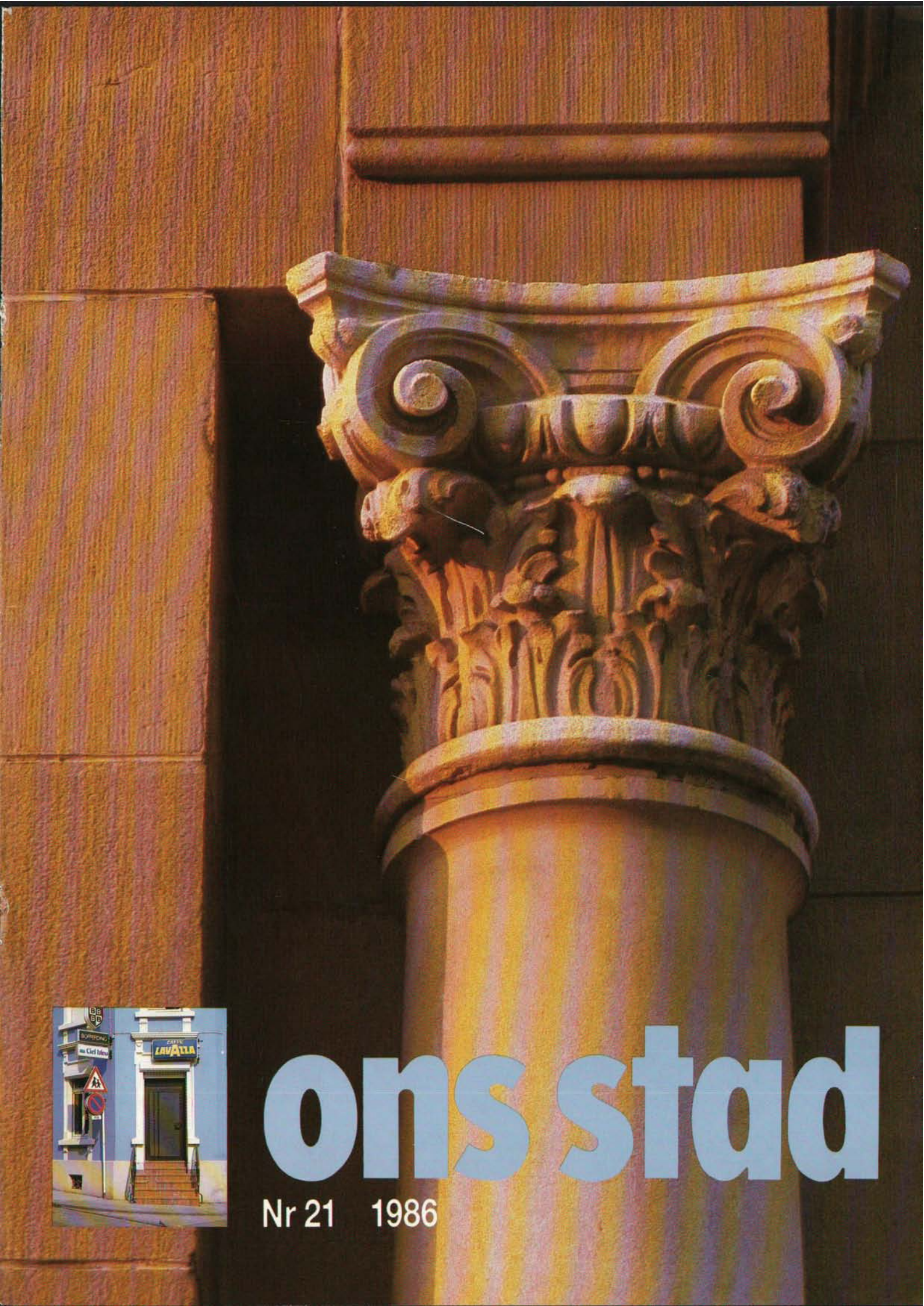
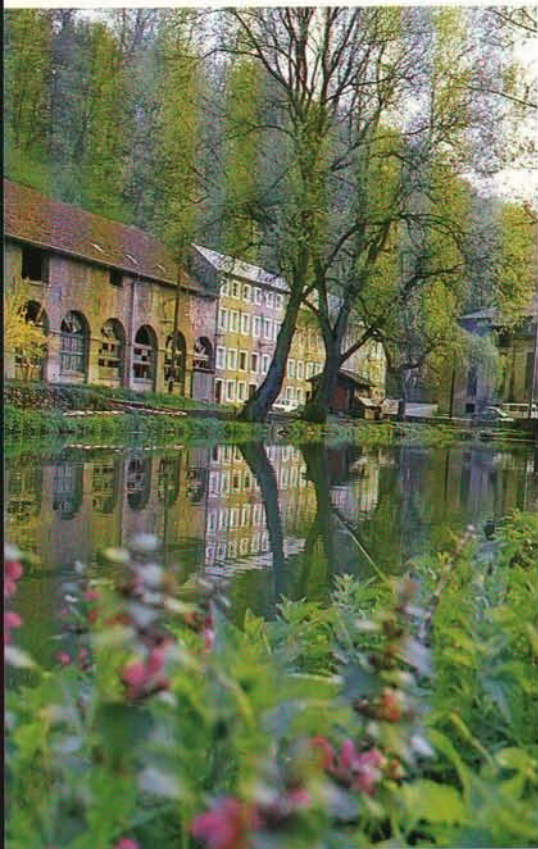




ons stad

Nr 21 1986



Der hemmungslose Bauboom der Nachkriegszeit, der in den sechziger Jahren auch hier in Luxemburg seinen Höhepunkt erreichte, hat überall in der industrialisierten Welt, vor allem aber in den dichtbesiedelten Ballungsgebieten Mitteleuropas, landschaftliche und städtebauliche Veränderungsprozesse in die Wege geleitet, die wohl einzigartig in der Geschichte sind: niemals vorher haben in derart kurzer Zeit so fundamentale Umwälzungen in allen Bereichen des Lebens stattgefunden, niemals vorher waren derart massive Eingriffe in die natürliche Umwelt zu verzeichnen, wie sie seit einigen Jahrzehnten im Namen des Fortschritts gang und gäbe sind.

Aber seit Jahren hat auch ein Umdenkungsprozeß stattgefunden: jenseits von Profitstreben und Rationalisierungsraten sind immer mehr Stimmen laut geworden, die den blinden Fortschrittsglauben in Frage stellen und auf allen Ebenen für eine verantwortungsvollere Umweltpolitik eintreten.

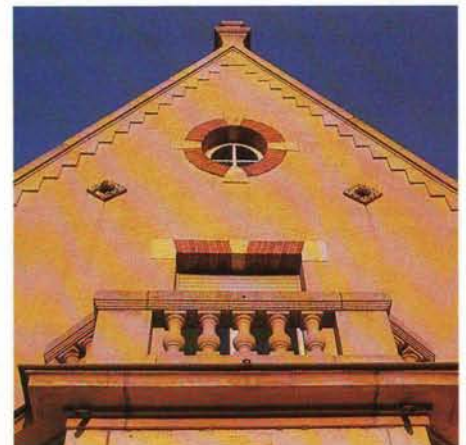
Für die Industriestaaten, in denen die meisten Menschen in den Ballungsräumen wohnen und arbeiten, heißt Umweltpolitik vor allem auch eine menschengerechte Stadtplanung.

Diese Herausforderung gilt auch für unsere Hauptstadt: Die baugeschichtlichen Schönheiten der alten Festungsstadt können nicht darüber hinwegtäuschen, daß Luxemburg nach Jahren ausschließlich wirtschaftlicher und „autogerechter“ Stadtplanung nach neuen urbanistischen Modellen für die Zukunft suchen muß.

Über die Geschichte des Städtebaus, über künstlerische und architektonische Strömungen, die Stadtbilder in der ganzen Welt geprägt haben, aber vor allem über die Baugeschichte unserer Stadt, über urbanistische Konzepte der Vergangenheit und Perspektiven für die Zukunft können Sie sich in dieser *ONS STAD*-Nummer informieren.

Aus Platzmangel konnten wir allerdings die großen Themenkreise Verkehr und Transport und die europäischen Institutionen in Luxemburg in diesem Dossier nur kurz streifen.

Doch aufgeschoben ist nicht aufgehoben: In späteren *ONS STAD*-Nummern werden wir Gelegenheit haben, unsere Leser auch ausführlicher über diese Themen zu informieren.



2

Moments d'urbanisme

Jemp Kunnert fait revivre à l'intention du lecteur un certain nombre de „moments d'urbanisme" qui marquèrent notre ville-forteresse durant les 900 ans de son existence, de la construction en 963 du château de Sigefroi au démantèlement en 1867 de la place forte de Luxembourg.



6

Vom Nutzen der Kleinheit

Ein historischer Überblick über die Geschichte des Städtebaus von René Clesse.



9

Luxemburgs Urbanisierung nach der Öffnung der Stadt 1867

„Wir entdecken wieder Straßenräume, Plätze, Baumalleen, traditionelle Stadtformen, die sich bis heute bewährt haben. Ein bißchen mehr „Stübben" in Ergänzung zu Vago wäre nicht fehl am Platz". Eine Dokumentation von Pierre Kieffer.



14

Bâtir une ville, la plus imaginative des disciplines

Le site mémorable de Luxembourg et son tissu urbain n'ont pas été respectés autant qu'on l'eût souhaité. Une prise de conscience récente tend à sauvegarder notre patrimoine architectural. Aux yeux de Fernand Bintner, il s'agit de préserver ce qui le mérite, tout en favorisant par ailleurs la création.

18

Dem Klatzkapp säin Eckhaus

Iwer Problemer beim Restauréieren geet et dës Kéier am Josy Braun sénger klenger Erzielong op Lëtzebuergesch.

I-XII

pages intercalées Di giel Säiten

Informations sociales, administratives et d'intérêt général
Tips und Informationen zu Sozial- und Verwaltungsfragen
Informazioni di carattere

sociale, amministrativo e d'interesse generale
Informações sociais, administrativas e de interesse em geral
Avec un dossier spécial consacré aux „Aides au logement".

19

Ma ville et son passé récent La Banque Générale détermine la physionomie d'un quartier

par Jean Probst

20

Ausblick ins Jahr 2000

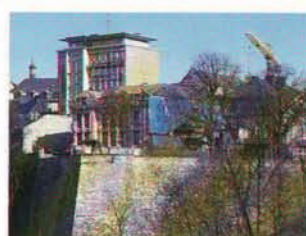
Eine neue Stadtplanung kann nur Erfolg haben, wenn sie versucht, die in der Vergangenheit begangenen Fehler zu verstehen und aus ihnen zu lernen. Eine Analyse von Claude Schmitz.



26

Luxembourg, tes visages...

Dans son article, Anne Fabeck-Scholtes nous invite à découvrir les multiples facettes, lire architectures, d'une ville que nous aimons tous: une „promenade architecturale" à travers Luxembourg millénaire.



32

Satire: Batty ist stolz auf seine Stadt

von Jacques Drescher

34

Was bedeuten die Straßennamen der Stadt?

Eine Serie von Evy Friedrich

35

Trésors du Musée J.-P. Pescatore

par Georgette Bisdorff

36

L'autoportrait dans la peinture luxembourgeoise

Une exposition itinérante présentée à la Villa Vauban et à la Galerie „Kultur unterm Turm" de Stuttgart. Un compte rendu par Paul Lanners.



Ons Stad
No 21
avril
1986

Périodique édité par l'administration communale de la Ville de Luxembourg paraissant 3 fois par an

Tirage: 37.000 exemplaires
Distribution à tous les ménages de la Ville de Luxembourg

Photos: IMEDIA, Marcel Schroeder, Photothèque de la Ville de Luxembourg
Layout: Dieter Wagner, Pépé Pax
Dessins: Pit Weyer, Patricia Lippert
Coordination: René Clesse
Photocomposition:
Imprimerie Joseph Beffort, Luxembourg
Imprimé sur les presses de l'Imprimerie St-Paul S.A., Luxembourg

MOMENTS D'URBANISME

La ville-forteresse de Luxembourg, durant les 900 ans de son existence, connut un certain nombre de „moments d'urbanisme” qui la marquèrent profondément et lui conférèrent son plan, son parcellaire, sa silhouette, ses volumes naturels et bâtis.

Le siège de la ville de Luxembourg par les troupes françaises en 1684. (Gravure sur bois par Laroze)



La „ville” avant Sigefroi

Bien que deux routes romaines se soient croisées sur le territoire actuel de la ville, aucun établissement romain d'envergure n'y est connu jusqu'à présent. L'origine de la ville de Luxembourg doit donc être recherchée dans la vallée de l'Alzette, au pied du Rham. Dans le cadre de la colonisation franque, des noyaux de population se créent à Dommeldange et à Hollerich, entraînant l'occupation des vallées du Grund et du Pfaffenthal, territoires appartenant par la suite à la puissante abbaye Saint-Maximin de Trèves. Les premiers habitants s'établissent le long d'anciens chemins de communication entre les différentes parties de la vallée, comme le Bisserswee, reliant le Grund à la Pulvermühle, ou la Plättisgasse entre le Grund et le Plateau d'Altmünster. Pour l'année 926, un texte nous renseigne que la vallée de l'Alzette entre Dommeldange et Clausen comportait e.a. six moulins avec 73 habitants.

L'année 963

En 963, le comte ardennais Sigefroi acquiert de l'abbaye Saint-Maximin le „castellum Lucilinburhuc” avec les terrains s'étendant jusqu'à l'Alzette. Il s'agit d'un petit ouvrage de défense, probablement établi au 9^e ou au début du 10^e siècle sur l'emplacement de l'actuel Marché-aux-Poissons, en vue de servir de refuge à la population de la vallée en cas de danger (normand ou hongrois). La question de savoir si ce castellum fut établi sur les fondations d'une tour de guet romaine restera probablement à jamais sans réponse. Utilisé par Sigefroi comme avant-poste au château fort qu'il va construire à partir de 963 sur le rocher du Bock, le castellum sera renforcé par un certain nombre de tours (reliées entre elles par un mur ou une palissade??), créant ainsi un espace protégé de 1,5 ha, où vont se fixer peu à peu les artisans et commerçants et où va s'installer le premier marché de la ville, le Marché-aux-Poissons. Mais les premières

habitations se firent dans la vallée du Grund et du Pfaffenthal, qui doivent donc être considérées comme les véritables berceaux de la ville. Jusqu'au 15^e siècle, l'évolution de la ville est assez complexe. D'une part, la principale activité de la ville est concentrée dans la partie est de son territoire, et ce n'est que peu à peu que „la vallée remonte vers la ville haute”, le long des voies d'accès que furent le „Breedewee” et le „Dünnebusch” (la montée du Pfaffenthal). D'autre part, la ville se développe sur le plateau, en s'agrandissant peu à peu vers l'ouest.

Le milieu du 11^e siècle

Déjà vers 1050, une seconde enceinte devient nécessaire pour protéger les habitants vivant „extra muros”. La première ville haute s'était installée sur une terrasse naturelle en amont du château fort en construction, la première extension de la ville vers l'ouest tiendra également compte de la configuration du terrain, en se limitant à une autre terrasse géologique, située un peu en amont de la première. Cela explique également pourquoi la deuxième enceinte se place comme un cercle concentrique autour de la première. Partant de la Porte du Château au Bock, elle profite des escarpements naturels de l'actuel Chemin de la Corniche, remonte vers le nord en passant par les pâtés de maisons entre, d'un côté, la rue du Marché-aux-Herbes et, de l'autre, la rue de Clairefontaine et la rue du Fossé, pour passer la Grand-rue près de l'actuel „Theater am Dierfchen” (Achtter) et redescendre vers les „Trois Tours”. L'urbanisation de ce nouveau quartier a dû se faire assez rapidement, vu que le tracé des rues était déjà donné par l'ancienne route romaine en provenance d'Arlon. Devant l'actuel Palais Grand-Ducal, le comte crée un nouveau marché (Novum Forum), qui n'aura jamais la même importance que l'ancien marché dans la vieille ville, ce qui peut s'expliquer par le fait que la majorité de la population restait toujours concentrée dans les villes basses. Cette



hypothèse est confirmée par la construction des églises Saint-Ulric au Grund et Saint-Mathieu au Pfaffenthal, précisément vers 1050. L'expansion générale de la ville est documentée en outre dans le domaine intellectuel par la fondation en 1082 sur le plateau d'Altmünster de l'abbaye Notre-Dame de Luxembourg, qui sera tout au long du Moyen Âge le centre d'études et de réflexion par excellence de la ville. La ville nouvelle, entre les deux enceintes, n'aura sa propre église qu'en 1140; ce sera l'église Saint-Nicolas, à l'emplacement actuel de la Chambre des Députés, fondée non plus par le comte, mais par un riche bourgeois de la ville, du nom de Hezelo.

Vers le milieu du 13^e siècle, au temps de la comtesse Ermesinde, cette ville nouvelle, couvrant à peu près 5 ha, semble avoir atteint ses limites naturelles, vu que les Franciscains, qui viennent s'installer à Luxembourg en 1257, sont obligés de le faire à l'extérieur de la ville, au-delà du fossé, à l'emplacement de l'actuelle place Guillaume, près d'une des portes de la ville, située dans l'actuelle rue de l'Eau.

Le 14^e siècle

Plusieurs faits marquants sont à la base des grands travaux d'agrandissement que la ville s'offre à partir de 1325 et qui vont durer plus de 70 ans, pour se terminer vers 1398.

Le début du siècle est marqué à Luxembourg par une conjoncture économique en pleine expansion et la ville atteint un

niveau de vie peut-être jamais plus égalé jusqu'à aujourd'hui. La bourgeoisie, devenue riche par le commerce, aspire au pouvoir politique. En 1289 une petite révolution oppose les „gemeyne Bürger” à l'aristocratie bourgeoise des échevins de la ville, signe évident de l'émancipation de la bourgeoisie urbaine. L'optimisme du siècle explique les dimensions que va prendre le projet d'agrandissement de la ville, l'extension du périmètre de la ville sur 22 ha. La récession économique sera la raison pour laquelle la réalisation du projet durera plus de 70 ans.

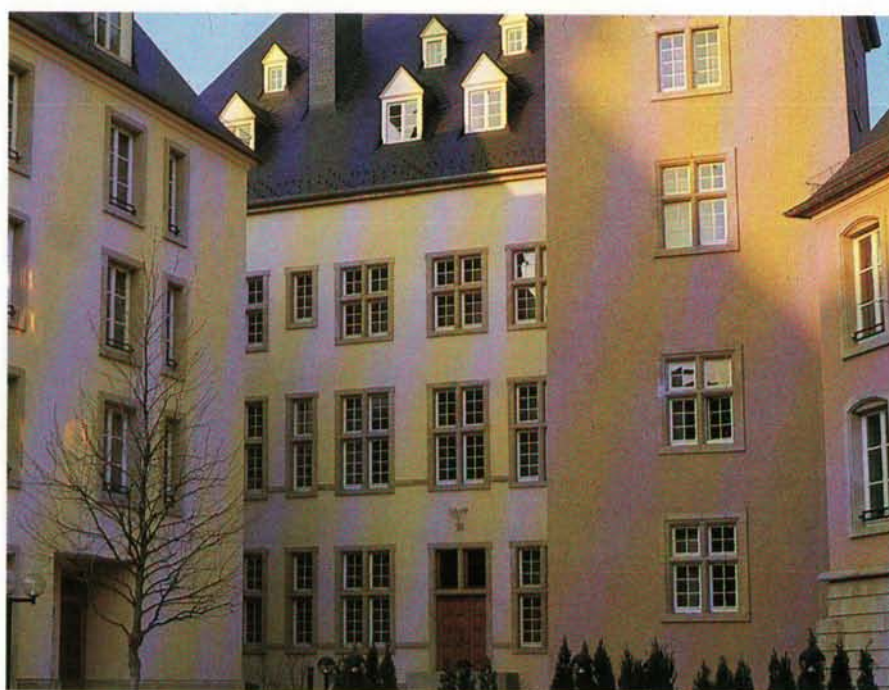
La ville s'étendra une dernière fois vers l'ouest, pour atteindre les limites qu'elle gardera jusqu'en 1867. Partant du plateau du Saint-Esprit, la nouvelle fortification passe par l'actuel boulevard Roosevelt, tourne vers le nord au boulevard Royal, suit son tracé, pour aboutir dans l'actuelle Côte d'Eich et se terminer par la „Seilerspforte” dans la Montée du Pfaffenthal. Les villes basses du Grund et du Pfaffenthal sont incluses dans les fortifications, par la construction de murs d'enceintes, qui se rattachent aux ouvrages existants. Le plateau du Rham, probablement couvert sur son pourtour par un certain nombre d'habitations, est fortifié par la „Wenzelsmauer”, dans le dernier quart du 14^e siècle. Les villes basses trouvent donc à cette époque-là et cela pour quelque 570 ans leur configuration territoriale définitive.

La nouvelle ville gardera une seule entrée carrossable, la Porte des Juifs, au début de l'actuelle Grand-rue. Les autres voies d'accès anciennes du côté ouest de la

ville sont coupées par les nouvelles fortifications et doivent se rabattre sur la nouvelle porte d'entrée de la ville. Ainsi, l'ancienne voie romaine de moindre importance, venant de Longwy et suivant le tracé de l'avenue Monterey et de la rue Philippe II, passant par la Place d'Armes et la rue Genestre vers la Achtpforte, se voit coupée en plein milieu. Elle s'appellera plus tard „Onkeschgaass”. Son nom a disparu aujourd'hui, mais son tracé a pu être reconstitué grâce aux travaux de Monsieur l'abbé Fr. Lascombes. Un troisième chemin, venant de Hollerich et empruntant le tracé de l'actuelle rue Notre-Dame, s'appelait „Sent Jostgaass”, du nom du patron des pestiférés, à qui l'on avait dédié une chapelle près de l'actuelle place de Bruxelles. Il subit le même sort que ses deux „confrères”. Entre „Onkesch-” et „Jostgaass” se trouvaient les jardins des Franciscains, qui gardaient jalousement leur propriété, au point d'empêcher toute urbanisation de cette partie de la ville pour de longs siècles. Tous les autres terrains au nord et au sud de la Grand-rue, c'est-à-dire l'Acht ou Aicht, appartenaient au comte, qui les vendait en petites parcelles, ce qui explique „qu'on était donc obligé de bâtir en profondeur. Puisqu'il ne restait, sur une grande surface, que les abords immédiats des voies, tout s'y agglutinait. [...] Rien d'étonnant aussi à ce que certains, . . . en l'absence de tout plan d'urbanisation, aient cherché une issue moins encombrante et de cette façon créé, par une initiative privée, des ruelles latérales, aboutissant par quelque endroit

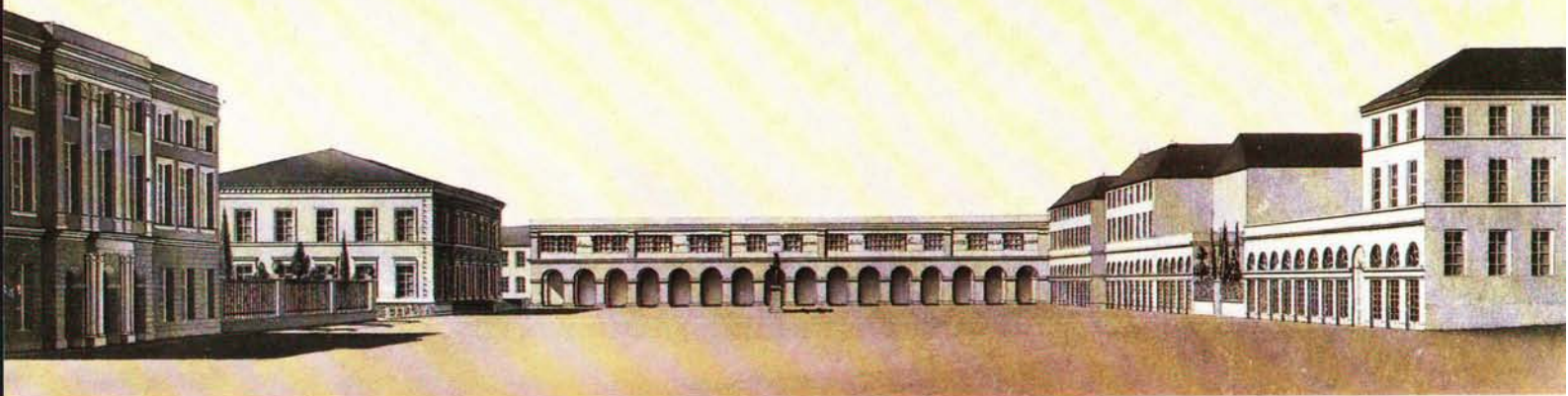


L'abbaye Notre-Dame d'Altmünster.
(Cartulaire de l'abbé Bertels)



La Maison Wiltheim - Mohr de Waldt (vers 1640) avec une tour de la 2^e enceinte.

