

---

Manuel Stoffers

## HOE DE BERGEN VERDWENEN UIT NEDERLAND WANDELAARS EN FIETSERS OVER HET ZUID-LIMBURGSE LANDSCHAP, 1870-1920

---

### Abstract

This essay discusses the changing perceptions of the South-Limburgian landscape between 1870-1920 and highlights the role of cycling tourists in this development. Southern Limburg is a hilly part of the Netherlands, with hills of up to 322m in elevation. An increasingly popular tourist destination from the 1870s onwards, the region attracted many walkers from the very beginning. When cycling became popular from the 1890s onwards, also cycling tourists started to visit the region. Analysing travelogues and travel guides, the paper describes and compares the most popular destinations of tourist walkers and cyclists and their respective discourses on the landscape. Whereas walkers focused on the area bordering on the railway that crossed the region, cyclists visited parts previously not so easily reached by train and foot. Furthermore, whereas walkers consistently and elaborately described the landscape as 'mountainous' and liked to call it 'Holland's Switzerland', cyclists did not use this language and instead preferred to talk about the region's hills and hilliness. Arguing from a constructivist perspective, the paper explains this change not only by referring to the different parts of the region visited by walkers and cyclists, but also by suggesting in general different perceptions of landscapes by walkers and cyclists, and by linking the cycling tourists' discourse to the Dutch cultural nationalism promoted at the time by the national cyclists' organisation, the ANWB.

---

### Fietzers en de constructie van het visuele landschap

In de libertijnse fietsroman *Voici des ailes* ('Kijk, vleugels!') uit 1898 laat de Franse schrijver Maurice Leblanc een van de hoofdpersonen opmerken hoe het fietsen de relatie van reizigers met de natuurlijke omgeving heeft beïnvloed: 'Ja, onze verhouding tot de natuur is volledig gekanteld. Stelt u zich twee mensen op een grote weg voor. De een wandelt, de ander fietst. Bevinden zij zich met betrekking tot de natuur in dezelfde situatie? Welnee! De een zal van de natuur enkele gedetailleerde indrukken krijgen, de andere een omvattende totaalindruk'. En verderop beschrijft hij de ervaring van het fietsen als volgt: 'Een wonderbaarlijk gevoel! Als vogels in alle stilte door de zachte lucht vliegen; als goden de ononderbroken verandering van het decor zien; van de hoogvlakten afdalen naar de dalen, langs de heuvels omhoog klimmen, van stad naar stad rijden, de rivieren volgen, de bossen achter

zich laten [...].<sup>1</sup> De fietsende reiziger neemt de omgeving waar als een veranderend geheel en niet langer als de ‘paysages morcelés’ (gefragmenteerde landschappen) van de wandelaar, zoals een andere Franse schrijver het in dezelfde tijd formuleert.<sup>2</sup>

Deze bijdrage onderzoekt hoe de introductie van het fietsen de waarneming, beleving en waardering van het Zuid-Limburgse landschap tussen 1870 en 1920 heeft veranderd. Gaan we iets herkennen van de veranderde landschapsbeleving die Leblanc in 1898 aan de fiets toeschrijft? ‘Landschap’ wordt hier opgevat als een esthetisch-geografische categorie: als de manier waarop de omgeving zich aan de beschouwer voordoet – in dit geval speciaal de recreatieve bezoeker van het Heuvelland. Het gaat hier dus niet om het fysieke, maar om het ‘visuele landschap, [...] een constructie die zich in ons hoofd bevindt’, zoals Hans Renes het uitdrukt.<sup>3</sup> Dit visuele landschap vormt een ‘symbolische omgeving’ waarin het fysieke landschap betekenis krijgt. In de woorden van Greider en Garkovich:

*‘Landscapes’ are the symbolic environments created by human acts of conferring meaning to nature and the environment, of giving the environment definition and form from a particular angle of vision and through a special filter of values and beliefs.*<sup>4</sup>

Volgens dit constructivistisch perspectief wordt de waarneming en beleving van het landschap sterk beïnvloed door subjectieve factoren. Een industrielandchap kan bijvoorbeeld beleefd worden als een sombere representatie van de teloorgang van de natuur, maar evengoed als een indrukwekkend beeld van menselijke inventiviteit en ondernemerschap. Tegelijk kunnen we de objectieve kenmerken van het landschap, zoals de geografische eigenschappen en de aard van de landschappelijke inrichting, niet helemaal buiten beschouwing laten; de beleving van een landschap is niet totaal losgezongen van zijn fysieke hoedanigheid. Zonder fabrieken of andere fysieke uitingen van industriële productie wordt het moeilijk een landschap als een industrielandchap te zien.

Tot de factoren die de perceptie van reizigers mediëren en beïnvloeden, behoort ook de wijze van voortbeweging, zoals bijvoorbeeld de historicus Wolfgang Schivelbusch heeft laten zien in zijn klassieke studie over de geschiedenis van de treinreis.

- 1 M. Leblanc, *Voici des ailes* (z.p. 2015) 44, 73, zie [https://ebooks-bnr.com/ebooks/pdf5/leblanc\\_voici\\_des\\_ailes-a5.pdf](https://ebooks-bnr.com/ebooks/pdf5/leblanc_voici_des_ailes-a5.pdf) geraadpleegd op 4/10/2024.
- 2 Marcel Lheureux (1901) geciteerd bij C. Bertho Lavenir, *Le roue et le stylo. Comment nous sommes devenus touristes* (Parijs 1999) 144.
- 3 H. Renes, *Op zoek naar de geschiedenis van het landschap. Handleiding voor het onderzoek naar onze historische omgeving* (Hilversum 2010) 13.
- 4 Th. Greider en L. Garkovich, ‘Landscapes: the social construction of nature and the environment’, *Rural sociology* 59 (1994) 1-24, aldaar 1.

Volgens Schivelbusch zag de treinreiziger het landschap met nieuwe ogen: het was een ‘panoramatisch’ landschap geworden, een voorbijglijdend plaatje in de verte, zonder voorgrond.<sup>5</sup> Studies naar de ‘waarnemingsgeschiedenis van het fietsen’ laten zien dat de eerste fietsende toeristen het fietsen als een avontuurlijke bevrijding beleefden van de beperkingen van zowel het wandelen als het treinreizen.<sup>6</sup> Fietzers bewogen zich sneller en verder dan wandelaars door het landschap en zij waren anders dan de aan het spoor en de treindiensten gebonden treinreizigers vrij om hun eigen weg te kiezen. Tegelijk bleven fietzers anders dan treinreizigers (en later automobilisten) met alle zintuigen verbonden met de directe omgeving. De veranderende decors waar Leblanc over schrijft waren voor hen meer dan de door de treincoupé ingekaderde uitzichten die de treinreiziger kreeg voorgeschoteld, en maakten deel uit van een dynamische, alomvattende fysieke en mentale beleving.<sup>7</sup> Eén metafoor, rond 1900 alom gebruikt door fietzers – niet alleen in romans zoals die van Leblanc, maar ook in reisverslagen en fietsreclames – vat de fietservaring klaarblijkelijk uitstekend samen: fietsen was als vliegen, vrij als een vogel.

De Nederlandse toeristen die vanaf de jaren 1860 in steeds grotere aantallen Zuid-Limburg bezochten, reisden per trein en kwamen vooral om te wandelen.<sup>8</sup> In Maastricht, Valkenburg en Vaals waren ook vormen van stedelijke sociabiliteit en vermaak te vinden, maar alle negentiende-eeuwse gidsen en reisbeschrijvingen typeren de regio vooral als een vanwege zijn landschap ideaal wandelgebied. ‘Het ware genot [is] hier alleen te vinden [...] voor de kloeke wandelaar’, zoals de vanaf 1887 vaker herdrukte gids van H. Witte het stelde.<sup>9</sup> De vraag in dit artikel is hoe de verspreiding van de fiets als toeristisch vervoermiddel aan het eind van de negentiende eeuw en het begin van de twintigste eeuw, het beeld en de beleving van het Zuid-Limburgse landschap heeft veranderd.

Ik probeer deze vraag te beantwoorden door reisgidsen en reisverslagen te bestuderen die tussen 1870 en 1920 zijn gepubliceerd. Deze periode laat de opkomst en eerste bloei van het wandeltoerisme in de regio zien, alsmede vanaf circa 1890

- 5 W. Schivelbusch, *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*. (Frankfurt a.M. 1989).
- 6 A. Klose, *Rasende Flaneure. Eine Wahrnehmungsgeschichte des Fahrradfahrens* (Münster 2003); A.-K. Ebert, *Radelnde Nationen. Die Geschichte des Fahrrads in Deutschland und den Niederlanden bis 1940* (Frankfurt/New York 2010) m.n. hoofdstuk 2; Berto Lavenir, *La roue et le stylo*.
- 7 Zie over de appreciatie van de verschillende technische kenmerken van de fiets: M. Stoffers, ‘The bicycle: technology and culture’, *Advances in transport policy and planning* 10 (2022) 7-26.
- 8 Zie over de geschiedenis van het toerisme in Zuid-Limburg vóór 1940: J.G.M. Notten, J.F.R. Philips en R.P.W.J.M. van der Heijden, ‘Neêrlands lustwarand. De ontwikkeling van het toerisme in het Geuldal I’, *Historische en Heemkundige Studies in en rond het Geuldal* 11 (2001) 49-108, en J.F. Rudolf Philips, ‘De opkomst van het Geuldal als toeristenstreek’, *idem* 16 (2006) 209-281.
- 9 H. Witte, *Het Geuldal in en om Valkenburg. Wandelgids voor Valkenburg’s omstreken* (3e, geheel omgewerkte druk, Leiden 1898) 6.

het begin van het fietstoerisme. Daarbij gaat het, gezien de kosten gemoeid met vakantie en de aanschaf van een rijwiel, in grote lijnen in de gehele periode om de ervaringen van een overigens wel geleidelijk groeiende groep relatief welgestelden. Na 1920 kunnen we niet alleen het begin van massatoerisme bespeuren, maar ook de opkomst van de auto en de autobus, nieuwe vervoermiddelen, die de praktijk van het toerisme in de regio sterk zouden gaan beïnvloeden.<sup>10</sup> Ik laat Maastricht en de Sint-Pietersberg, als enigszins apart staand, grotendeels buiten beschouwing en spits de analyse toe op de beleving van Zuid-Limburg als geheel. Ook ga ik niet in op de beschrijvingen van afzonderlijke steden en dorpen, noch op observaties over de cultuur en geschiedenis van de bevolking, die eveneens in de reisgidsen en reisverslagen zijn aan te treffen. Mijn focus ligt op de perceptie van het (natuurlijke) landschap. Om recht te doen aan de wisselwerking tussen objectieve en subjectieve factoren bij de landschapsperceptie, besteed ik zowel aandacht aan de praktijken van de wandelaars en fietsers (met name welke bestemmingen zij bezochten) als aan hun *discours* over de landschappen die zij waarnamen.

