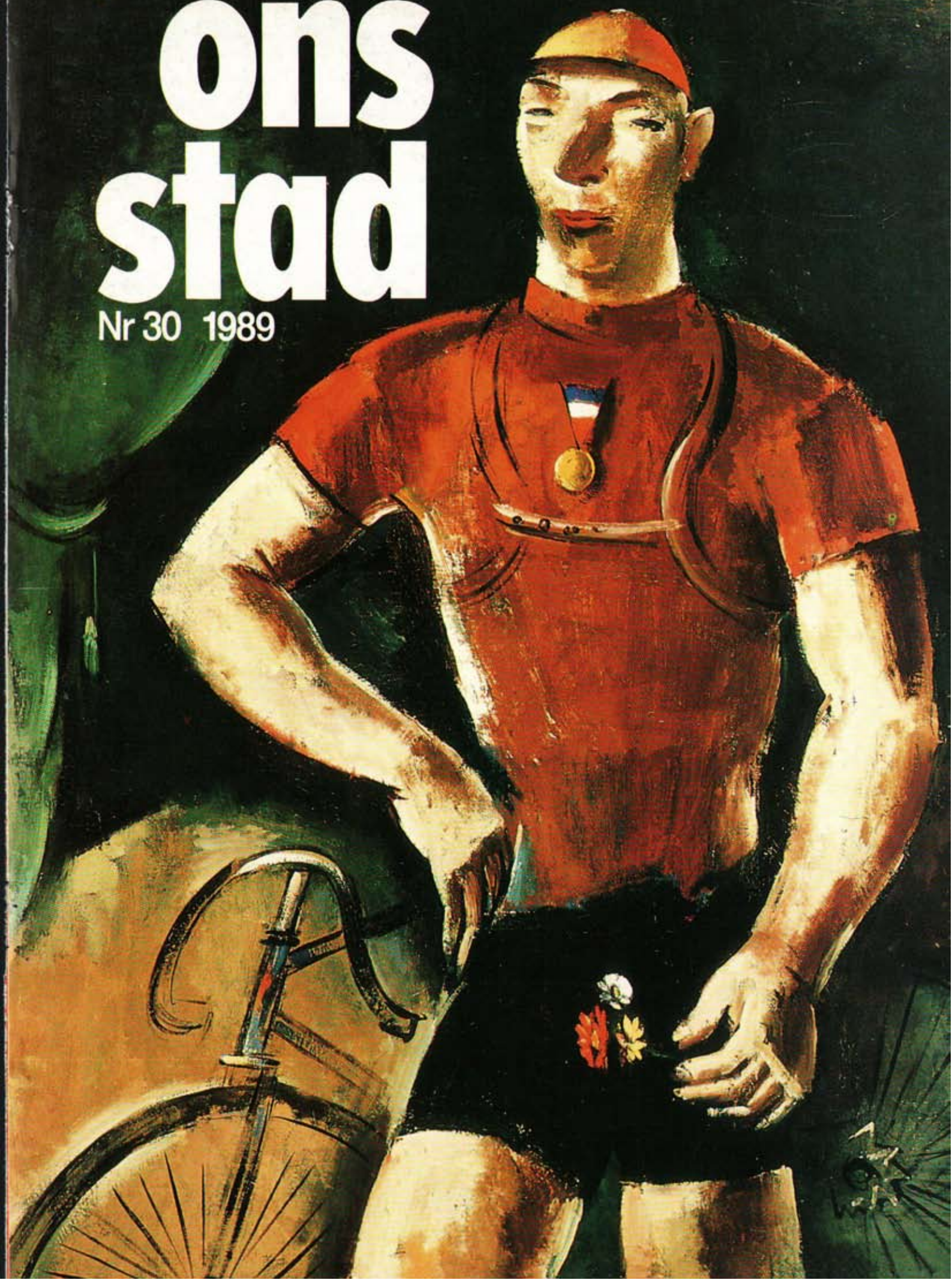


ons stad

Nr 30 1989



2

Stater Chronik

4

**Tour de France 1989:
Luxemburg gibt den
Startschuß**

Eine kleine Übersicht über Vorbereitungen des Rennens in Luxemburg von Georges Lanners, Präsident des Veranstaltungsvorstandes.



6

**Plädoyer für ein
vergessenes Verkehrsmittel**

Zweimal gewinnt der Radler gegenüber dem Autofahrer Zeit. Erstens erreicht er sein Ziel in der Stadt schneller als das Auto, und zweitens findet er einen Parkplatz in der Nähe seiner Arbeitsstelle, während der Autofahrer sich oft unfreiwillig in einen Fußgänger verwandelt, um das letzte Stück Weg zu seinem Arbeitsplatz zurückzulegen. Eine Dokumentation von Henri Müller.



12

Du Grand Bi à la petite reine

„Vélo, gentil petit cheval à la rapide allure, aux fins jarrets d'acier, à la fine encolure...“ Nous devons cette belle comparaison équestre au poète Poedalus qui en 1891 publia ses „Poèmes vélocipédiques“ à Rouen. Mais déjà bien avant, en 1869, on pouvait lire dans le premier numéro du „Vélocipède illustré“: „Le vélocipède substitue à la vitesse collective, brutale, inintelligente, la vitesse individuelle, la rapidité raisonnée, évitant les obstacles, se modifiant suivant les circonstances – et soumise à la volonté.“ Une rétrospective nostalgique de Simone Baldauff-Beck.



15

Nouvelles d'antan

Des faits divers du „bon vieux temps“ recueillis par Guy May.

16

E Platten

Eng Lëtzebuerger Velosgeschicht vum Josy Braun.

I-VIII

**pages intercalées
Le Luxembourg et le
Tour de France**

Une „rétro“ sur la présence des coureurs luxembourgeois dans l'épreuve-phare mondiale du cyclisme routier ainsi que leurs palmarès personnels. Par Marcel Frick.



17

**Rund um die erste
Radrennbahn im Stadtpark.**

Von Norbert Etringer

18

**Radsportvereine in der
Stadt Luxemburg – gestern
und heute**

Eine Übersicht von Marc Linster.

20

De Belair Velodrom

Lull Gillen erzählt aus den alten Zeiten des Belair Velodroms, das 1952 den Bulldozern zum Opfer fiel.

25

Rêve de fer

par Anne Schmitt

26

**Satire:
Batty erfindet das Rad neu**
Von Jacques Drescher

28

**Was bedeuten die
Straßennamen der Stadt?**

Eine Serie nach Evy Friedrich

29

**Rétrospective des
expositions à la Galerie d'art
municipale**

par Danièle Wagener

30

**Trésors du Musée
J.-P. Pescatore**

par Georgette Bisdorff

31

**La mise en scène au
Théâtre des Capucins**

Une documentation de Ben Fayot



Ons Stad Nr 30 - avril 1989

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

Conception générale: Henri Beck
Coordination: René Clesse
Photos: IMEDIA, Marcel Schroeder, Marc Bollendorff, Jochen Herling, Stefan Hertel, Ministère de l'Education Physique et des Sports, Collection Norbert Etringer, Photothèque de la Ville de Luxembourg (Batty Fischer, Edouard Kutter, Théo Mey, François Buny, Nico Christnach, Alain Rischard).
Dessins: Moritz Ney, Pit Weyer
Layout: Dieter Wagner
Photocomposition:
Imprimerie Joseph Beffort, Luxembourg
Imprimé sur les presses de l'Imprimerie St-Paul S.A., Luxembourg

Tirage: 40.000 exemplaires
Distribution gratuite à tous les ménages de la Ville de Luxembourg

Dem Fahrrad eine Gasse!

1989 ist in jeder Hinsicht für Luxemburg ein besonderes Jahr. Im Rampenlicht stehen natürlich hauptsächlich die zahlreichen Festlichkeiten zur Feier des 150. Geburtstages unserer nationalen Unabhängigkeit. Die Weltöffentlichkeit jedoch wird im kommenden Juli wegen eines ganz anderen Ereignisses für einige Tage ihr Interesse an unserem Land und an unserer Hauptstadt bekunden, nämlich dann, wenn der Prolog, die erste und die zweite Etappe des wohl berühmtesten Radrennens der Welt, der *Tour de France*, hier gefahren werden.

Diese nicht nur für Sportbegeisterte faszinierende Veranstaltung schien uns ein ausgezeichnete Anlaß, die 30. *Ons Stad*-Nummer ganz dem Fahrrad und seinen vielerlei Facetten zu widmen, seien sie nun sportlicher, verkehrstechnischer oder rein vergnüglicher Art.

Denn gerade in unserer Zeit mit ihren grassierenden Umweltproblemen – Luftverschmutzung, Verkehrsstaus, akuter Mangel an Parkplätzen –, bietet sich das Rad, zusammen mit einer Umstrukturierung des öffentlichen Transports, geradezu als billige und dazu gesunde Alternative zum Auto an. Viele europäische Länder und Stadtverwaltungen haben das bereits erkannt und in ihrer Verkehrspolitik die Radfahrer als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer miteingeplant.

Ohnehin sind Verkehrspolitik und Radsport eng miteinander verknüpft. Ein Land wie Holland z.B., auf dessen unzähligen *fietspaden* das Fahrrad für groß und klein aus dem Alltagsleben nicht mehr wegzudenken ist, wurde nicht durch Zufall Europas erste Radsportnation, während Luxemburg, das sich in den 60er Jahren allzu sehr für die „autogerechte Stadt“ entschieden hat, seither immer mehr mit Nachwuchsproblemen in dieser Sportart zu kämpfen hat und keine Nationalhelden à la Charly Gaul, Nic Frantz oder François Faber mehr aufzuweisen hat.

Außer auf den wenigen speziell dafür angelegten Pisten für Freizeitradler ist das Radfahren auf unseren Straßen in Stadt und Land in der Tat derart gefährlich

geworden, daß sogar sportbegeisterte Erwachsene das Risiko kaum noch eingehen mögen, von Kindern und Jugendlichen ganz zu schweigen.

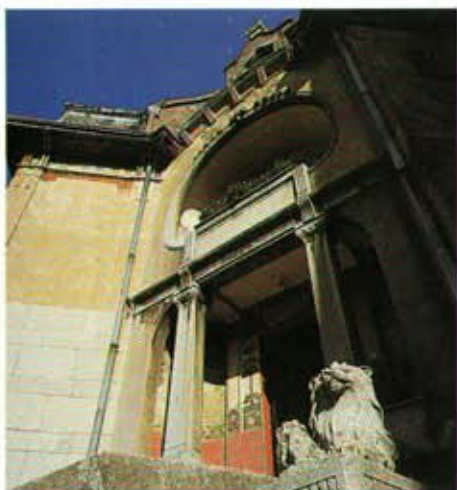
Diese *Ons Stad*-Nummer, in der ausnahmsweise sogar die traditionell Sozialproblemen vorbehaltenen mittleren Seiten diesmal ein vollständiges Dossier über die Luxemburger in der *Tour de France* enthalten, will mit ihren zahlreichen aktuellen und historischen Dokumentationen dazu beitragen, daß dem Fahrrad in Zukunft von Politikern und Urbanisten jener Platz eingeräumt wird, den es als billiges, gesundes und umweltfreundliches Verkehrsmittel gerade heute verdient.

P.S.: Weil unsere ausländischen Mitbürger in diesem Heft durch die fehlenden „Gelben Seiten“ zu kurz kommen, wird in der Juli-Nummer von *Ons Stad*, anläßlich des dieses Jahr in Madrid stattfindenden EG-Ministerrats, u.a. das Thema Spanien behandelt werden. Mit diesem Land verbindet uns neben der europäischen Partnerschaft bekanntlich auch eine gemeinsame Geschichte.



Bahnhofsgebäude und Villa Clivio unter Denkmalschutz gestellt

Zwei architektonisch erhaltenswerte Bauten wurden durch Regierungsbeschluß vom 13. Januar 1989 unter Denkmalschutz gestellt. So das 1907 im Geist der historistischen Epoche errichtete Bahnhofsgebäude und die aparte, 1908 auf Nummer 17 in der Goethe-Straße im Jugendstil gebaute Villa Clivio, die im Besitz der Sparkasse ist.