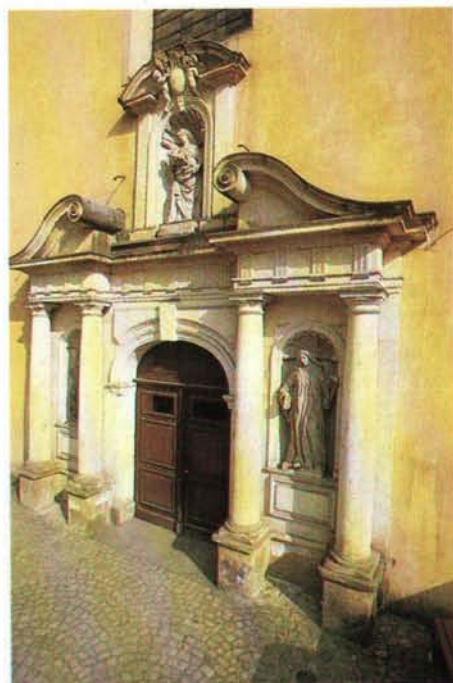
Projet d'embellissement du Knuedler par un auteur anonyme (1837).
De gauche à droite: Palais du Prince Gouverneur à construire(!);
l'Hôtel de Ville; Galerie marchande à construire(!); Statue du Comte de Mansfeld
devant l'Hôtel de Ville; Passage vers la rue du Curé; Maisons d'habitations et de
commerce dans l'alignement de la Maison Delafontaine.



non bâti à la rue principale... et il ne fait pas de doute que c'est ainsi que naquirent l'actuelle rue des Charbons et le haut de la rue Philippe..." (Lascombes).

L'urbanisation de cette partie de la ville sera concrétisée par la construction d'une nouvelle «Halle de marché» à l'emplacement du «Centre Louvigny», en vue de remplacer ou de compléter l'ancienne halle, située en haut du Breedewee.

La ville évoluera dans les limites ainsi fixées tout au long des 15^e et 16^e siècles. Sa vocation de ville-forteresse sera renforcée par la construction d'ouvrages de défense de plus en plus puissants, rendant l'accès à la ville de plus en plus difficile et entraînant ainsi le commerce dans une mort lente, mais certaine.



Portail d'entrée de
l'église Saint-Jean au Grund.

L'année 1554

L'explosion des réserves de poudre, entreposées sur les greniers du couvent des Franciscains, le 11 juin 1554, aura certes eu des conséquences néfastes pour la population d'alors, mais s'est avérée extrêmement bénéfique pour l'évolution urbaine à l'intérieur de la ville. Voici ce qu'écrit Eustache Wiltheim, futur président du Conseil Provincial, dans sa chronique:

„Auf Sankt Barnabae Tage, 11. Juni 1554, ist binnen wenigen Stunden die Stadt Luxemburg vollständig abgebrannt: Auf daß die niedergebrannten Häuser umso eher wieder aufgebaut würden und auf daß die Stadt nicht mehr so leicht wie jetzt und vor 45 Jahren niederbrennen möchte, wo die Häuser mit Stroh und Holz gedeckt waren, bestimmte ihre kaiserliche Majestät... daß allen Bürgern, welche ihre Häuser mit Schiefer decken würden, die Hälfte des Preises der Schiefer vom Hauptsteuereinnahmer erstattet werden solle. Aber unterdessen starb der Kaiser und das Geld wurde zu Befestigungszwecken verwendet. Das hatte zur Folge, daß ein Teil der Häuser nicht wiederaufgebaut wurde, die andern aber von neuem mit feuergefährlichem Stroh und Schindeln eingedeckt wurden. [...] Weil, wie vorher gesagt, die Häuser gänzlich niedergebrannt und eingestürzt waren, hat ihre K.M. befohlen, die Straßen der Stadt zu erbreitern und neue Straßen anzulegen.“

L'ingénieur-urbaniste commis à cet effet par le roi sera Sébastien van Noyen d'Utrecht. La Grand-rue, telle que nous la connaissons aujourd'hui, sera réalisée à cette époque-là, c.-à-d. elle sera élargie au double de sa largeur primitive. Le haut de la rue Philippe sera raccordé à la Grand-rue et une «Neugasse» reliera la rue du Fossé à la Onkeschgaass, c'est l'actuelle rue du Curé. Toutes ces réalisations sont faites d'après un plan établi par Sébastien van Noyen et présenté en 1561 au roi Philippe II avec un mémoire explicatif par le bourgeois de Luxembourg, Thomas Mameranus. Ce plan comprend l'établissement d'une grande place rectangulaire de 300 x 200 pieds, occu-

pant le centre d'un réseau d'artères essentiellement rectilignes, se croisant, dans la mesure du possible, à angle droit. L'auteur du plan se trouve avec sa conception, à ce moment-là, à la tête du progrès. Tous les traités d'architecture militaire de l'époque favorisent en effet la conception en damier, tellement chère aux militaires romains et que la Renaissance remet en valeur. Le plan comprend un grand nombre d'idées et de suggestions qui n'ont jamais été réalisées ou seulement en partie et souvent bien plus tard.

La fin du 16^e et le début du 17^e siècle sont marqués par une intense activité architecturale marquée par la construction du fastueux palais du gouverneur P.-E. de Mansfeld à Clausen, de l'Hôtel de Ville, l'actuel Palais Grand-Ducal, du palais du Gouverneur, l'actuel Palais de Justice, et surtout du Collège et de l'église des Jésuites. Dans la ville basse du Grund, les Bénédictins commencèrent en 1606 la construction d'un nouveau couvent «Neumünster», sur l'emplacement de l'ancien hôpital Saint-Jean. Entre 1624 et 1630, les Capucins firent construire leur couvent dans la rue qui porte encore aujourd'hui leur nom. Les Dominicains s'installèrent en 1630 au Marché-aux-Poissons à côté de l'église Saint-Michel. L'année 1630 allait apporter un autre grand bouleversement dans les habitudes des bourgeois et surtout des commerçants et artisans étrangers, avec l'ouverture de la Porte-Neuve ou Porte Sainte-Marie. La Porte des Juifs sera peu à peu délaissée, pour être définitivement fermée en 1665. Le quartier autour de la Porte-Neuve connaîtra par la suite un essor remarquable, surtout en ce qui concerne l'installation de tavernes, auberges, restaurants... Les épidémies de peste qui ravagent la ville et le pays à plusieurs reprises ne semblent pas avoir porté atteinte à la rage de construire des ecclésiastiques.

L'année 1671/1672

La peur d'une invasion française provoquera chez les hommes politiques espagnols une réaction qui aura des conséquences sur le plan de l'urbanisme. En 1671, le gouverneur général des Pays-Bas, le comte de Monterrey, visite la forteresse de Luxembourg et donne ordre au général Louvignies d'établir un nouveau plan de fortification pour la ville. Pour ce faire, Louvignies fit raser 53 maisons dans la rue Saint-Ulric, la Montée du Grund et le Bisserwee et 42 autres dans le Dünnbusch (Montée du Pfaffenthal). Les habitants ainsi privés de leurs habitations furent dédommagés par l'attribution de places à bâtir gratuites dans les rues créées de Chimay, de Monterrey et de Louvignies. Cela se faisait au détriment des Franciscains, des Jésuites et même du président du Conseil Provincial Jean d'Arnould et d'autres qui perdaient leurs propriétés par simple confiscation. Pour permettre aux artisans et commerçants ainsi privés de surcroît de leur gain-pain de se refaire une situation, Louvignies prévit même la construction d'un viaduc reliant la rue Chimay à l'actuel boulevard de la Pétrusse, plan de grande valeur qui sera réalisé au début de notre siècle, après une autre tentative restée vaine de l'administration française après 1684.

L'année 1684

Les bombardements et la prise de la ville par les troupes de Louis XIV en 1684 donneront à Vauban la possibilité d'exercer son génie sur la nouvelle configuration de la ville de Luxembourg. La construction de casernes sur le plateau du Rham, au plateau du Saint-Esprit, dans la „Enneschtgaass", au Pfaffenthal (Caserne Vauban et Caserne de Cavalerie) libérait la population de la ville des logements militaires qu'elle avait été contrainte de subir tout au long de l'histoire. La reconstruction d'un certain nombre de bâtiments civils et ecclésiastiques complète les travaux grandioses de fortifications, qui rendront Luxembourg pratiquement invulnérable. La destruction de la chancellerie et des escaliers au Marché-aux-Poissons en 1685 rendra le trafic entre celui-ci et la ville haute beaucoup plus aisé, vu que disparaît la traditionnelle différence de niveau (± 6 m) entre les deux terrasses.

L'époque autrichienne (1715-1795)

Les Autrichiens agrandissent et renforcent en premier lieu les ouvrages de fortification, sous la direction du colonel de Beauve. Jusqu'en 1752 les Autrichiens creusent quelque 22 km de casemates sous la ville. L'infrastructure de la ville est améliorée par le creusement d'un certain nombre de puits, visant à résoudre, une fois pour toutes, le problème de l'approvisionnement en eau potable de la ville haute. Le Puits Rouge et le puits de la Place d'Armes sont aménagés en 1740-41 et celui de la Caserne de la Porte-Neuve en 1768-69. L'époque autrichienne est

en outre caractérisée par un grand nombre de constructions de grande valeur qui continuent à marquer l'image de la ville: les Refuges d'Echternach au Marché-aux-Poissons et de Saint-Maximin, l'actuel Ministère des Affaires Etrangères, édifices construits vers le milieu du 18^e siècle; l'actuel temple protestant, construit en 1739-42 pour les Soeurs de la Congrégation.

Du point de vue réglementation, il faut citer les „Rayonsordnungen de 1749, 1763 et 1771, qui, excluant toute construction en maçonnerie dans un rayon de 590 m autour de la forteresse, auront jusqu'à la fin de la forteresse une influence capitale sur l'urbanisation des terrains aux alentours de la ville.

La Confédération Germanique (1815-1867)

Outre les nombreux renforcements, réaménagements et nouveaux éléments qu'apporteront les Prussiens aux fortifications de la ville, nous retiendrons la redéfinition des rayons de 1828. Ce règlement prévoyait un premier rayon de 603 m, où seules des constructions en bois étaient permises, un second de 980 m, où des constructions en colombage étaient possibles, et enfin un dernier rayon de 1357 m, où des constructions en maçonnerie étaient permises, sans que toutefois des lotissements aient été possibles.

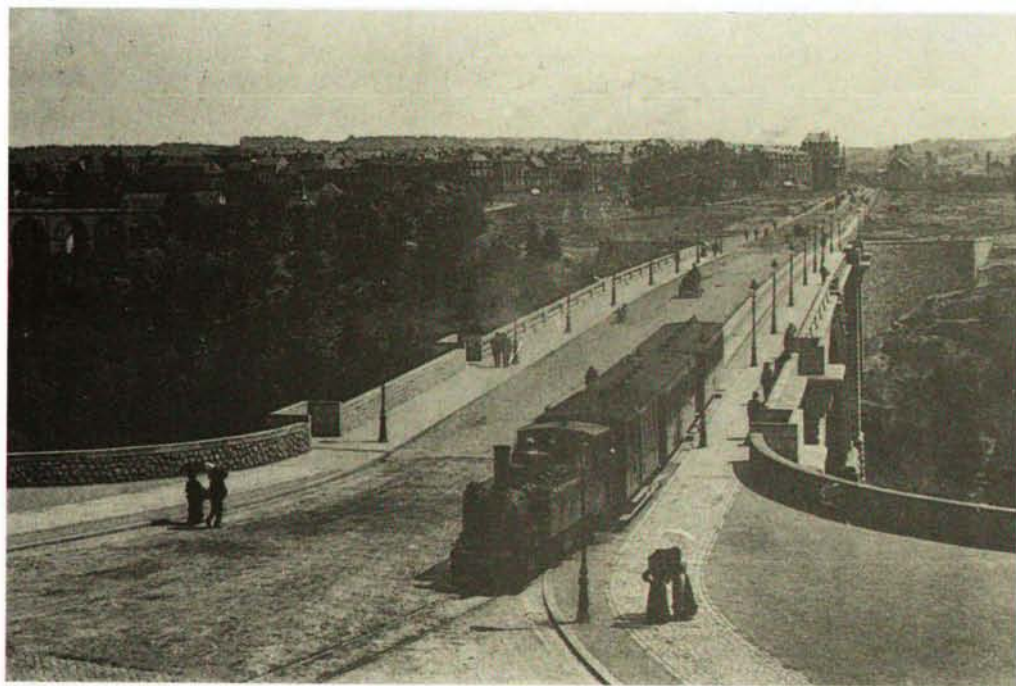
Vers 1830 la ville se dote d'une nouvelle mairie sur l'actuelle place Guillaume; pour ce faire, l'ancien couvent des Francis-

cains est démoli, le plan initial de l'architecte Rémond n'étant par ailleurs jamais réalisé dans sa totalité.

La construction des chemins de fer dans les années 50 changera complètement les données stratégiques de la forteresse et rendra nécessaire la planification d'un dernier „Ring" de forts, qui ne sera heureusement plus réalisé avant 1867. Les contraintes stratégiques, topographiques et administratives auront pour conséquence que la Gare de la Ville de Luxembourg sera implantée sur le territoire de la commune de Hollerich en 1858. Avec cette implantation se posa également le problème de la communication entre la ville haute et le plateau de la Gare, séparés par la vallée de la Pétrusse. Entre 1859 et 1861 est donc construite la Passerelle (Viaduc). La topographie de la ville rend également nécessaire la construction d'énormes viaducs, destinés à amener le chemin de fer vers la Gare. Cette nouvelle option urbanistique entraînera la ville basse du Grund dans une mort lente, vu que le trafic ralliant la ville par le sud, ne passera plus par la rue Saint-Ulric ou „Tilleschgaass", mais par le Viaduc et plus tard par le Pont Adolphe.

L'année 1867 avec le Traité de Londres, déclarant le Luxembourg neutre à perpétuité et amenant de ce fait le démantèlement de la forteresse, constituera pour la ville une deuxième charte de liberté, puisqu'elle sera libérée de son carcan séculaire et qu'elle pourra enfin se transformer en ville moderne et ouverte.

Jemp Kunnert



Le Pont Adolphe au début du siècle.

VOM NUTZEN DER KLEINHEIT

Kurzer Überblick über die Geschichte des Städtebaus

1 Unsere Fremdenführer preisen Luxemburg als schöne, tausendjährige Festungsstadt, und da es ja sicherlich nicht am Klima liegen kann, daß die Tourismusbranche sich in den vergangenen Jahren zu einem der bedeutendsten Wirtschaftszweige gemauert hat, muß man davon ausgehen, daß die Werbung für einmal nicht allzuweit von der Wirklichkeit entfernt ist. Im übrigen genügt ein kurzer Spaziergang durch die Altstadt, verbunden mit einem Rundblick von der „Corniche“ hinab in die Unterstädte, um auch den letzten Skeptiker davon zu überzeugen, daß Luxemburg in der Tat seinen unverwechselbaren Charme hat.

2 Die Geschichte unserer Stadt, die sich quer durch die Jahrhunderte auch und gerade an Festungswällen, an alten Kirchen, an Brücken und Türmen aus dieser oder jener Besatzungsepoche nachvollziehen läßt, ist also gleichzeitig ein Stück europäischer Bau- und Kulturgeschichte. Und genau wie die Stadt Luxemburg, die ihr Wesen und Werden ausschließlich ihrer günstigen strategischen Lage verdankte, ziehen alle größeren Städte Europas und natürlich jene des Nahen und Fernen Ostens ihre Schönheit, ihre unverwechselbaren Eigenheiten aus ihrem „natürlichen“ Wachstum im Lauf der Geschichte.

3 Der italienische Professor für Geschichte und Architektur, Leonardo Benevolo, beschreibt den Ursprung der ersten Städte, die vor etwa 5.000 Jahren im vorderen Orient entstanden, folgendermaßen: „Die Stadt – umfassend ausgestattete Ansiedlung und mit Privilegien versehenes Machtzentrum – hat zwar ihre Wurzeln in den dörflichen Ansiedlungen, ist aber mehr als nur ein vergrößertes Dorf. Sie entsteht, wenn handwerkliche und andere Arbeiten nicht mehr von den Personen verrichtet werden, die auch den Boden bearbeiten, sondern von Personen, die von der Feldarbeit befreit sind und die durch den Überschuß der landwirtschaftlichen Produktion unterhalten werden. So konnten sich Handwerk und Gewerbe entwickeln und durch fortschreitende Arbeitsteilung mehr und verbesserte Produkte und Dienstleistungen liefern. Die Gesellschaft wurde fähig, ihre Entwicklung im voraus zu planen.“

4 Die ersten wirklich großen städtischen Kulturen entwickelten sich nach dem Beginn der Eisenzeit um 1200 vor Christus: im Mittelmeerraum entfaltete sich die stolze Kultur der Antike, mit unabhängigen und in sich geschlossenen Städten, deren Struktur und Organisation sich noch in der modernen Stadt von heute widerspiegeln. In der mittelalterlichen Gesellschaft wurde ein weiterer historischer Schritt vorbereitet: die Organisation einer auf wissenschaftlichen Methoden beruhenden Produktion, die unsere heutige Industriegesellschaft kennzeichnet. Im späten Mittelalter wurden viele kleine Städte von den Feudalherren gegründet und nach deren Gutdünken geplant.

5 Erst im 15. Jahrhundert, in der Renaissance, wurde der Beruf des Architekten klar umrissen: Er galt fortan ausschließlich als Planer und gehörte damit nicht länger zu den Bauarbeitern und deren Organisationen, deren Aufgabe nunmehr nur noch in der

Ausführung der Pläne bestand. Bei der Planung mußte der Architekt alle Faktoren berücksichtigen, die das Aussehen des zukünftigen Bauwerks bestimmten: die Proportionalität zwischen den einzelnen Elementen und dem Ganzen, die genauen, absoluten Maße und die exakte Bestimmung der beim Bau zu verwendenden Materialien. Künstlerpersönlichkeiten wie Leonardo da Vinci, Michelangelo und Raffael galten als Genies, die dank ihrer überragenden intellektuellen und künstlerischen Begabung die Gesamtheit der Kultur der damaligen Zeit verkörperten. Die Trennung von Kunst, Wissenschaft und Technik sollte erst viel später stattfinden.

6 In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts begann die Industrielle Revolution den Lauf der Geschichte zu verändern, zuerst in England und dann in der ganzen Welt. Die neuen technischen Produktionsmöglichkeiten ermöglichten es, immer mehr Güter immer schneller herzustellen, was den allgemeinen Lebensstandard erhöhte und auch ein Sinken der Sterblichkeitsquote bedingte, die immer deutlicher unter die Geburtenrate fiel und somit allenthalben ein rasches Anwachsen der Bevölkerungszahl bewirkte. Immer mehr Menschen wurden von der Industriearbeit in die Städte verschlagen, deren Einwohnerzahl ins Gigantische wuchs. London beispielsweise, das gegen Ende des 18. Jahrhunderts eine Million Einwohner zählte, erreichte bereits 1851 eine Einwohnerzahl von 2,5 Millionen und hatte damit mehr Einwohner als jede andere Stadt der Antike und der Neuzeit zuvor. Von kunstvollem Bauen konnte bei derart schnell gestiegenem Wohnbedarf keine Rede mehr sein: Das

Industrieproletariat mußte mit Elendsquartieren, später mit schnell hochgezogenen Häuserblocks aus billigstem Material vorliebnehmen. Immer größere und modernere Fabrikanlagen und das neue öffentliche Transportmittel, die Eisenbahn, waren zwar Beweise des immer rascher um sich greifenden technischen Fortschritts, mit sozialer Stadtplanung hatten sie jedoch wenig gemeinsam.

7 Fast 100 Jahre nach der Französischen Revolution von 1789 begann die wirtschaftliche und politische Macht des Bürgertums sich trotzdem positiv im Städtebau niederzuschlagen. Das bedeutendste Beispiel für die Entwicklung einer bürgerlichen Stadt ist wohl der Veränderungsprozeß, den Paris während des zweiten Kaiserreichs von 1851 bis 1870 durchlief. Ein weitreichendes Entgegnungsgesetz ermöglichte es dem Präfekten Haussmann, mithilfe ganzer Heerscharen von qualifizierten Technikern und Bauarbeitern das Gesicht der französischen Hauptstadt in relativ kurzer Zeit völlig zu verändern. Haussmann ordnete nicht nur das ganze Straßennetz neu, indem er es sternförmig zu einem einheitlichen System verband, er vergrößerte die Stadt auch bis in die Peripherie, ließ neue Wasserleitungen und Kanäle bauen, sorgte für nächtliche Beleuchtung und ein öffentliches Verkehrsnetz mit Pferdeomnibussen. Die Stadt erhielt eine neue Verwaltungsstruktur, neue Schulen und Krankenhäuser und vor allem die vielen öffentlichen Parks, die der Besucher in Paris heute so zu schätzen weiß. Das neue Paris des Präfekten Haussmann gilt seit Mitte des 19. Jahrhunderts als Vorbild für Städte auf der ganzen Welt.



8 „On n'arrête pas le progrès": Mit der Pariser Weltausstellung 1889 über den internationalen Stand der Maschinenproduktion wurde, an der Schwelle des 20. Jahrhunderts, eine neue Ära und ein neues Bewusstsein eingeläutet. Alles, was technisch machbar war, war gut und diente dem Fortschritt. Revolutionäre Möglichkeiten in der Stahlproduktion eröffneten der Architektur völlig neue Perspektiven: große freitragende Überdachungen, immer längere Hängebrücken und vor allem immer höhere Wolkenkratzer. Was in der Neuen Welt, in den Vereinigten Staaten von Amerika, längst als *way of life* gang und gäbe war, begann auch in Europa Einzug zu halten. Und was unter den großen Wegbereitern der Moderne, den Architekten Walter Gropius (1883-1969), Mies van der Rohe (1886-1969) und Le Corbusier (1887-1965) und in der sogenannten Schule des Bauhaus als revolutionierende, Kunst und Technik zu einer lebenswerten Umwelt vereinende Utopie entworfen wurde, uferete nach und nach in eine Bautenpolitik aus, die nur noch nach dem Kosten-Nutzen-Faktor funktionierte. Die schlimmsten Monumente dieser Art von neuer Architektur sind wohl in der Bundesrepublik zu besichtigen, besonders dort, wo ganze Städte zerbombt wurden und nach dem Krieg im Schnellverfahren wieder hochgezogen wurden (Beispiel Frankfurt am Main).