Ik begin met de analyse van de praktijken en het discours van negentiende-eeuwse Nederlandse wandelaars in Zuid-Limburg. Daarvoor heb ik een dertigtal reisbeschrijvingen en reisgidsen verzameld. Een goed uitgangspunt is de collectie reisverslagen gepubliceerd door Antoine Jacobs en Harrie Leenders onder de titel *Limburg door vreemde oogen. Reisverhalen uit de 19<sup>de</sup> eeuw*.<sup>11</sup> Deze bronnenverzameling is door mij verder aangevuld, onder andere met vroege reisgidsen van lokale VVV's. De praktijken en het discours van de fietsende toeristen in Zuid-Limburg worden vervolgens vooral geanalyseerd aan de hand van publicaties van de ANWB (Algemeene Nederlandsche Wielrijdersbond), in 1883 opgericht als een fietsersbond. De ANWB publiceerde niet alleen reisverslagen van leden in zijn blad *De Kampioen*, maar gaf ook zelf fietsgidsen en rijwielkaarten uit, die een beeld geven van de manier waarop vroege toeristische fietsers het Zuid-Limburgse landschap bereisden en beleefden.

## Het Zuid-Limburgse landschap van de negentiende-eeuwse Nederlandse wandelaar

De negentiende-eeuwse toeristen die Zuid-Limburg bezochten waren voor het overgrote deel welgestelde Nederlanders. Onderzoek naar de achtergrond van

10 M.F.A. Linders-Rooijendijk, *Gebaande wegen voor mobiliteit en vrijetijdsbesteding [I]. De ANWB als vrijwillige associatie 1883-1937* (Dissertatie Katholieke Universiteit Brabant 1989) 191, 275.

11 A. Jacobs en H. Leenders, *Limburg door vreemde oogen. Reisverhalen uit de 19<sup>de</sup> eeuw*, 2 delen (Heerlen 2017-2022).

geregistreerde hotelgasten in Valkenburg toont aan dat rond 1890 vooral beoefenaars van vrije beroepen, hogere ambtenaren en employees naar het stadje togen voor een vakantie van een à twee weken. Er kwamen ook veel gepensioneerden en renteniers. Het overgrote deel van de bezoekers kwam uit Nederland, met name uit Noord- en Zuid-Holland en Utrecht.<sup>12</sup> Voor de schrijvers van reisgidsen en reisverslagen die hierna besproken zullen worden, geldt specifiek dat het vaak journalisten, literatoren en docenten betrof.

Welk landschap zagen deze relatief welgestelde en goed geschoolde laatnegentiende-eeuwse Nederlandse toeristen in Zuid-Limburg? Reisverslagen en reisgidsen geven een antwoord op die vraag – en van beide bezitten we een hele reeks. We mogen natuurlijk niet zonder meer aannemen dat de presentatie van het landschap in de (commerciële) reisgidsen een-op-een overeenkwam met de daadwerkelijke perceptie van de toeristen. Maar het is aannemelijk dat de reisgidsen beantwoordden aan de perceptie van hun publiek en tegelijk die perceptie voedden en vormden. Verder blijken er veel overeenkomsten te bestaan tussen het discours in gepubliceerde reisverslagen en in commerciële reisgidsen; gidsen verwezen regelmatig direct naar eerder gepubliceerde reisverslagen of namen er letterlijk passages uit over – en vice versa. Ook reisschrijvers zelf verwezen naar elkaar in hun teksten. Deze expliciete intertekstualiteit onderstreept nog eens de waarde van een constructivistisch perspectief: de manier waarop het landschap werd beleefd, was mede gevormd door wat anderen daar al over hadden gezegd.

### Langs het spoor

De vraag wat de toeristische wandelaars zagen, splits ik in deze bijdrage op in twee deelvragen. Welke gebieden bezochten zij? En hoe zagen zij de gebieden die zij bezochten? Om met de eerste vraag te beginnen: negentiende-eeuwse toeristen bezochten niet dezelfde delen van Zuid-Limburg als hun soortgenoten tegenwoordig. Daar kan het bij een oppervlakkige beschouwing overigens wel op lijken. Zo staat het Geuldal zowel toen als nu in het centrum van de toeristische belangstelling. Banning noemt het Geuldal in zijn reisverslag uit 1872 al de ‘trots van Limburg’, en vanaf het midden van de jaren tachtig wordt het Geuldal uitdrukkelijk genoemd in de titels van reisverslagen en gidsjes.<sup>13</sup> De eerste VVV van Valkenburg (en Nederland) kiest in 1885 ‘Het Geuldal’ als naam voor de vereniging én als titel voor haar ‘Zomer-Weekblad’.

12 Notten, Philips en Van der Heijden, ‘Neêrlands lustwarand I’, 74-75.

13 Banning in Jacobs en Leenders, *Limburg door vreemde oogen* I, 190.



Afb. 1: De Gronselenput aan de voet van de Keutenberg was al in de jaren 1880, behalve een noodzakelijke drinkwatervoorziening voor de plaatselijke bewoners, ook een geliefde bestemming voor wandelaars vanuit Valkenburg [Ingekleurde prentbriefkaart, circa 1900, J.H. Schaefer's Fotocoleur, Amsterdam V 17/018, collectie auteur]

Maar nadere beschouwing leert dat het niet het hele Geuldal is dat aanvankelijk de aandacht van toeristen krijgt. De meeste bezoekers beperken zich tot het gedeelte van Meerssen tot aan Wijlre, met als onbetwist centrum Valkenburg. Er wordt vooral gewandeld in de directe omgeving van Valkenburg, en iets verder weg zijn de Kluis boven Schin op Geul en de mergelwoningen bij Geulhem populaire bestemmingen. Ook de Keutenberg – sinds zijn ‘ontdekking’ in de Amstel Gold Race van 1972 vooral bekend als beproeving voor wielrenners – is op een uurtje gaans van Valkenburg al in de jaren 1880 een geliefde bestemming voor wandelaars, overigens indertijd vooral vanwege de Gronselenput, een waterbron aan de voet ervan. Opvallend is verder het groot aantal wandeltochtjes die worden ondernomen en aangeprezen ten noorden van het westelijk Geuldal, bijvoorbeeld naar Waterval, Arensghout of Ravensbosch – een gebied dat tegenwoordig veel minder in trek is dan het zuidelijke heuvelland.

Het zuidelijke Geuldal – en in het algemeen het zuidelijkste deel van Zuid-Limburg, van Mheer tot Vaals – trekt in de negentiende eeuw veel minder toeristen, en zeker veel minder wandelende toeristen. Gulpen zelf behoorde weliswaar nog tot de gebruikelijke wandelbestemmingen vanuit station Wijlre, maar wie verder naar Epen of Slenaken wilde gaan, moest rekenen op een rondwandeling van

zeker vijf uur. Slechts een enkel vroeg reisverslag vermeldt zo'n onderneming.<sup>14</sup> De lokaal uitgegeven gids voor Gulpen en omstreken klaagde in 1897 dat het zuidelijke Geuldal ‘tot nog toe onbekend en daarom wellicht ook onbemind [was] in de toeristenwereld’.<sup>15</sup> En nog vijftien jaar later noemt een aardrijkskundig leerboekje Epen, ondanks het sinds de eeuwwisseling ook hier stijgend aantal zomergasten, ‘een afgelegen, nog weinig bezocht, intiem en zeer bijzonder uithoekje van ons vaderland’.<sup>16</sup>



Afb. 2: Een hedendaagse toeristentrein van de Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij op de spoordijk tussen Wijlre en Eys. Deze spoordijk vormde de grootste landschappelijke ingreep in de treinverbinding Maastricht-Aken uit 1853 [Foto: John Kreukniet]

Bepalend voor de verspreiding van het wandeltoerisme in de negentiende eeuw was niet de loop van de Geul maar die van het spoor.<sup>17</sup> Maastricht was sinds 1853 per spoor met Aken verbonden en vanaf 1866 (via Venlo en Eindhoven) ook aan-

14 Zie *ibidem*, 356. Gebruikelijker was het voor zo'n tocht om een rijtuig te huren.

15 Gulpen en omstreken (Gulpen: M. Alberts en zonen, z.j. [1897]).

16 R. Schuiling, *Heuvellandschap (Zuid-Limburg)*. (Epen). Handleiding bij de aardrijkskundige wandplaten van Nederland. Nederlandsche landschappen, IX (Groningen 1913) 6. Zie over het begin van het toerisme in Epen: Philips, 'De opkomst van het Geuldal', en B. Ibelings e.a., *leëpe en het toerisme. Ontwikkeling en verhalen vanaf 1900* (Epen 2021).

17 Over de pioniersrol van de spoorwegen bij de opkomst van het massatoerisme vanaf 1850, zie R. Hachtman, *Tourismus-Geschichte* (Göttingen 2007) 71-74.

gesloten op de rest van het Nederlandse spoorwegnet. Vanuit Maastricht trok 'de stoomende afstandszwelger' door het Geuldal via Meerssen naar Valkenburg en verder naar Wijlre.<sup>18</sup> Daar verliet de trein het naar het zuiden afbuigende Geuldal echter via een enorme spoordijk – die het dal van de Eyserbeek tegelijkertijd overbrugde en afsloot – om vervolgens verder naar het oosten tegen de zuidhelling van dat dal omhoog te klimmen naar Simpelveld en uiteindelijk bij Bocholtz de grens over te steken naar Aken. Een reisverslag uit 1872/73 beschreef het traject als volgt:

De spoorweg slingert, kronkelend als een slang, over den bergrug [...]; hij gaat langs steile rotswanden en diepe krochten, nu eens dalend, dan weer rijzend, altijd vol afwisseling [...].<sup>19</sup>

Het spoor bracht de wandeltoeristen niet alleen naar Zuid-Limburg, maar bepaalde ook sterk hun wandelbestemmingen en wandelroutes. Een goed en vroeg voorbeeld is dominee en reisschrijver Jacobus Craandijk, die in de jaren zeventig en tachtig door heel Nederland wandelde en ook verschillende keren Zuid-Limburg bezocht. Craandijk reisde naar Valkenburg per trein en maakte een hele reeks korte rondwandelingen met Valkenburg als begin- en eindpunt, bijvoorbeeld naar Geulhem en Schin op Geul. Maar hij gebruikte de trein ook voor wandelingen in 'enkele richting'. Dan liep hij bijvoorbeeld van Valkenburg naar Gronsveld om vandaar de trein terug te nemen – overigens een eerder ongebruikelijke tocht. Of hij nam de trein naar station Beek (in het Maasdal) en wandelde van daar naar Valkenburg. Voor weer een andere tocht wandelde hij van Valkenburg via Gulpen en Wittem naar Wijlre om daar de trein terug naar Valkenburg te nemen.

Dankzij het spoor was het noordoostelijk deel van het Heuvelland tussen de stations Wijlre en Simpelveld en ten westen van station Herzogenrath makkelijker te bereiken dan het Gulpdal of het zuidelijke Geuldal (van Wijlre naar Epen), om van het zuidwestelijk gelegen Noorbeek nog maar te zwijgen. De Utrechtse journalist Henricus Banning wandelt in 1872/73 bijvoorbeeld van Wijlre te voet via Wittem naar Simpelveld en spoort dan terug naar Valkenburg. Zijn Zwolse collega Samuel Kalff kiest in 1894 de omgekeerde richting en neemt de trein van Valkenburg naar Simpelveld om van daar via Vrouwenheide terug naar station Wijlre te wandelen.<sup>20</sup>

Het noordoostelijk deel van het Heuvelland was volgens één gids 'misschien

18 L.H.J. Lamberts Hurrelbrinck, *Het Geuldal* (z.p. 1907).

19 H.A. Banning in Jacobs en Leenders, *Limburg door vreemde oogen* I, 193 + 190; vrijwel letterlijk herhaald zonder bronvermelding in *Laatste officiële Reis- en Wandelgids voor Valkenburg en het Geuldal* (Valkenburg [<1902]) 11.