Restaurierte Bonneweger Klosterpforte wurde eingeweiht

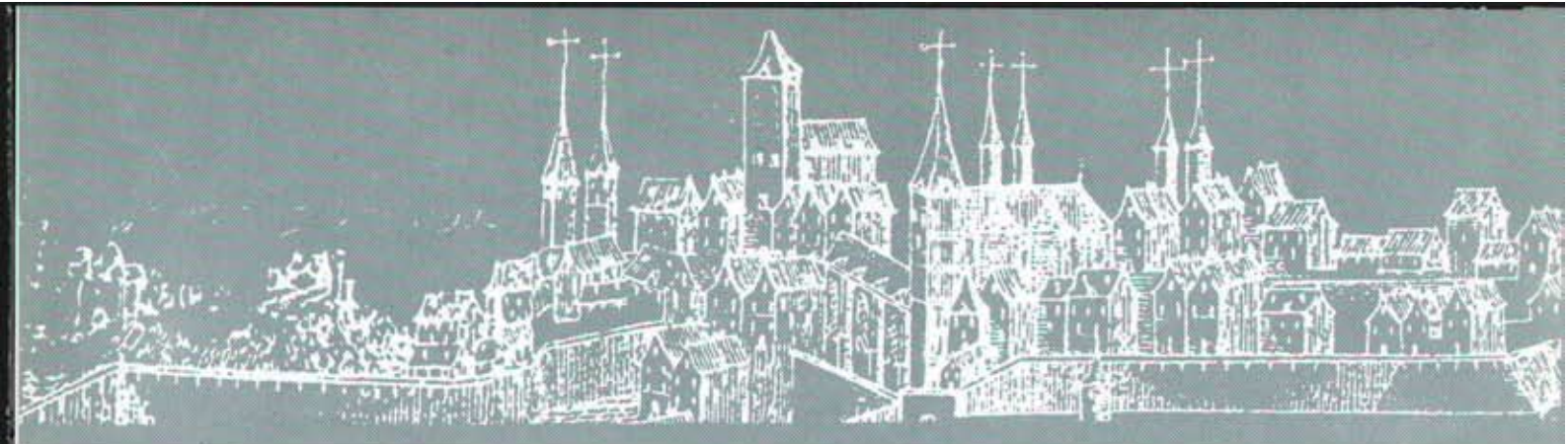
Bonnewegs Geschichte lebt wieder ein bißchen auf. Was wir bereits in der diesem Stadtviertel gewidmeten *Ons Stad*-Nummer 16/1984 angeregt hatten, nämlich die Restaurierung und den Wiederaufbau der alten Klosterpforte aus dem Jahre 1625, ist inzwischen Wirklichkeit geworden. Am vergangenen 12. Dezember konnte Bürgermeister Lydie Wurth-Polfer im Beisein zahlreicher Prominenz das historische Portal einweihen, das die-

sen Teil der „Place du Parc“, wo einst das Kloster und später die Handschuhfabrik von Jonas Lippmann das Leben in diesem Viertel bestimmten, zweifellos verschönert. Von der Klosterpforte sieht man übrigens direkt auf das Geburtshaus des Physik-Nobelpreisträgers Gabriel Lippmann, des Enkels von Jonas Lippmann. Hier war schon vor Jahren eine Gedenkplatte angebracht worden.

Staatssekretär Johny Lahure zu Besuch im Hammer Alters- und Pflegeheim

Am vergangenen 9. Februar konnte sich der Staatssekretär im Gesundheitsministerium, Johny Lahure, während eines Informationsbesuchs ein Bild von dieser Institution machen. Der Gast, der vom Direktor des staatlichen Gesundheitsdienstes, Dr. Joseph Kohl, begleitet wurde, interessierte sich besonders für das Fortschreiten der Vergrößerungsarbeiten an einem neuen Gebäudeflügel. Im Hammer Alters- und Pflegeheim, in dem auch täglich ambulante „Rééducation“ angeboten wird, herrscht bekanntlich akute Raumnot. Wie wir bereits in *Ons Stad* 28/88 berichteten, wird seit einiger Zeit in Hamm auch der Bau einer Reedukationsklinik erwogen, die unabhängig vom Alters- und Pflegeheim funktionieren würde.





Städtische Busse: Fuhrparkvergrößerung und erweiterter Service

„Der öffentliche Transport muß effizienter und attraktiver werden!“ – Diese Forderung, die in letzter Zeit von Umweltbewegungen und Parteien immer öfter zu hören ist, hat sich die Stadt Luxemburg zu Herzen genommen. Derweil noch intensiv an einer Umstrukturierung des städtischen Busnetzes gearbeitet wird (Studie des Schweizer Verkehrsexperten Brändli), wurden am vergangenen 14. Februar sechs neue Mercedes-Busse offiziell in Betrieb genommen. Die neuen Fahrzeuge mit ansprechenderem Design und bequemerer Innenausstattung sind mit erhöhtem Lärmschutz, ABS-Bremssystem und besserer Klimaanlage auch technisch auf dem neuesten Stand. Damit erhöht sich der Fuhrpark der städtischen Busse auf insgesamt 126 Fahrzeuge: 89 Standard-Busse, 25 Gelenkbusse und 12 Minibusse, von denen 6 als Spezialfahrzeuge für den Behindertenverkehr konzipiert wurden und seit dem vergangenen 1. Dezember speziell für auf den Rollstuhl angewiesene Menschen im Einsatz sind.



Das Altersheim in Rollingergrund wird aufgelöst

Am kommenden 1. Juli wird die „Maison Christ-Roi“, das vom Orden der Tertiär-Karmeliterinnen seit nunmehr 53 Jahren in Rollingergrund geführte Altersheim, seine Tore schließen. Alter und Krankheit, vor allem aber akuter Nachwuchsmangel zwangen die Ordensschwwestern zu dieser schweren Herzens getroffenen Entscheidung. Ihre Tätigkeit in Rollingergrund hatten die Schwestern bereits 1913 mit der Eröffnung einer Näh-schule begonnen. Bis 1975 unterrichteten sie auch im Kindergarten dieses Stadtviertels und waren bis 1982 zusätzlich in der Krankenpflege tätig. Die Grundsteinlegung der „Maison Christ-Roi“ erfolgte am 13. Juni 1936, und durchschnittlich wohnten hier 17 alte Menschen. Die betroffenen Bewohner des Altersheims und ihre Familienangehörigen wurden schon vor Monaten von der bevorstehenden Schließung in Kenntnis gesetzt, und es soll alles getan werden, sie in einem andern staatlichen oder privaten Heim unterzubringen.

Ein Leben im Dienste der Hauptstadt: Jemmy Koltz †

Am 6. Februar 1989 hat uns Jean-Pierre Koltz, von all seinen Freunden „Jemmy“ genannt, im Alter von 79 Jahren für immer verlassen. Wie kaum ein anderer hat dieser Mann der Stadt Luxemburg unschätzbare Dienste geleistet. Er war es, der jahrelang unermüdlich in in- und ausländischen Archiven nach alten Festungsplänen suchte, die es schließlich ermöglichten, eine wissenschaftliche Studie der Befestigungen anzugehen und anfangs der dreißiger Jahre einen Teil der Kase-



matten wieder zugänglich zu machen, was sowohl der Forschung als auch dem Tourismus zugute kam. Jemmy Koltz war von 1953 bis 1974 Direktor des hauptstädtischen Verkehrsvereins, daneben Verfasser der mehrbändigen „Baugeschichte der Stadt und Festung Luxemburg“, die auch heute noch ein Standardwerk für jeden einheimischen Historiker ist. Auch nach seiner Pensionierung war Jemmy Koltz jederzeit als freundlicher und entgegenkommender Fachmann bei Buchvorstellungen, Konferenzen oder Ausstellungen zur Stelle. Der trauernden Familie entbietet die Luxemburger Stadtverwaltung ihr tiefempfundenes Beileid.

Tour de France 1989

Luxemburg gibt den Startschuß

Die Kommentare reichen von verständnislosem Kopfschütteln über zustimmendes Nicken bis zur hellen Begeisterung. Tendenz steigend, sollte man noch hinzufügen, zu Stolz, Freude und Begeisterung, versteht sich, je näher das Stichdatum „1. Juli“ rückt, und je schneller Erklärungen und Antworten um das „Wie“ und „Warum“ konstruktivem Mitdenken und Verständnis den Weg bereiten.

Warum Start in Luxemburg?

Allein der Anreiz des sportlichen Ereignisses könnte eine umfassende Antwort darstellen. Wie statistisch kürzlich belegt wurde, befindet sich die Tour de France nach den Olympischen Spielen und der Fußballweltmeisterschaft immerhin auf Platz 3 der Welthitliste jener Sportveranstaltungen, die in den Medien größte Beachtung finden. Zahlen wie 200 Radrennfahrer der Weltklasse und ein Begleittroß von rund 3.000 Personen sprechen denn auch für sich und gehören in keinem Land der Welt, insbesondere nicht in Luxemburg, zum Standard einer Veranstaltung.

Dennoch, ausschlaggebend war für die Veranstalter – es sind dies die Regierung, die Hauptstadt und der Radsportverband – nicht allein das Sportspektakel. Werbewirksames Denken und in diesem Sinne die Gewißheit des Medienimpaktes der Tour de France spielten hier – das darf unumwunden zugegeben werden und gereicht jedem mitverantwortlichen Politiker zur Ehre – eine beträchtliche Rolle. Luxemburg ist seit geraumer Zeit bereits im Begriff, sich um eine effiziente Vermarktung zu sorgen, und das mit sichtlichem Erfolg. Die besten Werbeträger sind da gerade gut genug. Und die Frankreich-Rundfahrt als Werbeträger gehört zweifellos zu den Spitzenprodukten. So gesehen war die Gelegenheit einmalig und mußte ganz einfach ergriffen werden.

Einige schlichte Zahlen genügen auch hier, um die Stichhaltigkeit der Argumentation zu untermauern. 1988 berichteten 315 Zeitungen, 71 Radiosender und 22 Fernsehanstalten vom Mammutpektakel Tour de

France. Sie erreichten rund 1,5 Milliarden Menschen in der ganzen Welt. Diesbezüglich möge ein jeder sich selbst die Größe und Tragweite ausmalen, wenn anlässlich des 5-tägigen Aufenthaltes der Tour de France in der Hauptstadt, d.h. bei den Startvorbereitungen, bei der Mannschaftsvorstellung und während der 300 an 3 Tagen heruntergekurbelten Rennkilometer, die obengenannte Zahl an Medien Bilder und Berichte, sozusagen ganz nebenbei, von Luxemburg, seiner Hauptstadt, seiner Bevölkerung, von seinen Industrien, seinen Banken, seinem Sozialklima, kurz von seiner Tüchtigkeit, in die ganze Welt sendet.

Erfolg ist geboten!

Sollten dem einen oder anderen Zweifel an der Richtigkeit dieser Zahlen gekommen sein, er möge versichert sein, die Größenordnung ist eher unter- denn übertrieben. Das können jedenfalls die Veranstalter bezeugen, die seit immerhin 8 Monaten mit den Vorbereitungen befaßt sind. Dank einer beispielhaften Zusammenarbeit zwischen Ministerien, Gemeindeverwaltungen und Privatfirmen gelingt es dem verhältnismäßig kleinen Veranstaltungsvorstand – lediglich eine Werbeagentur kümmert sich um die optimale Vermarktung des Ereignisses – zügig voranzukommen und jedes Detail ins Auge zu fassen. Denn Erfolgswang ist angesagt! Luxemburg will durch sein Organisationsvermögen hervorstechen, Luxemburgs Glorie als Europahauptstadt soll kräftiger leuchten, unsere natürlichen und architektonischen Schönheiten sollen ins rechte Licht gerückt werden, daneben sollen aber selbstverständlich auch die Vorzüge unseres Finanzplatzes und die Vielfalt unserer Industrien voll zur Geltung kommen. Zuschauer und Geschäftswelt werden nicht vergessen. Denn daß der riesige Zuschauerstrom und die 3.500 allein im Gefolge der Tour de France mitziehenden Betreuer, Mechaniker, Journalisten, Fernseh- und Radiotechniker das Ihre zum blühenden Geschäftsbetrieb – Hotel- und Gast-





stättergewerbe inbegriffen – beitragen werden, steht außer Frage.

Marketing und Information gehören zusammen! In diesem Sinne ist für sämtliche Haushalte Luxemburgs eine Informationsbroschüre geplant, die einerseits dem Werbebedanken der Sponsoren gerecht wird, andererseits aber auch Ablauf, Streckenführung, Zeit- und Ortsdaten veranschaulicht. Werbetafeln, Autogrammhunden, Logos und sogar die Möglichkeit für alle interessierten Unternehmen, sich an einer spezifisch luxemburgischen Werbekarawane zu beteiligen, runden das bunte Bild der Werbemöglichkeiten ab.

Eine Erinnerung an das große kleine Luxemburg

Alles in allem sind die Veranstalter zuversichtlich. Mit der stetig wachsenden Begeisterung der Bevölkerung, der Gemeinden, des Handels und Gewerbes ist der Erfolg halbwegs gesichert. Alles andere ist Organisationsarbeit, Grobes und Feines, Knochenarbeit und Detailgepinsel. Luxemburg muß und wird seinem Ruf „dynamisch, gewissenhaft, organisiert, angenehm“ gerecht werden! Die Tour de France 89 soll in Luxemburg und in Frankreich in bester Erinnerung bleiben.