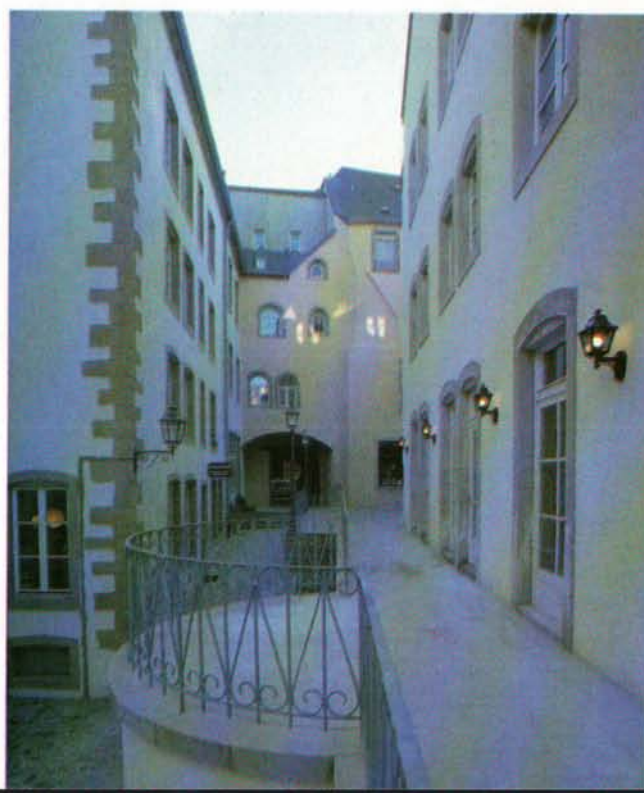
9 In seinem vielbeachteten Buch *Die Unwirtlichkeit unserer Städte. Anstiftung zum Unfrieden* machte sich der Schriftsteller und Psychoanalytiker Professor Alexander Mitscherlich 1965 zu einem der Vordenker einer Bewegung, die erst Anfang der siebziger Jahre mit weltweiten Protesten gegen grassierende Stadt- und Umweltverschandelung Sturm lief. Mitscherlich zitiert Jakob von Uexküll, der geschrieben hatte, die Umweltlehre sei eine Art nach außen verlegter Seelenkunde und meint dazu: „Das heißt also, daß die Art und Weise, wie wir unsere Umwelt gestalten, ein Ausdruck unserer inneren Verfassung ist. Was das Bauelement Stahl betrifft, so läßt es sich recht gut als Symbol des sprunghaft gestiegenen Vermögens zur Auflösung technischer Probleme durch zweckrationales Denken interpretieren. Wer die ungeheuren Mengen grauer Bimssteinblöcke gesehen hat, aus denen menschliche Behausungen errichtet werden, kann nicht daran vorbeigehen, daß in unserer Zeit depressive Elemente in permanenter Weise in den Alltag eingebaut sind. Aber diese Stahl- und Bimssteinwelt ist für Millionen ungleich ausschließlicher als je für eine Bevölkerung zuvor zur alleinigen, bestimmenden Umwelt geworden. Denn auch dort, wo die Ausbruchssehnsucht die Menschen zu den winterlichen und sommerlichen Urlaubsmigrationen treibt, finden sie sich in Hotels und Bungalows gleicher Konstruktion, aus gleichen Bauelementen, in gleicher



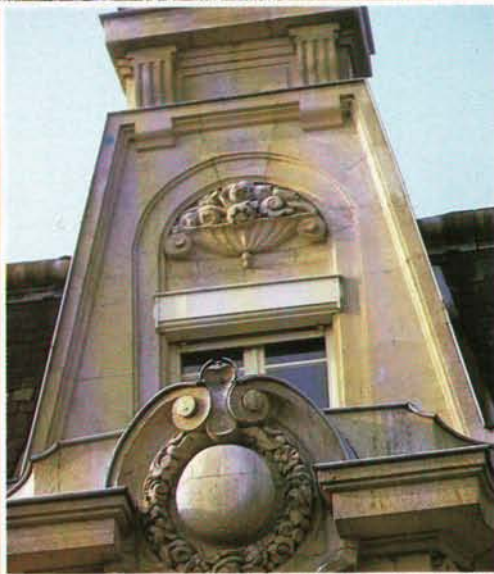
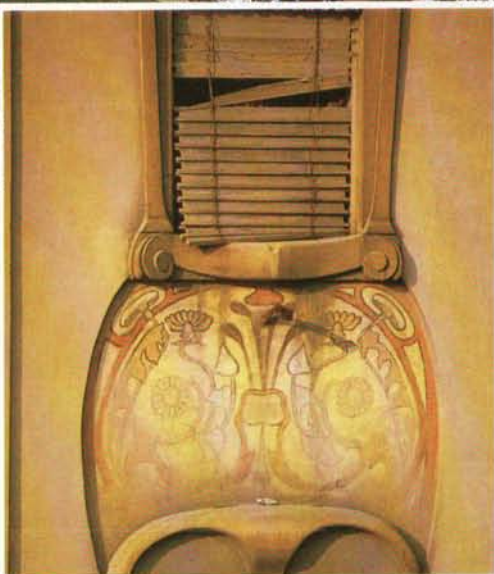
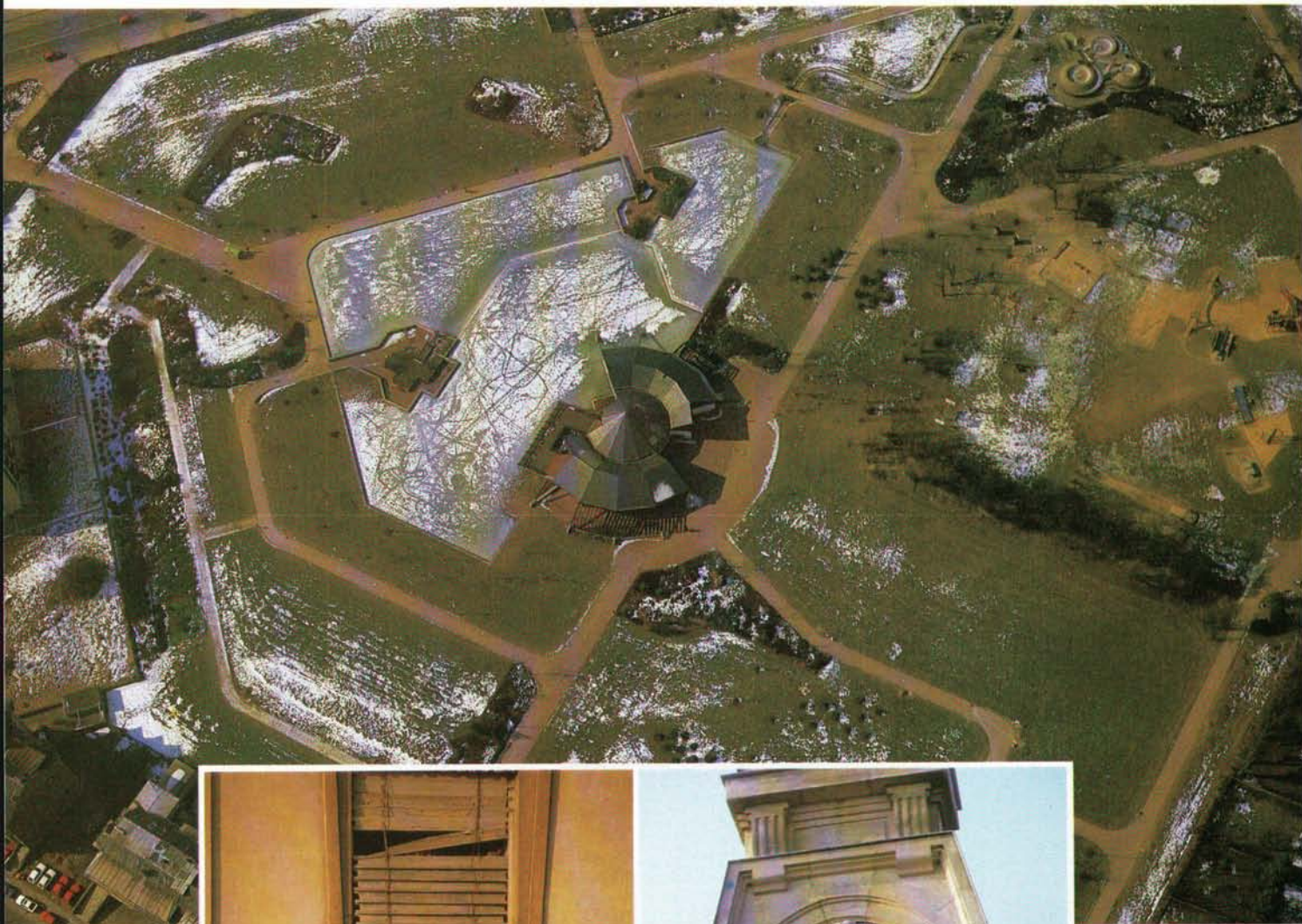
Massierung wieder, ob das Westerland oder Rimini, die Küste Floridas oder die Skistädte Cortina, Davos und Kitzbühel sind."

10 Anfang der siebziger Jahre hat also ein weltweites Umdenken eingesetzt, nicht zuletzt durch die wissenschaftlich fundierten Warnungen namhafter Ökologen und zahlreicher Natur- und Umweltschutzverbände, die ein neues, im guten Sinne „konservatives" Bewusstsein über die Lebensqualität in den Städten und Dörfern einleiteten. Nationale und internationale Kampagnen, u.a. die des Europarates „Un avenir pour notre passé" und „Renaissance de la Cité", riefen Bürgerinitiativen, engagierte Architekten, Politiker und Urbanisten auf den Plan, die mit neuen Urbanisierungs- und Sanierungskonzepten allenthalben für ein harmonischeres, menschengerechteres Stadtbild eintreten und den blindwütigen Raubbau an Natur und Umwelt nach Möglichkeit zu stoppen versuchen.

11 Die Stadt Luxemburg hat fast alle diese städtebaulichen Entwicklungen, die wir in diesem Aufsatz kurz und aus Platzgründen nur unvollständig skizziert haben, auf die eine oder andere Weise mitgemacht. Wenn die alte Festungsstadt sich trotzdem teilweise ihre ursprüngliche Schönheit und ihre eigenwillige Identität erhalten konnte – zumindest im Zentrum und in den Unterstädten, wenn man einmal vom Bankenplatz am Boulevard Royal absieht –, dann mag das mehrere Ursachen haben. Einer der Hauptgründe dafür ist aber ohne Zweifel die Tatsache, daß die industrielle Revolution sich im Großherzogtum dank der dortigen Eisenerzfunde zum allergrößten Teil auf den Süden des Landes beschränkte. Als glücklicher Umstand darf des weiteren gelten, daß die Stadt in den beiden Weltkriegen, eben weil sie da strategisch für einmal keine wichtige Rolle spielte, ziemlich unversehrt blieb. Der in den sechziger Jahren einsetzende hemmungslose Bauboom hat natürlich auch bei uns seine Spuren hinterlassen, und glücklicherweise in den letzten Jahren wenigstens bei manchen Leuten ein neues Bewusstsein bewirkt.



12 Wenn also der Luxemburg-Tourist hier noch so manches entdeckt, was in andern Städten längst den Planiererraupen zum Opfer gefallen ist, dann haben wir das eher dem Zufall, einer guten Portion Glück und nicht zuletzt unserer geographischen Enge zu verdanken. Über deren Vorzüge schrieb 1945 Batty Weber: „Wir haben auch das Gute, daß wir der Gefahr der Selbstüberhebung entrückt sind, denn wir kommen nicht in den Fall, uns einzubilden, wir hätten eine historische, eine Weltmission zu erfüllen."



„Die Stadt ist eines der schönsten Ziele für europäische Spaziergänger. Trotzdem ist sie keine Idylle. Dazu hat sie zuviel Geist, obwohl dieser nicht aktiv ist. Sie ist eine Stadt der reinsten Vernunft. Daß es Dinge außerhalb, über und unter jeder Vernunft gibt, daran glaubt hier niemand. Die Rechnung des Tages stimmt, wenn man hier zu Bett geht . . .“

Ernst Gläser,
Frankfurter Zeitung, 23.5.1927

LUXEMBURGS URBANISIERUNG

nach der Öffnung der Stadt 1867

In der Entwicklungsgeschichte der Stadt Luxemburg bedeutet das Jahr 1867 sozusagen den Übergang vom Mittelalter zur Neuzeit. Gemäß dem Londoner Vertrag, der dem Land die Unabhängigkeit bescherte, mußten die Mauern der Festung geschleift werden, so daß sich für die Stadt unerwartet das Problem stellte, wie sie sich weiter entwickeln sollte. Eine natürliche Ausdehnungsmöglichkeit zeichnete sich in Richtung Bahnhof ab, der 1858 auf dem Gebiet von Hollerich, aus militärischen Gründen außerhalb der Festung, erbaut worden war und 1861 durch die Passerelle mit der Oberstadt verbunden wurde. Dies brachte mit sich, daß die Unterstädte schlagartig an Bedeutung verloren.

Der eigentliche Beginn der neuen Stadtplanung fand jedoch im Westen statt. Da das gesamte Festungsareal sich in öffentlicher Hand befand, war es möglich, einen einheitlichen Plan aufzustellen. Zuerst sollten Radialstraßen, die Avenues, den Anschluß an die alten bestehenden Hauptverbindungen herstellen. Dann war ein innerer Ring (Aldringenstraße und Bädegasse) vorgesehen, weiter hinaus der Boulevard Royal und Boulevard du Prince. Das wichtigste war aber der weise Entschluß, auf dem Mittelteil der früheren Festungswälle einen Park von stattlicher Breite vorzusehen. Der Park wurde nach den Plänen des französischen Gartenarchitekten Edouard André in den Jahren 1871 bis 1878 angelegt.

Zwischen 1880 und 1890 folgten dann der Boulevard Joseph II, die Ada-

mes-Straße und der äußere Ring, der heutige Boulevard Grande-Duchesse Charlotte, der auch die Grenze zur Gemeinde Hollerich bildete.

Innerhalb der Festungsmauern hatten die Bürger auf engstem Raum gewohnt und gearbeitet. Die ungewohnte Raumfreiheit verlockte viele, an den neuen Straßen stattliche Villen inmitten großer Gärten zu errichten.

Zur weiteren Ausdehnung standen der Stadt nur noch ein Teil des Limpertsberges und das Festungsareal auf dem Plateau Bourbon zur Verfügung, ansonsten war sie eingekreist von den Gemeinden Rollingergrund und vor allem Hollerich-Bonneweg. Mit der Aufhebung der Rayonvorschriften, und somit dem Verbot, Steinbauten außerhalb der Festungsanlagen zu errichten, hatte hier eine rege Bautätigkeit eingesetzt. Man baute längs der bestehenden Wege, Privatinitiative war Trumpf, doch ein städtebaulicher Gesamtplan fehlte. Um 1900 war Hollerich mit dem Bahnhofsviertel, das sich schon bis zur Passerelle erstreckte, zusammengewachsen.

Um diese Zeit wurde der Kölner Oberbaurat Joseph Stübbs beauftragt, einen Bebauungsplan für das Plateau Bourbon und Limpertsberg zu erstellen. Stübbs hatte sich bereits einen Namen gemacht durch sein umfassendes Werk „Der Städtebau“ (1890), eines der ersten Lehrbücher der Stadtplanung überhaupt. Er war kein Theoretiker, sondern ein Ingenieur, der sein Handwerk beherrschte, darüber hinaus aber den gestalterischen Aspekt besonders hervorhob.

Für einen solchen Mann war eine künstlich gezogene Gemeindegrenze kein Hindernis. Er inspirierte sich an den topographischen Schönheiten der Lage. So sei hier noch einmal an den prächtigen Aussichtsboulevard für Limpertsberg erinnert („Ons Stad“ Nr 18), der leider nie verwirklicht wurde.

Mit dem Bau der Adolfsbrücke (1900-1903) drängte sich die Urbanisierung des bis dahin noch ländlich wirkenden Plateau Bourbon auf. Stübbs Plan von 1901, der auch noch einen Teil des Hollericher Gebietes umfaßte, wurde nicht berücksichtigt. Die heutige, einprägsame Gestalt der Neuen Avenue beruht auf einem 1906 genehmigten Bebauungsplan, der zusätzlich gestalterische Auflagen vorschrieb.

Die Eingemeindung 1920

Ein neuer Zeitabschnitt in der Stadtentwicklung beginnt mit der längst überfällig gewordenen Eingemeindung von 1920.

Groß-Luxemburg war entstanden und zählte jetzt zusammen mit Hollerich, Bonneweg, Rollingergrund, Eich und Hamm 46.500 Einwohner. Erneut griff man auf Stübbs zurück, um die zukünftige Entwicklung zu bestimmen. Von 1921-1924 entstand so ein überarbeiteter Plan für Limpertsberg, ein Gesamtplan für Hollerich-Belair und Bonneweg, dazu eine neue „Bauordnung für die vergrößerte Gemeinde Luxemburg“. Diese Ordnung sah zum erstenmal verschiedene Bauklassen vor, in denen die Geschöszahl genau vorgeschrieben war.





LIMPERTSBERG

IN DER ENDRESHOEHL

ROLLINGERGRUND

BOMMENBERG

AUF DEM WEPCHEN

KRIEPSGRÜNDCHEN

OBERN DER ARLER STRASSE

BEI DER ARLINTGEN

AUF ARLINTGEN

AUF DEM KIEM

BEI ARLINTGEN

OBERN DEM KREUZ

AUF DEM STEINCHEN

ERZENFELD

IM KREUZGRÜNDCHEN

BEIM GALGENFELD

IN SCHINDEN

BEI DER WEISSACHT

GALGENFELD

AUF DAUWELT

GALGENBERG

GALGENBERG

SCHEIWIESCHEN

SCHEIWIESCHEN

LKKAULEN

LANGHECK

KALKKAULEN

EM

BEIM STRASSER GALGEN

S

des
e la
UND

VILLE DE LUXEMBOURG

Plan d'ensemble des alignements des
terrains entre HOLLERICH, MERL, la limite de la
commune de STRASSEN et ROLLINGERGRUND

Feuille II



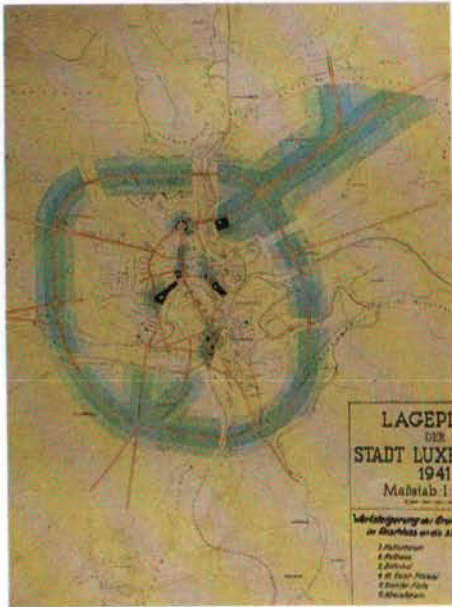
Luxemburgs Urbanisierung nach der Öffnung der Stadt 1867

Schauen wir uns den Bereich Hollerich-Belair genauer an, um die Denkweise der damaligen Stadtplanung zu verstehen. Der Plan ist ein sogenannter Fluchtlinien- oder Alignementsplan. Die roten Linien grenzen die öffentlichen Flächen (Straßen, Plätze) gegenüber den privaten (Bauplätze) ab. Für Stübben bedeuteten sie aber nicht nur ein Freihalten, sondern vor allem eine Raumgrenze, und diesen öffentlichen Raum gestaltete er mit größter Sorgfalt. In seinem Erläuterungsbericht beschreibt er Straße für Straße, Baumreihen, Vorgärten, die leichte Krümmung einer Avenue (der besseren Perspektive wegen), dann Plätze mit ihrer einfachen, regelmäßigen Form, die langgezogene Grünzone durch das Kreuzgründchen, die begrünten Hänge zum Rollingergrund mit dem Aussichtsboulevard als Abschluß. Eine Brücke schaffte die Verbindung zum Limpertsberg; ein Fußweg, abwechslungsreich gestaltet, führte von hier nach Hollerich. Die einzigen Gebäude, die frei stehen sollten, waren solche öffentlichen Nutzens: Schulen, als symmetrische Baukörper, Kirchen, wenn irgendwie möglich in landschaftlich exponierter Lage. Das Verkehrsnetz (Breite der Straßen) war für die damalige Zeit großzügig dimensioniert.

Die Stadt war jetzt im Besitz einer Planung, die die wesentlichsten Erweiterungsgebiete abdeckte. Obschon diese Pläne nie förmlich genehmigt wurden, galten sie dennoch die ganze Ära Clément hindurch als Leitbild bis in die sechziger Jahre.

Ein schöner Plan ist eine Sache, die Umsetzung in die Realität eine andere, besonders wenn man mit privaten Grundbesitzern umzugehen hat. Man war auf gütliche Einigung angewiesen, andernfalls kam die Ausführung ins Stocken, oder der Plan mußte geändert werden. Erst das Gesetz von 1937, das auch heute noch maßgebende Städtebaugesetz, brachte eine klare Regelung für Remembrements.

Wir entdecken wieder Straßenräume, Plätze, Baumalleen, traditionelle Stadtformen, die sich bis heute bewährt haben. Ein bißchen mehr „Stübben“ in Ergänzung zu Vago wäre nicht fehl am Platz.



Im Krieg kam die Bautätigkeit fast ganz zum Erliegen. In dieser Zeit beschäftigte sich ein Dr. Ritter mit der Stadtplanung: er zeichnete eine Ringstraße um die Stadt und führte eine einzige Achse vom heutigen Rondpoint Schuman hinüber zum Kirchberg-Plateau und weiter in Richtung Reich. Die Autobahnidee war da. Das war 1941.

Die Europastadt

1952 wurde Luxemburg vorläufiger Sitz der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl. Plötzlich war Büroraum Mangelware, und das Problem konnte nur so gelöst werden, daß staatliche und kommunale Stellen ihre Verwaltungsgebäude den EG-Behörden überließen.

Zehn Jahre später ließ die Regierung, um die Position Luxemburgs in der Standortfrage der EG-Institutionen zu festigen, 350 ha Land auf dem Kirchbergplateau enteignen, baute die Rote Brücke und errichtete das erste Hochhaus der Stadt, als Symbol und als Signal zugleich: Symbol für eine neue europäische Stadt, Signal für einen neuen Städtebau.

Die Ausgangslage ist ideal: ein einziger Grundbesitzer, der Staat, und ein großes unbebautes Gelände. Ein neues Stadtviertel soll entstehen nach den Grundsätzen des modernen Städtebaus: Trennung des Verkehrs, Trennung der Funktionen, aufgelockerte Bebauung, kurz: eine „Stadtlandschaft“.

Die Stadt selbst war damit jedoch keineswegs entlastet. Schon Mitte der 60er Jahre begann der Aufstieg Luxem-

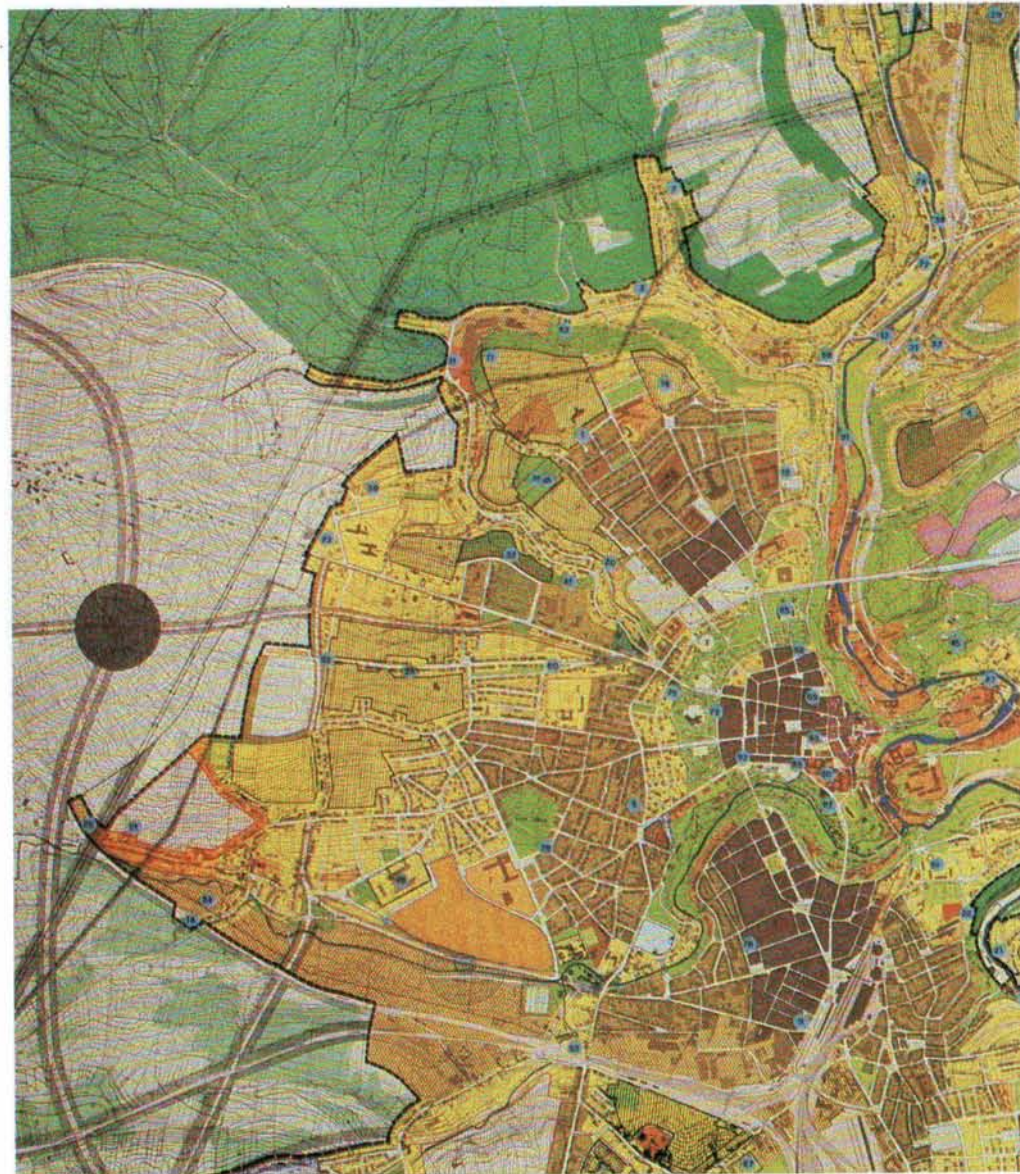
burgs zu einem internationalen Finanzplatz: Von 1967 bis 1979 stieg die Zahl der Bankinstitute von 26 auf 103. Die bevorzugte Adresse hieß Boulevard Royal, zwischen Banque Internationale und Staatssparkasse. Erreichbarkeit, face-to-face – Kontakt, Prestige, das war die Reihenfolge der Gründe für die Standortwahl. Die Stadt hatte ihren „central business district“.

Der verstärkte Zuzug von Arbeitskräften aus dem In- und Ausland bewirkte einen starken Aufschwung des Wohnungsbaus über das gesamte Stadtgebiet, vor allem in östlicher Richtung. Jene wiederum, für die die Bodenpreise zu hoch wurden, zogen fort in die Randgemeinden.

Vor dem Hintergrund der sich abzeichnenden Entwicklung ließ die Stadt 1962 ihren ersten rechtskräftigen

Bebauungsplan durch Stadtdirektor Clement aufstellen. Der Plan sah für das gesamte Stadtgebiet eine Zonierung vor, innerhalb derer dann sehr differenziert, ja blockweise festgesetzt war, wie und was gebaut werden durfte.

Doch dem Plan war keine lange Lebensdauer beschieden. 1964 wurde der Pariser Architekt Pierre Vago mit der Aufstellung eines neuen „projet général d'aménagement“ beauftragt, der schon 1967 genehmigt werden konnte und noch heute die bauliche Entwicklung der Stadt bestimmt. Ausgehend von der Vorstellung, daß sich die Stadt konzentrisch verdichten sollte, legte auch Vago verschiedene Zonen fest, innerhalb derer jedoch einheitliche Regeln gelten sollten. Für jede Zone beschreibt das Bauenreglement, welche Nutzungen hier erlaubt sind und wie





„dicht“ gebaut werden kann. Diese Vereinfachung macht den Plan zwar übersichtlicher, verbietet es aber gleichzeitig, auf die Eigenarten der einzelnen Viertel einzugehen. Altes wird durch Neues ersetzt, wobei das Neue zumeist etwas höher sein darf. Das Stadtbild leidet darunter und wird auf Jahre hinaus unfertig erscheinen.