20 Jacobs en Leenders, *Limburg door vreemde oogen* I, 193-205 (Banning) en 440-443 (Kalff).

wel het mooiste' van Limburg, en volgens een andere was 'het natuurschoon' er in ieder geval 'niet minder bewonderenswaardig [...] dan te Gulpen, Valkenburg en Vaals'.<sup>21</sup> Een geliefde wandelbestemming in dit gebied – hooguit een uur gaans van station Simpelveld – waren de hoogten bij Huls en vooral Vrouwenheide (215 meter) bij Ubachsberg. Vrouwenheide werd tot in de jaren negentig vaak beschouwd als '[n]iet alleen [...] het hoogste, maar tevens het schoonste punt van Nederland', aldus een gids van rond 1900.<sup>22</sup> Ook Heerlen, in 1885 nog 'mogelijk het fraaiste [dorp] van geheel Limburg' genoemd, kreeg een uitdrukkelijke vermelding als aantrekkelijke bestemming in vrijwel alle toeristische gidsen uit de negentiende eeuw.<sup>23</sup> De plaats kon vanuit Valkenburg te voet bereikt worden of per paardenomnibus, 'weinig sneller dan een voetganger', zoals Kalff in 1894 opmerkt.<sup>24</sup>

Het Gulpdal en het zuidelijke Geuldal waren door het ontbreken van een spoorverbinding als gezegd minder makkelijk bereikbaar voor negentiende-eeuwse toeristen. En datzelfde gold voor Vaals, dat eind negentiende eeuw vooral vermaakzoekers trok uit het naburige Aken. Zij konden sinds 1889 van de paardentram en vanaf 1895 van een elektrische tram gebruikmaken voor dit uitstapje over de grens. Een directe aansluiting op het Nederlandse spoorwegnet werd al in 1901 gewenst, maar kwam er pas (tijdelijk) in 1922, toen het toeristenverkeer inmiddels niet meer alleen van het spoor afhankelijk was.<sup>25</sup> Maar in 1904 werd er nog in de krant geklaagd dat het 'bepaald jammer [is], dat voornamelijk de Nederlanders zelf zoo weinig van de uitgestrekte bosschen en bergen met de prachtigste vergezichten dezer streek genieten'.<sup>26</sup> In het gebrek aan toeristische aandacht van Nederlandse zijde speelde mee dat Vaals zich gedurende het overgrote deel van de negentiende eeuw er niet op kon beroemen het hoogste punt van Nederland binnen de gemeentegrenzen te hebben. Natuurlijk was daarvan geen sprake vóór de definitieve afscheiding in 1839 van België, met zijn veel hogere Ardennen, maar het gold ook nog daarna. Pas na nieuwe metingen in 1891 bleek niet Vrouwenheide bij Ubachsberg maar (een plek nabij) het Vierlandenpunt bij Vaals met 322,5 meter het hoogste punt van Nederland te zijn.<sup>27</sup> Behalve dat er tussen 1839 en 1919 vier landen samenkwamen – België, Duitsland, Nederland en het ministaatje Neutraal

21 Aldus Zuid-Limburg. Gids voor wandelaars en wielrijders. Met een geschiedkundig overzicht [...] Voorzien van vele kaarten en illustraties (Maastricht: Leiter-Nypels [1902]), 3-4), alsmede de Zeeuwse journalist Jan Hobbel in 1885 (zie Jacobs en Leenders, *Limburg door vreemde oogen* I, 359).

22 Laatste officiële reis- en wandelgids voor Valkenburg en het Geuldal (Valkenburg: Crolla z.j. [<1902]) 90.

23 Hobbel in Jacobs en Leenders, *Limburg door vreemde oogen* I, 358.

24 Kalff in *ibidem*, 456.

25 Plannen voor een spoorverbinding bestonden al in 1901, zie 'Tram Maastricht-Gulpen-Vaals', *Limburger Koerier* 7-12-1901.

26 Aldus 'Neêrlands hoogste berg', *De Nederlander*, 19-9-1904.

27 Zie D. Baltus, *Vaalsberg* (Vaals 2022).

Moresnet – had dit punt weinig bijzonders. Er was, anders dan bij Vrouwenheide, geen sprake van weids uitzicht en zelfs niet van een heuse top: de heuvel liep aan de Duitse kant van de grens gewoon nog twintig meter verder omhoog.<sup>28</sup> De gemeente Vaals probeerde niettemin haar unieke positie binnen het vaderland toeristisch uit te buiten. Nadat burgemeester Ruland in 1896 de bevestiging van de nieuwste metingen kreeg via het ministerie van Waterstaat, regelde hij meteen een feestelijke steenlegging waarmee dit feit ook publiekelijk zichtbaar moest worden.<sup>29</sup> Dat er onder het publiek toch nog jaren verwarring over Nederlands hoogste punt bleef bestaan, was wellicht de reden dat de VVV die in Vaals uiteindelijk in 1904 werd opgericht – bijna twintig jaar na Valkenburg – als naam ‘Neerlands Hoogste Berg’ koos.<sup>30</sup> Een van de eerste daden van de vereniging was het oprichten van een toren niet ver van het Vierlandenpunt; zo kon er ter plekke toch nog een fraai uitzicht worden geboden.

### Het ‘bergdiscours’

Hoe zagen de toeristische wandelaars het landschap aan weerszijden van de spoorlijn Maastricht-Aken? Eén voortdurend terugkerende uitdrukking vat hun beeld goed samen: Klein of Nederlands Zwitserland.

Deze aanduiding is zo’n afgesleten en onwaarschijnlijk cliché dat we niet geneigd zijn het erg serieus te nemen. Integendeel, we beschouwen het eerder als een nietszeggende, door commerciële motieven ingegeven overdrijving. Dat blijkt niet (helemaal) terecht. Allereerst kunnen we opmerken dat het niet de lokale toeristische sector was die deze aanduiding in eerste instantie cultiveerde en verspreidde. In dit verband valt vaak de naam van schrijfster Betsy Perk. En inderdaad betitelt Perk Zuid-Limburg al in de jaren zeventig in lezingen en publicaties als ‘Neêrlands Zwitserland’, nadat zij in 1873 vanwege de ‘luchtbaden’ en de ‘gezonde ligging’ enige tijd in Valkenburg verblijft.<sup>31</sup> In het autobiografische *Mijn ezeltje en ik* uit 1874 deed zij verslag van haar wandelingen en ‘het prachtig gezicht over bergen en valleien heen’. Later schrijft zij in een bijdrage met de titel ‘Neerlands Zwitserland’ dat ‘Zwitserland, zelfs Saxisch Zwitserland grootscher moge zijn, maar [dat] men aldaar na uren gaans eerst opmerkt wat men in zeer korten tijd geniet te Fauque-

28 Het teleurstellende gebrek aan uitzicht werd ook opgemerkt door toeristen; zie bijvoorbeeld Van Meerssen, *Zuid-Limburg, Aken en Luik*, 74; *Te voet door Zuid-Limburg* (Den Haag: ANWB [1918]) 72.

29 Zie de documentatie bij Baltus, *Vaalsberg*, 137. Baltus vergist zich in het jaar van de steenlegging. Die vond plaats op 17 augustus 1896; zie het verslag in ‘XI. Kongress der Allgemeinen Radfahrer-Union,’ *Aachener Anzeiger*, 19-8-1896 (Abendausgabe) en ‘Neerlands hoogste punt,’ *Limburger Koerier* 26-8-1896.

30 ‘Neerland’s hoogste berg,’ *Limburger Koerier* 20-9-1904.

31 Zie het verslag van een lezing van Perk in de *Zutphense Courant* van 19-1-1877 (‘Binnenland’). Citaten uit B. Perk, *Mijn ezeltje en ik* (Dordrecht 1874) 92 en 66.

mont’.<sup>32</sup> Zuid-Limburg als een Zwitserland in het klein dus. Vanwege haar vroege bijdrage aan de bekendheid van Valkenburg en het Geuldal werd Perk in 1903 door de VVV Het Geuldal onderscheiden als erelid.<sup>33</sup>

Maar de vergelijking van Zuid-Limburg met Zwitserland werd al in de jaren zeventig veel breder gecultiveerd dan alleen door Perk. Journalist Henricus Banning vermeldt in zijn reisverslag uit 1872/73 dat de streek toen al de naam ‘Klein Zwitserland’ had verworven.<sup>34</sup> Hij bevestigt deze vergelijking door niet alleen te spreken over de prachtige vergezichten die hij aantreft, maar ook over bergruggen, bergketens en ‘steile rotswanden’.<sup>35</sup> Het is echter vooral Jacobus Craandijk geweest die al in de jaren zeventig het discours over Zuid-Limburg als een soort van Zwitserland gedetailleerd invult.<sup>36</sup> Dan blijkt ook dat de vlag de lading wel degelijk dekte – althans in de ogen (of woorden) van toenmalige toeristen. Craandijk beschrijft Zuid-Limburg, net als Perk (naar wie hij verwijst) en Banning – en vele na hen komende Nederlandse bezoekers – inderdaad als een *berglandschap*, met alle daarbij horende kwalificaties.

Craandijk typeert het wandelen bij Valkenburg als dwalen ‘over de bergen’.<sup>37</sup> In de trein van Meerssen naar Valkenburg noteert hij: ‘stouter wordt het landschap, hooger worden de bergen’. Aangekomen in Valkenburg, treft hij ‘een trotsch en woest landschap’ aan. Hij schrijft over ‘steile bergwegen’ en ‘bergpaden’, over soms loodrechte ‘bergwanden’, hij heeft het over ‘bergtoppen’, ‘bergreeks’, ‘ravijnen’ en ‘diepe kloven’. Hij spreekt over ‘rotspartijen’ en ‘rotsmuren’, ‘indrukwekkende steenmassa’s’ die oprijzen, ‘kleine watervallen zich neerstortend van de steenbrokken’ en over een ‘uitgestrekte hoogvlakte’ of ‘hooge bergvlakte’, met ‘de kronkelende Geule in de diepte van het vruchtbaar dal’. Terugblikkend, besluit hij: ‘over de bergen, door de dalen, in de rots, voerde ons ons pad. Over uitgestrekte hoogvlakten weidde onze blik en het ruischen der golfjes streelde ons oor aan de zoom der rivier.’ Tijdens een wandeling van Valkenburg naar (station) Gronsveld ontwaart Craandijk bij Cadier en Keer ‘berghellingen zover wij zien kunnen [...] Altijd berghellingen en nog meer berghellingen’.<sup>38</sup> Op dezelfde wandeling daalt hij af in een ‘bergkloof’, ‘een diep ravijn, tusschen hooge, steile hellingen’. Tijdens weer een andere wandeling volgt hij bij Elsloo een ‘smal voetpad in een diep, wild ravijn’,

32 Jacobs en Leenders, *Limburg door vreemde oogen* II, 235.

33 Dorren, *Gedenkbok*, 89.

34 Jacobs en Leenders, *Limburg door vreemde oogen* I, 165.

35 *Ibidem*, 190, 193.