Trotz allen Bestrebens der Veranstalter, die notgedrungen anfallenden Unannehmlichkeiten für die Bevölkerung auf ein Mindestmaß zu beschränken, wird überall dort, wo sich der Radrennzirkus dreht, der Tagesablauf nicht so vonstatten gehen, wie das normalerweise der Fall ist. Besonders der Verkehrsbereich wird etwas angeschlagen sein.

Doch auch hier sollte jeder bereit sein, sich seinen kleinen Ärger zu verkneifen und helfen, nach außen das Bild Luxemburgs abzurunden. Ein lebendiges Luxemburg halt, mit freundlichen und offenerherzigen Menschen.

Georges Lanners
Präsident des
Veranstaltungsvorstandes



Plädoyer für ein vergessenes Verkehrsmittel

Radfahren ist in Luxemburg nach wie vor eine beliebte Sportart und Freizeitbetätigung. Auch diesen Sommer werden wieder Hunderte von Luxemburgern sich aufs Rad schwingen, zusammen mit dem großen Peloton der Fahrradtouristen. Doch wird man diese Freizeitradfahrer nur auf den Landstraßen oder auf den verschiedenen Radwegen antreffen. Im Stadtverkehr wird das Bild des Radfahrers weiterhin eine Ausnahme darstellen. Während das Fahrrad in den fünfziger und sechziger Jahren noch ein vielbenutztes Verkehrsmittel war, wurde es inzwischen durch den zunehmend dichteren Verkehr aus unseren Städten verdrängt.

Der Wirtschaftsaufschwung hat das Auto zum allgemeinen Fortbewegungsmittel gemacht, das praktisch jeder sich leisten kann, und hat so unsere Lebensgewohnheiten verändert. Wer heute ein Auto besitzt, benutzt es auch für fast

jeden Weg, den er zurücklegt. Durch die ständig wachsende Zahl der Kraftfahrzeuge wird der Verkehr jedoch immer langsamer und zähfließender und artet zunehmend in Staus aus. Autos kriechen im Schrittempo dahin, während Busse gesonderte Fahrbahnen benötigen, um ihren Fahrplan einhalten zu können. In einem solchen Stadtbild ist das Fahrrad wieder konkurrenzfähig. Stauungen und Engpässe kann der Radler leicht umfahren. Er kann auch näher an sein Ziel heranfahren. Deshalb ist das Fahrrad auf Strecken unter 4 km oft schneller als das Auto.

Kann das Fahrrad jedoch den Verkehr entlasten? Verkehrsstudien in der BRD (Umweltbundesamt Berlin) haben ergeben, daß 39% aller Autofahrten kürzer als 3 km sind.

3 km legt der Radfahrer jedoch in 10 Minuten zurück. Der Autofahrer legt dieselbe Strecke in durchschnittlich 12,5

Minuten zurück, also schon deutlich langsamer als der Radfahrer. Doch selbst von den Wegen unter 1 km werden noch 24% mit dem Auto zurückgelegt, von den Strecken zwischen 1-2 km sogar 40%! Diese an sich unvernünftige Form der Autonutzung ist wohl auch eine Reaktion auf die immer ungünstigeren Bedingungen des Zufußgehens und Radfahrens über zugeparkte Gehsteige, durch ausschließlich „autogerechte“ Straßen, durch den Lärm und die schädlichen Abgasemissionen des Verkehrs.

Es ist jedoch hauptsächlich die Unfallgefahr, welche die meisten davon abhält, das Fahrrad für den Weg zur Arbeit oder zur Schule zu benutzen. Viele Eltern lassen ihre Kinder nicht mehr mit dem Rad zur Schule fahren, da es zu gefährlich geworden ist. Tatsächlich zeigen die Unfallstatistiken, daß Radfahrer 20% der Unfallopfer ausmachen (Fahrräder mit Hilfsmotor inbe-





*Es klingt fast unglaublich:
Rund 400.000 mal wird tagtäglich
auf dem Gebiet der Stadt
Luxemburg ein Auto in Bewegung
gesetzt. 40% davon allein
innerhalb einer 3 km-Grenze, wo
das Fahrrad nachweisbar
schneller wäre.*

griffen), während sie nur 10% der Verkehrsteilnehmer darstellen. Der häufigste Unfallverursacher ist mit 98% das Kraftfahrzeug. Da der Radfahrer keine schützende Karosserie um sich hat, gibt es bei diesen Unfällen überdurchschnittlich viele Schwerverletzte und Todesopfer. Am meisten betroffen sind die sogenannten „schwachen“ Verkehrsteilnehmer: Kinder, Jugendliche und ältere Mitbürger. Eine größere Verkehrssicherheit könnte jedoch durch die Anlage von Radwegen erzielt werden.

In Japan, Holland, Schweden und England ging die Zahl der Unfälle merklich zurück, nachdem ein Verkehrssystem von Radwegen angelegt wurde. Eine Studie des Verkehrsamtes Den Haag von 1979 hält fest, daß die Unfallrate bei zunehmender Stärke des Kraftfahrzeugverkehrs steigt, während sie bei zunehmender Dichte des Radverkehrs fällt.

In Städten mit starkem Radverkehrsaufkommen ist der Autofahrer an die Präsenz der Radler im Verkehr gewöhnt. Er weiß, wie er sich zu verhalten hat und fährt rücksichtsvoller.

Wie sollen diese Radwege nun aber praktisch aussehen? Bestmögliche Sicherheit bieten unabhängig angelegte Wege, die nicht an bestehenden Straßen entlangführen. Diese Lösung bietet sich an für Stadtteile mit geringer Bebauungsdichte (z.B. auf Kirchberg, wo es bereits einen Weg gibt, der viel von Radfahrern benutzt wird und den man durch geringe Veränderungen fahrradfreundlich gestalten könnte). Eine optimale Lösung stellen auch Radwege mit Trennstreifen dar. Der Radweg ist durch einen bepflanzten Streifen von der Straße getrennt. An Schnell- und Landstraßen schützt die Bepflanzung den Radler überdies gegen Staub und Lärm.

Am besten geeignet für die Stadt ist jedoch der Bordsteinradweg mit Schutzstreifen. Der Bürgersteig ist hier in zwei, respektiv drei Bereiche aufgeteilt: Der Radweg, farblich und in der Höhe vom eigentlichen Bürgersteig abgesetzt,





Sympathisanten für das Fahrrad als vollwertiges Verkehrsmittel finden sich auch in Luxemburg: eine Demonstration der „Lëtzeburger Velos-Initiativ“.

wird an seiner Innenseite von einem Sicherheitsstreifen abgegrenzt, welcher den Radfahrer zum Beispiel gegen das plötzliche Öffnen von Autotüren schützt. Auf diesem Schutzstreifen können auch Hindernisse angebracht werden, welche das Parken auf dem Radweg vereiteln.

Durch die Absenkung des Radweges gegenüber dem Fußweg ist diese Lösung fußgängerfreundlich und hilft Unfälle vermeiden.

Auf dem Gehweg oder auf der Fahrbahn einfach abmarkierte Radfahrstreifen kommen nur als Notlösung bzw. Übergangslösung in Frage.

In Wohngebieten bietet sich die Möglichkeit an, sogenannte Fahrradstraßen zu errichten. Es handelt sich hier um Nebenstraßen oder verkehrsberuhigte Straßen, in denen der Kfz-Verkehr nur für Anlieger erlaubt ist und durch Schikanen im Straßenrelief oder

sonstige bauliche Maßnahmen gebremst wird. Fahrräder haben auf solchen Straßen in Holland auch Vorfahrt, wenn sie eine „normale“ Kfz-Verkehrsstraße kreuzen! Diese Fahrradstraßen erhöhen die Lebensqualität der Anwohner, bieten auch mehr Raum für die spielenden Kinder. Studien in Den Haag und Tilburg haben ergeben, daß auf solchen gemeinsamen Rad- und Fußwegen erstaunlich wenig Unfälle zwischen Radfahrer und Fußgänger passieren. Fußweg und Radweg können jedoch auch auf der Fahrradstraße getrennt werden.

Die geographische Lage der Felsenstadt Luxemburg wird oft als Argument gegen die Anlage eines Radwegenetzes gebraucht. Große Stadtteile wie Bonneweg, Merl, Belair und Limpertsberg liegen jedoch in keinem wesentlichen Höhenunterschied zum Zentrum oder

zum Bahnhofsviertel. Radfahrer aus Eich und Dommeldingen fahren durch Pfaffenthal und Stadtgrund zum Lift, der ihnen den gefürchteten „Eicher Berg“ erspart.

Ein anderes, weitverbreitetes Argument gegen das Radfahren ist das oft regnerische Wetter in Luxemburg. Radwegenetze in großem Umfang gibt es bis jetzt hauptsächlich in nordeuropäischen Ländern, wo das Wetter bestimmt nicht besser ist als bei uns. Im Süden, wo fast immer die Sonne scheint, gibt es sehr wenige Radwege.

Die fahrrad- und fußgängerfreundliche Stadt fordert auch ein Umdenken aller Vkehrsteilnehmer. Während man heute hauptsächlich an das Ziel denkt, dem man sich so schnell wie möglich nähert, wird man sich in Zukunft mehr um die Fahrt selbst bemühen, um die Zeit zwischen Abfahrt und Ankunft. Sie galt bis jetzt





Dieser „Fast-Radweg“ entlang der Kirchberger Autobahn könnte ohne viel Aufwand in eine richtige Fahrradpiste umgewandelt werden.

Auch die Kombination Eisenbahn-Fahrrad müsste besser und unbürokratischer funktionieren.

als verlorene Zeit. Das Radfahren jedoch ermöglicht Begegnungen und Gespräche mit Bekannten, welche in der abgeschlossenen Kabine des Autos nicht möglich sind. Gleichzeitig kommt der büromüde Körper in Bewegung. Regelmäßiges Radfahren hilft gegen hohen Blutdruck, der Herzmuskel wird trainiert, die Kapazität der Lungen erhöht. Der Körper wird abgehärtet und widerstandsfähiger gegen Infektionen. Der Radfahrer hält sich also fit, während er zur Arbeit fährt oder Einkäufe erledigt. Er spart zudem Zeit gegenüber dem stressgeplagten Autofahrer, der beim Frühsport oder beim feierabendlichen Joggen Erholung sucht. Noch zweimal wird der Radfahrer gegenüber dem Autofahrer an Zeit gewinnen. Erstens wird er sein Ziel oft schneller erreichen als das Auto, und zweitens wird er in der Nähe seines Arbeitsplatzes einen Parkplatz finden, während der Autofahrer sich oft unfreiwillig in einen Fußgänger verwandelt, und das letzte Stück Weg zu seinem Arbeitsplatz zurücklegen. Der Radler verbindet also das Angenehme mit dem Nützlichen.

Alles in allem macht das Fortbewegungsmittel Fahrrad das Leben in der Stadt einfach angenehmer.

Dadurch daß der Verkehr entlastet wird, Abgase und Lärm verringert werden, verbessert es die Lebensqualität aller Verkehrsteilnehmer, nicht nur der Radfahrer.

Also: Kommt Zeit, kommt Rad....

Henri Muller
(unter Mitarbeit von Jacques Kapp)



Die Motorisierungswelle der sechziger Jahre drückte unserer Stadt ihren Stempel auf. „Autogerechte Stadt“ war plötzlich das Stichwort.

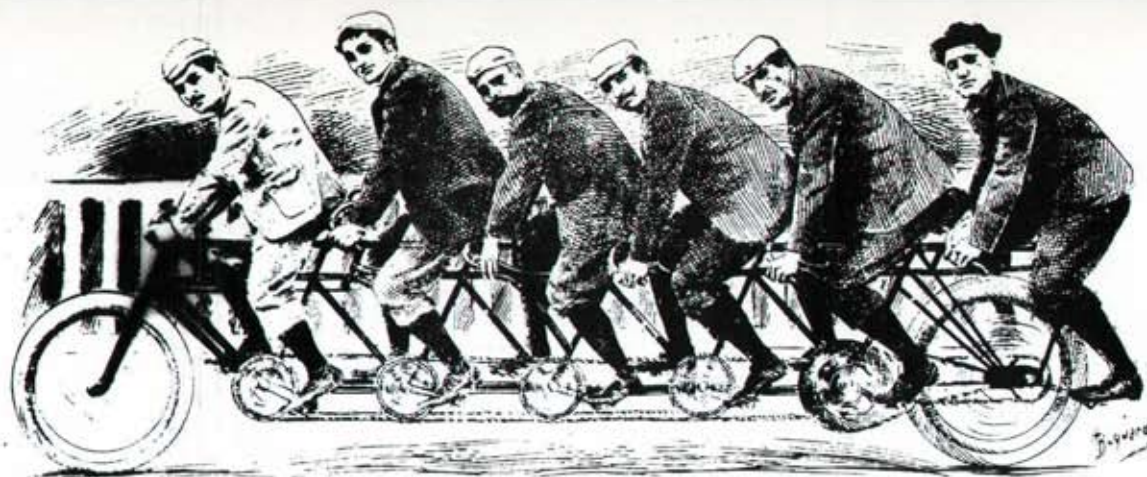
Einige Beispiele fahrradfreundlicher
Städte im Ausland:
Erlangen (BRD), Stockholm (rechts) ...