Vergleichen wir den Vago-Plan mit dem von Stübben, so erkennen wir schon an der Darstellung die unterschiedliche Denkweise der beiden Planer. Stübben bestimmte zuerst die Stadtform und leitete daraus Regeln ab, Vago macht es umgekehrt. Er setzt die Regeln, daraus ergibt sich dann die Form. Sein Plan ist abstrakter.

Für die Neubaugebiete, die wohl am ehesten mit dem Stübben-Plan zu vergleichen sind, will Vago nichts vorbestimmen. Er schreibt dazu: *„Il est inconcevable que pour une grande ville vivante, un homme ait la prétention de fixer dans tous les détails, quartier par quartier, le tracé de chaque rue, place, square, l'implantation, la hauteur, le volume des maisons que l'on peut y édifier etc. . . C'est une conception dépassée, bureaucratique, caporaliste et arbitraire de l'urbanisme“*. Dies war die Denkweise der 60er Jahre. Der Glaube an die moderne Architektur war noch ungebrochen.

Aber die Zeiten ändern sich.

Wir entdecken wieder Straßenräume, Plätze, Baumalleen, traditionelle Stadtformen, die sich bis heute bewährt haben. Ein bißchen mehr „Stübben“ in Ergänzung zu Vago wäre nicht fehl am Platz.

Pierre Kieffer

Urbanistische und ästhetische Gegensätze: Die noch von Stübben entworfene Avenue Léopold Goebel (Bild oben) und die Avenue de la Liberté (Bild unten) lassen einheitliche Proportionen und Baumaterialien erkennen, während die Architektur am Boulevard Royal (Bild rechts) das Stadtbild durch unausgewogene und allzu „selbständige“ Bauten aus dem Gleichgewicht gebracht hat.



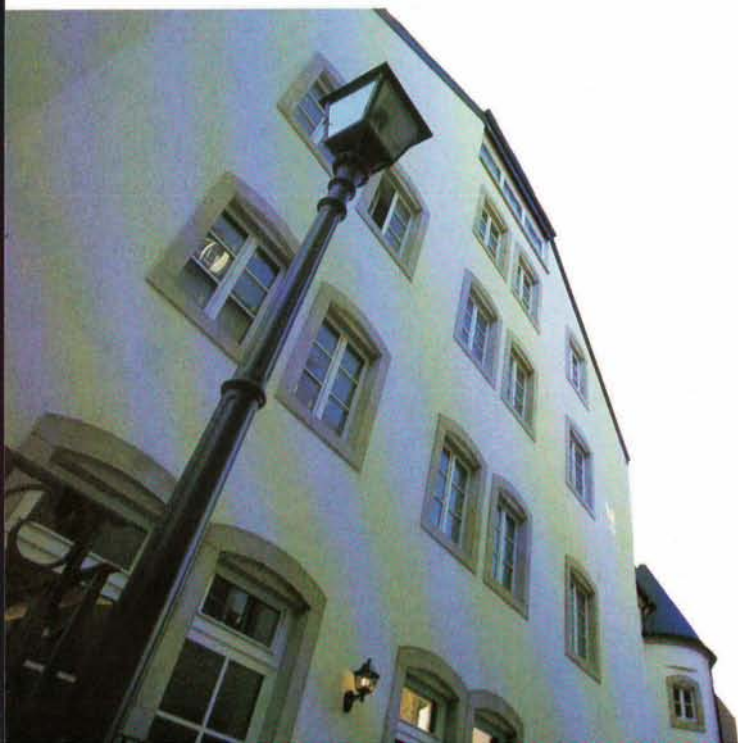
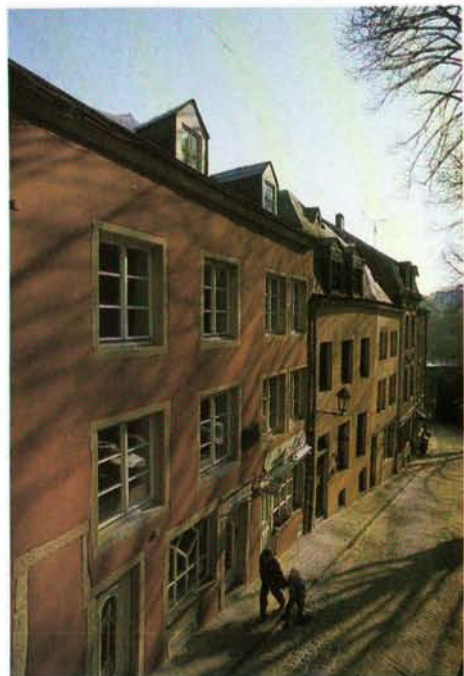
B A T I R U N E V I L L E

la plus imaginative des disciplines

Que la ville s'étende, que de nouveaux quartiers se construisent, c'est normal. Il est dommage qu'on abatte les lieux qui furent témoins d'illustres démarches, d'actes et de cortèges dont les fantômes font l'atmosphère morale d'une cité.

Il est vrai que la pioche n'arrive pas à vaincre des fantômes qui, s'ils perdent leurs habitudes, les cherchent, et enveloppent nos âmes d'un brouillard prestigieux.

Jean Cocteau



Le site mémorable de Luxembourg a été décrit et vanté tout au long de notre histoire et les plus grands esprits, de Vauban à Turner en passant par Goethe et Hugo, en ont fait l'apologie. De nombreuses gravures nous montrent encore Luxembourg avant le démantèlement de la forteresse pour le plus grand dommage de notre patrimoine historique. Il nous manquait à l'époque un Prosper Mérimée qui, comme il l'a fait à Carcassonne, aurait su préserver cette place forte extraordinaire, s'étant érigée au cours des siècles sur les promontoires escarpés, dans les entailles profondes des vallées de l'Alzette et de la Pétrusse et progressivement sur les paliers intermédiaires et environnants.

Mais à quoi bon rêver. Ce qui nous reste aujourd'hui, c'est toujours le site, ce centre historique, où le patrimoine monumental et artistique se confond avec le paysage qui est patrimoine lui aussi, et qui aujourd'hui encore – comme aussi demain – marque et marquera l'aspect d'ensemble que Luxembourg offre au visiteur.

La forteresse éclatée

L'urbanisme militaire de Vauban ayant fait passer Luxembourg de son époque moyenâgeuse à son époque classique, le démantèlement de la forteresse décrété en 1867 a marqué la transition entre ce passé et l'Etat moderne en lui donnant son statut de ville ouverte.

A cette même époque avec l'essor de l'industrialisation et, par conséquent, des moyens de communication, notamment du chemin de fer faisant de Luxembourg un point nodal de communications internationales, les localités limitrophes touchées par le chemin de fer – Bonnevoie, Hollerich, Dommeldange – prenaient de l'importance tant que la ville restait enfermée dans le carcan de ses fortifications.

La démolition entreprise dès 1870 des ouvrages de la forteresse a fait éclater la ville et ouvre la voie à toutes les extensions futures; ainsi une nouvelle ville commençait à s'étendre à partir de l'ancien noyau en direction du sud-est et du plateau Bourbon, en passant par les nouveaux quartiers se situant à l'ouest jusqu'à Limpertsberg.

Or la force d'expansion de la ville en liaison avec l'augmentation considérable de sa population fut telle que ces extensions ne suffisaient plus à la contenir et qu'en 1920 les communes de Hollerich, Rollingergrund, Eich et Hamm furent absorbées par la ville de Luxembourg.

Cette urbanisation enfiévrée fut caractérisée par le tracé de grandes voies pénétrantes, la construction du Pont Adolphe enjambant la vallée de la Pétrusse et l'établissement de plans d'urbanisation sur l'emplacement des anciens ouvrages de la forteresse.

Les grands projets d'aménagement entrepris dès la fin du siècle passé avec l'aide d'hommes de l'art de renommée internationale – André, Séjourné, Stübgen – surent entourer le centre historique d'une ceinture d'espaces verts et de parcs, inscrire dans les vallées des ponts ne déparant pas le paysage et développer les premiers quartiers résidentiels dont le caractère aujourd'hui encore reste un modèle d'échelle et d'équilibre harmonieux.

Les différents travaux entrepris et les options contenues dans les plans établis suffisaient à un développement harmonieux de la ville jusqu'à la fin de la Deuxième Guerre mondiale. Ensuite, pendant vingt ans de reconstruction en rapport avec une pénurie de logement, un certain laxisme face à l'initiative entraînait une urbanisation moins cohérente surtout en direction de la périphérie de l'agglomération.

L'urbanisme récent

Dès les années 1960 l'installation en force des institutions européennes à Luxembourg et l'assignation du plateau de Kirchberg à leur implantation coordonnée, suivie de la mutation de la ville en place financière, entraînaient inévitablement des conséquences sur le plan de l'urbanisme.

Aussi le nombre de ceux réclamant une réglementation nette et précise en matière d'aménagement urbain, allait-il en augmentant.

Le premier plan directeur pour l'évolution de l'ensemble du territoire de la ville, arrêté en 1963, fut remplacé en 1967 par le projet général d'aménagement actuellement en vigueur, dressé par l'urbaniste français Pierre Vago.

Contrairement à son prédécesseur Stübgen qui pensait l'urbanisme en donnant une primauté incontestable à la forme urbaine, Vago conçut son projet selon la philosophie assez libérale de l'époque comme plan de zonage fixant des règles déterminant les droits et possibilités de construction pour les différentes zones et secteurs. L'auteur cependant n'a pas manqué de souligner que ce plan devrait être approfondi et complété par des projets sectoriels, plus détaillés



et tenant compte de la spécificité des quartiers.

Autour de 500 oppositions furent introduites en 1967 contre le projet général lequel a été modifié depuis lors à maintes reprises, d'une part à la suite de certaines des réclamations, d'autre part en fonction de l'évolution de certaines données de base ou de besoins se faisant ressentir.

Ce plan, critiqué dès ses débuts, fait l'objet de plus en plus de contestations. Ses détracteurs lui reprochent surtout d'avoir, par sa conception rigide et fonctionnaliste d'une part, trop libérale d'autre part, entraîné la défiguration à jamais de notre ville en laissant libre cours à l'implantation de constructions outrancières en disharmonie flagrante avec le caractère des quartiers de la ville.

Il convient de rappeler que le plan de 1967 prévoyait des gabarits maxima qu'on croyait supportables dans leurs effets, la hauteur étant déterminée en fonction des voies desservantes. A noter que les dispositions permettant de dépasser les hauteurs normales dans les secteurs centraux par des immeubles-tours datent d'une modification intempestive de la réglementation décidée en 1970 et se basaient sur des expériences faites à l'étranger non applicables cependant aux données spécifiques de notre centre-ville.

Certaines erreurs n'ont pas pu être évitées ainsi, mais elles sont heureusement peu nombreuses et diminuées dans leurs effets par leur situation excentrique par rapport au cœur de la ville. Le centre lui aussi a été touché par l'activité des constructeurs et a perdu maints de ses bâtiments anciens pour les voir remplacés par des constructions récentes parfois trop peu intégrées.

Mais au demeurant, ce centre, ce site, ont su demeurer en accord l'un avec l'autre et garder une relation d'échelle et d'équilibre.



„La petite capitale au rythme un peu traînant, aux idées solides mais étroites, se modernise. Les milieux nationaux et internationaux se juxtaposent et se boudent parfois. Néanmoins la ville prend conscience d'être une des capitales de l'Europe en formation.”

L'Europe et ses populations, La Haye, 1978



Le patrimoine architectural

Dans les années 1970 une prise de conscience en ce qui concerne la sauvegarde et les réhabilitations du patrimoine architectural et urbain est intervenue, concrétisée pour la première fois par la vaste campagne d'informations lancée en 1973 „Un avenir pour notre passé” et ayant trouvé son point culminant en l'année 1975 proclamée „Année du Patrimoine architectural”. L'opinion s'était, en effet, faite peu à peu parmi la population que la physionomie particulière des villes et des villages subissait les effets destructeurs d'une évolution accélérée et de l'utilisation de moyens technologiques conçus pour des constructions en série, en rupture d'échelle et de style avec le patrimoine bâti existant, et que ces changements affectaient la qualité du milieu de vie en dépersonnalisant et en défigurant le cadre urbain.

Cette évolution eut ses répercussions à Luxembourg où des mouvements tels „Sauvez la Ville”, „Vieux Luxembourg” et d'autres déployaient leurs efforts pour sensibiliser de façon plus accrue notre population aux nouveaux courants d'idées. Ils furent bientôt rejoints par des spécialistes de tous bords et autre démagogues prônant comme remède universel l'abolition du plan Vago.

Les moyens de préservation en place

La nécessité de sauvegarder pleinement le patrimoine urbain n'est contestée aujourd'hui par personne, au contraire. Encore faut-il que les pouvoirs publics disposent des moyens de le faire de la meilleure façon possible.

L'Etat a dans ses attributions la conservation et la protection des sites et monuments nationaux. La nouvelle loi

votée le 18 juillet 1968, en remplacement des lois du 12 août 1927 et du 20 février 1968, innove considérablement par rapport aux lois précitées en élargissant le concept de „monument” par la notion d'ensemble, en incluant la définition des „secteurs sauvegardés” ainsi qu'en prévoyant également le classement d'objets mobiliers. Si les lois de 1927 et 1968 ont pu être appliquées avec plus ou moins d'à-propos et de bonheur, on peut espérer que ce nouvel outil permettra aux pouvoirs publics de garantir un „avenir à notre passé”.

D'un autre côté, par la loi du 12 juin 1937, portant sur l'aménagement des villes et autres agglomérations importantes, le législateur est intervenu en la matière en donnant aux communes un pouvoir de réglementation en ce qui concerne l'esthétique des sites et des voies publiques.

La ville de Luxembourg a fait usage de cette faculté lors de l'établis-

Favoriser la création, s'exprimer dans le langage de son temps en même temps que dans le respect des beaux souvenirs laissés par l'histoire.

ment de son projet général d'aménagement et de son règlement sur les bâtisses.

Si l'on rencontre des traces relatives à la protection des sites et monuments dans ses réglementations antérieures, force est de constater que le plan de 1967 a introduit des innovations considérables dans ce domaine.

Ainsi, certains édifices ou sites remarquables par leur valeur historique ou artistique sont classés monuments protégés et ne pourront subir ni transformation ni agrandissement qui pourraient leur porter préjudice.

En plus le plan prévoit des secteurs entiers soumis à des servitudes spéciales en raison soit de la valeur archéologique, historique ou esthétique de leurs bâtiments, soit de leur incidence sur la sauvegarde du site.

Sont classés comme secteurs protégés: la vieille ville, les faubourgs historiques de Grund, Clausen, Pfaffenthal, certains ensembles bordant la vallée de la Pétrusse ainsi que le parc municipal avec les secteurs résidentiels adjacents à l'ouest.

Dans la vieille ville et dans les autres quartiers protégés toute démolition, construction, toute transformation qui modifie le volume ou l'aspect architectural des édifices peuvent être subordonnées à l'agrément préalable d'un plan d'ensemble d'aménagement de l'îlot, fixant dans le détail l'implantation et le volume des constructions, leur aspect ainsi que les matériaux à employer.

Ce plan devra prévoir l'amélioration des conditions de salubrité et de sécurité et de l'hygiène et pourra prescrire le curetage de l'intérieur de l'îlot et la création de cours communes.

Consciente de ce que par son site naturel, son riche passé historique et de sa morphologie architecturale elle est dépositaire d'un patrimoine incomparable, la ville a fait établir, en collaboration avec les instances compétentes de l'Etat, un plan de coordination pour la restauration et l'aménagement et de la vieille ville et de ses faubourgs historiques. En 1975, année du patrimoine architectural, les secteurs protégés ont été étendus sur l'ensemble de la place Guillaume, la place du Théâtre et l'îlot Bastion Louis. Des plans d'ensemble d'aménagement de détail ont été dressés pour plusieurs îlots et sont en cours de réalisation.

La même année, la prise de conscience en matière de sauvegarde du patrimoine architectural aidant, Luxembourg a encore procédé à une réforme

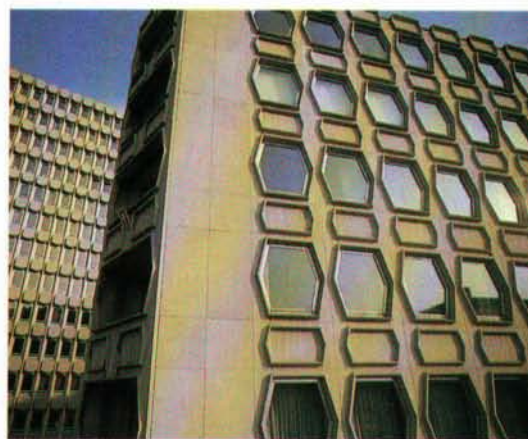
de ses textes réglementaires en greffant sur les secteurs centraux de la ville haute et du plateau Bourbon des conditions esthétiques. Etant donné que ces parties de la ville contiennent des édifices voire des ensembles de constructions offrant un intérêt non négligeable du point de vue historique ou architectural, il a été estimé qu'il fallait édicter des conditions spéciales susceptibles de sauvegarder ce qui vaut de l'être sans pour autant réglementer les constructions de façon aussi restrictive que c'est le cas pour la vieille ville proprement dite. A cette occasion la hauteur admissible de 25 mètres pour les constructions en bordure de l'avenue de la Liberté a été ramenée à 18 mètres, hauteur des constructions existantes.

Point n'est besoin de soutenir que cette avenue, prise dans son ensemble de la place de Metz à la place de Paris, doit être considérée comme la plus belle avenue de la ville et que c'est là précisément que la nouvelle politique a permis de sensibiliser quelques propriétaires à respecter les constructions existantes et à entreprendre des opérations de rénovation de prestige.

Le 6 juillet 1981 un règlement concernant l'intervention financière de la ville dans les frais de restauration et de rénovation d'immeubles dans la vieille ville et certaines parties des faubourgs historiques fut voté. Il fut amendé le 29 novembre 1985 pour élargir considérablement son champ d'application sur tous les secteurs frappés de protection. Faut-il, en plus, rappeler dans ce contexte, les moyens financiers que la ville investit dans l'intérêt de la réhabilitation de son patrimoine immobilier des faubourgs, rappeler également que l'opération pilote de reconstruction du quartier „Beim Béinchen” à Pfaffenthal est en voie d'achèvement et que l'étude de réaménagement de l'îlot „Lougass” est sur le métier.

Les perspectives d'avenir

Il a été résumé ci-dessus comment la ville a réussi à compléter le vaste ensemble de moyens dont elle s'est dotée depuis 1967 dans le but de peser de façon prépondérante dans l'intérêt de la sauvegarde et de la réhabilitation de son patrimoine urbain. Pourtant le sentiment s'est établi s'il ne faudrait pas envisager d'aller plus loin encore et compléter le plan d'aménagement par des plans sectoriels permettant de maintenir à tout prix le caractère harmonieux de certaines parties de quartiers de la ville. Ainsi au fil des années, spécialement entre les



deux guerres, quelques ensembles urbains se sont constitués en bordure de rues et autour de places dans les premières extensions de la ville dans le respect de certaines idées maîtresses de Stübben, auteur des projets de base. Car c'est dans ce sens qu'a évolué la doctrine des monuments historiques: ce sont les ensembles qu'il faut préserver, parce qu'un bâtiment, si beau soit-il, privé de son environnement, devient une absurdité, parce que les ensembles seuls définissent un patrimoine architectural, constituent une structure urbaine vivante, affirmant le caractère et la particularité de la ville.

Reste la question épineuse des constructions neuves à secteur protégé qui soulèvent toujours des questions de doctrine. Ainsi la notion de „pastiche” s'est-elle développée sur un éventail assez large tout comme celle que l'on peut appeler un éclectisme des styles architecturaux. Mais ne faut-il pas constater et reconnaître dans l'histoire une liberté de styles se succédant à chaque époque, comme interventions toujours contemporaines? Protéger est important. Mais est-ce vraiment protéger un monument, un site que de les confronter à des copies ou pastiches d'une désolante médiocrité? Ne serait-il pas mieux de favoriser la création et de donner la chance à des urbanistes et des architectes pourvus du talent et de la sensibilité indispensables pour s'exprimer, hors des modes passagères, dans le langage de leur époque en même temps que dans le respect des beaux souvenirs que nous a laissés l'histoire?

Protéger, sauvegarder ne doit pas seulement signifier garder en l'état le domaine bâti du centre historique, même élargi, de Luxembourg, mais aussi affirmer des lignes constitutives du paysage de la capitale au travers des nécessaires réalisations nouvelles.

Fernand Bintner

Dem Klatzkapp säin Eckhaus

'T as schwäikal. De Pitt huet d'Ti-rett vun der Canadienne bis un d'Guur-gel zougezunn. Séng Hänn stiechen an de gefidderten Täschen. Geséich een an d'Täschen, da geséich een zwou Fäisch. Sou war de Pitt nach ni ugeschmiert gin! E stuurkt op dem Klatzkapp säin Eckhaus. Fir d'wéivillt well? D'Roserei stéisst en e puermol an der Woch heihinn.

Virun zwee Joer goug et un. Den Eck war nach an der Rei. 'T hat nach keen Architekt un den ale Fassade gerékelt. 'T war nach alles wéi aus engem Goss. 'T gouf keen Eck méi an der Stad, deen nach sou an der Rei war. Jhust ver-dreckst a verknascht. Di meescht Wunnénge ware verlount, déi Leit as et näischt ugaangen. An den Eegentëmer war et egal.

Du koumen déi aus der Regierung an hun d'Leit beim Jos heivir ze-summegeruff; d'Eegentëmer; och dat as d'Locatairen näischt ugaang. Mä de Pitt war do. Hie souz beim Comptoir an huet dem Gestreits nogelauschert. De Klatzkapp war mol nèt entschëllegt.

Déi vun der Regierung hate Faarf-prouwe bei sech. Dës Fassad sollt sand-giel gin, déi aner méi an d'Wäisst, eng aner méi an d'Grot. Hir Zeechnong huet gutt ausgesinn, d'Eegentëmer hun et selwer zouginn. Dem Klatzkapp säin Eckhaus hätten se gären am gebrachene Wäiss gehat.

D'Regierung géif souansouvill de Meterkaree bäi, mä 't missten déi Natur-faarwe sin, keng aner, an och näischt Gesprëtztet! Herno waren di eng es d'accord, déi aner hu gesot, se géifen sech et nach iwwerleën; hiner puer hu gemengt, d'Regierung sollt mol nach e Krack bäigin.

Se koumen nach zweemol beim Jos zesummen. De Klatzkapp war ni do. Mä de Pitt! En as herno seguer deene

vun der Regierung opgefall. Een huet e gefrot, op dat hie géing intresséieren. Ech wunne beim Klatzkapp, sot hien. Sid dir nèt de Pitt Meyer, de Moler?, gouf e gefrot. Da géifen se säin Interessi verstoun. Tja, dat mam Klatzkapp, dat géif eng haart Noss, hun d'Häre gemengt. Se woussten nèt wéi recht se haten.

'T as nèt wéi wann de Klatzkapp et nèt hätt kënne man. 'T war nèt säin een-zezt Haus, e soll der op d'mannst sechs, siwen hun, hun s'an de Versammlunge gesot. Eng Kéier huet de Pitt en am Tra-penhaus begéint. Firwat hien nèt mat-méich, huet hien e gefrot. Wat geet dat iech dann un?, sot dee jhust an as mat séngem Filet voll Orafschen a Mëllech d'Trap aus geknéchtelt, dee Kuuschte-sak!

Du sin d'Fassade gemaach gin. D'Stee stoug e puer Méint laanscht de ganzen Eck. A wéi se se wechgeholl hun, kruten d'Leit vun der Regierung recht: D'Subsidiefaarwen hu saugutt ausgesinn. Jhust do, wou d'Strooss ëm den Eck gaangen as, dem Klatzkapp säin Haus, dat stoug do wéi eng Dout-sënn. D'Leit aus der Stad sin sech dee schéinen ale Stater Eck ukucke komm an hun sech gréng a giel iwwert de Klatz-kapp geiergert. 'T stoug seguer an der Zeitung, dat dat eng Schwéngerei wir.

Mä 't soll jo nëmme kee mengen, dee Klatzkapp, deen Tock wir du an d'Knée gaang, en hätt du wéi di aner misse man. Näischt huet e gemaach; a gemaach, wéi wann et hie kee Fatz ugéing. En huet jhust nach e Krack méi granzeg drage-kuckt an séngem Locatairen vun engem Dag op deen aneren de Loyer gehéicht. Duerdrop as e verschwonn; an d'Weiler-baach sot en se.

'T huet dem Pitt gewullt, en huet gekacht; deen hobiche Klatzkapp misst ee bei d'Lisett loossen, souz en dacks

owes beim Jos ze spintiséieren. Awer wéi?