36 Vgl. R. op den Camp, ‘“Wandelend in den vreemde”. Limburg en de Nederlandse natie in de reisverslagen van J. Craandijk’, *Maasgouw* 113 (1994) 161-176.

37 Zie J. Craandijk, *Wandelingen door Nederland [Zuid-Limburg]* (Zaltbommel 1968; facsimile van de 3<sup>e</sup> druk uit 1887/88) 56-112.

38 *Ibidem*, 113-151.

en ontwaart hij even later bij Raar hoe 'de ernstige schoonheid van het bergland-schap' – hij doelt waarschijnlijk op het uitzicht over het Maasdal – zich voor zijn ogen ontrolt.<sup>39</sup>



Afb. 3: Wandelaars aan de voet van de mergelwand met 'rotswoningen' tussen Valkenburg en Geulhem. Rechts in de verte de Geulhemermolen [Prentbriefkaart, circa 1900, uitgave G. Meussen, Valkenburg, collectie auteur]

Craandijk, Perk en Banning zijn wel vroege representanten van het 'bergdiscours', maar zeker niet de enige. Het discours van bergtoppen, ravijnen en hoogvlakten wordt door veel Nederlandse reizigers gebezigd. Bijvoorbeeld door de Alkmaarse journalist Cornelis Bruinvis, die zijn reisverslag uit 1882 inleidt met de woorden: 'hier heeft men met werkelijke bergen te doen, met een hoogland dat met sierlijke en vaak groote golvingen naar de zijde van Duitschland steeds klimt [...]'.<sup>40</sup> De Zeeuwse journalist Jan Hobbel start zijn reisverslag uit 1886 met de uitspraak van een bekende die 'zulk een schoon berglandschap' niet in eigen land had verwacht en hij gebruikt verschillende keren de uitdrukking 'Neerlands Zwitserland'.<sup>41</sup> Wandelend van treinstation Wijlre naar Gulpen haalt Hobbel – *what's in a name* – het hele repertoire uit het bergdiscours van stal: hij heeft het over bergland, bergpaden,

39 Ibidem, 206, 214.

40 Jacobs en Leenders, *Limburg door vreemde oogen* I, 190, 193.

41 Ibidem, 322, 345.

bergkruinen en bergtoppen, steile bergen, diepe dalen en 'overheerlijke' vergezichten, en hij typeert Zuid-Limburg uiteindelijk als 'het eenige berglandschap in ons vaderland'.<sup>42</sup> De gepensioneerd militair Bernard van Begge Zijnen zegt het Hobbel in zijn reisverslag uit 1885 na: 'Limburg's Zuiden, de eenigste [sic] waarachtige bergstreek van ons land' – zij het dat hij het citaat met instemming ontleent aan een publicatie van de kersverse VVV van Valkenburg.<sup>43</sup>

Tot het bergdiscours behoort ook de ervaring van sublieme angst, die bijvoorbeeld door de Steenwijkse kerkorganist, dirigent en muziekdocent Jan Godefroy in 1886 tot uitdrukking wordt gebracht als hij 'hoog' boven de Geul wandelt: 'denkt u een oogenblik het gevaar een misstap te doen...'.<sup>44</sup> Ook H. Witte beschrijft in zijn vaak herdrukte wandelgids hoe de Geul soms 'een werkelijk woest karakter' krijgt en het pad zo hoog boven de rivier uitstijgt 'dat sommigen griezelig worden, als ze naar beneden zien'.<sup>45</sup> Hij relateert Betsy Perk's aandoening 'Neêrlands Zwitserland' weliswaar, maar spreekt desalniettemin zelf bij voortduring in termen van 'hoog oprijzende bergen', bergvlakte, bergplateau, bergwanden, hoge steile rotsen, rotswanden en spelonken.

Betsy Perk bezocht Valkenburg in 1873, zoals vermeld, vanwege de 'lucht-baden' en de 'gezonde ligging'. Twintig jaar later is het voor Samuel Kalff in zijn reisverslag uit 1894 een uitgemaakte zaak: 'het klimaat maakt de gansche streek tot één groot herstellingsoord'.<sup>46</sup> Ook deze voorstelling van Zuid-Limburg als 'lucht-kuuroord' behoort tot het bergdiscours: het veronderstelde 'gezonde klimaat' ter plekke werd verklaard 'door de werking der verdunde lucht, die op hoogten altijd veel ijler is dan in de laagte', zoals Jan Hobbel in zijn reisverslag uit 1886 schrijft.<sup>47</sup> De in Valkenburg gevestigde arts J.F. Plet publiceerde in het 'Zomer-Weekblad' van VVV Het Geuldal in 1887 een uitvoerige lofzang op 'de gezonde droge berg-lucht' ter plaatse – een lofzang die vervolgens in dagbladen en gidsen wordt gereproduceerd (zonder dat er bij werd vermeld dat Plet bestuurslid was van de lokale VVV).<sup>48</sup> De ene lokale reisgids noemt 'de lucht op deze hoogte [...] zeer ozoonrijk [...] en dus hoogst weldadig', een andere verklaart het gezonde klimaat simpelweg door 'de hoogdroge krachtige berglucht'.<sup>49</sup>

42 Ibidem, 296, 352-356, 370.

43 Geciteerd in Jacobs, *Limburg door vreemde oogen* II, 253.

44 Ibidem, 267.

45 Witte, *Het Geuldal*, 106. Ook Craandijk, *Wandelingen*, 219 waarschuwt voor een 'hoogst gevaarlijk' pad.

46 Jacobs en Leenders, *Limburg door vreemde oogen* I, 475.

47 Ibidem, 370.

48 Zie J.F. Plet, 'Valkenburg en het Geuldal (uit een geneeskundig oogpunt gezien)', *Rotterdamsch Nieuwsblad* 21 juni 1887, en *Laatste officiële Reis- en Wandelgids voor Valkenburg en het Geuldal* [<1902] 19.

49 Ibidem, 28; Gulpen en omstreken, 15; zo ook *De Toerist. Officiële reis- en wandelgids voor Geul- en Gulpdal* (4e druk, Valkenburg [sic]: H. Smeets-Hoen z.j. [kort na 1901]) 18. Ook de hotelgids van de VVV Het

De lokale VVV's en gidsen waren niet de uitvinders van het bergdiscours, maar namen het wel dankbaar over. Een lokale reisgids voor Valkenburg en omstreken uit circa 1900 noemt de omgeving 'een echt bergland, een Klein-Zwitserland', 'minder grootsch' misschien dan de Alpen, maar daarvoor zijn 'al de toppen en bergruggen' hier wel 'toegankelijk en te beklimmen'.<sup>50</sup> De hotelgids van de Valkenburgse VVV heeft het in 1917 nog steeds over een 'berglandschap', ja, over 'bergen als de Alpen', zij het 'gezien door een omgekeerden kijker'.<sup>51</sup>

Het is niet zo verwonderlijk dat dit breed gedeelde bergdiscours een specifiek Nederlands perspectief betrof. Buitenlandse bezoekers reageerden er enigszins verbaasd op. Voor de Keulse schrijver-journalist Hermann Ritter was het plaatse-lijk vertoog over Zuid-Limburg als bergland in 1912 in ieder geval niet erg overtuigend. Hij bespote het 'overdreven gejubel' over 'het Hollandse bergland' en de 'hoogdravende aanduiding Hollands Zwitserland'. Alleen de koeien in Limburg en Zwitserland waren vergelijkbaar, meende hij. En hij beschreef de omgeving van Valkenburg in termen die geen enkele wandelende laatnegentiende-eeuwse Nederlandse reisschrijver had gekozen, hoe toepasselijk ook: als 'laag heuvelland'.<sup>52</sup>

## Fietsende toeristen en het Zuid-Limburgse landschap

Wie de praktijken en ervaringen van toeristische wandelaars in Zuid-Limburg wil vergelijken met die van fietsers tussen 1870 en 1920 stuit op een bronnenprobleem. Zoveel reisverslagen en gidsen als we hebben om de ervaringen van wandelaars in de regio rond 1900 te documenteren, zo weinig reisverslagen en gidsen van en voor fietstoeristen in Zuid-Limburg zijn er te vinden tussen 1870 en 1920. In de verzameling negentiende-eeuwse reisverslagen *Limburg door vreemde oogen* komt geen enkel reisverslag van een fietser in Zuid-Limburg voor (zij het wel een enkele fietser).<sup>53</sup> De verklaring daarvoor is niet dat er in deze periode in het algemeen nog geen sprake was van fietstoerisme. Zowel voor de Ardennen als de Eifel verschenen bijvoorbeeld al in de jaren negentig verschillende gidsen die uitdruk-

Geuldal noemt in 1912 'de lucht onovertreffelijk gezond en geneeskrachtig' (geciteerd in Th. Dorren, *Gedenkboek bij het veertigjarig bestaan der vereniging 'Het Geuldal' te Valkenburg, 1883-1925* (z.p., z.j.) 109).

50 Laatste officiële Reis- en Wandelgids voor Valkenburg en het Geuldal [<1902], 10. Ook de gids *Gulpen en omstreken* uit 1897 heeft het over 'dit bergachtig landschap' (20). Zie ook Dorren, *Gedenkboek*, 57.