... Wegweiser für
Fahrräder zu
verschiedenen Stadtteilen
(Erlangen, Foto links)

... Fahrradstraßen
("Fietspaden") im
holländischen Tilburg, die
fast immer Vorfahrt haben.





La bicyclette

Quand on partait de bon matin
quand on partait sur les chemins
à bicyclette

Nous étions quelques bons copains
y avait Fernand, y avait Firmin
y avait Francis et Sébastien
et puis Paulette

On était tous amoureux d'elle
on se sentait pousser des ailes
à bicyclette

Sur les petits chemins de terre
on a souvent vécu l'enfer
pour ne pas mettre pied à terre
devant Paulette

Faut dire qu'elle y mettait du cœur
c'était la fille du facteur
à bicyclette

Et depuis qu'elle avait huit ans
elle avait fait en le suivant
tous les chemins environnants
à bicyclette

Quand on approchait la rivière
on déposait dans les fougères
nos bicyclettes

Puis on se roulait dans les champs
faisant naître un bouquet changeant
de sauterelles, de papillons
et de reinettes

Quand le soleil à l'horizon
profilait sur tous les buissons
nos silhouettes

On revenait fourbus, contents
le cœur un peu vague pourtant
de n'être pas un seul instant
avec Paulette

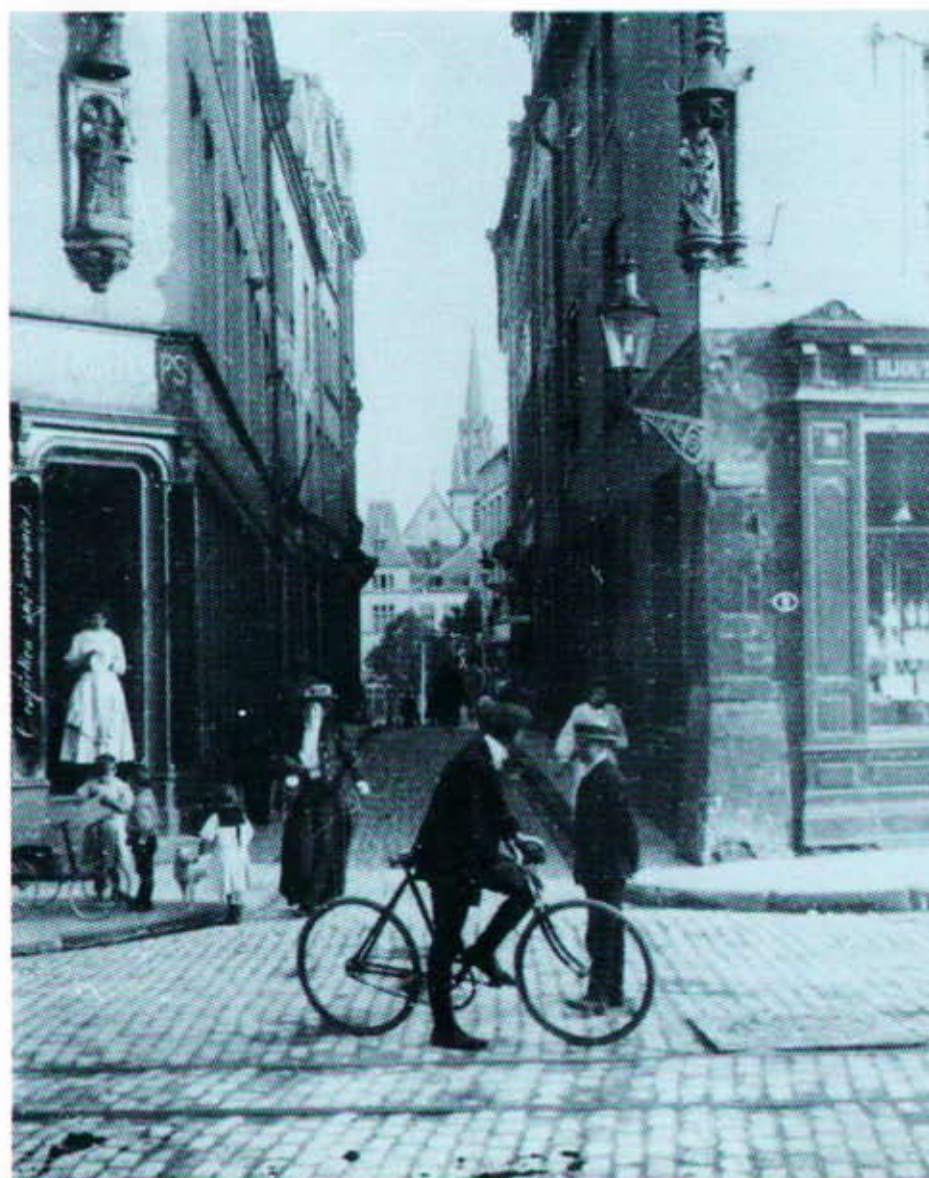
Prendre furtivement sa main
oublier un peu les copains
la bicyclette

On se disait c'est pour demain
l'oserait, j'oserai demain
quand on ira sur les chemins
à bicyclette

(La chanson *La bicyclette* est interprétée
par Yves Montand. Le texte est de Francis
Lai, la musique de Pierre Barouh.)



Luxembourg, vers 1910



„Vélo, gentil petit cheval à la rapide allure,
aux fins jarrets d'acier, à la fine encolure . . .”

Du Grand Bi à la petite reine



Nous devons cette belle comparaison équestre au poète Poedalus qui en 1891 publia ses „Poèmes vélocipédiques” à Rouen. Mais déjà bien avant, en 1869, on pouvait lire dans le premier numéro du „Vélocipède illustré”: „Le vélocipède substitue à la vitesse collective, brutale, inintelligente, la vitesse individuelle, la rapidité raisonnée, évitant les obstacles, se modifiant suivant les circonstances – et soumise à la volonté”.¹

Il y a donc cent vingt ans déjà que l'on avait compris le charme et l'avantage du vélo, à une époque où la vitesse collective et brutale n'était nullement comparable à la situation actuelle.

En 1869 une première exposition de cycles fut montrée aux Parisiens et le premier Paris-Rouen mobilisa sportifs et spectateurs. Mais les ancêtres de la petite reine étaient nés bien avant ces événements. En 1818, le baron de Sauerbronn, Karl-Friedrich Drais, déposa un brevet pour sa „Laufmaschine”, appelée par la suite „draisienne”.

La roue avant se laissait diriger et permettait d'orienter l'engin; mais le coureur – dans le vrai sens du terme – devait se propulser en avant en faisant de grands pas de course et en touchant régulièrement le sol. Les Anglais perfectionnaient ce „hobby horse” en lui donnant des repose-coudes et un guidon

plus large. Pourtant, même ce modèle amélioré de la draisienne ne connut qu'un succès limité.

Ce n'est qu'en 1866, quand Pierre Lallement déposa le brevet pour un vélocipède à pédales que la princesse devenait petite reine, agrémentée à partir de 1888 par des pneus gonflables en caoutchouc, dus à l'ingéniosité d'un vétérinaire écossais, Dunlop. Les Français étaient les premiers à accueillir le vélocipède avec enthousiasme. Compétitions, courses (comme le premier Paris-Rouen qui fut remporté par l'Anglais James Moore avec une vitesse moyenne de 11,808 km), expositions, plus de 60 constructeurs, rien qu'à Paris, démontraient le succès fulgurant que connut ce nouveau moyen de locomotion. On essayait d'en alléger le poids en l'abaissant de 30 à 28 kg, mais comme les cycles étaient faits d'acier (corps et fourches) et de bois (cercles et rayons), ils exigeaient une grande force physique du coureur, jusqu'au moment où Jules Truffault inventa les fourches et les jantes creuses.

A cette époque, les roues avant étaient encore beaucoup plus grandes que les roues arrières (environ 1,20m de diamètre contre 0,5 m), mais déjà on put voir des modèles de ces Grands Bis à quatre vitesses ou munis de garde-boue. La guerre franco-prussienne de 1870 freinait le progrès du vélo en France et les Anglais prirent la relève.

Chez ce peuple sportif le vélo connut tout de suite un accueil chaleureux. Des courses furent organisées entre les universités d'Oxford et de Cambridge et une exposition permit en 1878 aux Londoniens d'admirer plus de 1.400 modèles. Bien vite pourtant on commençait à réclamer des cycles sûrs, des modèles „safety”.

„Pour atteindre la selle du Renard de 1878, il ne fallait pas gravir moins de six échelons installés le long du cadre! Travail d'acrobate! Que l'on vienne à tomber en pleine campagne, loin de tout secours, loin de tout appui, comment diable remonter seul sur sa machine!”² Ce sont encore les Anglais qui les premiers réduisirent le diamètre de la roue avant et par les résultats concluants obtenus lors de courses, ils réussirent à convaincre aussi les adeptes les plus convaincus des Grands Bis.

Si aujourd'hui les enfants apprennent à faire du vélo comme ils apprennent à marcher, on peut sourire de cette



haute société parisienne qui apprenait à utiliser un vélo dans un manège privé pour ensuite exhiber ses prouesses dans le Bois de Boulogne. A Luxembourg, les clients de la Maison François Schanen, fondée en 1889 et établie rue de la Porte-Neuve, pouvaient se familiariser avec leur machine sur le vélodrome privé que le négociant avait aménagé au Limpertsberg. Dans sa publicité il leur promet un „apprentissage gratuit” et se dit agent général des „plus célèbres marques allemandes, françaises, anglaises et américaines.”

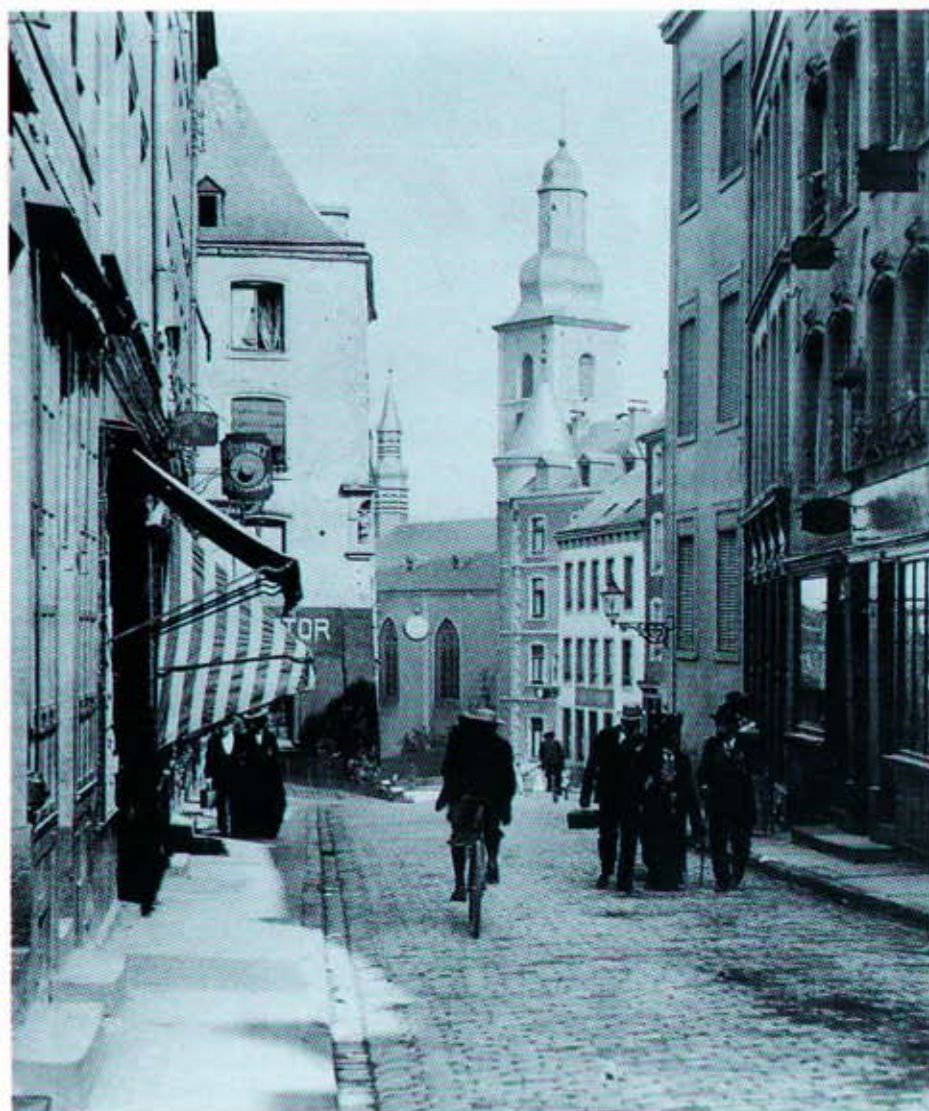
En 1895 un autre vélodrome fut aménagé dans l'enceinte de la Villa Louvigny (voir aussi l'article de Norbert Etringer à la page 17), à l'époque un grand restaurant dirigé par J.-P. Klein qui mettait aussi des courts de tennis à la disposition des sportifs luxembourgeois. Ici des démonstrations de l'athlète John Grün qui avait la force d'un hercule attiraient un public nombreux; il en était de même des premières projections cinématographiques annoncées comme „photographies vivantes”. Tout comme des concerts et des représentations théâtrales (Ibsen, Feydeau, e.a.) des numéros de gymnastique se disputaient l'attention des spectateurs. Le 12 juillet 1896 on y organisa une course de 7.000 m sur les Grands Bis. La Maison Amberg fils de la Place d'Armes exposait les trophées et les médailles de cette compétition. Le premier championnat pour amateurs, organisé le 23 août 1896 sur une distance de 100 km promit comme premier prix une médaille et un objet d'art, tandis que le vainqueur du championnat professionnel se vit remettre une médaille en or et 100 F. J.-P. Klein tint aussi plus de 300 vélos à la disposition des acheteurs éventuels et leur assura un apprentissage par un spécialiste. Il présenta également le premier modèle ultra-léger au public luxembourgeois: la construction de la firme anglaise Humber ne pesait que 15 kg. Une des principales attractions de la saison cycliste au tournant du siècle était une course pour dames qui menait sur 2.000 m de la Villa Louvigny à la „Schueberfouer”.³

