er galt als kürzeste Verbindung zwischen Luxemburg und Lüttich. Er war nur ein ungepflasterter, etwa 8 bis 12 Meter breiter Weg durch die Heide, der sich je nach Witterung veränderte, d.h. er wurde von den Fuhrleuten verbreitert, wenn er durch zu tiefe Gleise unpassierbar geworden war. Transportiert wurde vor allem Eichenlohe zu den Gerbereien nach Stavelot und Malmédy, wo Leder gefertigt wurde. Dieses Leder sowie andere Waren des täglichen Bedarfs wurden in die größeren Städte transportiert. Auch Kutschengespanne befuhren diesen Weg. An einigen Stellen gab es Rastmöglichkeiten für Mensch und Tier (Mauvais Pierres, Mon Legros, Mon Mâfa).

Untergang des Verkehrsweges

Ab Mitte des 19. Jahrhunderts verlor der Weg zunehmend an Bedeutung. Der Bau von „Schnellstraßen“ ab 1840, die durch die Täler führten, verlagerte den Verkehr. Diese Straßen wurden unterhalten - im Gegensatz zum „Großen Verkehrsweg“, der mit seinen tief eingefahrenen Gleisen bei schlechter Witterung kaum passierbar war.

Internationale Grenze

Auch wenn der Weg seine Bedeutung als Verkehrsachse verlor, so blieb er doch bis 1920 als internationale Grenze zwischen dem Königreich Belgien und dem Deutschen Reich bestehen. Nach dem Wiener Kongress (1815) war der „Große Luxemburger Verkehrsweg“ als Grenze zwischen dem Königreich der Niederlande und dem Königreich Preußen bestimmt worden. Als Belgien sich 1830 von den Niederlanden lossagte und seine Unabhängigkeit erklärte, wurde aus der niederländisch-preußischen eine belgisch-preußische Grenze. Als das preußische Gebiet nach dem Ersten Weltkrieg im Zuge des Versailler Vertrages 1920 an Belgien kam, verlor die Grenze ihre internationale Bedeutung.



Der „Große Luxemburger Verkehrsweg“ auf einer Karte aus dem Jahr 1764.
Le “Grand Chemin du Luxembourg” sur une carte de l’année 1764.
De “Groote Luxemburgse Weg” op en kaart uit het jaar 1764.
(Carte des droits d’entrées et de sorties - Bruxelles, Archives générales du Royaume)

Le « Grand chemin du Luxembourg » : d'une frontière internationale au modeste chemin forestier

Au 19^e siècle, l'importante voie de communication médiévale entre Luxembourg, Stavelot et Liège (appelée « Grand chemin du Luxembourg ») transitait encore par Schmiede, Commanster, Mauvais Pierres et Poteau. Sous l'Ancien Régime et encore pendant la période française (1795-1815), ce chemin était un axe de circulation important. Il constituait la voie la plus courte reliant Luxembourg à Liège. Il s'agissait ici d'un simple chemin de terre d'une largeur de 8 à 12 mètres traversant la lande. Son tracé pouvait se modifier en fonction des dégradations ou conditions climatiques. Ainsi, par exemple, les charretiers s'en écartaient s'il était devenu impraticable à cause des ornières trop profondes ou des passages devenus des bourniers.

Le déclin et la fin de la voie de communication

A partir de la seconde moitié du 19^e siècle, le « grand chemin » fut de moins en moins emprunté. Dès 1840, la circulation se fit sur des routes modernes et plus rapides, nouvellement construites et empruntant les vallées. Ces chaussées étaient entretenues, ce qui n'était pas le cas de l'antique voie de communication.

Où se reposer?