51 Geciteerd in *ibidem*, 124-125.

52 Jacobs en Leenders, *Limburg door vreemde oogen* I, 501.

53 Kalff maakt in 1894 melding van 'de figuur, welke heden ten dage op geen straat- of grintweg meer ontbreekt: de rijder op het snelwiel', wat hem aanleiding geeft het volgende Duitse rijmpje te citeren 'Kein Sträszchen so vereinsamt ist, Dasz nicht d'rauf fährt ein Bicy[c]list' (Jacobs en Leenders, *Limburg door vreemde oogen* I, 459).

kelijk ook op fietstoeristen waren gericht (en die overigens ook in uitstapjes naar Zuid-Limburg voorzagen).<sup>54</sup>

Wat echter meteen opvalt is dat lokale toeristenorganisaties in Zuid-Limburg zich nauwelijks op het opkomend fietstoerisme richtten. De opeenvolgende drukken van de *Officiële gids voor Valkenburg en het Geuldal* tussen 1887 en 1920 ruimen in de loop van de jaren bijvoorbeeld geen enkele plaats in voor fietsers en blijven vooral gefocust op wandelaars. Hetzelfde geldt voor de gids van de VVV Maas-tricht uit 1898 en de gids *Gulpen en omstreken* uit 1897 (die althans nog vermeldt dat het dorp een wielrijdersclub rijk is).<sup>55</sup> Ook in het herdenkingsboek dat de VVV Het Geuldal in 1925 uitgaf ter gelegenheid van het veertigjarig bestaan, wordt geen enkele activiteit ten behoeve van fietsers vermeld. En toen er in de jaren 1890 in Valkenburg onvrede ontstond over het gebrek aan ondernemingszin bij VVV Het Geuldal, richtte concurrent Falcoburgia zich vooral op de organisatie van evenementen en bekommerde zich evenmin om het fietstoerisme (al organiseerde zij in 1896 wel de waarschijnlijk eerste wielervedstrijd in Valkenburg).<sup>56</sup>

Het is bovendien opvallend dat de provinciale afdeling van de nationale belangenbehartiger van fietsers, de in 1883 opgerichte ANWB, vanaf het begin minder weerklink vond in de regio dan elders in het land. In 1887 waren er slechts 35 ANWB leden in heel Limburg (bijna 2000 in heel Nederland), in 1896 271 (11.000 in heel Nederland) en in 1915 656 (31.500 in heel Nederland). In dat laatste jaar betrof dit veruit het laagste aantal leden per inwoner van alle Nederlandse provincies (0,17 procent) en slechts een derde van het Nederlands gemiddelde.<sup>57</sup> Wielervedstrijden, die vooral in en tussen de steden Maastricht, Sittard, Roermond en Venlo werden verreden, kregen in de jaren 1890 meer publieke aandacht in de provincie dan fietstoerisme, maar waren in Limburg ook aanleiding om te klagen over gebrek aan steun van de ANWB.<sup>58</sup> Omgekeerd werden pas na 1900, toen de ANWB zich inmiddels steeds meer als een algemene toeristenbond profileerde en zich steeds minder exclusief op wielrijders richtte, bestuursleden van VVV Het Geuldal actief in de regionale afdeling van de ANWB.<sup>59</sup>

54 Zie voor de Ardennen de bronnenlijst in S. Queriat, *La mise en tourisme de l'Ardenne belge, 1850-1914* (Dissertatie Université Libre de Bruxelles 2010) en voor de Eifel bijvoorbeeld C.E. Zimmermann, *Wegweiser durch Aachen, Burtscheid und Umgebung nebst 25 Touren für Radfahrer* (Aken 1893); O. Weber, *Wegweiser für Radfahrer durch die Rheinprovinz, Band I* (2<sup>e</sup> druk Mönchengladbach 1897); E. Wegener en J. Grüss, *Rad-Rundfahrten in Deutschland, 9. Rhein-Mosel-Eifel* (Berlijn 1899).

55 Gids van Maastricht en omstreken (2<sup>e</sup> oplage, Maastricht: Vereniging Maastricht Attractions [ca. 1900]); *Gulpen en omstreken* (Gulpen: Alberts & zonen, [1897]).

56 Zie 'Wielervedstrijden te Valkenburg', *Limburger Koerier* 29-8-1896.

57 Linders-Rooijendijk, *Gebaande wegen voor mobiliteit*, 41, 45, 112, 116.

58 Zie bijvoorbeeld 'Limburg en de Algemeene Nederl. Wielrijdersbond', *Limburger Koerier* 3-7-1896.

59 Bijvoorbeeld Jos. Crolla, ANWB consul in Valkenburg in 1911 en 1912, zie *Kampioen* 1-9-1911 en 20-9-1912.

Toch zijn er genoeg aanwijzingen dat het aan fietsende toeristen rond 1900 niet ontbrak. Buitenlandse fietsers staken in ieder geval graag de grens over. Dat was de reden voor de VVV Maastricht om in 1896 een rekest naar de Tweede Kamer te sturen met het verzoek de plannen voor een rijwielbelasting aan te passen voor buitenlandse bezoekers op de fiets: 'gelegen aan de grenzen van Pruisen en België, worden Maastricht en omstreken dagelijks bezocht door vele, en des Zondags zeker wel door enige honderden uit deze landen komende wielrijders'.<sup>60</sup> In 1898 pleitte een inwoner van Wolfhaag (bij Vaals) voor de plaatsing van meer waarschuwborden bij steile hellingen, vooral op de Gemmenicher weg van de Belgische grens naar Vaals: 'Deze weg wordt door honderden Duitsche en Belgische velocipedisten bereden, die er gaarne een toertje maken, omdat de natuur hier zooveel schoons aanbiedt'.<sup>61</sup> De feestelijke onthulling in 1896 van de steen op de Vaalserberg die het hoogste punt van Nederland voor eens en voor altijd voor iedereen zichtbaar moest markeren, vond nota bene plaats in het bijzijn van een groot gezelschap Duitse wielrijders uit het naburige Aken.<sup>62</sup> De enige lokale commerciële reisgids voor Zuid-Limburg van vóór 1920 die uitdrukkelijk aandacht gaf aan wielrijders, vermeldt in 1902 over de wegen in Zuid-Limburg dat men er 's zondags 'Limburgers, Walen en Duitschers ontmoet [...] met de honderden'.<sup>63</sup> 'Geen wonder', voegde de auteur eraan toe, 'De natuur is mooi, de wegen uitstekend [...], terwijl ook de hoogten niet als in de Ardennen zóó zijn dat ze bepaald vermoeien'.<sup>64</sup> Lokaal waren er vóór 1910 al talloze fietsclubs ontstaan – eerst in grotere plaatsen als Maastricht (1885) en Sittard (vanaf 1892), later zelfs in dorpjes als Puth, Mechelen, Nijswiller en Jabeek.<sup>65</sup>

Wat valt er te achterhalen over de Nederlandse fietstoeristen die Zuid-Limburg rond 1900 bezochten? Ook al was de ANWB minder sterk vertegenwoordigd in de regio, de activiteiten en publicaties van de Bond bieden, naast het zojuist genoemde commerciële gidsje uit 1902, enig zicht op het toeristisch fietsgebruik in de regio. Een indicatie van de praktijken van fietsende toeristen krijgen we allereerst door te bekijken op welke plekken in Zuid-Limburg de ANWB rond 1900 voorzieningen trof voor zijn leden, met name door na te gaan waar de Bond voetpompen, hulpkisten (met gereedschap en verbandmiddelen) en waarschuwborden voor fietsers plaatste. Het is aannemelijk dat dit alleen gebeurde op

60 'Rijwielbelasting', *Limburger Koerier*, 23-10-1896.

61 Ten Dijk, 'Voor Wielrijders', *Limburger Koerier*, 23-4-1898 (cursivering MS).

62 'XI. Kongress der Allgemeinen Radfahrer-Union.'

63 Zuid-Limburg. Gids voor wandelaars en wielrijders (Maastricht: Leiter-Nypels z.j. [1902]) 107.

64 *Ibidem*.

65 Zie bijvoorbeeld de lijst van fietsclubs in de advertentie voor 'Groenstraat Wielerfeest', *Limburger Koerier* 7-7-1906.

plekken waar sprake was van een zeker toeristisch verkeer. Deze gegevens kunnen we achterhalen via de *Bondsatlas* van de ANWB (waarin de waarschuwborden staan ingetekend) en de *Reiswijzer*, die de organisatie vanaf respectievelijk 1891 en 1888 uitgaf. De *Reiswijzer* gaf een landelijk dekkend overzicht in boekvorm van de voornaamste verbindingen tussen plaatsen en bevatte ook af en toe korte typering van het landschap.<sup>66</sup> Ook verschenen verschillende toerverslagen van fietstochten in of door Zuid-Limburg in *De Kampioen*, het orgaan van de ANWB, die zowel zicht bieden op de fietspraktijken in Zuid-Limburg als op het discours over de omgeving. Helemaal aan het eind van onze periode publiceerde de ANWB verder nog een reeks gidsjes met *Rijwieltochten langs rustige wegen*, waarin een 'grootte rondtoer' door het hele land werd beschreven met daarnaast een selectie van aanbevolen verbindingroutes. Het deeltje over Limburg verscheen als laatste, net na het eind van onze periode, in 1924.<sup>67</sup> Voor het ANWB-discours over het landschap is het ook nog interessant om te kijken hoe over Zuid-Limburg werd geschreven in het vierdelige jubileumboek *Ons eigen land*, dat de ANWB tussen 1908 en 1911 publiceerde.

### Buiten de gebaande wandelpaden

Als we op grond van de genoemde bronnen allereerst proberen in kaart te brengen welke gedeelten van Zuid-Limburg fietsende toeristen rond 1900 bezochten, dan kunnen we vaststellen dat het slechts gedeeltelijk dezelfde gebieden betrof die onder wandelaars populair waren.

Natuurlijk bezochten fietsers deze gebieden ook. In *De Kampioen* vinden we bijvoorbeeld verschillende verwijzingen naar door ANWB-leden georganiseerde of ondernomen fietsuitstapjes die Valkenburg en het westelijk Geuldal aandoen, al dan niet in combinatie met een meerdaagse tocht naar de Ardennen.<sup>68</sup> En als de ANWB in 1904 zijn jaarlijkse nationale Bondsfeest in Maastricht organiseert, is de tocht naar Valkenburg en terug een vanzelfsprekend programmaonderdeel waaraan volgens het krantenverslag maar liefst vierhonderd wielrijders deelne-

66 De *Reiswijzer* verscheen vanaf de 2<sup>e</sup> druk (1891) in 4 delen, waarvan deel 2 ook Limburg bestreek. In 1922 verscheen de 10<sup>de</sup> druk van het deel over Limburg. Vanaf de 7<sup>de</sup> druk (1905) bevatte de *Reiswijzer* ook (eerst nog zeer sporadisch) informatie voor automobilisten.

67 *Rijwieltochten langs rustige wegen*, IV (s-Gravenhage: ANWB Toeristenbond voor Nederland, 1924).