Le succès de la bicyclette avait aussi d'autres retombées: le cyclotourisme favorisait l'essor de petits restaurants le long des routes campagnardes. Tout comme les hommes, nombreuses étaient les femmes qui profitaient de la nouvelle indépendance que leur offrait

la petite reine. Leur tenue vestimentaire devait évidemment être adaptée au nouveau sport. Si les premières cyclistes portaient encore de longues robes ou jupes pour bien couvrir jambes et mollets, si les cheveux étaient encore sagement domptés sous les chapeaux de paille, bien vite le sens du pratique et de la sécurité prit le dessus. Si chapeaux et chignons continuaient à faire partie du costume des cyclistes féminins, des jupes culottes ou des pantalons bouffants qui s'arrêtaient au genou rendaient la pratique du vélo plus facile. Et pourtant ces cyclistes courageuses étaient souvent victimes de commentaires désobligeants ou gouailleurs.

La route vers les maillots collants en lastex était encore bien longue! Mais comme la tenue évoluaient les modèles des cycles et si nous voyons aujourd'hui les vélos ultralégers, dont on essaie de réduire le poids par grammes, on peut mesurer l'étendue du chemin parcouru depuis les premiers modèles en bois et en acier.

Luxembourg se faisait bien volontiers conquérir par la petite reine, quoique les rues pavées et raboteuses de la capitale aient rendu sa pratique pour le moins douloureuse. D'anciennes cartes postales ou les photos de Batty Fischer nous montrent hommes et garçons à vélo qui se servent de leur engin pour





accomplir leur besogne quotidienne, ou qui sont en train de poser en fiers champions derrière leur machine. Ils pouvaient recourir aux services des magasins spécialisés situés à l'époque au centre de la ville, comme la Maison Schanen déjà mentionnée qui se trouvait au numéro 9 de l'avenue de la Porte-Neuve ou la Maison François Wagner au numéro 1 de l'avenue de l'Arsenal.

Les articles et annonces dans les journaux témoignent du succès du vélo à Luxembourg, tant comme moyen quotidien de locomotion que comme nouveau moyen de tourisme. En 1898, Bernard Wolff publia une „Carte vélocipédique et profil des routes des Ardennes du Grand-Duché de Luxembourg” où il décrit 26 routes de cyclotourisme avec leurs curiosités touristiques, mais aussi en commentant leurs montées, le pourcentage des côtes, les tournants et même l'état général des routes ou traversées de village.

Dans une civilisation dominée par le trafic automobile, dangereux pour les cyclistes, on ne peut que regretter le temps où le vélo se disputait la chaussée avec le tram et les charrettes tirés par des chevaux, où à la campagne on pouvait se livrer à cœur joie au plaisir non mitigé d'une excursion en vélo. Toutefois, malgré l'oreille attentive qu'il faut accorder aujourd'hui au bruit d'une voiture qui approche, malgré les dangers que présentent pour le cycliste chauffeurs et chauffards, il ne peut que partager l'enthousiasme de Poedalus, à qui nous donnons le mot de la fin:

„Travaux, soucis, désirs, monté sur toi j'oublie . . .

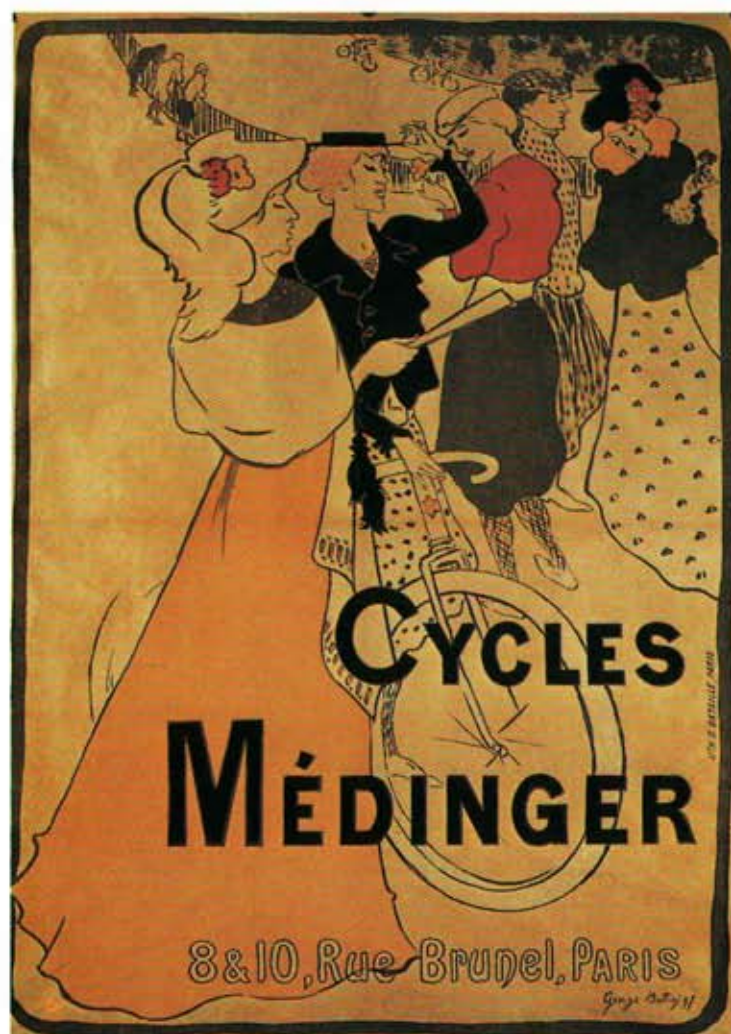
Lorsque je monte en selle et sur tes pédales

Mon pied vole, et que, loin de la ville aux toits sales,

Je vois se dérouler les fleuves et les monts

Et que je bois de l'air à pleins poumons.”

Simone Baldauff-Beck



¹ Jean Durry, *Le vélo*, Denoël Paris 1976 (Introduction)

² Jean Durry, op. cit., p. 21

³ Norbert Étranger, D'Villa Louvigny, in: *Revue* Nr. 45, 11.11.1961

Autres ouvrages consultés:

Evy Friedrich, Von den Anfängen des Radwanderns in Luxemburg, in: *Revue* Nr. 29, 1968, S. 22-25

Jean Durry et ses amis, *L'enCYCLEopédie*, Edita/Denoël, Lausanne 1982

Nouvelles d'antan

A la veille des festivités organisées à travers le pays pour commémorer e.a. le 175^e anniversaire de la création du Grand-Duché de Luxembourg par une décision du Congrès de Vienne (1815) et le 150^e anniversaire de la signature du Traité de Londres (1839) nous commençons, dans le présent fascicule de „Ons Stad“, une rubrique qui contiendra un choix d'informations ou d'annonces publiées dans deux journaux parus chez nous entre 1815 et 1839, en l'occurrence le „Luxemburger Wochenblatt“¹ et le „Journal de la Ville et du Grand-Duché de Luxembourg“². Nous nous limitons en principe à publier – sans commentaire – des nouvelles de toutes sortes qui concernent directement la ville de Luxembourg et nous verrons ainsi que, au fond, les nouvelles ou autres infor-

mations n'ont pas tellement changé depuis. Il en est de même pour les colonnes dites „des chiens écrasés“. Il sera sans doute intéressant – ou, le cas échéant, amusant – de relire ces faits, parfois pittoresques, qu'ont vécus nos aïeux à une époque souvent appelée „le bon vieux temps“. Nous verrons que les délits étaient déjà nombreux, que les accidents de circulation ne manquaient pas, que les relations entre les membres de la garnison prussienne et la population indigène posaient des problèmes, que les règlements devaient être rappelés de temps en temps... mais également qu'il y avait déjà beaucoup d'activités sur le plan musical, théâtral... Bref, nous envisageons de retracer un peu la vie quotidienne d'il y a près de 175 ans.

Guy May

Unsere Fastnachtstheuerlichkeiten haben vorigen Sonntag ihre Endschaft erreicht. Nicht mehr als 23 große und kleine Bälle mit und ohne Maske fanden statt, u. der großen Menge von Fastnachtstheuerlichen ohnerachtet, ist die fröhliche Carnavals-Periode dies Jahr auch nicht durch den geringsten Unfall gestört worden. Die Herren Maskenschneider und Maskenverleiher sollen jedoch diesmal keine brillanten Geschäfte gemacht und letztere kaum die allercurrentesten Ladenhüter nothdürftig an den Mann gebracht haben.

(LW - 18.2.1826)

Aus dem Rollingergrunde, vom 24. Januar
Der Gewerbefleiß mehrt sich bei uns. Viele Arme, worunter die Mehrzahl Kinder, welche frühere Winter hindurch in Dürftigkeit lebten, finden jetzt durch die Handschuh-Fabrik der Herren Lippmann u. Sohn in Luxemburg, welche hunderte von Personen beschäftigen, Arbeit und Brod.

(LW - 4.2.1826)

Ein unverheirathetes Frauenzimmer von guter Herkunft, welches der deutschen und französischen Sprache mächtig ist, wünscht bei einer anständigen Herrschaft ein Unterkommen als Kammerjungfer zu finden. Die Adresse erhält man im Redactions-Bureau.

(LW - 9.3.1822)

Vom Neuthor bis zum letzten Stüber, durch Holle-
rich, ist am verflossenen Samstag, als dem 2.d.M., eine Tabacks-Pfeife mit einem mit Silber beschlagenen Porzellan-Kopf verloren gegangen, worauf das Bildnis Friedrichs des Großen; das Rohr von Ebenholz war ebenfalls mit Silber beschlagen. – Der Finder wird ersucht, selbige gegen eine angemessene Belohnung bei mir abzugeben.

Lieutenant Quarante, Groß-Straße, N° 164.

(LW 9.3.1822)

M. Kreins, jeune Luxembourgeois, établi à Bruxelles, où il est très-avantageusement connu par ses talents en calligraphie et lithographie, avait fait hommage à la régence de sa ville natale d'un joli paysage représentant un séjour à la campagne. Il vient de terminer un autre paysage destiné à faire pendant au 1^{er}, mais qui lui est fort supérieur, sous les rapports de la pureté du dessin et de la projection des teintes. M. Kreins vient de l'envoyer également à la régence de cette ville. C'est une noble manière de reconnaître les soins et la protection des magistrats municipaux qui ont su distinguer en lui les germes d'un beau talent et lui frayer la route vers l'existence honorable et indépendante que les beaux arts procurent à ceux qui les cultivent avec succès.

(JV - 31.3.1827)



¹ Journal édité par Friedrich Georg Weiss, éditeur-propriétaire, de 1821 à 1826

² Journal édité par Jacques Lamort de 1826 à 1844

Krichsjoer 1944. E fréien Nomëtteg am Mee.

De Bierger Bierg aus drécken zwee Leit hire Velo. Scho kuurz nom Weckergronn waren se rofgeklommen. 'T geet en ze géi. D'Velostäsche si baschtevoll. An um Réck huet nach jiddereen e Rucksak.

Kuurz viru Bierg flucht de Mann. Sāi viischt Rad as platt.

„Dat och nach!“, grommelt en a stéisst de Velo an de Gruef. De Mann setzt sech dernieft an den haalwen Tālli a fiert sech mam Schnap- pech duurch d'Gesücht.