Du as him enges Daags eng Zäit-schrëft an d'Gräpp gefall, a vun enger Sekonn op di aner as et duurch hie gefuer: Da'as d'Iddi, lo don ech e frek-ken, lo geet en awer drun! Looss deen aus der Weilerbaach rëmkommen!

De Moritz aus dem Pafendall huet him eng Hand ugepaackt. Samschdes mëttes hun s'ugefaangen, an am spéide Sondegmëtte waren se fäerdeg. 'T war eng gellech Murks, mä méindes sin d'Leit zesummegelaf fir ze afen an sech vreckt ze laachen. Wien der Däiwel war dat do?, hun se sech an och déi aus dem Eck gefrot, mä déi hu gegrinst an d'Schëllere gezunn. Se hun de Bak gehal an sech drop gefreet, wann de Klatz-kapp aus der Weilerbaach rëmkéim.

Deen aneren Dag war e schon do. 'T muss een em telefonéiert gehat hun. E stoug deisäit um Trottoir bei der Kiirch an huet sech séng Fassad ugekuckt. En huet kee Wuert gesot. Daags drop as en nees an d'Weilerbaach gefuer.

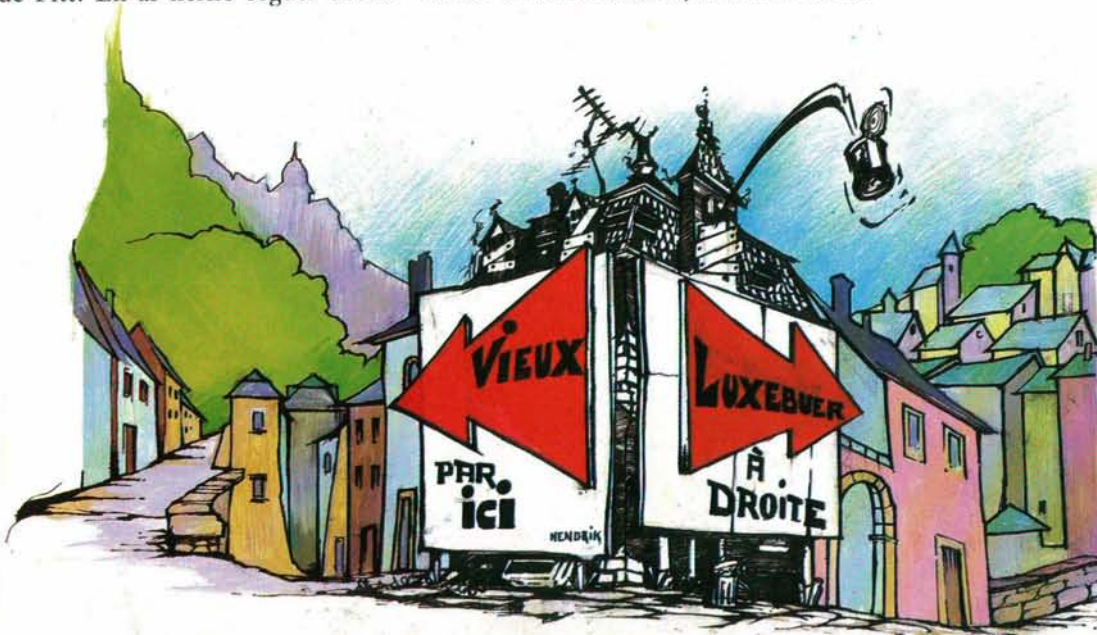
An e puer Deeg méi spéit war eng Foto vum Haus an der Zeitung. An en Artikel derbäi, deen déi groussarteg Fas-sademolerei an de siwenten Himmel gelueft huet. Deen Haushär hätt en Häerz fir dat Spontaant, an de ganzen Eck géif d'Stad ëm eng touristesch Kuriositéit méi räich maachen.

De Pitt spiirt d'Keelt duurch séng Täschen, séng Zéiwe si wéi Äis. Seguer am Schäi vun de Stroosseluuchte gesäit séng Fassad mat deene ville klengen Hai-ser a Geranifënsteren a bloëm Himmel a Vigel a Beem nèt iwwel aus.

Hues de héiren, datt de Klatzkapp bei der Regierung e Subsid ugefrot huet, fir eist Gemools?, koum de Moritz gëschter.

De Pitt hat e bal ëmbruecht.

Josy Braun





Une banque détermine la physionomie d'un quartier

Les bâtiments de l'actuel siège de la Banque Générale du Luxembourg s'élèvent sur le site de l'ancien cavalier Jost, qui, à partir des années 1890, abritait la première usine électrique de la ville, au souvenir de laquelle est étroitement associé le nom de Pierre Hastert. Cet ouvrage de l'ancienne forteresse fut démoli en 1910. Logée à ses débuts, en 1919, rue Genistre, la Banque Générale transféra son siège en 1921 dans un immeuble qu'elle avait fait construire dans la rue Aldringen par un architecte belge, Flanneau. Cet immeuble ne comportait à l'origine que le seul rez-de-chaussée. Du côté opposé, boulevard Royal, Flanneau avait érigé à la même époque pour le compte de la banque une belle maison à deux étages, précédée, comme les immeubles adjacents, le long de l'artère, d'un jardinet clôturé.



L'expansion de ses activités obligeait la banque à se porter acquéreur des propriétés avoisinantes. En 1924, la Banque Belgo-Luxembourgeoise lui céda ses immeubles sis avenue Monterey, face à l'école Aldringen. En 1929, l'architecte bruxellois Gaston Deru suréleva le rez-de-chaussée de Flanneau. Il en fit un immeuble de fière allure et le flanqua, à l'angle de l'avenue Monterey et de la rue Aldringen, d'un pavillon classique à frontons et à ordre colossal d'une élégance remarquable. Ce pavillon était sans doute la réponse du berger à la bergère, puisque, de l'autre côté de la rue, l'immeuble d'une banque concurrente était également paré de pavillons d'angle. . .

A partir de 1965 furent construits, d'après les plans de Georges Reuter et René Maillet en collaboration avec Adolphe Crelo, architecte de la banque, en cinq phases les différents blocs du complexe actuel de la banque qui se dressent sur un îlot délimité par l'avenue Monterey, la rue Aldringen, le boulevard Royal et la rue Notre-Dame. Le projet d'un édifice moderne à élever d'un seul jet et englobant d'une manière uniforme toutes les parcelles du pâté de maisons en question, n'a pas pu être exécuté. — Comme on peut le constater, l'historique architectural récent de cette partie de la ville se confond avec l'histoire d'une grande banque.

Jean Probst



AUSBLICK INS JAHR 2000

Eine neue Stadtplanung kann nur Erfolg haben, wenn sie versucht, die in der Vergangenheit begangenen Fehler zu verstehen und aus ihnen zu lernen.

Einen entscheidenden Einfluß auf die Entwicklung unserer Stadt in den letzten 20 Jahren hatte sicherlich der 1967 in Kraft getretene Vago-Plan (benannt nach seinem Autor, dem französischen Architekten Pierre Vago). Der Vago-Plan ist im Prinzip ein Flächennutzungsplan, der den Bauperimeter der Gemeinde Luxemburg definiert sowie die einzelnen Bauzonen festlegt (secteurs centraux, secteurs d'habitation

dense, secteurs d'habitation de faible densité, etc. ...) mit ihrer jeweils erlaubten „Bebauungsdichte“. Der Begleittext zu diesem Flächennutzungsplan definiert für die einzelnen Zonen das maximale Bauvolumen (Gebäudetiefe, Raumhöhen, maximale Dachhöhe und -neigung, usw.) sowie die maximal erlaubte Ausnützung.

Entstanden ist der Vago-Plan im Geiste der 60er Jahre mit ihrem totalen Glauben an die Technik und an eine unbegrenzte, exponentielle Entwicklung

der Wirtschaft. Verkehr war gleichbedeutend mit individuellem Autoverkehr, der möglichst reibungslos über ein Netz von Stadtautobahnen rollen sollte, ergänzt durch entsprechend großzügigen Parkraum im Stadtzentrum.

Das beste Beispiel einer autogerechten Planung in Luxemburg ist das Kirchbergplateau, besonders wenn man es, im gleichen Maßstab gezeichnet, dem Altstadtkern gegenüberstellt (vgl. untenstehende Skizzen).

Ein anderes Kriterium der neuen Stadtplanung war die Trennung der



Die Bebauungsdichte der Altstadt (links) im Vergleich mit dem Kirchberg-Plateau (rechts) nach Skizzen von Léon Krier.

Wie soll die Entwicklung unserer Stadt in den nächsten Jahrzehnten aussehen?

Funktionen, die eine klare Unterteilung der Stadt in Wohnbezirke, Industriegebiete, Handels- und Verwaltungszentren u.ä. forderte.

Diese rein technisch und funktionell orientierte Denkweise erwies sich auf allen Ebenen als Sackgasse. Die erste große Energiekrise Anfang der 70er Jahre zwang uns, diese Art des unbegrenzten Wachstums radikal in Frage zu stellen.

Parallel zu dieser Entwicklung lief auch im Städtebau ein Umdenkungsprozeß. Ausgehend von einer Kritik der bestehenden Situation, versuchte der neue Städtebau sich wieder stärker an der historischen Stadtentwicklung zu orientieren. Dazu kam die Einsicht, daß sich die ökonomischen, technischen, sozialen, visuellen und ökologischen Aspekte nicht voneinander trennen lassen. Hieraus ergeben sich die wichtigsten Kriterien, die bei einer neuen Stadtplanung berücksichtigt werden müssen.

Stadtperimeter

Wo früher eine klare Stadtgrenze die Trennung zwischen Stadt und Land markierte, erleben wir heute ein Ausufern der Vorstadtsiedlungen, was zu einer undefinierbaren Vermischung von Stadt und Land führt. Diese Tendenz wird verstärkt durch die großzügige Festlegung des Bauperimeters, die eine Einzoning von Bauland vorsieht, die weit über den effektiven Bedürfnissen liegt. Diese Zersiedlung der Landschaft wirft gleichzeitig eine ganze Reihe von Problemen auf: visuelle, ökologische, verkehrstechnische (Abhängigkeit vom Privatauto), u.a.m.

Um diese Entwicklung zu bremsen, müßte der Bauperimeter enger gezogen werden und der Hauptakzent auf das Verbauen der bestehenden Restflächen und zahllosen Baulücken auf dem Stadtgebiet gelegt werden, was insgesamt zu einer Verdichtung der bestehenden Stadtstruktur führen würde.

Nutzungsverteilung in der Stadt

Als Reaktion auf die unzumutbare Wohnsituation in den Städten am Ende des 19. Jahrhunderts, als Folge der Ersten Industriellen Revolution, verlangten die modernen Städtebauer der 20er und 30er Jahre eine radikale Entmi-

schung der Stadt, das heißt eine klare Trennung von Wohn- und Arbeitsplatz.

Diese Grundvorstellung ist bis heute in den Köpfen vieler Planer hängengeblieben. Verstärkt wurde diese Entwicklung noch durch das Emporschnellen der Bodenpreise im Stadtzentrum, bedingt durch die steigende Nachfrage für Büro- und Geschäftsraum.

Als unmittelbare Folge wurde immer mehr Wohnraum vom Zentrum an die Peripherie verdrängt, weil die Wohnungen im Stadtzentrum unbezahlbar wurden. Beim Grund und Boden, der unvermehrbar und unentbehrlich ist, drängt sich natürlich die Frage auf, inwieweit sein Preis und somit seine Nutzung dem freien Spiel von Angebot und Nachfrage zu überlassen ist.

Die Stadt Zürich versucht zum Beispiel mit dem seit Februar 1986 gültigen „Wohnanteilplan“ (WAP) den seit über zwei Jahrzehnten andauernden Bevölkerungsschwund zu stoppen. Bei Neubauten oder größeren Umbauten wird für die einzelnen Zonen festgelegt, welches Minimum der Bruttogeschoßfläche pro Gebäude für Wohnraum reserviert werden muß.

Léon Krier schlägt in seiner 1978 veröffentlichten Analyse vor, die Stadt in einzelne autonome Viertel zu unterteilen mit allen dazugehörigen Funktionen wie Wohnen, Arbeitsplätze, Geschäfte, kulturelle Einrichtungen, usw. Diese Viertel wären jeweils so groß, daß bequem alle Punkte zu Fuß erreichbar wären, womit gleichzeitig auch die Verkehrsprobleme gelöst wären.

Ein Beispiel für ein entsprechend durchmischtes Viertel finden wir noch in Bonneweg mit seinem regen Ge-

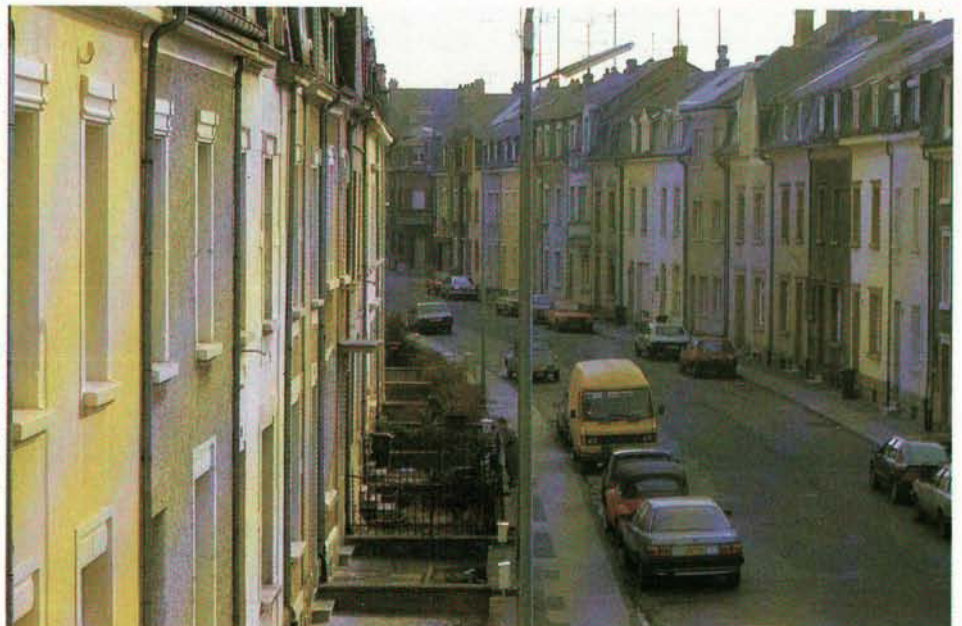
schäfts- und Kulturleben. Inwieweit die Bonneweger sich dieser Situation bewußt sind und sie auch behalten wollen, stellten sie unter Beweis, als sie gemeinsam den Bau eines großflächigen Supermarkts verhinderten.

Industriezonen und Industriepolitik

Beim Problem der Durchmischung stellt sich natürlich auch die Frage der Industriezonen. Allein schon aus finanziellen Gründen ist die Gemeinde darauf angewiesen, neue Industrien auf dem Stadtgebiet anzusiedeln und den bestehenden eine Erweiterung zu ermöglichen, weil die Abgaben und Steuern eine Haupteinnahmequelle für die Gemeinde darstellen. Neue Industrien bieten zudem neue Arbeitsplätze und den Stadtbewohnern die Möglichkeit, eine Arbeit in der Nähe ihrer Wohnung zu suchen, was wiederum eine Reduktion des Pendelverkehrs zur Folge hat.

Als Standorte für Industrien bieten sich vor allem die Zonen längs der Hauptverkehrsachsen (Bahn oder Straße) an. Zusätzlich zu einer optimalen Erschließung der Industriezone kann diese dann als Puffer zwischen Verkehrslärm und Wohngegend genutzt werden. Voraussetzung für diese Pufferfunktion ist natürlich eine genaue Vorschrift über die zulässigen Emissionen, wie Lärm, Abgase, Abwässer, usw.

Wichtig ist natürlich dann eine gute optische Abgrenzung zwischen Industrie- und Wohnzone. Die heute praktizierte Alibi-Begrünung mit ein paar Quadratmetern Rasenfläche und Sträu-



*Straßenraum, entstanden durch geschlossene Bauweise.
Rue Letellier in Bonneweg.*

Einen wichtigen Beitrag zum Bild der Stadt leisten auch die öffentlichen Gebäude, die optische Akzente im Stadtgewebe setzen und auch als Orientierungshilfe dienen. Diese Gebäude waren früher alle nach einem ähnlichen Formenkodex gebaut, ausgehend von einer Axialsymmetrie, die sich oft in den davorgelagerten Flächen fortsetzte: Arbed-

verwaltung mit „Rousegärtchen“, Cercle-Gebäude auf der Place d'Armes, Mairie auf dem Knuedler, Aldringer-Post.

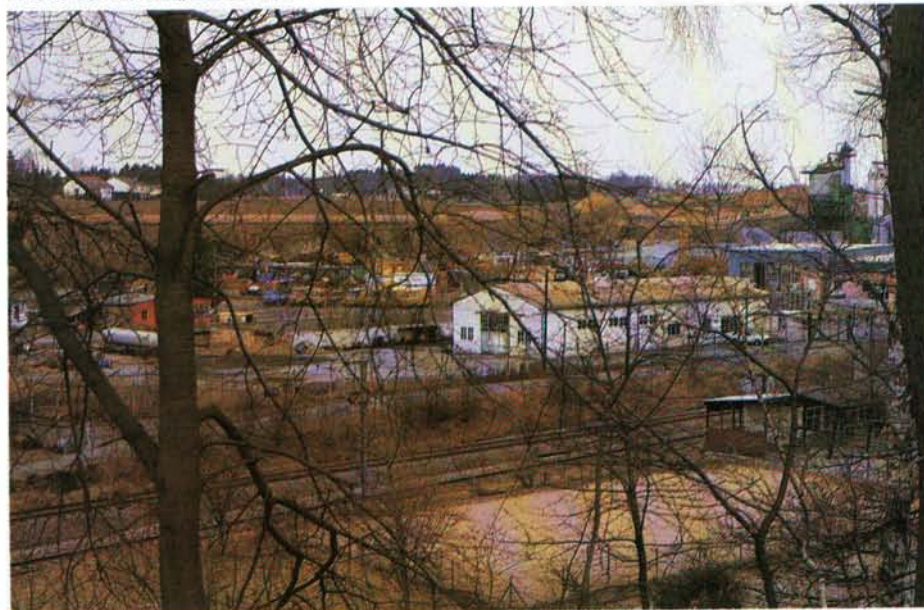
Demgegenüber wurden die öffentlichen Gebäude der Nachkriegszeit als reine Zweckbauten konzipiert, eine bloße Hülle, deren Inhalt auswechselbar ist.



chern kann diesen Ansprüchen nicht genügen. Ein dichter Grüngürtel mit hochstämmigen Bäumen (z.B. Pappeln) muß von Anfang an in die Planung mit einbezogen werden. Bei zu hoher Lärmbelastung muß der Grüngürtel durch genügend hohe Erdwälle ergänzt werden, die sich als wirksame Lärmbarriere am besten in die Landschaft integrieren lassen.

Die Erfahrung bei den nationalen Industriezonen hat gezeigt, daß eine enge Zusammenarbeit der Behörden mit den lokalen Umweltschutzgruppen die beste Voraussetzung ist für eine gute Integration von Industriezone und umliegender Landschaft.

Industriezone im „Val de Hamm“



Verkehr

Die Funktionsdurchmischung und die Erhöhung der Baudichte erlauben auch eher eine Lösung des innerstädtischen Verkehrsproblems.

Die bisherige Verkehrsplanung hatte als Hauptziel den reibungslosen Ablauf des privaten Autoverkehrs sowie optimale Parkierrmöglichkeiten im Zentrum und schuf daher viele zwei-, drei- oder vierspurige Einbahnen und ein Maximum an Parkhäusern im Stadtzentrum.

Diese Verkehrserleichterungen bewogen viele Berufspendler, vom öffentlichen Transport auf ihr Privatauto umzusteigen, zogen also mehr und mehr

Autos ins Zentrum und verschärften somit die Probleme, anstatt sie zu lösen.

Wie einschneidend sich diese Verkehrsplanung vor allem auf die Randquartiere auswirkte, wird am deutlichsten am Beispiel Hollerich, wo die Identität und die Lebensfähigkeit eines ganzen Viertels verloren ging.

Die ständig steigende Verkehrsbelastung führte notgedrungen zu einer Verringerung der Lebensqualität und zur Stadtfucht in die Vororte oder in die umliegenden Gemeinden, was wieder eine Zunahme des Pendelverkehrs zur Folge hatte.

Die meisten Berufspendler in Luxemburg benutzen ihr Privatauto und sind zum großen Teil auch dazu gezwungen, weil die Verbindungen mit öffentlichen Transportmitteln sehr schlecht sind und mit der Zersiedlung der Landschaft, d.h. Abnahme der Bevölkerungsdichte, zunehmend unrentabler werden und abgebaut werden.

Die ganze Entwicklung wird zum Teufelskreis und kann nur gelöst werden, wenn die Prioritäten in der Verkehrsplanung neu definiert werden.

Mit dem Bau des Heilig-Geist-Tunnels wurde der erste Ansatz gemacht, die Hauptverkehrsströme neu zu kanalisieren.

Die Hauptfrage jedoch, inwieweit das heutige Verkehrsaufkommen in seinem Umfang unumgänglich ist, wurde bisher viel zu wenig gestellt.

Diese Frage trifft vor allem die Berufspendler, deren Verkehrsstrom sich am leichtesten erfassen läßt und so auf entsprechende öffentliche Verkehrsmittel wie Bus und Zug zugewiesen werden kann, in Verbindung mit Auffangparkings am Stadtrand. Ein Großteil der Dauerparkplätze könnte dadurch in Kurzzeitparkplätze verwandelt werden. Aus Untersuchungen in Luxemburg geht hervor, daß zurzeit nur 15 - 25% der Parker Kurzzeitparker sind. Auf einem einzigen Kurzzeitparkplatz können jedoch pro Tag bis zu 20 verschiedene Autos abgestellt werden, wodurch der Parkflächenbedarf viel kleiner wird.

Um diesen zusätzlichen Anforderungen zu genügen, müssen die öffentlichen Transportmittel neu überdacht werden. Bus und Zug dürfen nicht mehr allein nach dem Kriterium der Rentabilität beurteilt werden, sondern als Möglichkeit, die Lebensfähigkeit der Stadt zu erhalten.

Ein erster Schritt wäre die Verknüpfung der bestehenden Bus- und Zuglinien, verbunden mit der Schaffung zusätzlicher Haltestellen beim Zug (z.B.

Clausener Halt) und einem einheitlichen Tarifsystem: beim Umsteigen von Zug auf Bus und von Bus auf Bus braucht man kein neues Ticket zu lösen und kann somit unnötige Wartezeit vor dem Schalter sparen.

Busfahren muß gegenüber dem Autofahren attraktiver werden: eine eigene Fahrspur und Ampelpräferenzen an den Kreuzungen erlauben dem Bus, vor allem in den Stoßzeiten, schneller vorwärtszukommen als die Privatautos.

Unser heutiges Busnetz ist auf einem Radialsystem aufgebaut, d.h. alle Linien führen ins Zentrum (Bahnhof oder Centre Aldringen). Eine neue Linienführung muß vor allem versuchen, eine bessere Verbindung zwischen den einzelnen Vierteln herzustellen, ohne Umweg übers Zentrum.

Die eben genannten Maßnahmen sollen auch eine weitere Verkehrsberuhigung vor allem in den umliegenden Wohnquartieren ermöglichen. Verkehrsberuhigung soll hier nicht gleichbedeutend mit Fußgängerzonen und Wohnstraßen sein. Hauptanliegen ist vielmehr, den Durchgangsverkehr aus diesen Vierteln fernzuhalten.

Die Erschließung für die Anlieger (Geschäfte bzw. Wohnhäuser) erfolgt über Schleifensysteme und Sackgassen, um die Entstehung von Schleichwegen zu erschweren.

Die größten Stiefkinder der bisherigen Planung waren sicher die *Fußgänger* und die *Radfahrer*. Es ist falsch, die Rolle des Fußgängers auf die eines potentiellen Käufers zu beschränken und ihm autofreie Einkaufszonen zu schaffen. Zu Fuß gehen oder Radfahren sind immer noch die billigsten, gesündesten und umweltfreundlichsten Fortbewegungsmittel. Ein sehr wichtiges Element im neuen Verkehrskonzept wird darum ein zusammenhängendes Netz von Fußgänger- und Radfahrerwegen sein.

Von Seiten der Umweltschutzorganisationen wurde z.B. ein Netz von Wegen angelegt, die größtenteils unabhängig von den Hauptverkehrsstraßen sind und an den bestehenden Wasserläufen (Merler- und Cessingerbach, Petruß Alzette und Drosbach) entlang führen.

Typische Ecklösung laut Vago-Plan.



Laut Vago-Plan ist diese ältere, in Abwandlung oft wiederkehrende Ecklösung nicht mehr möglich.



Das Bild der Stadt

Ein anderer Problembereich, der in der Stadtentwicklungsplanung der letzten Jahrzehnte total vernachlässigt wurde, ist die Frage des *Gesamterscheinungsbildes* unserer Stadt. Einzig der Erhalt des historischen Stadtkerns wurde in den letzten Jahren angestrebt, als Resultat von nationalen und internationalen Sensibilisierungskampagnen.