Des aires de repos (Mauvais Pierres, Mon Legros, Mon Mâfa) furent construites le long de cette voie. Elles permettaient aux voyageurs et à leurs animaux de trait de se reposer. Parfois, un changement d'attelage s'imposait. En effet, le trajet était très pénible et éreintant avec des charrettes lourdement chargées sur ce tronçon parsemé de côtes, surtout de part et d'autre de Poteau, et de passages marécageux. La marchandise la plus fréquemment transportée sur le « grand chemin » était l'écorce de chêne, utilisée dans les tanneries de Stavelot et de Malmédy pour la fabrication du cuir. Ce cuir et bien d'autres marchandises utilisées au quotidien, étaient acheminés vers les grandes villes. Des calèches empruntaient également ce chemin.

Van de grote Luxemburgse verkeersweg tot de kleine bosweg

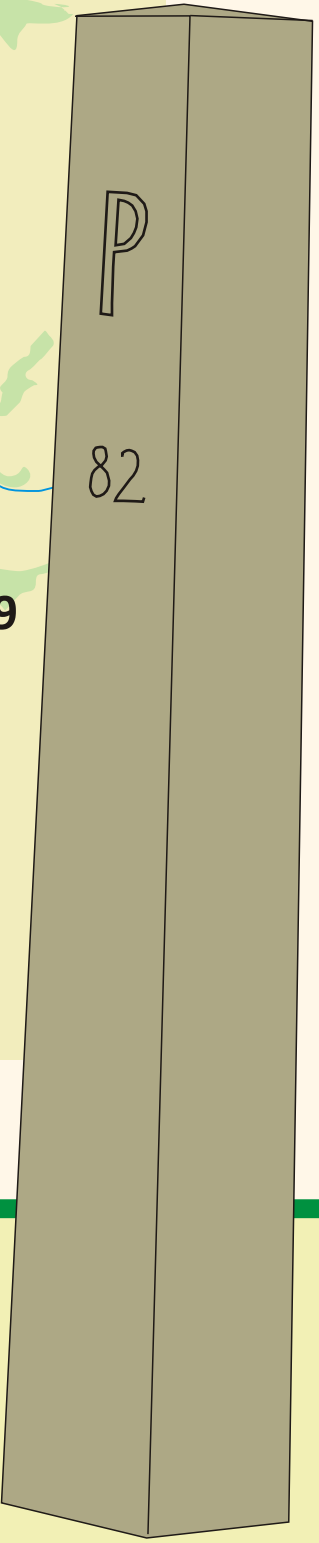
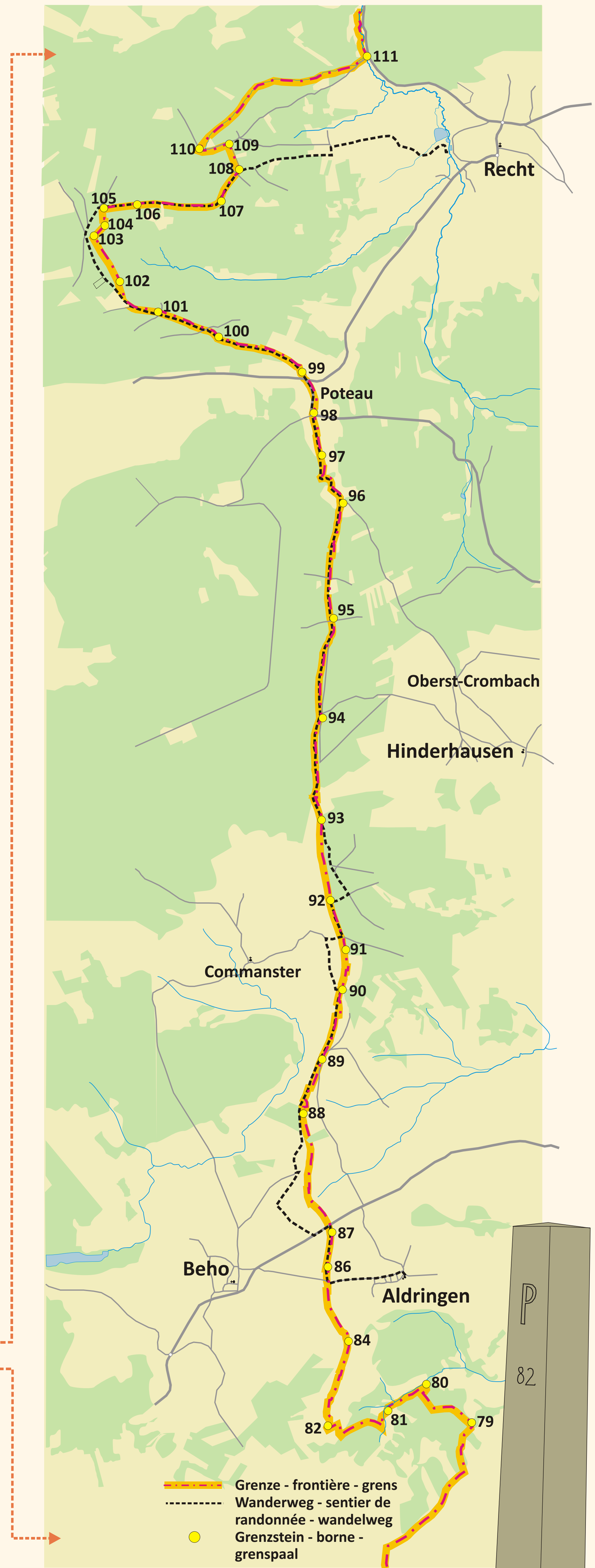
De grote middeleeuwse wegverbinding van Luxemburg over Stavelot naar Luik (“De grote weg van Luxemburg”) liep nog in de 19e eeuw vanuit Schmiede via Commanster, Mauvais Pierres en Poteau en verder naar Stavelot en Luik. Deze weg was ten tijde van het Ancien régime en de Franse periode (1795-1815) een heel belangrijke verbinding. Hij gold als de snelste verbinding tussen Luxemburg en Luik. Hij was slechts een ongeplaveide, ongeveer 8 tot 12 meter brede weg door een heideveld, die naargelang van het weer veranderde. Daarom werd hij door de voerlieden breder gemaakt wanneer hij door te diepe sporen niet berijdbaar was.