D'Fra seet nāischt, mā se lēisst hūrt Rad och an den Hiwwel falen.

De Mann hēlt d'Fléckgeschir hannert dem Suedel aus der Liedertāsch an drēit d'Fligelschrauwe vun der Nuef.

D'Fra as nach em den Otem a bēnt sech d'Kappduch lass.

„Soll ech der eng Schmir man? 'T as scho wāit iwwer Mëtteg!“

De Mann gēt hir keng Äntwert, mā da's och eng. Si mécht hire Rucksak lass a fānkt un, dran ze kromen.

„Wēi war et zu Mēnschecker?“, wēllt hie wēssen.

„E klenge Botterweck, eng hallef Zoos- siss an en Dēppche Schmalz, da's alles. Se gin ēmmer mēi kuschteg.“ Se garrelt mat engem Tāschemesser un der Zoosiss. „Ech hun ēmmer Angscht, een ze begēinen, deen eis kennt.“

Hie bretzt de Mantel vun der Felg.

„Gewass! Heirēmmer nēt! Zu Manter- nach huet ee mer eng schmuel Sāit Speck aus dem Reezhaische geholl. En hat gēsch't r owend den Englāner gelauschert; se hātte gesot, d'Preise gēife geschwēnn apaken.“

E Schlēssel sprēngt him wech an d'Gras, e fēnt en nēt direkt rēm. D'Fra reecht him d'Schmir, mā hie mengt, si soll se selwer ies- sen.

„Fir d'ēischt de Platten!“

En hēlt der Fra d'Pompel vum Velo a pompelt de Schlauch op. Mat séngem Spaut versicht en, d'Lach am Schlauch ze fannen. D'Fra knat a kuckt him no.

„Stēmt dat?“

„Alles Propaganda, sou séier nēt.“

D'Fra hieft de Kapp a kuckt zur Bierger Sāit.

„Hēier ees! Hēiers de nāischt?“

Hie lauschtert, da rēselt en de Kapp.

„Dat ka villes sin.“

„Hues de den Owend keng VDB?“, wēllt si wēssen.

„Dach, mā ech gin nēt dohin. 'T as herno vlāicht gutt, wann een nēt ze dacks do war.“

D'Fra laacht, en Toun ze gemeng.

„Dofir bas de ze laang mat der Spēngel doruechter gelaf!“ An no engem Åblack

mengt se nach, da wir also nēt grad alles Pro- paganda.

Hie pompelt de Schlauch déck op, en huet d'Lach fond.

„Duurch mech as de Mātt nēt op Hinzert komm, dat hālt waarm nom Krich.“

„An de Spielmann?“

„Bei engem Judd as nāischt ze maachen, dat weess de.“

„Hēier!“, seet d'Fra nach eng Kēier, an déi Kēier hēiert de Mann et och.

„Dat si Panzer!“

„An lo?“ D'Fra as opgesprongen.

„Beroueg dech, 't si preisescher, watfi- reng soss?“

„An eis Saachen? Du weess, wat se mat deene man, déi se beim Hamsteren erwē- schen.“

De Mann leet de Mantel nees op.

„Déi hun aner Suergen. An ech hun d'Parteikaart an der Tāsch.“

Lo gesinn se d'Panzer ganz uewen op der Strooss. 'T sin der nēmmen zwee.

D'Fra mécht e Schrack an de Summer- wee. De Mann zitt d'Fligelschrauben un a riicht sech op. Séng Fra fānkt un, mam Kapp- duch ze wénken. Hie wénkt mat der Pompel am Grapp.

An da gesāit en d'Fliger. 'T sin der drāi. Se si wēi aus dem Horizont eraus geschoss komm. Se flēie fofzeg Meter hēich iwwer d'Panzer ewech.

„D'Englāner!“, birelt de Mann a rappt d'Fra mam Aarm an de Gruef. Iwwert dem Weckergronn drēien d'Fliger em. Ee kēnt riicht iwwer d'Strooss op d'Panzer duer, een huet e Bou iwwer de Rosbēsch geschlon a kēnt vu lénks erbāi, deen drēiten iwwer de Groussebēsch.

De Spektakel war nēt nēmmen zu Bierg ze hēiren. D'Panzer waren op offener Strooss ausgeliiwert, an déi vun uewen hun sech mat hire schwēiere Bordgeschētz nēt gin a si wēi Harespelen ēmmer nees erbāi komm, bis d'Panzer allebéid houlē a geflaamt hun. Dunn as ee vun deenen zwee explodēiert an huet deen anere mat emgeworf.

Aus deem sin, wēi den Himmel nees propper war, zwee Zaldoten rausgeklotert an hun en drētte bei dem Groussebēsch begrue- wen.

D'Leit, déi no an no erbāi koumen, hun zwee Hamsterer mat hire Rieder fond, bal bei de Panzeren.

„Drot s'an de Pompjeesschapp“, sot een, dee virum Krich am Schāfferot war, an deen dem Mann d'Pabeiren aus der bannenzecher Paltongstāsch gezunn huet.

„Neen, loosst se leien!“, sot en du, „déi kēnnen d'Preise selwer siche kommen“.

D'Bouwen hun sech d'Rieder geklaut; mat den Hamstertāschen. Ech stoung och der- bāi, mā ech konnt deemols nach nēt fueren.

josy braun



Rund um die erste Radrennbahn im Stadtpark

Die Villa Louvigny, in der seit 1936 die Studios und die Direktion von Radio Luxemburg untergebracht sind, zählte um die Jahrhundertwende zu den gesellschaftlichen Mittelpunkten der Hauptstadt.

Wohl auf Initiative des damaligen Besitzers der Gartenwirtschaft im Stadtpark, J.-P. Klein, wurde im Frühjahr 1895 eine Radrennbahn im Park um die „Villa“ angelegt. Sie war 300 Meter lang und konnte nachts elektrisch beleuchtet werden.

Die international besetzten Eröffnungsrennen fanden am 15. April desselben Jahres statt. Weitere Rennen wurden am 27. April abgehalten, die wiederum ein zahlreiches Publikum angelockt hatten. Viele Neugierige hatten allerdings außerhalb der Umzäunung Posto gefaßt, um das Eintrittsgeld zu sparen. Auch an den Hauptkirmestagen, d.h. zur Schobermesse, wartete man mit Radrennen auf der Louvigny-Bahn auf. „Great event“ war ein Damenrennen, das über eine Strecke von 2.000 Meter führte.

Im Zeichen des Radsports stand auch Pfingsten 1896. Der älteste Luxemburger Radfahrerverein, der 1884 gegründete „Véloce-Club Luxembourgeois“, hatte nämlich die Bahn gemietet, um dort ein großes Sportfest durchzuführen. Der Besitzer hatte sich angeblich kontraktlich verpflichtet, die Anlage in tadellosem Zustand herzurichten und an der südlichen Kurve eine weitere Tribüne mit 200 Sitzplätzen zu erbauen. Einer Zeitungsnotiz ist zu entnehmen, daß eine Erhöhung der Kurven vorgenommen und der Bahn eine „wasserharte, dichte Abdeckung“ gegeben worden war. Gleichzeitig wurde um die Piste eine Barriere angelegt, um Unfälle durch „allzu neugierige Zuschauer“ zu vermeiden.

Mit der Anlage dieser Radrennbahn erlebte der Luxemburger Radrennsport einen ungeheuren Auftrieb. Er wurde in zunehmendem Maße populär. Wie Pilze schossen die Radfahrervereine aus dem Boden. Die ersten Luxemburger Radsportpioniere wurden bekannt. Sie trugen sich mit Namen wie Armand Ledrut, Félix Wilmes, Albert Koenig, Putty Thilges, Jos. Caye u.a.m. in die Chronik ein und eroberten im Sturm die Herzen der Radsportfreunde.



Über die Anfangsjahre des Radsports in Luxemburg schreibt der frühere Präsident der Radsportföderation, Dr. Norbert Duren, u.a. folgendes:

„Le point essentiel, pour ainsi dire le point de mire du cyclisme, avant l'existence du vélodrome Belair était toujours la villa Louvigny. Là, tout le pays pouvait assister aux débats de nos champions, qui en ces temps d'amateurisme pur, furent très nombreux et souvent surent mener les couleurs luxembourgeoises à la victoire. Nous y avons admiré le réputé Karl Joerns de Kaiserslautern qui conduisit souvent ses maillots bleus et verts à la victoire; Foucheux, le fameux Suisse qui en pleine course faisait ses acrobaties; Meyer de Metz, Houppert de Nancy et Goedert de Thionville, les fameux sprinters; Guignard, le champion du monde derrière moteurs, courut chez nous un prix de vitesse avant de devenir le fameux stayer. Beha et d'autres coururent les 100 kilomètres derrière tandems et triplétes. On fit même un jour un essai d'une

épreuve de 24 heures, mais ce ne fut plus du sport, mais un bluff, donc n'en parlons pas.

Il faut dire que dans un établissement comme la piste de la Villa Louvigny tout vous invitait à faire du sport; installé dans l'un des plus beaux parcs existants, au centre de la ville, possédant un excellent restaurant, la foule y venait d'elle-même et on s'étonne aujourd'hui qu'un pareil établissement n'est pas parvenu à faire fortune.

Die Radrennbahn im Stadtpark, die unserm Radsport neue Impulse gegeben hatte, beendete ihr Dasein kurz vor Ausbruch des Ersten Weltkrieges. Der 94 Ar große Komplex ging in einer am 10. Dezember 1913 im Café Jis Jentgen abgehaltenen öffentlichen Versteigerung zum Preise von 115.000 F in den Besitz des Unternehmers J.-P. Michels über. Dieser hatte die „Villa“ im Auftrag von Fräulein Neumann erworben, die dorthin ihre Haushaltungsschule verlegte.

Norbert Etringer



Radsportvereine der Stadt Luxemburg – gestern und heute



Course cycliste à Hollerich, 1927

Der organisierte Luxemburger Radsport geht auf das Jahr 1884 zurück, in dem der „Véloce-Club Luxembourgeois“ aus der Taufe gehoben wurde. Mitglieder dieses ersten Radsportvereins waren angesehene Bürger und Prominente der luxemburgischen Geschäftswelt. Staatsminister Paul Eyschen übernahm die Schirmherrschaft. Auch der Schriftsteller und Journalist Batty Weber, u.a. Verfasser des „Abreißkalenders“, war Mitglied im neugegründeten Verein. Aus dem Bericht der Generalversammlung des Jahres 1896 geht hervor, daß der Véloce-Club auf dem Glacis eine Bahn bauen ließ.

Im gleichen Jahr schlossen sich die luxemburgischen Vereine nach ausländischem Vorbild in einem Dachverband zusammen, der „Union vélocipédique luxembourgeoise“. Die Initiative dazu ging vom Stadtluxemburger „Véloce-Club“ aus. Eine der Hauptaufgaben des neugegründeten Verbandes lag darin, nationale Meisterschaften zu organisieren. So wurden zum Beispiel 1896 auf der Radrennbahn der Villa Louvigny die ersten Meisterschaften für Amateure

und Berufsfahrer ausgetragen.

1898 gab es in der Hauptstadt sechs Radsportvereine: neben dem schon erwähnten „Véloce-Club Luxembourgeois“ noch den „Rover Club“, „Les Cyclistes Mercier“, „Le Cycliste Luxembourgeois“, „Touring-Club Luxembourgeois“ und „La Pédale Luxembourgeoise“, die 1898 die Luxemburger Straßenmeisterschaft organisierte.

Aus dem dem Verfasser vorliegenden Material geht nicht hervor, warum diese Vereine nach der Jahrhundertwende keine Rolle mehr in der luxemburgischen Radsportgeschichte spielten und damals neue, heute noch existierende Vereine entstanden sind.

Heute gibt es auf Stadtluxemburger Gebiet noch 8 Radsportvereine, die dem nationalen Verband F.S.C.L. angegliedert sind. Der älteste von diesen Vereinen ist der „Velo-Sport Hamm“, der 1901 gegründet wurde. Ein Jahr später organisierte dieser Klub schon sein erstes Rennen. Bis 1936 fand auch jedes Jahr das Wettrennen Hamm-Trier-Junkerrad statt. Der Velo-Sport Hamm war Mitbegründer der „Entente“ der hauptstädtischen Radsportvereine und stellte

mit Hary Ackermann auch viele Jahre lang den Vorsitzenden dieser Vereinigung.

1905 kam es zur Gründung der „La Pédale Millebaach“, ein Verein, der auch heute noch äußerst aktiv ist. Die „Pédale“ organisierte im Laufe ihrer Geschichte zahlreiche große Rennen, so ab 1937 den „Grand Prix de la Ville de Luxembourg“ und nach 1945 zahlreiche Cyclo-Cross-Rennen im „Bambesch“. 1947 zeichnete die „Pédale“ verantwortlich für die Organisation der Cyclo-Cross-Weltmeisterschaften. Auch die „Tour des 12 Cantons“ war zwischen 1952 und 1974 ein fester Bestandteil des einheimischen Radsportkalenders.