Die Gefahr bei dieser einseitigen Orientierung auf den Stadtkern besteht jedoch darin, daß wir uns auf einem sehr begrenzten Gebiet eine Art Freilichtmuseum für in- und ausländische Besucher einrichten und dafür mit gutem Gewissen den Rest der Stadt sich selbst überlassen.

Ziel einer Stadtplanung kann es andererseits auch nicht sein, den *secteur protégé* auf einen möglichst großen Teil der Stadt auszudehnen, weil dadurch wieder die Möglichkeiten einer Weiterentwicklung zu stark eingeschränkt würden.

Wichtig für das Gesamtbild ist die visuelle Erscheinung der einzelnen Straßenzüge, Plätze, usw; der sogenannte *Stadtraum*. Die einzelnen Straßenräume werden definiert durch die Straßenbreite und Höhe der angrenzenden Häuser sowie deren Bauweise (geschlossene oder offene Bauweise), und durch optisch markante Punkte am Ende einer Häuserzeile oder an den vier Ecken einer Straßenkreuzung.

Auf diese wichtigen Details geht der Vago-Plan nicht ein, ein großer Teil dieses städtischen Vokabulars ist im heuti-

gen *Règlement des Bâtisses* sogar nicht mehr möglich. Das vorgeschriebene *Garabit* dient einzig dazu, die maximal zulässige Ausnützung eines Grundstücks zu definieren, und erweist sich formal als sehr starke Einschränkung. Da bei den heutigen Grundstückspreisen jeder versucht, den letztmöglichen Zentimeter auszunützen, erscheinen die meisten der nach neuem Baugesetz errichteten Häuser äußerlich wie ein dreidimensionales Modell der zulässigen Ausnützung.

Bei einer rückwirkenden Anwendung des Baugesetzes müßten die meisten Häuser aus der Zeit vor dem Vago-Plan dementsprechend gestutzt werden und würden so ihre wichtigsten und markantesten Stilelemente, wie Erker, Dachdurchbrüche, usw. verlieren.

Und genau diese Elemente bestimmen das optische Erscheinungsbild vieler Viertel unserer Stadt. Diese bauliche Tradition ist in der Nachkriegszeit verlorengegangen, und der Verlust wurde später dann per Baugesetz rechtlich zementiert!

Im Gegensatz zum Vago-Plan versuchte der Stübgen-Plan am Anfang des Jahrhunderts das Gesamtbild der Stadt zu berücksichtigen und auch bei der Ausdehnung der umliegenden Viertel zu steuern. Stübgen's Pläne sind sehr stark von räumlichen Vorstellungen geprägt, von einzelnen Straßenzügen mit Baumalleen, Plätzen, usw. (Siehe dazu den Artikel von Pierre Kieffer in dieser Nummer).

In diesem Sinn darf auch ein neuer Gesamtplan für die Stadt sich nicht auf einen Flächennutzungsplan beschrän-



Ecklösung: einziges Kriterium ist die maximale Ausnutzung der erlaubten Baumasse.

Für bessere Ecklösungen finden wir genügend alte Beispiele.

Belair: Ecklösung mit Geschäft im Erdgeschoß.



tigsten und markantesten Stadträume übergreift, wie zum Beispiel das *Bâloise*-Gebäude in der Stadtsilhouette über dem Petrußtal.

Ein anderer neuralgischer Punkt sind die beiden Köpfe des Pont Adolphe. Die Entwicklung am unteren Ende des Boulevard Royal ist das Resultat einer Stadtgestaltung, die dem freien Spiel der Marktwirtschaft überlassen wird.

Um solche Zufallsentwicklungen zu vermeiden, werden im Ausland immer öfter öffentliche *Ideenwettbewerbe* ausgeschrieben, in denen die Architekten aufgefordert werden, ein Gesamtkonzept vorzuschlagen für die Entwicklung markanter Plätze, Kreuzungen, usw., oft auch für Grundstücke, die der Gemeinde nicht gehören.

Abgesehen davon, daß Wettbewerbe der Öffentlichkeit und den Politikern zeigen, auf welcher vielfältigen Weise eine einzige Planungsaufgabe gelöst werden kann, bringt auch die breite Berichterstattung über solche Wettbewerbe in der Lokalpresse dem einzelnen Bürger die Planung näher.

Stadtgrün und Ökologie

Nicht vergessen dürfen wir bei den Stadtplanungen die *ökologischen Aspekte*, von denen ein jeder von uns immer stärker betroffen wird. Durch die Konzentration von Gebäuden und Verkehr ist das Leben in unseren Städten immer ungesünder geworden. Autos und Heizanlagen verbrauchen Sauerstoff und produzieren Schadstoffe, die großen Beton- und Asphaltflächen führen zu einer Überhitzung des Stadtklimas. In einigen Großstädten werden im Sommer bis zu 8° C höhere Temperaturen gemessen als in der umliegenden Landschaft. Überwärmung der Luft führt auch zu einer erhöhten Gewittergefahr.

Unsere Stadt betitelt sich gerne als das Grüne Herz Europas. Dieses Grün beschränkt sich jedoch hauptsächlich auf den Stadtpark und das Petrußtal.

Die städtischen Parkanlagen sind zweifelsohne sehr schön, können jedoch nicht das Defizit an Grünflächen und Pflanzen in den umliegenden Vierteln wettmachen. Wichtig für den täglichen Gebrauch sind Grünanlagen und Kinderspielplätze, die zu Fuß erreichbar sind. Ein Großteil der bestehenden Spielplätze wurde auf Restflächen eingerichtet, die nicht mehr zu bebauen waren. Die lieblos aufgebauten Spielgeräte

ken, sondern muß als Ergänzung für die einzelnen Teilgebiete der Gemeinde jeweils separate Bebauungspläne erstellen. In diesen Bebauungsplänen kann die Art der Bebauung viel detaillierter beschrieben und festgelegt werden. So kann zum Beispiel für einen „secteur d'habitation à faible densité“ eine offene, halboffene oder geschlossene Bauweise festgelegt werden. Ein dazugehöriger Plan definiert das vorgeschriebene Bauvolumen und somit auch den Straßenraum. An den Eckpunkten der Kreuzungen können entsprechend höhere Stockwerkszahlen festgelegt werden, um dort später markante Bauten zu ermöglichen.

Eine richtige Ecklösung ist im „secteur faible densité“ heute gar nicht mehr möglich, weil der jeweils geforderte seitliche Grenzabstand auch an den Kreuzungen eingehalten werden muß, was zu einer undefinierbaren Restfläche führt. Diese heutige Art der Planungsvorschriften erscheint als letztes Überbleibsel der Stadtplanung der 20er und 30er Jahre, die die moderne Stadtlandschaft aufgelöst in Einzelbauten in einer Umgebung von Grünflächen und Bäumen sah: die neue städtische Struktur sollte den uralten Gegensatz zwischen Stadt und Land aufheben.

zungen eingehalten werden muß, was zu einer undefinierbaren Restfläche führt. Diese heutige Art der Planungsvorschriften erscheint als letztes Überbleibsel der Stadtplanung der 20er und 30er Jahre, die die moderne Stadtlandschaft aufgelöst in Einzelbauten in einer Umgebung von Grünflächen und Bäumen sah: die neue städtische Struktur sollte den uralten Gegensatz zwischen Stadt und Land aufheben.

Zwei Beispiele

Ecklösungen im „secteur dense“ entstehen oft nach rein kommerziellen Überlegungen, wo nur die maximale Ausnützung zählt (z.B. *Chaussurama*). Besonders gravierend ist die aktuelle Entwicklung, wenn sie auf unsere wich-



sind oft noch eine Gefahrenquelle für die Kinder. Wie groß das Bedürfnis nach gut konzipierten Spielplätzen ist, zeigt der Andrang im „Märeler Park“ und im „Bambesch“, obwohl diese Plätze für die meisten Leute nur mit dem Auto erreichbar sind.

Eine weitere Möglichkeit ist die Begrünung der einzelnen Straßenzüge. Begrünung soll hier nicht heißen, nur eine sogenannte „Straßenmöblierung“ mit Pflanzkübeln vorzunehmen, sondern die Pflanzen zur Schaffung von klar definierten Stadträumen zu nutzen: Baumalleen, kleine Plätze, Promenaden usw.

Im Geist der Pläne von Stübgen, also der Stadtplanung des 19. Jahrhunderts, sollen die Bäume als zusätzliches Gestaltungselement in der Stadtplanung genutzt werden.

Entsprechende Beispiele finden wir auf der Place d'Armes, der Avenue de la Liberté oder der Avenue Léopold Goebel auf Belair.

Viel zu wenig beachtet wurde in den letzten Jahren das Verschwinden von vielen grünen Hinterhöfen: beim Bau von neuen Häusern werden die Hinterhöfe nach und nach von den im Bausetz geforderten Garagen oder Abstellplätzen zubetoniert und ergeben eine immer trostlosere Hinterhoflandschaft.

Im Ausland wird seit längerem versucht, diese Tendenz umzukehren und die Hinterhöfe als grüne Insel zu konzipieren, die den Bewohnern eine Erholung im Freien direkt vor der eigenen Haustür ermöglichen. Parkmöglichkeiten müssen dann mit entsprechendem Mehraufwand unterirdisch gelöst werden.

Eine kartographische Erfassung der bestehenden Grünflächen wäre ein erster Schritt und Ausgangspunkt für eine diesbezügliche Planung.

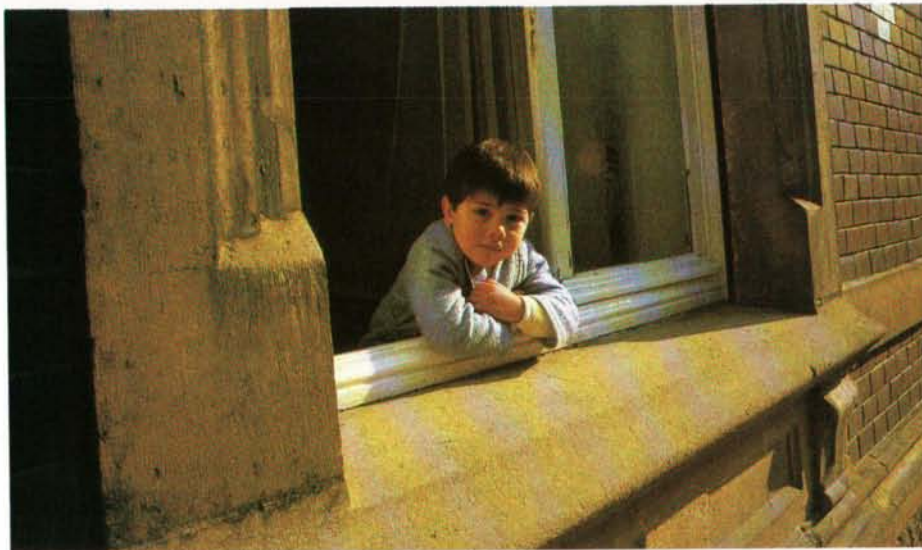
Eine entscheidende Verbesserung des Stadtklimas könnte ohne großen Aufwand erreicht werden durch das Begrünen von Vorgärten und Hinterhöfen, vor allem aber durch das Begrünen von Dächern und Fassaden.

Insgesamt erweist sich eine Stadtplanung nach all diesen Kriterien als eine sehr komplexe Aufgabe, an der entsprechend viele Fachleute sich beteiligen müssen, ebenso wie eine Vielzahl von interessierten und betroffenen Gruppen. Die Lösung kann nicht von einem einzelnen Planungsbüro ausgehen, wie der Vago-Plan zur Genüge beweist.

Claude Schmitz

L'architecture urbaine de notre cité, je veux essayer de découvrir avec vous ses multiples visages et facettes dans leur dimension temporelle et spatiale. Cette entreprise est d'autant plus intéressante que nous vivons, à l'heure actuelle à Luxembourg, un vrai retour à la ville.

LUXEMBOURG, TES VISAGES...



Notre agglomération n'a pas l'âge de Trèves, où défilent deux mille ans d'architecture. Mais Luxembourg, jeune d'un millénaire seulement, nous permet de bien suivre l'évolution de son architecture à partir d'éléments romans dans l'enceinte du castel de Sigefroi.

Des traces gothiques se trouvent au Marché-aux-Poissons: l'église Saint-Michel en son intérieur et le Café "Sous les Arcades" dans sa façade. Six panneaux rectangulaires en filigranes de contre-courbes brisées accentuent l'horizontale de cet édifice d'un gothique très tardif. Admirez dans la même façade ce joyau que représente la niche richement décorée d'un pinacle et de festons, hébergeant sainte Anne, la Vierge et l'Enfant (Anna Selbdritt)!

Le style Renaissance se manifeste dans le superbe portail de la cathédrale, sculpté de 1613 à 1615, par Daniel Müller, qui a également sculpté le magnifique jubé de 1620 à 1622. C'est grâce au Gouverneur de Mansfeld (1545-1604) et à l'ordre des Jésuites que l'architecture de la Renaissance fut introduite chez nous. La belle réalisation qu'était le château de Clausen, nous en laisse des vestiges dans la façade de l'actuelle Brasserie Mansfeld. D'autres traces de la Renaissance se trouvent dans les maisons seigneuriales du 16^e et 17^e siècle bien restaurées et incorporées dans l'ensemble du Musée d'Histoire et d'Art. Un riche portail adossé au flanc nord du Palais Grand-Ducal constitue chez nous le tout premier témoignage. La jolie façade

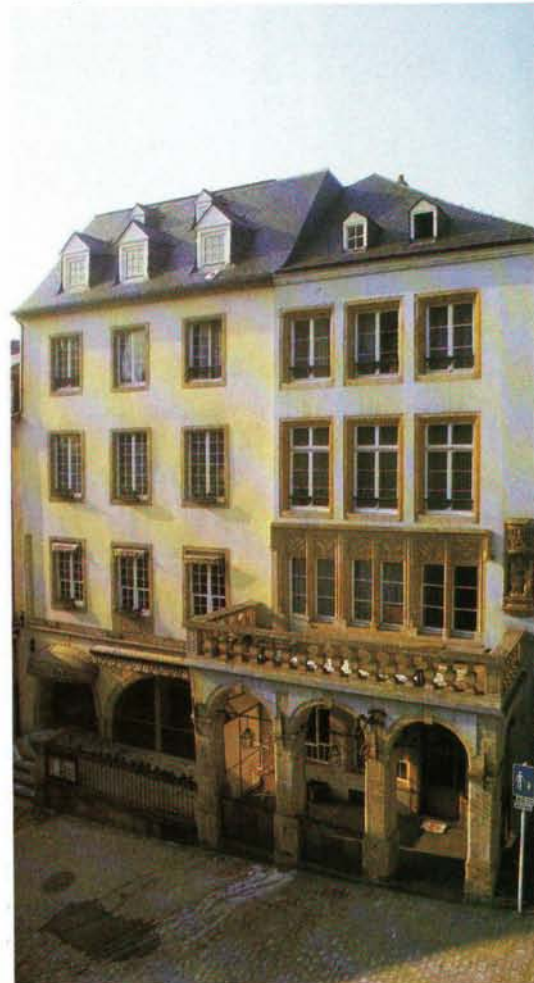
du Palais (1572) et le balcon restauré de la Maison de Raville, rue de la Reine, sont du même style. N'oublions pas la Maison Mohr de Waldt, qui vient de vivre une réelle renaissance dans le cadre de la restauration de l'Îlot Clairefontaine.

La maison sise coin rue du Curé et rue du Marché-aux-Herbes, date de la même époque. Au Musée d'Histoire et d'Art, nous pouvons admirer le superbe escalier en colimaçon de style Renaissance (1580) provenant de la belle demeure où est logé aujourd'hui le Ministère de l'Agriculture.

L'église Saint-Jean du Grund, construite en 1606, le portail de l'Hospice Saint-Jean du Grund (1674) et le portail de l'église Saint-Michel sont de belles réalisations baroques sur le territoire de la ville.

Au cœur de la ville, dans l'intime rue du Curé, il faut aimer la pittoresque façade du presbytère avec deux portes symétriques, surmontées de deux fenêtres ovales et d'une niche avec la Vierge (1691-1695). En face, cette rue possède deux palais aux numéros 1 et 3 tenus dans un style de transition Renaissance-baroque. La maison 3 montre des clés baroques intégrées dans les linteaux de ses fenêtres. Dans la belle rue Louvigny, on peut encore trouver trois façades baroques. Leurs baies sont à linteaux échancrés, appelés aussi „délardés", avec ou sans clé. Ce type de linteau délardé est d'usage partout jusqu'à la fin du 18^e siècle.

Le Refuge de Saint-Maximin, datant de 1751, constitue un joyau baroque de notre



Marché-aux-Poissons

„La forme d'une ville change plus vite, hélas, que le coeur d'un mortel”.

Charles Baudelaire



Château de Septfontaines



Rue Louvigny



Grand-rue



Cathédrale



Palais Grand-Ducal

capitale et héberge aujourd'hui le Ministère des Affaires Etrangères. Citons encore le très bel Hôtel de Bourgogne avec sa façade bien rythmée et qui fait fonction de siège de la Présidence.

Flânons dans notre Grand-rue en regardant bien les fort jolies façades qui lui restent heureusement! Les maisons 19, 37, 41, 43, 45, 40, 56 et 61 sont des façades baroques qui sont presque toutes dans un bon état. Je tiens à relever le n° 43! En effet, les arcs délardés ont été soigneusement remplacés au niveau inférieur et forment avec le reste de la façade un ensemble des plus harmonieux.

Dans la pittoresque rue de la Boucherie, nous trouvons encore trois belles maisons baroques: Les n°s 14 et 16 forment un ensemble symétrique enjolivé d'un relief représentant de façon naïve un saint Christophe attentif. La maison 11 et le fameux „Lentzen Eck”, tous deux très bien restaurés, ajoutent un flair d'aisance à cette ruelle de la Vieille Ville.

Quittons le centre pour découvrir l'ancien presbytère du Val des Bons-Malades au Pfaffenthal. Mentionnons la jolie façade baroque, mais entièrement délabrée dans la rue de Trèves en face de l'enceinte de la vieille prison. Allons contempler le magnifique château de Septfontaines, construit vers 1783 par Pierre Joseph Boch au Rollingergrund. Il s'agit, sur le territoire de la ville, du plus bel ensemble baroque dont la restauration est des plus réussies!

Après 1800, la manière de construire se simplifie et les demeures prennent une allure plus dépouillée, tout en restant très harmonieuses dans la plupart des cas. Ainsi les linteaux des portes et des fenêtres sont droits et à fleur de façade. La ville possède beaucoup de maisons dans ce genre qui, sauf leur bel équilibre entre les pleins et les vides, n'ont rien de spécial pour plaire. De telles maisons se trouvent dans la rue Chimay, dans la Grand-rue et encore dans la rue Louvigny et dans les faubourgs.

Au milieu du 19^e siècle et jusqu'après 1900 le style néo-classique se répand chez nous comme dans toute l'Europe. Le passage couvert qui relie la rue du Curé et la place Guillaume, construit en 1856, fait preuve d'une inspiration et d'une élégance purement françaises. L'Hôtel de Ville est tenu dans un style néo-classique bien ordonné et constitue un volume cossu et élégant.

En 1867, avec le démantèlement de la forteresse, Luxembourg devient ville ouverte et déploie une intense activité dans le domaine de la construction. A la manière de nos pays voisins, l'on se met à construire du néo-gothique. Notre Viollet-le-Duc n'était autre que l'architecte de l'Etat Charles Arendt. A la place de Bruxelles, donnant sur le pont Adolphe, il s'était construit une maison tout à fait néo-gothique, qui vient d'être démolie. L'architecte Jean-Pierre Koenig dessine des maisons qui adoptent ce style dans le pâtre de maisons derrière la Caisse



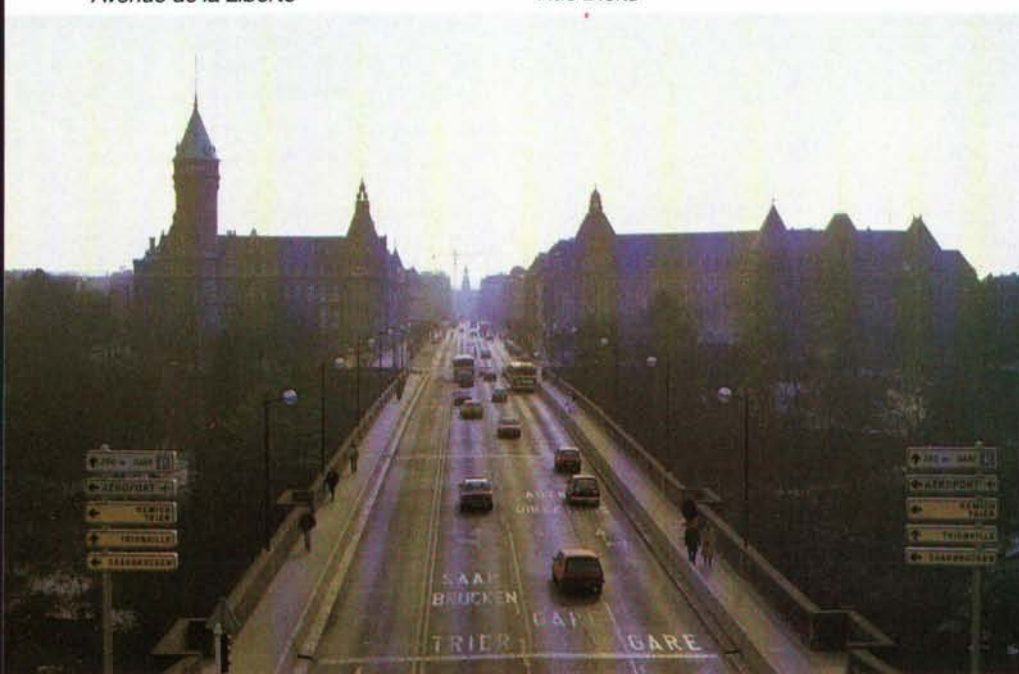
Avenue de la Liberté



Place Guillaume



Rue Dicks



Pont Adolphe

d'Epargne de l'Etat, terminée en 1913, dont il a dressé les plans également. Ainsi nous rencontrons au n° 10 de la rue Dicks, une frappante demeure néo-gothique dans laquelle s'est discrètement installée une banque. Nous constatons actuellement un véritable regain de faveur pour ces belles demeures, et telle banque se voit mieux installée pignon sur rue, dans les quatre murs personnalisés d'une villa bien retapée. Voyez la banque au 10a du boulevard Royal!

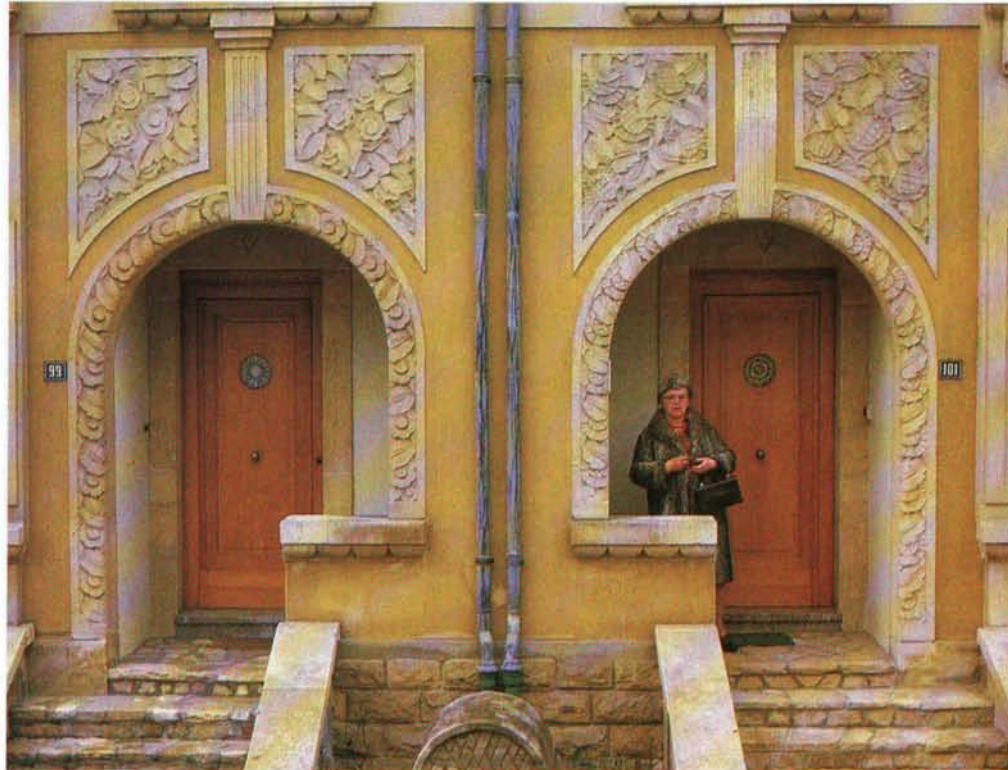
Etudions de plus près le boulevard Emmanuel Servais où plusieurs banques ont su revitaliser les somptueuses villas du début du 20^e siècle. Le Lycée Robert-Schuman, en face, sur le même boulevard, est en train de se faire une vraie beauté, et ce dans les murs solides d'une bonne architecture des années vingt (1926 par Petit).