68 Zie 'Tocht naar Valkenburg', *Kampioen*, augustus/september 1887; 'Vierdaagse Paastocht', *Kampioen* 1-5-1896 (traject Nijmegen-Maastricht-Valkenburg-Heerlen-Sittard); 'Afdeelingstocht naar Valkenburg', *Kampioen*, 2-6-1899; 'Ardennen, 10 dagen', *Kampioen* 2-6-1899 (meerdaagse fietstocht met bezoek aan Valkenburg); 'Vijfdaagse fietstocht door België', *Kampioen*, 1-11-1912 (via Valkenburg); 'Met een tent der NTKC op reis' *Kampioen*, 20-9-1912 (meerdaagse fietskampeertocht via Maastricht-Meerssen-Valkenburg-Heerlen-Sittard); 'Per fiets naar en door Zuid-Limburg', *Kampioen* 26-10-1917 (Sittard-Simpelveld-Vaals-Vijlen-Mechelen-Gulpen-Valkenburg-Geulhem-Maastricht).

men.<sup>69</sup> Ook vinden we hulpkisten, voetschouwen en waarschuwborden voor fietsers terug op plekken die vaak door wandelaars werden bezocht.<sup>70</sup> Verrassend is dat nauwelijks: dit waren immers de gebieden met een gevestigde bekendheid en het begin van een toeristische infrastructuur. En net als de wandelende toeristen arriveerden veel fietsende toeristen in deze periode per trein om in de omgeving tochten te maken.<sup>71</sup>

Ook in het enige contemporaine commerciële gidsje voor wielrijders uit 1902 nemen veel fietstochten Valkenburg als uitgangspunt of eindbestemming. Tegelijk merkt de anonieme auteur op dat, naast de nieuwe treinverbinding Sittard-Heerlen-Herzogenrath (1896), juist de fiets *andere delen* van Zuid-Limburg buiten Maastricht en Valkenburg beter bereikbaar had gemaakt.<sup>72</sup> En dat blijkt ook uit de verschillende tochten die hij voorstelt. Zo beveelt de schrijver onder andere een fietstocht aan van Maastricht via ‘zeer veel mooie punten’ over Mechelen en Vijlen naar Vaals. Zijn hoogste aanbeveling geldt een andere route van Maastricht naar Vaals – via Gronsveld, Mheer, Noorbeek, Slenaken en Epen. Zij behoort volgens hem ‘tot de schoonste in Zuid-Limburg’.<sup>73</sup>

En deze afwijking van de door en voor wandelaars gebaande paden zien we overal opduiken als het om fietsende toeristen in Zuid-Limburg gaat. Zij breidden het gebruikelijke toeristisch areaal uit naar gebieden die eerst veel moeizamer te voet of per rijtuig bereikbaar waren. Tijdens de ANWB Bondsfeesten in Maastricht in 1904 maken de wielrijders bijvoorbeeld niet alleen het obligate tochtje naar Valkenburg, maar fietsen 120 deelnemers ook van Maastricht via Sint Geertruid, Mheer en Hoogcruts naar het Gulpdal om na beklimming van de Gulpenerberg via Bemelen terug te keren naar Maastricht.<sup>74</sup> En de 250 deelnemers aan de langste tocht op het feestprogramma fietsen van Maastricht naar Slenaken, steken de grens over naar Teuven en rijden vandaar naar het Vierlandenpunt en Aken (om per trein of fiets terug naar Maastricht te keren).<sup>75</sup> ‘Deze tocht gaat door de mooiste gedeelten van Zuid-Limburg’, zoals *De Kampioen* vooraf uitdrukkelijk aankondig-

69 Zie ‘De groote Bondstocht naar Valkenburg’, *Limburger Koerier* 5-7-1904.

70 Zie voor de locatie van de hulpkisten en voetschouwen: H. G. Nieuwenhuijs (ed.), *Reiswijzer van den Algemeenen Nederlandschen Wielrijders-Bond*, II, Zeeland, Noord-Brabant en Limburg (6<sup>e</sup> druk, Nijmegen z.j. [1903]; 7<sup>e</sup> druk Nijmegen z.j. [1905]). Zie voor de locatie van de waarschuwborden *Atlas van Nederland van den A.N.W.B.* (uitgave 1904) blad 35 ‘Maastricht’, geraadpleegd 7-10-2024 via de beeldbank van de VU Amsterdam: <https://vu.contentdm.oclc.org/digital/collection/krt/id/5806/rec/1>

71 Zie ook J. Ploeger, *Het verstandshuwelijk van fiets en trein. Kansrijke ketenmobiliteit sinds 1900* (Eindhoven 2024) 34-36.

72 *Zuid-Limburg. Gids voor wandelaars en wielrijders*, 3-4.

73 *Ibidem*, 112.

74 Zie ‘De feesten van den A.N.W.B.’, *Limburger Koerier* 4-7-1904.

75 ‘Naar Aken’, *Limburger Koerier* 5-7-1904.



Afb. 4: Deelnemers aan een van de fietstochten ter gelegenheid van de Bondsfeesten van de ANWB (2-4 juli 1904) verlaten Maastricht. Het is een van de weinige bekende opnames van fietsende toeristen in de regio tussen 1870 en 1920. (Fotocollectie GAM, nummer 32455; met dank aan Leo van Luxemburg, bedrijfsarchief ANWB).

de.<sup>76</sup> Niet het westelijk Geuldal rond Valkenburg, maar de zuidgrens van Zuid-Limburg was voor fietsers de toeristische topbestemming.

Dat het hier niet slechts om incidentele ondernemingen ging, wordt bevestigd als we kijken waar de ANWB hulpkisten, voetschouwen en waarschuwborden plaatste buiten de populaire wandelgebieden. We vinden hulpkisten en of voetschouwen in 1903-1905 behalve in de populaire wandelgebieden ook in Rijckholt, Wit-huis, Mheer, Schilberg, Mechelen, Epen, Nijswiller, en Vaals.<sup>77</sup> Waarschuwborden voor fietsers vinden we in 1904 ook in Mheer, Noorbeek, Hoogcruts, Schilberg, Slenaken, Eperheide, Schweiberg, Vijlen, Wolfhaag, Vaalserberg en het Vierlandenpunt.<sup>78</sup> Het patroon dat zich aftekent is duidelijk: het fietstoerisme volgde niet alleen de gebaande paden rond Valkenburg, maar breidde het toeristisch areaal uit naar plekken in het zuidelijke Geul- en Gulpdal en het zuidelijke heuvelland van Sint Geertruid in het westen tot Vaals in het oosten, direct aan de grens met België.

76 ‘Bondstochten, bij gelegenheid der Bondsfeesten te Maastricht’, *Kampioen* 3-6-1904.

77 Zie *Reiswijzer*, 6<sup>e</sup> druk (1903) en 7<sup>e</sup> druk (1905).

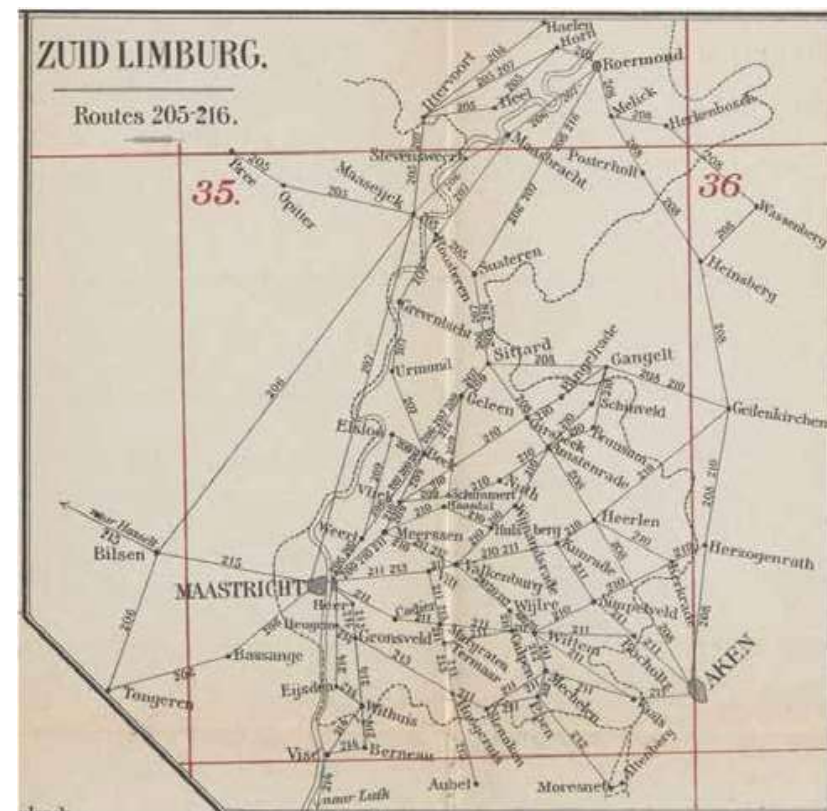
78 Zie *Atlas van Nederland van den A.N.W.B.* (uitgave 1904) blad 35.



Afb. 5: Fragment uit de Atlas van Nederland van den A.N.W.B. (uitgave 1904), blad 35 'Maastricht'. Zwarte, hamerachtige symboltjes geven de locatie aan van de borden die de ANWB plaatste om fietsers te waarschuwen voor een gevaarlijke helling [Beeldbank VU Amsterdam: <https://vu.contentdm.oclc.org/digital/collection/krt/id/5806/rec/1>]

De Reiswijzer van de ANWB ondersteunde deze ontwikkeling in belangrijke mate. De routes die ANWB in de Reiswijzer beschreef, bestreken heel Zuid-Limburg, al werden niet alle mogelijke verbindingen besproken. De Reiswijzer concentreerde zich op een aantal middellange afstandsverbindingen (Maastricht-Aken, Maastricht-Geilenkirchen, Maastricht-Sittard bijvoorbeeld) die in verschillende varianten werden besproken. Dit langeafstandsperspectief week af van de maatvoering van wandeltochten met hun veel beperkter bereik. Niet zelden bezochten fietsers Zuid-Limburg als deel van een grotere meerdaagse trektocht – vanuit het noorden, of op weg naar de Ardennen. Op de bij de Reiswijzer behorende 'spinnwebkaart' waren de verbindinglijnen ingetekend en genummerd, zodat fietsers de routebeschrijvingen konden opzoeken en hun eigen routecombinaties konden maken. Voor Zuid-Limburg ontsloot de Reiswijzer op deze wijze niet alleen het westelijke Geuldal en het gebied rond Heerlen, maar ook het zuidelijke heuvelland: Mheer, Noorbeek, Hoogcruts, Slenaken, Epen, Mechelen, Vijlen en Vaals. In de zeldzame aanbevelingen in de Reiswijzer van 1903 werd dan ook niet alleen van het traject tussen Meeressen en Valkenburg gezegd dat de weg door 'het zeer schone Geuldal' voerde, maar werd ook de route van Wittem door het zuidelijke Geuldal via Epen en Terziet naar Sippenaeken 'voor het natuurschoon' speciaal aanbevolen.<sup>79</sup> Al

<sup>79</sup> Reiswijzer, 6<sup>e</sup> druk (1903) routes 210c en 212.



Afb. 6: Zogenaamde 'spinnwebkaart' voor Zuid-Limburg uit de Reiswijzer van den Algemeenen Nederlandschen Wielrijders-Bond, II, Zeeland, Noord-Brabant en Limburg (6e druk, Nijmegen [1903]). De nummers op de kaart verwijzen naar de routebeschrijvingen in de Reiswijzer. De kaart laat mooi zien dat de Reiswijzer routes door heel Zuid-Limburg beschreef.

in de editie van 1891 kwam deze route voor.<sup>80</sup> Opmerkelijk genoeg blijkt ook Eli Heimans, wiens boekje *Uit ons Krijtland* (1911) het gebied rond Epen pas voor een breder publiek bekend maakte, het gebied bezocht te hebben per fiets: 'In het hotel was alles gepakt; we hadden daar in Epen maar op de fiets te springen'.<sup>81</sup> In het dorpje telde Heimans zelfs twee rijwielherstellers, natuurlijk geen fulltime fiet-senmakers in de huidige betekenis, maar niettemin moeilijk voorstelbaar zonder

<sup>80</sup> Reiswijzer, 2<sup>e</sup> druk (1891) route 212.

<sup>81</sup> Heimans, *Uit ons krijtland*, 211.

de klandizie van toeristen.<sup>82</sup> Niet voor niets plaatste de ANWB er al in 1905 een hulpkist en een voetspomp.