Ondergang van de verkeersweg

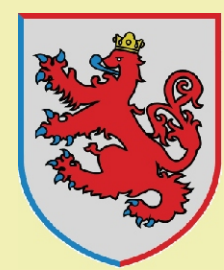
Vanaf het midden van de 19e eeuw werd het pad minder belangrijk. De bouw van “snelwegen” vanaf 1840 die door de vallei liepen, verlegde het verkeer. Deze wegen werden onderhouden - in tegenstelling tot de “gote weg”, die met zijn diepe sporen bij slecht weer nauwelijks begaanbaar was.

Waar rusten?

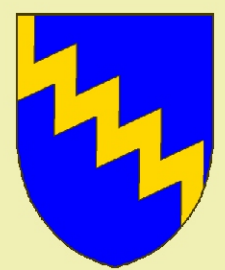
Langs deze belangrijke verkeersweg ontstonden rustplaatsen (Mauvais Pierres, Mon Legros, Mon Mâfa), waar mens en dier verademing van de inspanningen van de reis konden bekomen en de trekdiere konden worden gewisseld. Naast enkele hellingen - vooral vanuit Poteau naar beide kanten - kwam het erop aan om zich met lastige en wel vaak zwaar beladen vrachtkarren een weg door een moerassig terrein te banen. Vervoerd werd vooral eikenschors naar de leerlooierijen van Stavelot en Malmédy. Dit leer en andere goederen voor dagelijks gebruik werden naar de grotere steden getransporteerd. Ook rijtuigen reden over deze weg.



Partner:



Stadt St. Vith



Gemeinde
Burg-Reuland



Maria-Goretti-
Schule, St. Vith



Geschichtsverein
„Zwischen Denn und Schneifel“