En ce qui concerne le style néo-gothique, il faut mentionner une gentille demeure sur la place Guillaume, tout près de l'Hôtel de Ville, où elle arbore son gâble coquet. Le 51 dans la Grand-rue est du même style tout comme la belle maison, sise 31, rue d'Eich, en face de l'école primaire d'Eich. Cette dernière en imposerait davantage, si elle était dépouillée de sa crasse grise. Le gothique était l'architecture des cathédrales par excellence et le néo-gothique allait devenir la formule idéale pour maintes constructions religieuses de la ville de Luxembourg: la chapelle du Glacis (1885), les églises de Weimerskirch (1876), Hollerich (1873), Clausen (1865), Pfaffenthal (1872), toutes conçues par Charles Arendt. Même l'art néo-roman est représenté chez nous par l'église paroissiale du Limpertsberg, érigée d'après les plans de l'architecte de la Ville Nicolas Petit et terminée en 1913.

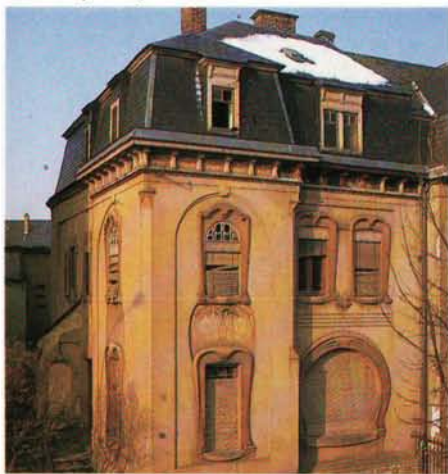
Le Cercle municipal fut érigé par les architectes Pierre et Paul Funck en 1905. L'ancien couvent des Jésuites, construit encore dans un style néo-gothique par J.-P. Koenig de 1899-1900, fut transformé en l'Ecole d'Artisans de l'Etat. La Fondation Pescatore fut conçue par les architectes Kemp et Funck et terminée en 1892. L'historisme qui adopte des recettes de styles antérieurs débute bien avant 1900 et continue au-delà, et ce furent surtout les grandes compagnies privées, l'Etat et la Ville qui en étaient les tributaires. La nouvelle Gare centrale (1911) conçue par Rudel de Berlin ainsi que le très riche siège de l'ARBED témoignent d'un néo-baroque qui sait charmer. Celui-ci se retrouve dans maintes façades de l'avenue de la Liberté, tout comme le néo-Renaissance dans l'avenue de la Gare.

L'historisme a sa place dans l'histoire de l'art. Sosthène Weis, Oscar Belanger, Joseph Nouveau, Pierre et Paul Funck ainsi que Jean-Pierre Koenig en sont les spécialistes.

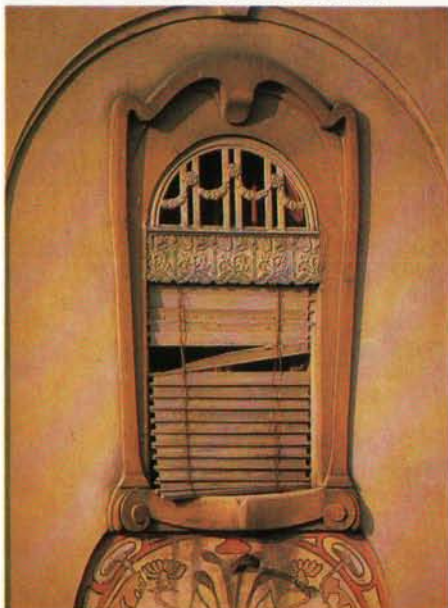
Avenue du Bois



Rue d'Epernay



Boulevard Grande-Duchesse Charlotte



Après 1900, le renouveau se fait autour de certains points d'intérêt: le Limpertsberg, l'actuel boulevard Grande-Duchesse Charlotte, la route d'Esch, la rue du Fort Rheinsheim, sur la rive gauche de la Pétrusse; la Grand-rue et le coeur de la ville, avec la Place d'Armes; le Plateau Bourbon (l'avenue de la Liberté, le boulevard de la Pétrusse, la rue Goethe, la rue du Fort Wedell et la Gare) sur la rive droite.

Quel est donc ce renouveau? Le 15 septembre 1910, les nouveaux bains municipaux furent ouverts au public. Construit par Alphonse Kemp, ce bâtiment public accuse le plus le fameux style 1900. L'Art 1900 est en somme une désignation globale pour l'Art Nouveau, qu'il soit symboliste ou moderniste.

En matière de maisons privées, nous trouvons, dans l'avenue Pasteur, quatre maisons 1900, dessinées par J.-P. Koenig. Mentionnons le n° 34. Les baies des fenêtres avec leur modelé très raffiné se terminent en haut en forme de fer à cheval, harmonisant bien avec le très beau balcon en fer forgé. Le 28 est construit en briques rouges et orné de fresques à motifs floraux très géométrisés, analogues à ceux de l'ancienne maison Beffort-Bandermann, rue du Curé. Beaucoup de constructions au Limpertsberg sont en briques apparentes, matériau souvent utilisé vers 1900.

Dans l'avenue Victor Hugo, la rue Ermesinde, l'avenue du Bois et la rue des Roses, nous avons des maisons 1900 d'un style pas pur, sauf la superbe demeure sise au

n° 15 de l'avenue du Bois. Au boulevard Grande-Duchesse Charlotte, arrêtons-nous un moment devant la très belle maison 23: „Maison agonisante, huis clos, attendant le marteau-piqueur. Elle est vouée à une mort certaine et ignore peut-être qu'elle était une des ambassadrices les plus charmantes du tournant du siècle." Cette phrase, je l'ai écrite il y a près de vingt ans, mais elle est toujours actuelle. La maison est toujours debout, mais dans un état pitoyable. Comme par miracle son vitrail en forme de fer à cheval est intact. Dans la rue Pierre d'Aspelt, une belle maison blanche bien entretenue sait enthousiasmer les amateurs de cette architecture.

L'architecte Georges Traus a dessiné le n° 60 de la route d'Esch: une façade toute en pierre de taille où l'on peut lire ce qui se passe derrière elle. L'auvent rappelle Guimard. Une grande baie est surplombée par une tête de jeune femme entourée de branches de pin. La branche de pin constitue également le décor d'une autre exquise demeure, située au n° 14, rue Goethe. Le 12 de la même rue possède une façade historisante bien équilibrée. Connaissez-vous dans la rue Goethe l'extraordinaire maison 25, due à Math. Martin? Sa façade est garnie de cercles en relief qui donnent un effet de cloutage et est liserée de carrés en creux qui en soulignent la simple rigueur. Mackintosh de Glasgow ou Josef Hoffman de Vienne l'ont peut-être inspirée. La superbe et envoûtante villa Clivio (1908) située derrière le Ministère des Affaires Culturelles, est toute belle sous sa

patine dorée. Au 72 du boulevard de la Pétrusse se dresse, sur base rectangulaire, notre „Streckeisen”, dessiné par Jean Guill.

Dans le quartier de l'avenue Guillaume, au coin de la rue Albert 1^{er}, une maison coquette montre un angle très frappant. L'architecte Martin en est l'auteur. Au 42 de la même rue, Mathias Martin s'est construit sa maison privée en 1908. Le hall d'entrée donne accès à de lourdes portes, coupées chacune par des fentes rectangulaires remplies de verres circulaires de couleur turquoise. Je dois penser de nouveau à Mackintosh. Quelques années plus tard, Mathias Martin construisit une maison au 97, avenue Gaston Diderich. Les motifs décoratifs de cette maison, il les utilise une fois de plus sur les maisons 24 et 26 contiguës de la rue Albert 1^{er}.

Dans la rue J.-P. Brasseur, les maisons 4, 6, 8, 10 et 12 forment un ensemble réussi. Les 12, 10 et 8 sont de style Art Nouveau. Relevons surtout le 10 pour sa beauté! Toutes les trois son bien rénovées.

Saviez-vous qu'il existe une belle maison d'Art Nouveau à Bonnevoie, 40, rue des Prés?

En plein centre de la ville, mentionnons la superbe demeure n° 10, rue du Curé. C'est Georges Traus qui l'a créée. Admirez les belles verrières à décor floral en verre Tiffany! Digne rival dans la même rue: la pharmacie Molitor. Georges Traus ose beaucoup en dessinant les plans du „Warenhaus für Herrn Alexandre”, l'actuel Rosenstiel, dans la Grand-rue, en prévoyant du verre et de l'acier. La très belle maison 84 avec ses mosaïques dorées porte aussi la signature de Traus, tout comme la très élégante demeure au 47, datant de 1907. Savamment refaite, elle est actuellement une des meilleures façades de toute la Grand-rue!

Le pâté de maisons sises entre la rue Beck et la rue Aldringen est un complexe massif avec beaucoup d'allure et témoigne de l'effort moderne de notre architecture de l'entre-deux-guerres. Les 13, 15, 17, 19 et 21 de la rue Aldringen (1936) forment une coulisse digne d'une capitale. C'est là une architecture qui commence seulement à être redécouverte chez nous. Avouons qu'elle a plus de classe que nos façades dites modernes, planes et fades, où la lumière n'accroche pas, où il n'y a pas de plasticité proprement dite, où il y a souvent absence d'architecture. Situé tout près de la place d'Armes, le Palais du Mobilier Bonn, conçu par l'architecte Bouvart, attire le regard, et par sa silhouette blanche ajoute une note mondaine, sinon franchement parisienne au coeur de notre ville, où c'est le seul palace de style Art Déco. L'Hôtel Alfa, en face de la Gare centrale, est un autre grand palace dans ce style. Peut-être qu'il fera une fois peau neuve pour redécouvrir son allure d'antan.

Pour cet art, la nature est l'inspiratrice principale. Corbeilles de fruits et guirlandes de fleurs ornent tout. La fameuse rose cubiste fait son apparition partout, sur l'étui de cigarettes comme sur le linteau des portes. Notre avenue Guillaume s'enorgueillit des plus belles demeures Art Déco chez nous. Les architectes J. et A. Jentgen, Hubert Schumacher, Jean Lammar, Victor Engels, Jean Mackel, Jos. Kuhn, Harrmann, Galowich, Schaack, Schmitt-Olinger, Gangler, Augustin et encore . . . Jean Guill, Mathias Martin et Georges Traus travaillent dans cet esprit 1925. Victor Engels dessine par exemple deux belles demeures: le 5, rue d'Orange, et le 36, boulevard Joseph II. Les deux sont enrichies des plus jolis vitraux Art Déco de la ville. La première maison se pare

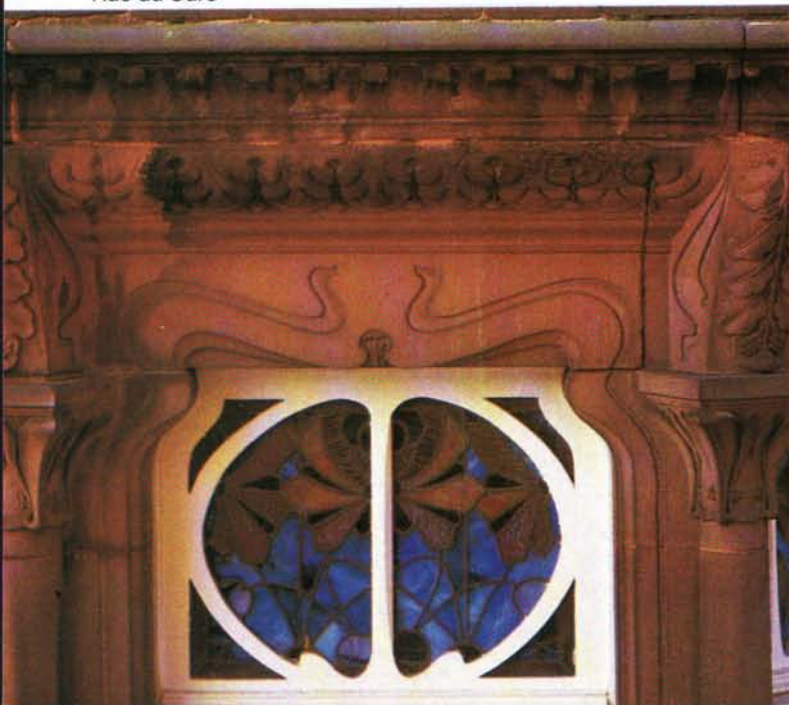
d'un bas-relief d'Auguste Trémont, tenu dans le même esprit que ceux de la rue Aldringen du même auteur. La rue d'Orange est une oasis de l'Art Déco. Mentionnons le 29 dans la rue du 10 Septembre par Jean Guill! Le bloc des 29, 31, 33 et 35 se présente très bien après avoir fait peau neuve. Dans l'avenue Gaston Diderich le beau bloc des 47, 49 et 51, datant de 1928, est d'une homogénéité remarquable.

L'annexe de l'Ambasciata d'Italia, bien rythmée par des colonnes porteuses de corbeilles de fleurs, orne ses entrées de tympanons rayonnants et forme avec les 1, 3, 5, 9, 11, 13 et 15 un noyau Art Déco intéressant. Si l'on compare ce style à des réalisations des années 60 et 70, on y trouve bien plus de recherche d'ordre plastique. La plasticité des maisons est produite par de subtils jeux de retraits et saillies de volumes simples. Plus loin dans la rue Nassau, nous rencontrons de l'architecture purement constructiviste due surtout à l'architecte Tony Biwer. Ici nous sentons l'influence du Bauhaus de Weimar. L'Art Déco français ignore le Bauhaus. Le Luxembourg en subit certainement l'influence, situé qu'il est au croisement de la France et de l'Allemagne. Au Pays-Bas nous avons le groupe „De Stijl” autour de Theo Van Doesburg et de Piet Mondrian.

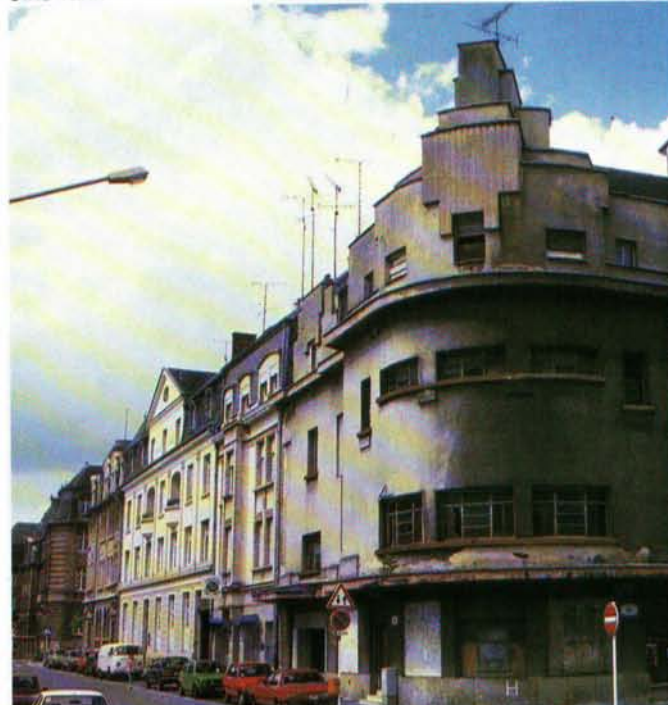
L'architecture „moderne” est née. L'angle droit! Mies van der Rohe, Le Corbusier, Frank Lloyd Wright multiplient leurs oeuvres dans le monde entier.

Luxembourg aura son style moderne déjà avant la Deuxième Guerre mondiale. Signalons à ce sujet l'ancien ciné Yank, récemment démoli et dû à l'architecte Leclerc. Plusieurs édifices industriels et de nombreuses maisons unifamiliales sont caractérisés par ce style à l'allure très simple.

Rue du Curé



Ciné Yank



Mais Luxembourg souffrira aussi de ses méfaits jusqu'en 1980 à peu près.

Voyons les années 50. On construit de façon traditionnelle chez nous. Nous voyons naître tout le quartier de Belair avec son architecture typique.

La nouvelle église de Belair est construite dans le style 1950 international, qui est plutôt rare chez nous. Citons encore, au Limpertsberg, le building „Pershing” et le bâtiment de la Foire avec sa tourelle et sa rotonde, toutes deux en voie de démolition.

A la sortie du Reckenthal, vers la route d'Arlon, se loge une grande résidence aux arêtes obliques bleu clair. Quelques maisons privées également se distinguent par des pignons, des auvents, des ouvertures obliques, dynamiques, extatiques.

A l'intérieur de ces maisons 1950, vous pouviez voir des tables excentriques (Nierentische), des papiers peints aux formes chaotiques, devant la maison la Studebaker aérodynamique . . . Des carrelages monotones aux couleurs douces revêtent des immeubles entiers (Place de Paris).

Les années 60, c'est l'ère des résidences.

Ces immeubles font irruption dans la ville même, mais surtout dans les quartiers limitrophes. Des hectares de façades monotones se créent au plus grand profit des promoteurs. Ici de l'aluminium foncé, là de l'aluminium nature. Véritable pollution visuelle! Mais consolons-nous, le phénomène est international.

Les années 70 ont apporté de nouveau l'espoir, avec de bonnes recherches, tant dans le secteur public que privé.

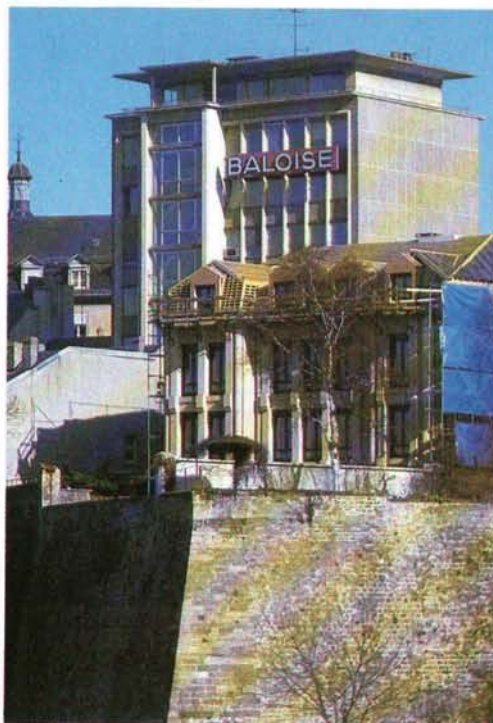
Ce qui se construit actuellement, depuis 1980, l'architecture dite post-moderne ou late-modern, s'inspire fortement du style 1925, du classicisme et de certaines influences d'ailleurs: Bologne, Berlin, New York et le Tessin. On sait ce que construisent Christian de Portzemparc et Ricardo Bofill, Carlo Scarpa et Michel Graves, les frères Krier, Stanley Tigerman, Mario Botta et surtout Fernando Montes.

Nous retrouvons plaisir à utiliser l'arc, la colonne et le fronton! La symétrie fait bien les choses. L'architecture post-moderne est-elle ultra-moderne ou franchement anti-moderne? Dans vingt ans, on verra.

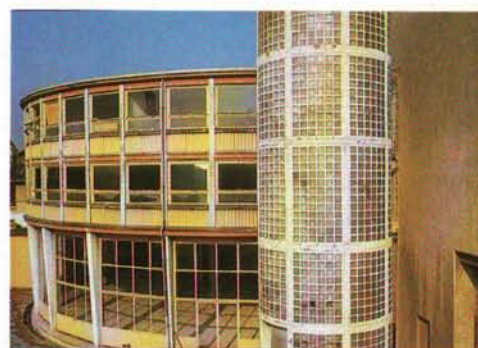
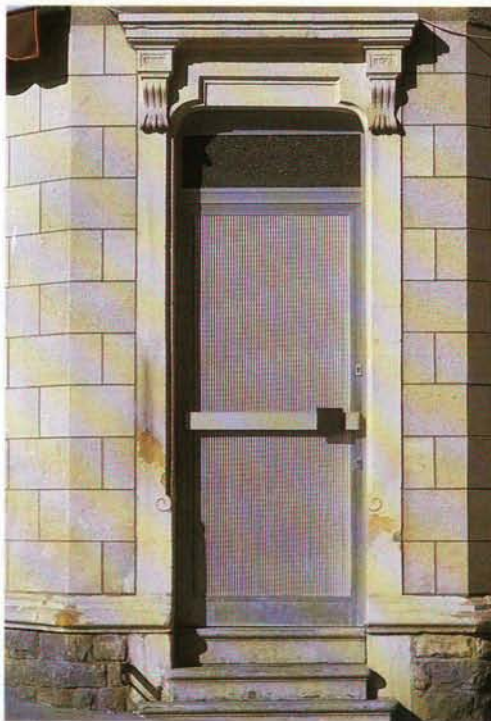
Avant de conclure, félicitons encore la Ville de son magnifique nouveau Conservatoire.

J'aime Luxembourg. Si l'architecture ne peut pas faire une ville, elle devra en tout cas empêcher de la détruire. Le tissu urbain est bien trop délicat. Portons sur nos oeuvres d'architecture un regard critique et amoureux!

Anne Fabeck-Scholtes



Boulevard Roosevelt



Rotonde



Boulevard Pershing

BATTY IST STOLZ

Manchmal macht sich Batty Zimmer-Kummer so seine Gedanken. Es kommt vor, daß er nachts nicht schlafen kann, weil er grübelt und an die Stadt denken muß, wie sie früher war, wie sie heute ist und wie sie einmal sein wird, wenn die Kinder Steve und Iris und das Meerschweinchen Emil erwachsen sind, falls die jemals erwachsen werden. Wo geht das hin mit unserer Stadt, fragt sich Batty dann immer. Die rasche, atemberaubende Entwicklung, der Einbruch der Supermoderne, die völlige Veränderung des Stadtbildes – all das läßt nichts Gutes ahnen. Wo früher Wohnviertel waren, sind heute Banken und Bürohäuser. Die Altstadt ist ein einziges Museum. Jedermann ist pressiert und geschäftig, und doch ist nichts los in dieser Stadt. Denn nach Ländenschluß läuft nichts mehr. Dann holen die Tausenden Angestellten des Bankenplatzes ihre Autos aus den unterirdischen Parkhäusern und fahren nach Hause. Sobald die Geschäfte schließen, leeren sich die Straßen, außer im Sommer, wo hie und da eine Kapelle auf der Place Darm den Touristen den Marsch bläst, wohl weil sie einem die schöne Stadt mit Fritten, Hamburger-Sauce und Pappkartons mit diesen vorverdauten Endprodukten versauen, die man Fast-Food nennt.

Aber wenn Batty dann so grübelt und denkt, kommt er meistens zum Schluß, daß alles gar nicht so schlimm ist. Natürlich wurden Fehler gemacht in der Vergangenheit. Städteplaner haben ganze Straßenzüge verschandelt, zubetoniert und breite Kreuzungen angelegt und dabei vergessen, daß in dieser Stadt auch Menschen leben sollen. Doch ein Zebrastrifen ist schließlich keine Spielwiese. Wer bei Grün über die Straße will, tut dies auf eigene Gefahr, denn gelangt er jemals in der Mitte der Fahrbahn an, dann zeigt die Ampel schon wieder rot und der Todfeind hinter der Windschutzscheibe gegenüber drückt aufs Gaspedal. Dafür hat man Verständnis, denn in dieser Stadt ist schließlich jeder Fußgänger auch Autofahrer. Also Beeilung Opa. Ein Zebrastrifen ist kein Schrebergarten.

Der Boulevard Royal hat seine Vor- und Nachteile. Er ist breit und prächtig und hat einen Hauch von Weltstadt. Nur kann man an den Straßenseiten keine Bäume pflanzen, weil die vielen Panzerschränke unter dem Boulevard nicht den idealen Nährboden abgeben würden.

Da ist es doch gut, daß die Stadt auch ihre schönen Seiten hat, sagt sich Batty mit Bestimmtheit, als wolle er sich selbst überzeugen. Er denkt an den Knuedler, an das Standbild mit dem Gaul, an diesen äußerst geschmackvollen und futuristischen Springbrunnen, der sich nach der vorübergehenden Schließung der Badeanstalt vorzüglich

als Freiluft-Dusche verwenden läßt, weil man auf den Bänken ringsum mit Sicherheit etwas von dem köstlichen Naß abbekommt. Schön sind auch die überdimensionalen Blumenkübel, in die ausgewachsene Bäume gepflanzt werden. Oder der Theaterplatz beispielsweise: Verglichen mit dem hervorragenden, die Sicht versperrenden Gebäude, in dem die Kasse zum unterirdischen Parking und ein Zeitungskiosk untergebracht sind, ist das Lenin-Mausoleum auf dem Roten Platz in Moskau eine kleine Hütte.

Also was soll das dauernde Gernörgel, die Stadt sei unwirtlich und langweilig? Man muß die Augen bloß offenhalten. Eine richtige Augenweide sind doch die Häuser des Regierungsviertels mit ihren farbenfrohen Fassaden. Oder der alte Festungsturm des Hauses Mohr de Waldt, der gerade in dem Augenblick seiner jahrhundertealten Geschichte einen schicksalhaften Zusammenbruch erlitt, als man ihn restaurieren wollte. Da hat man ihn eben renoviert. Wo ist da schon der Unterschied? Schließlich sieht der neue Kathedralsturm mindestens so schmuck aus wie der alte, der an einem Karfreitag in Flammen aufging. Und die Gölle Fra, das Prachtweib, ist eine Augenweide.