Als de ANWB helemaal aan het eind van onze periode een reisgids speciaal voor fietstochten 'langs rustige wegen' uitbrengt – dan al in verband met het toegenomen gemotoriseerd verkeer vooral 'op mooie dagen' – vermijdt de 'Grote Rondtoer' in Zuid-Limburg het westelijke Geuldal zelfs helemaal. De rondtoer volgt vanuit Sittard de oostelijke landsgrens, om via Vaals, Vijlen, Mechelen, Epen, Slenaken, Noorbeek, Mheer, en Mesch naar Maastricht te fietsen. Het westelijke Geuldal werd overgeslagen en slechts een enkele van de extra 'verbindinglijnen' in het gidsje leidde de fietser via Valkenburg.<sup>83</sup>

### Bergland wordt heuvelland

Hoe schreven de eerste Nederlandse fietstoeristen over het landschap van Zuid-Limburg? Ook voor deze vraag hebben we minder bronnen dan voor het discours van de wandelaars, maar er is voldoende materiaal om ook hier in ieder geval één opvallende verandering te signaleren: de presentatie van Zuid-Limburg als berglandschap verschuift naar de – tot op heden gebruikelijke – aanduiding van het gebied als 'heuvelland'.

Laten we beginnen met de ANWB Reiswijzer voor Zuid-Limburg. Het bergdiscours treffen we hier vrijwel niet aan. Nu leenden de korte, zakelijke routeaanwijzingen in de Reiswijzer zich in het algemeen niet voor uitgebreide beschrijvingen van het landschap, maar de kwalificaties 'heuvelachtig' of 'zeer heuvelachtig' komen vele keren voor, terwijl de typering 'bergachtig' niet of slechts een enkele keer opduikt.<sup>84</sup>

Dezelfde constatering kunnen we maken voor het commerciële reisgidsje uit 1902 dat als enige ook routes voor fietsers in Zuid-Limburg opnam. De anonieme schrijver presenteert daarin het landschap van Zuid-Limburg 'vóór alles als lief. Met zijne begroeide of beakkerde heuvelruggen, zijne dalen met typische dorpjes, veelal door veel groen omgeven [...]'.<sup>85</sup> Het Geuldal wordt bij hem niet omgeven door bergen of rotswanden, maar als 'aan weerszijden ingesloten door heuvelrijen'. Ook bij Gulpen en bij Noorbeek ziet hij 'heuvelrug na heuvelrug'.<sup>86</sup> En in de

82 Ibidem, 128.

83 Rijwieltochten langs rustige wegen IV.

84 In de Reiswijzer van 1903 (6<sup>e</sup> druk) wordt route 212 (de weg van Mechelen naar Epen, Sippenaken en Moresnet) als 'bergachtig' beschreven, terwijl 'heuvelachtig' wordt gebruikt voor de routes 208b, 209c, 210b-f, 211, a, c, e en 213a. In de uitgave uit 1891 (2<sup>e</sup> druk) wordt ook route 212 als (zeer) 'heuvelachtig' gekwalificeerd.

85 Zuid-Limburg. Gids voor wandelaars en wielrijders, 4.

86 Ibidem, 54 en 81.

beschrijving van de fietsroutes keert de uitdrukking 'zeer heuvelachtig' eveneens voortdurend terug.

Deze bevindingen worden bevestigd door andere observaties. In reisverslagen in *De Kampioen* duikt het bergdiscours niet op, behalve in het ene geval waarin het in de mond wordt gelegd van critici die het fietsen in Zuid-Limburg ondoenlijk vonden.<sup>87</sup> Een schrijver van reisbrieven in *De Kampioen* van 1894 typeert Zuid-Limburg als 'een heuvelachtig landschap'.<sup>88</sup> Een ANWB-lid dat in 1896 vanuit Nijmegen naar Zuid-Limburg fietst, schrijft 'dat er zwaar tegen de heuvels in 't Geuldal [werd] opgetrapt en nog sneller werden ze afgesprint'.<sup>89</sup> In 1912 wordt een fietstocht van Valkenburg naar La Gileppe in *De Kampioen* beschreven als 'zeer heuvelachtig'.<sup>90</sup> Als de Nederlandsche Reisvereniging (opgericht voor minder bemiddelde reizigers) in 1918 een georganiseerde fietstocht in Limburg aankondigt, inclusief het traject Vaals-Eperheide, wordt uitdrukkelijk gewaarschuwd voor het 'heuvelachtig terrein'.<sup>91</sup> Het *Reisboek voor Nederland* van de ANWB karakteriseert Zuid-Limburg in 1922 in het algemeen als 'een heuvelland' en beschrijft bijvoorbeeld de weg voor fietsers van Gronsveld over Mheer, Noorbeek, Slenaken, Epen en Vijlen naar Vaals als 'zeer heuvelachtig'.<sup>92</sup> Ook in het ANWB-gidsje met *Rijwieltochten over rustige wegen* uit 1924 maakt het bergdiscours grotendeels plaats voor een heuveldiscours. De verandering is des te opvallender, omdat in het wandelgidsje voor Zuid-Limburg dat de ANWB vrijwel gelijktijdig uitgeeft, veel meer resten van het bergdiscours zijn te vinden, inclusief de uitspraak 't is een bergland-schap in 't klein'.<sup>93</sup>

Tot de mooiste uitingen van het veranderende perspectief op het Limburgse landschap behoren teksten van de schrijver Felix Rutten (1882-1971).<sup>94</sup> Rutten was zowel een wandelaar als een fietser. In een autobiografisch manuscript noemt hij zichzelf een 'geboren wandelaar', die van jongs af aan de directe omgeving van zijn woonplaats Sittard verkende. Al snel werd de fiets voor hem echter 'het dierbare middel tot telkens weer verdere veroveringen op het nog onbekende, het nog niet bereikte van de heuvelachtige landouw. Ik hield van mijn fiets [...]'.<sup>95</sup> Rutten

87 'Per fiets naar en door Zuid-Limburg', *Kampioen* 20-10-1917.

88 Leo, 'Reisbrieven', *Kampioen* 28-4-1894.

89 'Vierdaagsche Paastocht', *Kampioen* 1-5-1896.

90 'Vijfdaagsche fietstocht door België', *Kampioen* 1-11-1912.

91 'Fietstocht door N-Brabant en Limburg', *Reizen en trekken* 15-1-1918.

92 G.A. Pos ed., *Reisboek voor Nederland* (s-Gravenhage 1922) 181 en 188.

93 Te voet door Zuid-Limburg 78; ook 20 ('Limburg [...] zijn dalen en [...] zijn bergen').

94 Zie over Rutten als regionalist J. Perry, 't Nachtegaaltje zingt. Regionalisme in Nederlands-Limburg 1900-1950', in: A. Knotter ed. *Dit is Limburg! Opstellen over Limburgse identiteit* (Zwolle/Maastricht 2009) 187-227, aldaar 199-201.

95 Geciteerd in A. Gorissen, *De abdis en de zwerver. Marie Koenen en Felix Rutten en hun huwelijksjaren in Geulle* (Geulle 2005) 37.

verzorgde in 1911 de tekst over de provincies Brabant en Limburg voor de vierde-  
 lige prachuitgave *Ons eigen land*, waarmee de ANWB zijn 25-jarig bestaan vierde.  
 In zijn bijdrage vinden we resten van het bergdiscours (vooral bij de beschrijving  
 van de Sint-Pietersberg en Valkenburg), maar het nieuwe heuveldiscours is zonder  
 meer dominant. Zo diskwalificeert hij expliciet de onder wandelaars geliefde  
 karakteristiek ‘Neerland’s Zwitserland’: de Limburgse ‘heuvels zijn molshoopen  
 naast de berggevaarten’ van Zwitserland, schrijft hij.<sup>96</sup> En in zijn lyrische be-  
 woordingen benadrukt hij als geen ander het dynamisch karakter van een vogel-  
 vluchtperspectief, dat minder welsprekend ook in andere fietsbronnen valt aan  
 te treffen.<sup>97</sup> Zo wordt ‘Zuid-Limburg’s heuvelland’ in zijn ogen gekenmerkt door  
 ‘een stortval van lijnen-vloeiing langs de heuvelen neer’, ‘hellende glooiingen van ’t  
 immer glijdende en vèr golvende Limburgsche veld’ en ‘wentelende en kantelende  
 lijnen van heffingen en dalingen’.<sup>98</sup>

## Fysieke en symbolische landschappen

Het Zuid-Limburgse landschap dat door laatnegentiende-eeuwse wandelaars nog  
 eensgezind als een bergstreek werd beschreven, wordt tegenwoordig kortweg  
 ‘het Heuvelland’ genoemd. In het voorgaande is het begin van deze verandering  
 gelokaliseerd in kringen van de ANWB en de eerste fietstoeristen in de regio rond  
 1900. Hoe kan het verdwijnen van bergen uit hun discours over Zuid-Limburg  
 worden verklaard?

Allereerst moeten we vaststellen dat de *common sense* verklaring dat Neder-  
 landse laaglanders vanuit hun polderperspectief nu eenmaal elke bult als berg  
 beschouwden en pas door meer buitenlandse reiservaring van optiek veranderden,  
 niet helemaal kan kloppen. Zo had Craandijk, een van de belangrijkste represen-  
 tanten van het bergdiscours, vóór hij Zuid-Limburg bezocht al de bergachtige  
 Hardangerfjord in Noorwegen met eigen ogen gezien.<sup>99</sup> Er zijn geen aanwijzingen  
 dat vroege fietsende toeristen meer ervaringen met ‘echte’ bergen hadden dan de  
 wandelaars. In de periode die we hebben bestudeerd, bestonden het bergdiscours  
 en het opkomende heuveldiscours bovendien naast elkaar en alleen de wijze van

96 F. Rutten, ‘Van de zuidelijke zandvlakten en heuvelrijen’, *Ons eigen land*, IV (s-Gravenhage [1911]) 35-66, aldaar 52.

97 Zie bijv. Zuid-Limburg. *Gids voor wandelaars en wielrijders*, 109 die over een ‘aanhoudende opeenvolging van kleinere en grotere stijgingen en dalingen’ spreekt.

98 Rutten, ‘Van de zuidelijke zandvlakten’, 50-55.

99 Craandijk reisde in 1872 voor het eerst naar Noorwegen. Zie J. de Vries, ‘Levensbericht van Jacobus Craandijk’. *Jaarboek van de Maatschappij der Nederlandse Letterkunde* (1913) 37-66, aldaar 52-53.



Afb. 7: ‘Een gezicht in het Geuldal’. Schoolplaat getekend door Bernard Bueningck, met de zuidelijke Geuloevers vanaf de Geulhemmermolen (rechts) naar het oosten, vergelijk met afb. 3 [Uitgave J.B. Wolters, 1900; collectie auteur]

reizen – wandelen of fietsen – maakte, zo lijkt het, het verschil.

De verklaring moet daarom precies in het verschil tussen wandelaars en fiet-  
 sers worden gezocht: in het grotere toeristische areaal dat fietsende toeristen ten  
 opzichte van wandelaars bestreken, maar zeker ook in de andere wijze waarop zij  
 landschappen in het algemeen – en speciaal dat van Zuid-Limburg – waarnamen.