Der „Club Cycliste Hollerich“ wurde 1913 gegründet. Der Hollericher Verein organisierte eines der ersten Rennen hierzulande nach der Befreiung: Metz-Luxemburg am 27. Mai 1945.

Im Dezember 1919 kam es zur Bildung des „Velo-Sport Dommeldingen“. Der Vorstadtverein wurde 1934 mit der Organisation der ersten offiziellen Meisterschaften, die von einem Verein für die F.S.C.L. durchgeführt wurden, betraut. Der Dommeldinger Klub

zählte in seinen Reihen einige der ganz großen Vertreter unserer Radsportszene: Jang Goldschmit, Jempy Schmitz, Charly Gaul, Néckel Morn.

Zur Gründung von „Les Rapides Limpertsberg“ kam es 1935. Ab 1947 organisierte der Limpertsberger Verein während 30 Jahren den „Grand Prix Robert Grzonka“, in Erinnerung an diesen luxemburgischen Patrioten. Bis 1969 stand auf dem jährlichen Programm der Limpertsberger auch die „Tour des Deux Luxembourg“.

Einer der größten Erfolge des 1936 gegründeten „Pignon Bonneweg“ war 1939 der Sieg bei der „Coupe du Centenaire“.

Aus den Reihen des „Velo-Sport Merl-Belair“ (gegründet 1940) gingen im Laufe der Jahre zahlreiche Verbandssdirigenten hervor, u.a. Paul Wilwertz, Adrien van Kauenbergh, Josy Esch, Josy Scuri...

Die Vereine „1909 Lëtzebuerg“ (1978 mit dem Velo-Sport Merl-Belair fusioniert), „Union Cycliste Gare“ und einige Vereine im Rollingergrund und in Neudorf haben inzwischen ihre Aktivitäten eingestellt. Erwähnen muß man auch den „SAF Zéisseng“, der seit vier Jahren vor allem im Bereich des Freizeitsports aktiv ist.

Zusammenfassend kann man sagen, daß die heute noch bestehenden hauptstädtischen Radsportvereine ihre Blütezeit vor und nach dem zweiten Weltkrieg hatten: Damals war die Zahl der aktiven und auch international bekann-



ten Fahrer sehr hoch, und die Klubs taten sich zu jener Zeit mit der Organisation zahlreicher Rennen hervor. Ende der 50er, Anfang der 60er Jahre nahm die Zahl der Fahrer stetig ab, und viele Vereine konnten ihr Überleben nur durch die Gründung einer Cyclotouristen-Sektion sichern. Heute zählen die städtischen Vereine nur wenige Fahrer, die das Radfahren als Leistungssport betreiben, in ihren Reihen, übrigens ein Phänomen, das typisch für die einheimische Radsportszene ist.

Marc Linster

Literaturhinweis:

Etringer Norbert: Streiflichter aus der Jugendzeit unseres Radsports, in: Revue Nr 28, 15. Juli 1962

Vereinsbroschüren:

Vélo-Club „Les Rapides Limpertsberg“ 1935-1985

Club-Cycliste Hollerich 1913-1988

Velo-Sport Hamm. 75 Joer 1901-1976

75 Joer „La Pédale Millebaach“

Velo-Sport Peugeot Dommeldange. 65^e Anniversaire 1921-1986

Vélo-Club Pignon Bonnevoie. 50^e Anniversaire 1936-1986



Lex Nederlof 1988

Tour de la Communauté Européenne 1988



Maurice Gillen auf dem Belair Velodrom (1925)



V.l.n.r.: Maurice Gillen, Alphonse Guillon, Jules Baycus, Mathias Beffa und Mathias Breyer

Radrennen auf dem Belair Velodrom während des zweiten Weltkrieges.

De Belairer Velodrom



Die ersten Seiten der Geschichte des Radsports auf sogenannten Velodromen werden ab 1870 geschrieben. Die Welle der Begeisterung, die das Velociped um die Jahrhundertwende hervorruft, erfaßt ganz Europa, sogar der amerikanische Kontinent wird vom Radsportvirus angesteckt. Eine glanzvolle Zeit kündigt sich für die Bahnfahrer, die sogenannten Pistards, an.

Paris errichtete 1893 mit der finanziellen Hilfe der Direktion der Folies-Bergères das „Vélodrome Buffalo“ an der Porte Maillot. Eine Konstruktion, die das Prädikat Radrennbahn verdient und mit 333⅓ Metern genau dieselben Maße hat wie später unser Belairer Velodrom. Henri Desgranges, Gründer der Tour de France, erstellt übrigens dort den ersten Stundenweltrekord mit 35,325 km.

Brüssel weiht am 22. Mai 1893 sein Velodrom in Präsenz von König Leopold II., Königin Marie Henriette und Prinzessin Clémentine ein. Eine Brüsseler Zeitung schreibt damals u.a.: „Succès de foule, cohue inénarrable, envahissement fou. Et aussi un succès sportif sans précédent . . .“.

Im Jahre 1894 wird die „Piste Municipale de Vincennes“, „Cipale“ genannt, gebaut; 1898 folgt der legendäre „Parc des Princes“. Beide Bahnen bleiben mir und vielen Luxemburgern in bester Erinnerung, besonders der Prinzenpark, wo die Ankünfte der Tour de France stattfinden und unsere François Faber, Nicolas Frantz und zuletzt Charly Gaul als Tour de France-Sieger ihre wohl eindrucksvollsten Ehrenrunden absolvieren.

Doch zurück zur Stadt Luxemburg.

Die leider allzu kurze Karriere François Faber's ruft auch im Ländchen eine große Radsportbegeisterung hervor. Im städtischen Park zwischen der Avenue de l'Arsenal und der Avenue Monterey entsteht bei der Villa Louvigny ein kleines, etwas primitives Velodrom, bei dem Karl Esser die treibende Kraft ist (s. S. 17).

Gleich nach dem ersten Weltkrieg wird eine vorschriftsmäßige Piste geplant, welche in einem Sportkomplex untergebracht werden soll. Einige Sportbegeisterte gründen eine Aktiengesellschaft, die Société Anonyme „Parc des Sports Belair“, kaufen Land hinter den Häusern an der Rue Belair (die heutige Avenue Gaston Diderich) und fangen 1920 mit dem Bau des Belairer Velodroms an. Die Einfahrt befindet sich neben der damaligen Brasserie des Sports.

Die Piste wird aus Beton erstellt und hat am unteren Rand eine Länge von 333⅓ Metern (3 Runden = 1 km). Leider hat die Innenfläche der neuen Radrennbahn nicht die für ein Fußballfeld vorgeschriebenen Abmessungen, so daß die Anlage nicht gleichzeitig für





Radsport und Fußball genutzt werden kann.

Eingeweiht wird das Velodrom am 28. August 1921 durch S.K.H. Prinz Félix und die Botschafter Frankreichs und Italiens. Das allererste Rennen für Amateure über 15 Runden wird von Jempi Engel gewonnen, beim Sprintertreffen siegt Jean Majerus. Karel Esser, Veteran, gewinnt das Rennen seiner Klasse über 30 km in 56,35 Minuten. In den darauffolgenden Jahren finden zahlreiche weitere Veranstaltungen statt.

Für 1925 ist ein reichhaltiges Programm mit internationalen Größen wie E. Orth und A. Beyl, den Siegern des hochdotierten Pariser Sechstages-Rennens, vorgesehen. Rennen hinter Motorrädern, sogenannte Steherrennen, der „Grand Prix Cycliste de la Ville de Luxembourg“, die Ankunft des „Grand Prix François Faber“, aber auch Theatervorstellungen, eine Gala de Bienfaisance, der „Pow Wow International“ der Boy Scouts, sind nur einige von vielen Veranstaltungen.

Nick Frantz, Marcel Clausse, Mon Theisen, Alphonse Guillon, Mathias Beffa, Bob Housse, mein Vater Maurice Gillen und viele andere sind damals die Stars in der Velodrom-Manege. Luxemburger Bahnmeister wurden jedes Jahr gekürt, und dies oft vor ausverkauftem Hause.

Die Eintrittspreise liegen bei 4 F bis 10 F für reservierte Sitzplätze auf der Tribüne. Leider kommen die Veranstalter, bzw. die Besitzer des Velodrom's nicht auf ihre Rechnung, und so wird schon Ende 1925 die „Société du Parc des Sports“ liquidiert. Die Stadtverwaltung erwägt den Kauf der Anlage, gibt sich aber mit der staatlichen Hilfe nicht zufrieden, und der Gemeinderat lehnt in seiner Sitzung vom 15. Mai 1926 den Kaufantrag ab. Die belgische Immobilienfirma Bernheim kommt in den Besitz des 3,5 ha großen Geländes.

Der Radsport wird noch etliche Jahre in Belair groß geschrieben. Nach und nach nimmt das Interesse jedoch ab, und die Bahn wird geschlossen. Im August 1938 wird die Anlage der Stadt wieder zum Kauf angeboten. Ein neues Athenäum ist geplant, und das Grundstück würde sich dazu eignen. Das Angebot wird erneut abgeschlagen.

In der Zwischenzeit ist die Piste an zwei verschiedenen Stellen zerstört worden, um die zahlreichen Jugendlichen davon abzuhalten, sie zu befahren. Wer zählt schon die zerschundenen Ellenbogen, geprellten Hüften und blutigen Knie, die so manch einer sich speziell in den Kurven beim Abrutschen holt?

Dann kommen die Kriegsjahre, und unter der Nazi-Besatzungsmacht wird aus der Rue Belair die Prinz-Eugen-

Straße. Die NS-Verwaltung übernimmt 1941 die Geschicke unseres Sportes. Auch da herrscht straffe Organisation. Das vernachlässigte Velodrom bekommt ein neues Gesicht, wird komplett instandgesetzt und im Sommer 1942 anlässlich eines Kreistages wiedereröffnet. Es folgen gleich wieder Bahnrennen. Ich bin als Vierzehnjähriger auch von Anfang an dabei, was mir für meine spätere Karriere jedenfalls enorm helfen sollte.

Am 19. September 1942 startet ein von Gust Loeven mit meisterhafter Hand organisiertes Programm. Ein Mannschaftsrennen über 30 km, in dem Jean Majerus mein Partner ist, gibt mir Gelegenheit, das erste Bahnrennen meiner Laufbahn zu gewinnen. Es folgen Urbain Heintz - Kurt Warnier, Christophe Didier - Jean Ferrari, Emil Weber - Gust Dock, usw.

Viele Renntage folgen, wo speziell die Steherrennen sich einer großen Beliebtheit beim Publikum erfreuen. Walter Lohmann, Gustav Kilian und noch viele andere namhafte Champions – oh Pardon, im Krieg sind es Meister der Pedale, – sind die Gegner unserer Fahrer, wo Mett Clemens, sein Bruder Pier, Josy Kraus, Christophe Didier, Jeng Majerus, Mill Weber, Fränz Neuens und viele andere unsere versteckte Trikolore hochhalten. Jeder Luxembur-

ger jubiliert, wenn es uns Jungen gelingt, den Gegnern jenseits der Mosel das Nachsehen zu geben.

Im Oktober 1943 findet ein Steherrennen statt, welches mit 10.000 Besuchern das wohl bestbesuchte Rennen in der Geschichte unseres Velodroms wird.

Das große Duell W. Lohmann - Mett Clemens ist angesagt und wird auch zu einem der Höhepunkte in der reichen Karriere unseres „Mett-National“. Ein schwerer Sturz in der letzten Kurve hindert Clemens am sicheren Sieg über den Weltmeister Lohmann.

10. September 1944: Das Ende der Besatzung. Wir trainieren noch etliche Wochen auf der Bahn, bis dann im Dezember das Velodrom eine neue Bestimmung erhält: die amerikanischen Besatzungstruppen bringen die Kriegsgefangenen dort unter und verlassen erst im Herbst 1945 das Gelände.

Ab 1946 blüht das Velodrom wieder auf. Weltbekannte Bahnfahrer kommen nach Luxemburg: Jeff Scherens, Arie Van Vliet, Oskar Plattner sind meine Gegner; Luxemburger Meisterschaften in Sprint und Verfolgung werden wieder erkämpft, und so manch junger Amateur verdient sich seine ersten Sporen auf einer Rennbahn.