Bald wird auch das großherzogliche Palais eine neue Fassade bekommen, vorausgesetzt, es ist nicht eingestürzt, wenn die Tunnelbauer unten mit dem Bohren fertig sind. Es wird auch höchste Zeit, daß sich etwas tut, denn seit die gewählte Volksvertretung ihre

Waschräume in einen Anbau im Hof des großherzoglichen Palastes verlegt hat, wirkt der Kontrast recht störend. Hier die rußgeschwärzten Mauern des Palais, da der neue weiße Stein der wie beim Lego aufgesetzten Gebäulichkeit. In ein paar Jahren werden auch die Straßen rund um das Palais vom Autoverkehr befreit sein. Dann werden wieder Pflastersteine verlegt, eine weitere Fußgängerzone mit vielen vorzeigbaren Geschäftsvitrinen, einigen Bäumen und Blumenkübeln inmitten Potemkinscher Fassaden wird entstehen. Die Touristen, die die Stadt als Eintagsfliegen besuchen, um preiswert Zigaretten und Schnaps zu kaufen, werden staunend an diesen wundervollen rosa und blauen Fassaden vorbeispazieren und feststellen, daß sie sich in einer adretten, gepflegten und sauberen Stadt befinden.

Neben jeder rustikalen gußeisernen Straßenleuchte steht dann auch ein Hundeklo oder zumindest einer dieser Apparate, aus denen man das Zubehör entnehmen kann, wenn der Schäferhund Hasso oder der Rehpinscher Bambi gerade Gassi muß. Und neben jedem Hundeklo steht ein Kübel mit Geranien und neben jedem Kübel mit Geranien ein Gartenzwerg und neben jedem Gartenzwerg ein Soldat vom Herrenberg, der das Palais bewacht, und neben jedem Soldaten vom Herrenberg eine sonnenbebrillte amerikanische Touristin, die irgendeine blöde Frage stellt, die der Soldat nicht beantworten kann.

Die Touristin fragt, ob es in dieser Stadt denn keine Ureinwohner mehr gibt. Und wenn dann so einer daher kommt, so ein waschechter Luxemburger wie Batty einer ist, einer mit Hut und Mantel, etwas Bauch und blankgeputzten Schuhen aus dem Sonderangebot, dann stürzen sämtliche deutschen, amerikanischen und japanischen Touristen auf ihn zu und machen Fotos von Batty, als sei er eines der letzten Gorilla-Exemplare von der afrikanischen Virunga-Bergkette. Die Touristen können natürlich nicht wissen, daß es Luxemburger genug im Lande gibt. Nur die Altstadt ist eben entvölkert. Ein Museum ist schließlich kein Fußballstadion.

Irgendwie stimmt das Batty alles traurig. Die Stadt ist zu sauber. Wo es noch eine Ecke gibt, in der etwas Kraut wuchert, einige Vögel ihre Nester bauen oder ein paar Eidechsen in altem Gemäuer hausen, da wird sofort geputzt und aufgeräumt. Das ist dann ein „Schmotzeck“, und was gibt es Gruseliges? Die Tauben hat man vergiftet und vor jede Schule muß die Stadt nun Beamte der Zone Bleue hinstellen, damit

AUF SEINE STADT



die Kinder die Straße sicher überqueren können. Auf ein Kind kommen bald zwei Beamte der Zone Bleue. Immerhin haben besonders die weiblichen Agenten diese drolligen Hüte auf dem Kopf, und sowas freut die Kinder.

Nein, man muß nicht alles miesmachen. Schließlich gibt es die Vorstädte, deren Charakter man erhalten will. Der Stadtgrund beispielsweise soll durch einen Lift mit jenem unterirdischen Parkhaus verbunden werden, das nach dem Heiligen Geist benannt ist. Da viele Touristen glauben werden, bei letzterem handle es sich um ein Schloßgespenst oder um eine Art Monster von Loch Ness, wird auch dieser Lift großen Anklang finden. Man wird die restaurierten Vorstädte besuchen, und wenn gekrönte Häupter aus dem Ausland in der Stadt weilen, brauchen sie sich die Unterstädte nicht mehr von der Corniche anzusehen, sondern können sich mit dem Aufzug hinunterlassen zum gemeinen Volk der Vorstädte.

Das Volk wird dann ja ohnehin im naturkundlichen Museum im ehemaligen Frauengefängnis ausgestellt sein. Vorher hat man das ganze Viertel nämlich sanieren lassen, daß es eine Freude ist. Kein Ureinwohner und kein Portugiese mehr weit und breit, aber dafür sehen die Häuser adrett aus. Es sind keine Häuser mehr, sondern Immobilien.

Besonders vorteilhaft wird es sich auswirken, daß auf der Rumm keine alten Leute mehr wohnen werden. Die Rumm ist ungeeignet als Altersheim, und es soll deshalb ein Zauberinstitut werden, wo Alchimisten aus aller Welt in Ruhe und Abgeschiedenheit Gold aus Zahlensalat gewinnen werden.

Paula Keller-Kummer, die Großtante der Zimmer-Kummers, die auf der Rumm lebt, freut sich jetzt schon auf die Umsiedlung in ein modernes Heim mit allem Komfort. Das neue Heim soll besonders schön werden: helle und saubere Zimmer, abwaschbares Bettzeug, Korridore so sauber wie Fußgängerzonen, ein englischer Rasen mit Zwergbäumen für die Kurzweil und künstliche Weihnachtsbäume im Dezember. Auch Großmutter Amelie Kummer-Keller wird dort hinziehen, wenn es einmal so weit ist.

Was das Café Melusina in Clausen betrifft, wo doch nur Freaks ein- und ausgehen, so könnte man darin ein englisches Pub einrichten. Im Großen und Ganzen betrachtet, denkt sich Batty, hat die Stadt natürlich ihre Vor- und Nachteile. Gottlob überwiegen erstere.

Jacques Drescher

Was bedeuten die Straßennamen der Stadt?

Longwy (Route de)

Größte Ausfallstraße in Richtung Petingen und französische Grenze, d.h. Longwy. Im Volksmund begegnet man gelegentlich auch der Bezeichnung „Märelers Strooss“.

Den Namen erhielt die Straße 1925. Sie begann damals an der Kreuzung mit dem Boulevard Grande-Duchesse Charlotte. Da aber über diese Straße im September 1944 die US-Befreier in die Stadt einzogen, wurde der Teil zwischen Boulevard Grande-Duchesse Charlotte und Place de France in „Avenue du Dix Septembre“ umgetauft (29. Dezember 1945). Somit trägt nur der Teil zwischen Place de France und der Stadtgrenze mit Bartringen den alten Namen weiter.

Louis XIV (Rue)

Parallelstraße mit der route de Longwy, vom boulevard Marcel Cahen bis zur rue de la Barrière (Merl).

Den Sonnenkönig Ludwig XIV. vorzustellen erübrigt sich eigentlich: Erwähnen wir daher nur, daß Ludwig XIV. von 1684 bis 1697 unser Landesherr war. Unter seiner Herrschaft wurde die Festung von seinem Baumeister Vauban weiter ausgebaut, der der Stadt eindeu-



tig seinen Stempel aufdrückte und den sie bis zur Schleifung behalten sollte. Der König selbst stattete der Stadt vom 21. bis 26. Mai 1687 einen Besuch ab.

Louvigny (Rue)

Verbindet die rue Chimay mit der rue Aldringen (Zentrum).

Volkstümlich: Luwwelengsaass.

Jean Charles Christophe Louvigny wurde 1675 interimistischer Gouverneur von Luxemburg, nachdem er bereits 1671 als Festungsingenieur hier gewirkt hatte. Sein Name ist hauptsächlich verbunden mit der Abtragung von Häusern im Pfaffenthaler Berg und der Neuansiedlung von Bürgern aus den Vorstädten in dem neuen westlichen Teil der Stadt. So legte er u.a. auch in den damaligen Gärten des „Knuedler“ die heute nach ihm benannte Straße an. Nach ihm benannt ist weiterhin das frühere Fort Louvigny im Stadtpark, wo heute unser nationaler Sender steht (RTL).

Lumière (Rue Auguste)

Verbindet die rue du Laboratoire mit der rue Emile Mayrisch (Verlorenkost). Der Franzose Auguste Lumière (1862 - 1954) entwickelte mit seinem Bruder Louis den Kinematographen. Im Jahre 1896 veranstaltete er die erste Kinovorstellung der Welt. 1904 stellten die beiden Brüder Lumière Autochromplatten für Farbphotographie her.

MacAdam (Rue John L.)

Zweigt im Val de Hamm, am „Irrgarten“, in Richtung Fetschenhof ab (Hamm).

Dem schottischen Ingenieur, der von 1756 bis 1836 lebte, verdanken wir das nach ihm benannte Verfahren zur Herstellung eines Straßenbelags aus festeingewalztem Schotter. Verfeinert wurde das System später durch Beimischung von Zement und Teer.

Machault (Rue Guillaume de)

Verbindet die route de Longwy mit dem boulevard Marcel Cahen (Merl).

Der französische Dichter und Komponist Guillaume de Machault lebte von 1300 bis 1377. Im Jahre 1364, als Karl IV. als letzter zum König von Burgund gekrönt wurde, komponierte er die Krönungsmesse. Er verfaßte allegorische Liebesballaden. Mit Luxemburg verbindet ihn die Tatsache, daß er als Sekretär und Beichtvater von Johann dem Blinden tätig war.

Maisonnet (Rue Pierre)

Verbindet die rue de Wiltz mit der rue Jules Fischer (Bonneweg).

Geboren am 15. Oktober 1750 in Luxemburg, war Pierre Maisonnet ein Schüler des Orvaler Malers, Pater Abraham Gilson, bevor er in Wien Kunst studierte. Ab 1780 war er wieder in Luxemburg, wo er Zeichenlehrer am Kollegium wurde. Als Künstler malte er vorwiegend Porträts.

Eines davon wurde während des Besuchs von Kaiser Joseph II. in Luxemburg angefertigt und stellt den Herrscher dar. Zu seinen Schülern gehörten sowohl Jean-Baptiste Fresez als auch sein eigener Sohn Pierre-François, ebenfalls Zeichenlehrer. Pierre Maisonnet starb, von allen vergessen, am 29. April 1827.

Majerus (Rue Nicolas)

Führt von der rue Nicolas Margue zum Friedhof Fetschenhof (Fetschenhof).

Der Geistliche, Rechtsgelehrte und Historiker Nicolas Majerus wurde am 31. Oktober 1892 in Useldingen geboren und starb am 14. März 1964 in Clerf. Zeitweilig wirkte er als Redakteur am „Luxemburger Wort“, leitete den Katholischen Volksverein und das „Luxemburger Volk“ und gründete 1930 schließlich den Jungbauernbund. Zu Vorlesungen über Luxemburger Recht und Rechtsgeschichte erhielt er eine Berufung an die Universität Bonn, die 1940 widerrufen wurde. Er verfaßte mehrere Werke über inländisches Recht und veröffentlichte sechs Bände einer großangelegten Sammlung von Quellen über die Luxemburger Gemeinden. Leider war es ihm versagt, dieses Werk zu vollenden.

Malakoff (Rue)

Führt von der rue de Clausen zur rue Jules Wilhelm (Clausen).

1860/61 wurde eine letzte Verteidigungslinie der Festung zur Weimerskircher Seite hin angelegt, zu der auch der heute noch bestehende Malakoff-Turm gehört. Sein Name rührt her aus der Zeit des Krimkrieges: angeblich soll ein Bollwerk dieses Namens zur Verteidigung von Sebastopol bestanden haben, das 1855 von General Pélissier eingenommen wurde. J.-P. Koltz mutmaßt in seiner Baugeschichte, daß jedenfalls in der Nachbarschaft schon früher ein Sankt-Peter-Tor gestanden haben muß.

Trésors du Musée Pescatore

Jean-Pierre Pescatore n'a pas seulement acquis des tableaux lors des grandes ventes organisées en ces temps-là comme celles de Perrier, Martini, Thévenin, Espagnac, van Nagell van Ampsen, ou encore lors des ventes des collections du Roi Guillaume I^{er} des Pays-Bas ou de l'Ex-roi Louis-Philippe. Il fréquentait également les salons, connaissait les artistes, leur passait des commandes ou achetait des toiles qui lui plaisaient. Au milieu du 19^e siècle

nous avons en France tout un groupe de peintres qui ont cherché leur inspiration dans des sujets historiques et littéraires, afin de pouvoir raconter une anecdote. Le Musée Pescatore possède plusieurs de ces tableaux à sujet anecdotique comme „L'Arrestation de Jean de Crespières” d'Alfred Johannot, „L'Enfant vendu par les Pirates” de Henri Baron et „La Démence de Charles VI” d'Emmanuel Duverger.

Théophile-Emmanuel Duverger

1821 - 1898

Le peintre est né à Bordeaux le 7 septembre 1821. Autodidacte il a débuté à Paris au Salon de 1846. Il observe la nature, s'inspire des grands maîtres et excelle en portraits et tableaux de genre, avant de se décider pour reproduire des scènes historiques ou littéraires. Il a exécuté de nom-

breuses petites toiles remarquables par la finesse de leur expression. Citons de lui „La Dame de charité”, „Les Bohémiens”, „Le Laboureur et ses enfants”, „L'Aiguille de la grand'maman”. Le peintre qui a remporté de nombreuses médailles lors des salons est mort en 1898.



La Démence de Charles VI, Roi de France

Il s'agit ici d'une huile sur toile achetée par Jean-Pierre Pescatore à l'Exposition de Paris en 1848. Daté de la même année le tableau montre Odette de Champdivers en train de distraire le roi fou en jouant aux cartes avec lui. Mais qui était au juste ce roi dément?

Charles VI, surnommé le Bien-Aimé, est fils de Charles V et de Jeanne de Bourbon. Né à Paris en 1366 et roi de France dès 1380 il succède à son père et gouverne d'abord sous la tutelle de ses oncles qui dilapidèrent le trésor et par de nouveaux impôts provoquèrent la Révolte des Maillots. Devenu roi il défait les Flamands à Rosebecque et renvoya ses oncles pour les remplacer par des Marmousets: des hommes de petite naissance, dont l'administration honnête et prudente fit donner au roi le surnom de Bien-Aimé. Il fut frappé de folie en 1392 dans la forêt du Mans lors d'une expédition contre le Duc de Bretagne. Eclata ensuite la rivalité entre Louis d'Orléans et Philippe de Bourgogne; le royaume, déchiré entre les Bourguignons et les Arma-

gnacs, livré à l'anarchie, gouverné par la reine, l'infâme Isabelle de Bavière, tomba par le traité de Troyes en 1420 entre les mains des Anglais, vainqueurs à Azincourt (1415). Le successeur du roi sera en fin de compte son fils Charles VII.

Odette de Champdivers fut la favorite de Charles VI. Elle est issue d'une famille noble de Bourgogne. Après la mort du roi en 1422 elle se réfugia en Dauphiné avec la fille qu'elle avait eue de lui. Odette de Champdivers est décédée en 1430.

Son idylle avec le roi constitue le sujet d'un opéra en 5 actes de Halévy Fromental (Paris 1799 - Nice 1862). Odette de Champdivers y est la fille d'un vieux soldat. Elle quitte sa chaumière pour se rendre auprès du roi malade dont elle devient une sorte d'ange gardien. La situation dramatique de l'oeuvre y est intéressante et plusieurs chants patriotiques en restent fort connus comme „Guerre aux tyrans” et la ballade „Chaque soir Jeanne sur la plage”.

Georgette Bisdorff

L'autoportrait dans la peinture luxembourgeoise

Du 18 octobre au 25 novembre la Villa Vauban avait accueilli une grande exposition thématique réunissant des autoportraits de peintres luxembourgeois depuis le 19^e siècle jusqu'à nos jours.

Dans le cadre d'un échange avec la Ville de Stuttgart, les autoportraits luxembourgeois ont été présentés en outre du 2 décembre 1985 au 26 janvier 1986 à la Galerie municipale „Kultur unterm Turm" où ils étaient comme les ambassadeurs de notre peinture nationale en Allemagne.

L'exposition a connu un grand succès auprès du public et de la presse. Nul autre que Carlo Hemmer s'exclame dans *d'Letzeburger Land* du 15 novembre dernier:

Nicht genug danken kann man demjenigen, der die Idee hatte, in der Städtischen Galerie der Villa Vauban eine Ausstellung aufzuziehen mit dem Thema „Das Selbstbildnis in der Luxemburger Malerei“.

Keine andere Veranstaltung könnte so vielfältigen und gültigen Aufschluß geben über die Persönlichkeit unserer bildenden Künstler der Gegenwart wie diese 136 Nummern umfassende Zusammenstellung von Gemälden und Zeichnungen aus anderthalb Jahrhunderten, in denen Menschen unterschiedlichen Alters, Geschlechts und Temperaments einen Dialog mit sich selbst führen und um die Erkenntnis und Vermittlung ihrer Persönlichkeit ringen.

Dieses Zwiegespräch kann ruhig und abgeklärt verlaufen, oder aber in leidenschaftlicher Bewegtheit stürmische Wellen schlagen.

La longue procession de 95 artistes s'est ouverte avec Fresez et ses élèves. En effet, Fresez (1800-1867) dominait la production artistique de son temps, laquelle contribuait à une prise de conscience de la bourgeoisie luxembourgeoise.

En matière d'autoportrait, Frantz Seimetz (1858-1934) détient le record absolu: „*Sein vertausendfachtes Selbstbildnis, vornehmlich die Rötelfstift-Version, «schmückt» bis in unsere Tage noch manche gute Stube als Inkarnation bürgerlicher Schlitzohrigkeit*" (Michel Raus).

Aux antipodes des traditionalistes s'étaient groupés les sécessionnistes avec leur chef de file, l'expressionniste Joseph Kutter (1894-1941). Par les représentations qu'il a laissées de lui-même entre 1917 et 1940, Kutter nous offre une réelle autobiographie picturale permettant de suivre son cheminement artistique. L'une de ses meilleures œuvres, „L'homme au doigt coupé", de 1930, fut prêtée par le Musée national d'art moderne (Centre Georges Pompidou) de Paris.

Avec Foni Tissen (1909-1970) l'autoportrait se fait caricature et ironie.

Venaient ensuite les peintres marqués par la Seconde Guerre mondiale: le visage émacié de Frantz Kinnen (1905-1979) qui vécut dans la clandestinité, l'expression douloureuse de Michel Stoffel (1903-1963) qui eut à souffrir du „Malverbot" tout comme Jemp Thilmany (né en 1904).

La génération de l'après-guerre fait éclater le genre, se met à défigurer

l'autoportrait, le vide de son contenu traditionnel. Actuellement des jeunes illustrent des tendances aussi diverses que l'hyperréalisme ou la vague des „Neuen Wilden".

De ce grand défilé sont restés absents certains maîtres de l'abstraction.

Echos de l'exposition dans la presse de Stuttgart

L'Amtsblatt der Landeshauptstadt Stuttgart, du 5 décembre 1985, rend compte du vernissage, qui s'est déroulé en présence d'une délégation luxembourgeoise composée de représentants de la Ville et d'artistes:

Ein „unerschöpflicher Reichtum an Ohnmacht und Stolz".

Für die erste Ausstellung, die die Stadt Luxemburg außerhalb des kleinen, aber wohlhabenden Landes in Stuttgart zeigt, haben die Stadtväter eine ebenso schwierige wie interessante Thematik gewählt. In „Das Selbstbildnis in der Luxemburger Malerei", bis 26. Januar 1986 in der Galerie Kultur unterm Turm, Eberhardstraße 61, zu sehen, wird Einblick in die künstlerischen Strömungen des 19. und 20. Jahrhunderts in Luxemburg gegeben. Gerade das Selbstbildnis erfüllt eine doppelte Funktion, so der Luxemburger Kunstkritiker Prof. Lucien Kayser bei der Eröffnung. Einmal treffe es eine Aussage über die Kunst in einer bestimmten Zeit, andererseits stelle es den Versuch des Künstlers dar, die eigenen Züge zu beleben. Der Gedanke an den Mythos von Narziß läge hier nahe



Roland Schauls, *Im Atelier* (1985)

– „Welch ein unerschöpflicher Reichtum an Ohnmacht und Stolz", habe der französische Dichter Paul Valéry über diese Kunstform geäußert. In Vertretung der Bürgermeisterin von Luxemburg, sieht Madame Anne Wagner-Brasseur diese Ausstellung als Auftakt für künftige Beziehungen zwischen Stuttgart und ihrer Heimatstadt; sie hofft auf einen regen Austausch im künstlerischen Bereich. Erster Bürgermeister Dr. Thieringer weiß die Bedeutung dieses Angebotes zu schätzen: „Ich danke Ihnen für die kulturelle Hand, die uns Luxemburg, «40 Jahre danach», reicht", schloß er seine Ansprache im Namen der Stadtverwaltung.

Dans *Stuttgarter Nachrichten*, du 24 janvier 1986, Elfriede Ferber porte un jugement critique sur l'exposition:



Hommage à nos peintres d'hier et d'aujourd'hui

Zu Unrecht verkannte Luxemburger Malerei

Tel est le titre d'une appréciation que le journaliste Rudolf Wesner a fait parvenir à la presse luxembourgeoise. Le Journal et le Luxemburger Wort l'ont reproduite in extenso sans corriger d'ailleurs les fautes d'orthographe de certains noms de nos peintres. Cette contribution s'inspire (pour ne pas dire qu'elle le plagie) de l'article de fond de Schorsch Mayer paru dans le catalogue de l'exposition édité par la Ville de Luxembourg. En voici un large extrait:

Obwohl lediglich das Selbstporträt als Thema dieser Ausstellung gewählt worden war, ist die Präsentation in der Galerie „Kultur unterm Turm“, die vom Kulturstadamt der Stadt Stuttgart unterhalten wird, „Das Selbstbildnis in der luxemburgischen Malerei“ als ein wirkungsvoller Querschnitt der Entwicklung der Malerei des Großherzogtums Luxemburg in den zurückliegenden rund 150 Jahren zu werten. Hier ist ablesbar, daß im kleinen Nachbarland eine vitale, mit hiesigen Strömungen und Ausdrucksmitteln vergleichbare Kunstszene existiert. Dies ist insofern hoch anzusehen, als das Land keinen Kunstmarkt im Sinne der großen Nachbarländer kennt, und auch die geringe Finanzausstattung des Museums in Luxemburg läßt keine ausreichende Förderung des Künstlers des Landes zu. Allerdings ist der Einfluß der großen Nachbarn, Frankreich und Deutschland, nicht zu übersehen. Viele luxemburgische bildende Künstler studierten in Paris, Düsseldorf, München oder Stuttgart, dies auch in den Jahren politischer Spannungen in Europa. Vor allem aber nach 1945 besuchten die Luxemburger wieder die Akademien in den erwähnten deutschen Städten.

Die Namen der allermeisten in Stuttgart derzeit ausstellenden Maler und Graphiker sind hierzulande wenig oder gar nicht bekannt. Dies ist eigentlich zu bedauern, da dem hiesigen Kunstinteressenten viele hervorragende Werke zu entgehen drohen.

(...)

„Das Interesse der großen Länder an der Kunstproduktion eines kleinen ist gering“, wird im Katalog zur Ausstellung beklagt. Zu Unrecht, wie man bemerken kann, denn 136 Exponate von 98 (sic) Künstlern bedeuten für den Betrachter eine Wanderung durch Stile und Techniken. Luxemburg wurde etwas näher gebracht.

Paul Lanners

Bieder bis zum Zerfall.

Am Thema des Selbstporträts sozusagen soll die Geschichte der Malerei in Luxemburg demonstriert werden – vom Beginn des 19. Jahrhunderts bis heute. Sie läuft – selbstverständlich – den Stiltendenzen der gesamt-europäischen Malerei parallel, vom liebenswerten biedermeirischen Jünglingsselbstporträt des Jean-Nicolas Bernard 1828, über die wohl situierte Bürgerlichkeit des Jean-Baptiste Fresez, ausgestattet mit zwei Orden, 1860, bis zu den an Beckmann orientierten, verfremdeten Bildern von Roland Schauls (Jahrgang 1953), der seit 1980 einen Lehrauftrag an der Freien Kunstschule in Stuttgart hat, und bis zu Patricia Lippert, deren Mischtechnik „Figur“, kaum noch mit Figur, schon gar nichts mehr mit „Selbstbildnis“ zu tun hat, es sei denn, man wolle es symbolisch für die völlige Auflösung des Individuums halten.

(...)

Die Bilder der jüngeren und jüngsten Generation interessieren mehr, schon weil sie zeigen, daß auch in Luxemburg in der Kunst nichts anderes vor sich geht als im übrigen Europa: eine Zerlösung der Form, die beim Selbstbildnis der Künstler auch eine Auflösung der Persönlichkeit bedeutet.

La Ville et les cercles artistiques de Stuttgart présenteront, en collaboration avec le service des affaires culturelles de la Ville de Luxembourg, l'exposition de peintures et de sculptures intitulée „26 Künstler aus Stuttgart“ à la Galerie d'art municipale, la Villa Vauban, du 5 avril au 15 mai 1986.

Cette exposition est organisée dans le cadre de l'échange culturel entre Stuttgart et Luxembourg.