Zoals we hebben gezien, lag de geografische focus van negentiende-eeuwse  
 wandelaars sterk op het westelijke Geuldal rond Valkenburg. Juist dit deel van  
 Zuid-Limburg was een gebied met een hoge concentratie aan kalksteengroeven  
 die hier bovendien direct aan de Geul lagen, hetgeen aan het eind van de negen-  
 tiende-eeuw een bijzonder indrukwekkend aanblik moet hebben geboden.<sup>100</sup> Hoe  
 het er indertijd voor wandelaars langs de Geul moet hebben uitgezien wordt enig-  
 zins duidelijk uit prentbriefkaarten uit deze periode, maar duidelijker is nog de  
 schoolplaat die de firma Wolters in 1900 uitbracht met een ‘Gezicht in het Geuldal’,

100 Zie de kaartjes met de locaties van de groeven in K. Kerkstra e.a., *Landschapsvisie Zuid-Limburg* (Maas-  
 tricht/ Wageningen 2007) 66.

getekend door Bernardus Bueninck, bekend om zijn heldere en gedetailleerde topografische stijl.<sup>101</sup> De plaat toont de zuidelijke Geuloever vanaf de Geulhemer-molen naar het oosten als één kale, 230 meter lange en meer dan 25 meter hoge, verticale rotswand, waarin we rotswoningen kunnen ontwaren en verschillende hoge ingangen van mergelgroeven.<sup>102</sup> Een dergelijke aanblik bood Zuid-Limburg (met uitzondering van de Sint-Pietersberg) waarschijnlijk nergens anders. Voor hedendaagse bezoekers is de locatie op de schoolplaat bijna onherkenbaar: de afgebeelde wand is niet alleen verder afgegraven maar vooral ook vrijwel geheel begroeid, zodat er van de stenige ondergrond nog maar weinig te zien is.<sup>103</sup> Ironisch genoeg waren de blootliggende rotswanden die zo'n overtuigend argument leken voor de typering van Zuid-Limburg als bergland, geen natuurverschijnsel maar het resultaat van menselijke exploitatie.

Voor veel fietsers moet deze wand rond 1900 nog min of meer in dezelfde staat te zien zijn geweest. Dat zij desondanks het bergdiscours niet overnamen, maar het Zuid-Limburgse landschap vooral als heuvelland typeerden, heeft er ongetwijfeld mee te maken dat hun ervaring met het gebied uitdrukkelijk verder reikte dan alleen het westelijke Geuldal en dat zij de aandacht verlegden naar andere delen van Zuid-Limburg, met minder of minder opvallende groeves (en al doende een nog weinig opgemerkte rol speelden in de toeristische ontsluiting van het zuidelijke Geuldal en het zuidelijke grensgebied in het algemeen). Bovendien mogen we er een bevestiging in zien van de stelling van Maurice Leblanc, waarmee ik dit opstel opende: dat fietsers landschappen vooral waarnemen als een dynamische afwisseling van decors waar zij, quasi als vogels, door en overheen trekken. Vanuit dit fietsersperspectief vormden de kalksteenwanden en -groeves slechts een detail dat ingebed werd in het afwisselende geheel van de golvende heuvels. Binnen de beperktere reikwijdte van de 'paysages morcelés' van de wandelaars daarentegen moeten de blootliggende 'rotsen' een veel grotere indruk hebben gemaakt.

Toch kan dit niet de hele verklaring zijn voor de verandering, omdat (zoals we hebben gezien) het bergdiscours uit meer dan 'rotswanden' bestond en de wande-

- 101 Zie T. van Ruiten, 'Een sieraad aan de wand, en sieraad voor het land. De geschiedenis van de schoolplaat', in: H. Donkers, *Verdwenen Nederland. Nederland in oude schoolplaten* (Groningen 2006) 9-13, aldaar 12-13. Zie voor de datering van de schoolplaat 'met molen en rotswoningen' en mergelwand de advertentie van J.B. Wolters in *Algemeen Dagblad*, 30-10-1900. De eerste plannen voor deze plaat dateren al uit 1884, zie 'Aanschouwelijk onderwijs', in *De Wekker* 41 (1884), nr. 45 (4 juni).
- 102 Locatie gebaseerd op de catalogus van J.B. Wolters, *Nederlandsche schoolplaten* (Groningen z.j. [1900-1913]) 11 en A.F. Cremer, 't Geuldal (bespreking der plaat met kinderen)', *School en Leven* 3 (1902) nr. 45 (10 juli) 723-735. Cremer beschrijft de Geul als 'een echte bergbeek' ingesloten door rotswanden op de voor- en achtergrond (sic!).
- 103 Zie voor de geschiedenis van deze wand: J. Silvertant, 'Historische beeldvorming. Het oorspronkelijke aanzien van de mergelgroeven in de zuidelijke hellingrand van het Geuldal tussen Houthem en Meerssen', *SOK Mededelingen* 45 (2006) 22-29.

laars ook bergen in Zuid-Limburg zagen als er nergens rotswanden te bespeuren waren. Het lijkt erop dat er nog een andere factor in het spel was: de toenemende waardering voor 'nationale' landschappen, waardoor de 'symbolische omgeving' waarbinnen toeristen zich bewogen veranderde.<sup>104</sup> De ANWB speelde in deze herwaardering een belangrijke rol.

Veel wandelgidsen en wandelverslagen spraken over Zuid-Limburg als een even afwijkend als waardevol onderdeel van het vaderland. De aanduidingen Klein of Nederlands Zwitserland die de wandelaars vanaf de jaren 1870 aan Zuid-Limburg gaven, voldeden aan beide kwalificaties.<sup>105</sup> De dramatische en 'sublieme' berglandschappen van Zwitserland golden al vanaf het eind van de achttiende eeuw als het hoogste landschappelijke ideaal, nog vóór dat land vanaf het midden van de negentiende eeuw ook daadwerkelijk een toeristische topbestemming werd.<sup>106</sup> Uit veel reisverslagen en gidsen van wandelaars in Zuid-Limburg blijkt dat de titel 'Nederlands Zwitserland' deel uitmaakte van een vertoog waarin het 'bezit' van deze 'vreemde' landstreek Nederland tot eer moest strekken.<sup>107</sup> Als één voorbeeld uit vele kunnen we de reisgids van de VVV Het Geuldal uit 1890 aanhalen die de 'trotsch' noemt die Nederlanders zouden moeten voelen omdat zij 'ook in hun vaderland eene streek [...] kunnen aanwijzen, waarover een Zwitserland of Tyrol zich niet zoude schamen'.<sup>108</sup>

De lof voor berglandschappen stond echter op gespannen voet met de waardering van het eigen nationale landschap of wat daarvoor typisch werd geacht: de zeekust, weiden en waterplassen, zandgronden met bos en heide.<sup>109</sup> Althans, die spanning werd aan het eind van negentiende eeuw steeds vaker ervaren, juist ook binnen kringen van de ANWB, waarvan onderzoek heeft aangetoond hoezeer zijn promotie van de fiets was ingebed in een cultuurnationalistisch discours waarin de Nederlandse eenheid en eigenheid werd gevierd.<sup>110</sup> '[V]eel te groot nog

- 104 Zie J. Bank en M. van Buuren, 1900. *Hoogtij van burgerlijke cultuur* (Den Haag 2000) 48-50 en W. Krul, 'De Haagse School en het nationale landschap', *BMGN* 121 (2006) 621-649, alsmede, enigszins relativerend, K. Davids, 'Lage landen, verre horizons. De verbinding van natuur, landschap en 'Nederlandse' identiteit in internationaal perspectief', *BMGN* 121 (2006) 605-620.
- 105 Als zo vaak werd dit 'hetero-exotisch' perspectief lokaal geïnternaliseerd; zie daarover J. Leerssen, 'De Limburgse identiteit', in: P. Tummers (ed.), *Limburg: Een geschiedenis*, III (Maastricht 2015), 303-322.
- 106 Hachtmann, *Tourismus-Geschichte*, 86; L. Tissot, 'Tourismus', *Historisches Lexikon der Schweiz* (HLS), online geraadpleegd op 13-5-2024: <https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/014070/2022-03-08/>. Zie ook R. Macfarlane, *Mountains of the mind. A history of a fascination* (Londen 2003).
- 107 Witte, *Het Geuldal*, 3-5; Jacobs en Leenders, *Limburg door vreemde oogen* I, 322, 370 (Hobbel) en 394 (Kalff); *Laatste officiële Reis- en Wandelgids voor Valkenburg en het Geuldal* (Valkenburg <1902>) 10.
- 108 *Officiële gids voor Valkenburg en het Geuldal*, uitgegeven onder toezicht der vereniging 'het Geuldal' te Valkenburg (Heerlen: Weyerhorst's Courant- en Handelsdrukkerij, z.j. [1890]) 3.
- 109 Krul, 'De Haagse School en het nationale landschap', 623.
- 110 Zie Ebert, *Raddende Nationen*; M. Stoffers, 'Exoot wordt icoon: de inburgering van de fiets. Van gewild buitenlands product naar nationaal vervoermiddel', in: K. Hanenbergh e.a., *Ons stalen ros. Nederland*

is het aantal van hen die geen natuurschoon zien waar gletschers en bergmeren ontbreken, die geen oog hebben voor het zoo geheel andere maar daarom nog niet minderwaardig schoon van 't eigen land'.<sup>111</sup> Aldus Edo Bergsma, tussen 1884 en 1937 voorzitter van de ANWB, in het voorwoord van de uitgave waarmee de Bond zijn 25-jarig bestaan vierde en waarvoor Felix Rutten zijn bijdrage schreef over de 'zuidelijke heuvelrijen'. Vanuit dit perspectief vormden niet langer bergen het hoogste landschapsideaal, maar moest de grootste waardering uitgaan naar het nationaal eigene. En daarmee verloor het gebruik van het bergdiscours voor Zuid-Limburg aan aantrekkelijkheid, althans voor wie (met de ANWB) belang hechtte aan dit Nederlandse cultuurnationalistische perspectief.

Het niet-gebruiken van het bergdiscours door toeristische fietsers uit de kring van de ANWB kan derhalve óók begrepen worden als een manier om het contrast tussen Zuid-Limburg en de rest van Nederland te verkleinen, letterlijk te 'ontzien', en zeker niet te overdrijven. In ieder geval was dit het effect van de vervanging van het bergdiscours door het heuveldiscours, een verandering die daarmee een onderdeel vormde van de voortgaande integratie van de zuidelijkste provincie in een nationaal narratief.<sup>112</sup>

wordt een land van fietsers, 1820 tot 1920 (Utrecht 2015) 290-299.

111 E. Bergsma en J.H. Slicher, 'Een woord vooraf', *Ons eigen land*, uitgegeven door de Algemeenen Nederlandschen Wielrijdersbond, Toeristenbond voor Nederland, ter gelegenheid van zijn vijf-en-twintig-jarig bestaan, I (z.p. 1908).

112 Zie L. Wessels, 'Over grenzen, beeldvorming en identiteit. Aspecten van Nederlandse natievorming en een problematische regionale identificatie: Limburg vanaf circa 1800', in: P. Tummers (ed.), *Limburg: Een geschiedenis*, III (Maastricht 2015) 279-302.