Im Februar 1947 wird die Rue Belair in Avenue Gaston Diederich umgetauft. Im gleichen Jahr ist wieder ein Großer-



Lull Gillen mit seinem Vater Maurice Gillen

eignis programmiert, und zwar hat die Tour de France ein Etappenziel in Luxemburg. Das Velodrom ist die geeignete Kulisse. Ein heißer Sommertag mit Temperaturen um die 35° C hindert Tausende nicht daran, sich stundenlang auf Belair das Spektakel der Tour de France anzusehen. Ein Pionier unseres Radsportes und wohl unser bester Tour de

France-Kenner, Marcel Frick, der sich noch gut an diesen Tag erinnert, erzählte mir, daß bei dieser Tropenhitze im Nu die Bierfässer und alle Limonadenflaschen leergetrunken sind. Im ganzen Velodrom gibt es keinen Tropfen mehr zu trinken. Ein Italiener hat an diesem Tag die Nase vorn, und zwar Aldo Ronconi, der die Hitzestrapazen wohl am besten ertragen hat.

Leider fällt auch ein trauriges Ereignis in diese frohe, von Leistungen, Erfolgen und Niederlagen geprägte Zeit. Und zwar stürzt Jempi Kaiser beim gemeinsamen Training im Velodrom zu Tode. Er war ein ausgezeichnete Schüler und sollte in der darauffolgenden Saison seine ersten Winterbahnrennen an meiner Seite bestreiten. Meine Gedanken weilen oft bei diesem talentierten und liebenswürdigen Kameraden.

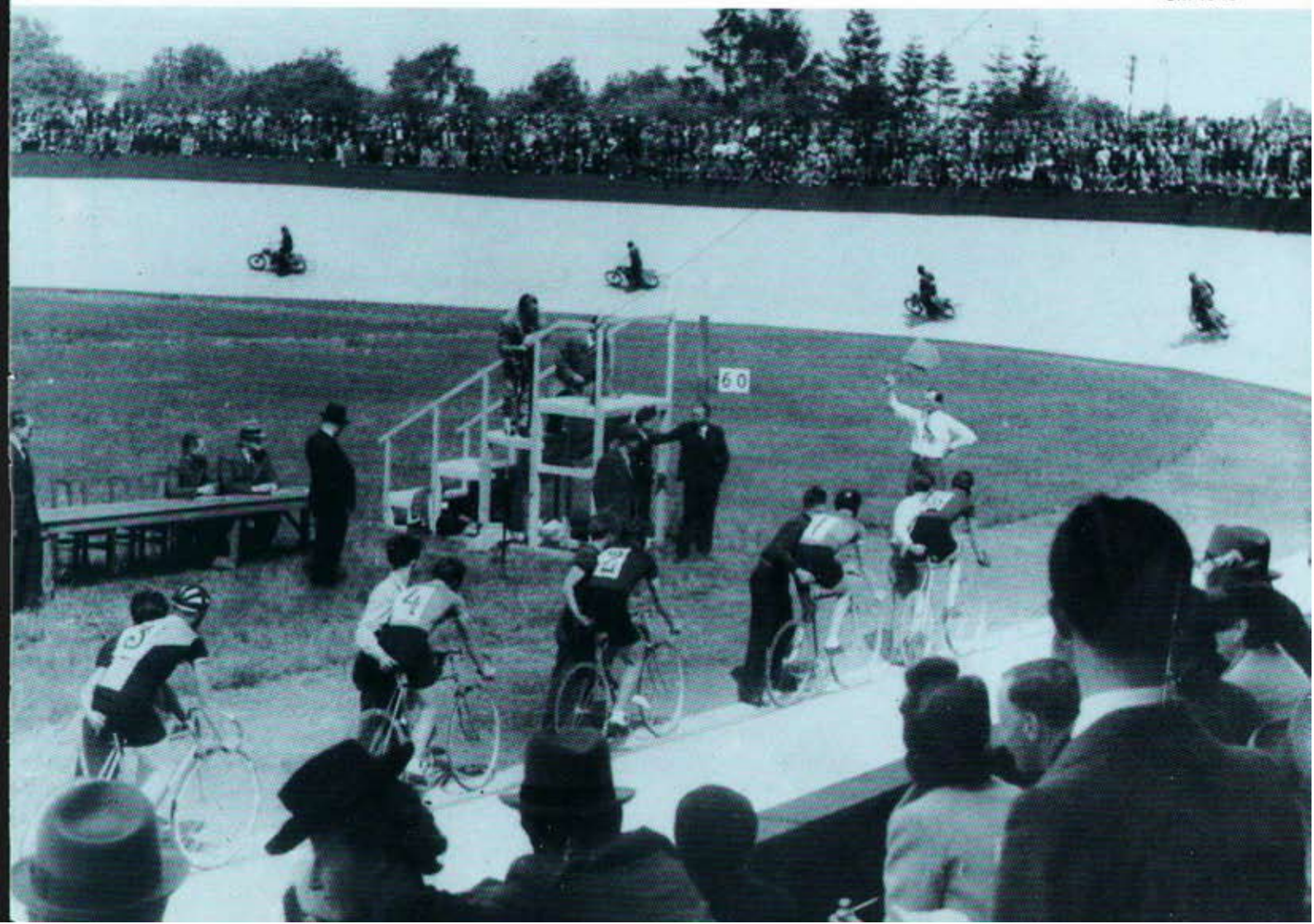
1952 fällt das Velodrom den Bulldozern zum Opfer: die Rue J.B. Esch wird gebaut.

Erst 1958 verschwinden die letzten Überbleibsel der guten alten Piste; mit ihr endet ein Stück Luxemburger Radsportgeschichte.

Ich möchte mit der Bemerkung schließen, daß es mir heute klar ist, daß ich die schönste Zeit im Luxemburger Radrennsport und speziell im internationalen Bahnsport miterlebt habe.

Lull Gillen

Um 1940







Rêve de fer

Une poignée dans chaque paume, Pierre tressaillait sur le gravier. Son frêle engin le ramenait d'une lointaine ballade. Comme prévu, il avait enfourché sa bicyclette, sujet affectueux, pour se vouer à un exercice panoramique. Assez rapidement il avait franchi les portes de la ville, quittant les zones où une petite image bleue et blanche explique comment tenir un enfant par la main, dépassant les fenêtres d'où vomissent, comme une épidémie, des géraniums rouges.

Joyeusement le vent gonflait sa chemise, son pantalon et faisait dresser ses cheveux. Il était assis et se laissait ventiler, se faisait éventer descendant. C'était bien commode et assez digne. Il se pavanait ainsi, contre le souffle, s'abandonnant au mouvement qu'illustrait le paysage. Ses oreilles lui semblèrent pointues pendant un moment, mais il se ressaisit et pensa bien qu'elles étaient froides. La pente fit encore une courbe généreuse pour clore la descente et puis, ma foi, Pierre dut donner du talon. Platement il pédala. Pour laisser des traces, il fendit une flaque d'eau, ainsi la gomme imprima de singuliers galons à l'asphalte. Chemin faisant, il tourna la tête pour ne pas se perdre de vue, il ne cessait de s'observer dans son rôle de cycliste et même de s'applaudir, jusqu'à s'émerveiller qu'il fût le sien. Dû à la nouvelle allure qui le menait, il eut un relâchement quasi lunaire, il changea de vitesse en un temps lié. Puis dans un repliement de jarret, il s'efforça de donner des accents au pédalier.

Quand même, pensa Pierre, je suis le seul maître à bord, je pourrais même descendre la selle. Je sillonne la vallée à moi tout seul – personne ne me voit et ne se doute que j'y suis. C'est un secret, ces roues qui tournent comme un manège, c'est un enroulement de secrets. Et voilà que ses mollets devinrent volubiles. Il poussa, poussa, poussa un peu comme un chant – une prière, une messe, un rituel, le corps fou, soudain – une ritournelle. Il ne sentit pas dans son ébriété musculaire, qu'il ne gravissait que légèrement, à vrai dire, il montait la pente. Hormis ses jambes, pourtant, rien ne s'activait en lui, il ne pensait pas à sa salive tiède qu'il retenait, avant de la laisser choir, au feutre de sa langue, ou à sa sueur perlant grassement sur sa colonne vertébrale. Les yeux exorbités, il s'agrippait au guidon. Pierre, en proie à ce drame sanglant intérieur, dû à cette frénésie du talon, ce flamenco suspendu, ne faisait plus qu'effleurer le sol, lui semblait-il et dans son émoi et pour que sa joie demeure, vigilant, il répétait, à l'infini, sa poussée.

Cependant au trois quart de la côte, un peu, petit peu et doucement liquéfié, cambré vers l'avant, le voilà décomposé. Tout Pierre qu'il est, tout las, il se coucha vers la gauche, sa bicyclette en guise de couverture. Il était dans ses propres limbes, son cœur sonnait au loin. Les passants ne comprenaient pas ce qu'ils voyaient en bordure de route. Ce ne fut qu'à la fin de la nuit qu'il regagna son domicile.

Anne Schmitt

BATTY ERFINDET DAS RAD NEU

Früher fuhren die Leute mit dem Fahrrad zur Arbeit, weil es noch keine Autos gab, oder weil sie sich keins leisten konnten. Niemand wäre auf die Idee gekommen, aus dieser wahren Not der Radfahrer eine Tugend zu machen. Heutzutage, da es mehr Autos als Fahrräder gibt, haben sich einige um die Volksgesundheit besorgte Gurus zu Recht gesagt, daß man das Rad wieder erfinden muß. Daß es nicht genügt, den Verstand durch die vollwertige und ballaststoffarme Lektüre von Büchern zu Themen wie Autogenes Training und Makrobiotik nach dem Zeitgeist zu richten oder in allerlei Selbsterfahrungsgruppen Seh-Training, Atemschulung und Ozon-Frischzellentherapie zu absolvieren. Darüber hinaus muß jetzt auch noch kräftig in die Pedale getreten werden, und jeder, der sich in den Weg stellt, wird rücksichtslos überfahren.

An dieser Entwicklung kommt die Familie Batty Zimmer-Kummer aus Luxemburg-Neudorf natürlich nicht vorbei, weil sie eben immer alles ausprobieren muß. Auch wenn wir jetzt schon verraten können, daß auch dieses Abenteuer von Batty, seiner Frau Marguerite, Großmutter Amelie, den Kindern Steve und Iris sowie dem Meerschweinchen Emil schließlich – wie stets – in bessere Einsicht münden wird, so werden die Zimmer-Kummers auch diesmal wieder um einige Erfahrungen reicher.

Als Unterzeichner einer Petition der Bürgerinitiative für das Zubetonieren der natürlichen Landschaft mit Fahrradpisten ist Batty sofort hellauf begeistert und leistet sich und seinem Anhang die fahrbaren Untersätze: Ein Rennrad für ihn selber, ein Tandem für Marguerite und Großmutter Amelie sowie zwei *Mountain Bikes* für die Kinder Steve und Iris, davon eins mit Gepäckträger für das Meerschweinchen Emil.

Seit der Gründung der Fahrrad-Bürgerinitiative, die recht forsch in der Öffentlichkeit mit markigen Sprüchen wie „Wenn der Radfahrer es will, stehen alle Autos still!“ auftritt und auf den Straßen für Chaos und Anarchie sorgt, stehen die Schöffen- und Gemeindeäidlen unter dem ständigen Druck einer regelrechten Lobby, die vor keiner noch so exotischen und kostspieligen Forderung zurückschreckt.

Längst mußten die Gemeindeväter einem von der Bürgerinitiative vorgelegten Gesamtkonzept zustimmen, das im innerstädtischen Wohnbereich das Autofahren verbietet und die Straßen den Benutzern vornehmlich von Katalysator-Fahrrädern mit bleifreien Bremsgummis und patentiertem Öko-Bio-Antihämorrhoiden-Damensattel vorbehält, die besonderen Anklang bei Feministinnen und Feministen finden.

Als Batty, seine Frau Marguerite, Großmutter Amelie Kummer-Keller, die Kinder

Steve und Iris sowie das Meerschweinchen Emil an diesem Samstag im Anschluß an den obligaten Einkaufsbummel im Cactus – wo übrigens eine Aktion „E Velo fir eis Croix-Rouge“ abläuft – mit ihren jeweiligen Fahrrädern zur neu amenagierten und nach dem Erfinder der Fahrradkette, Benediktinermönch Walter Mamfrackandervelosketten (1610-1635), benannten Radpiste im Baumbusch ankommen, um eine kleine Runde zu drehen, da staunen sie nicht schlecht.

Denn nicht nur, daß sie Eintritt bezahlen müssen, um zur Piste zugelassen zu werden, die sich im übrigen als ausgeklügeltes, teilprivatisiertes Fahrradwegenetz entpuppt. Darüber hinaus ist jeder Fahrradweg in eine Piste für Nichtraucher und eine solche für Raucher unterteilt. Wer sich rauchend auf die falsche Seite verirrt, muß damit rechnen, daß ihm ein hierzu eigens medizinisch geschulter Beamter der Zone bleue im Ärztekittel einen saftigen Strafzettel aus rezykliertem Vollkorn-Papier verpaßt. Um die nichtrauchenden Radfahrer auf der anderen Seite der Piste vor passivem Rauchen zu schützen, wird periodisch und je nach Windlage Smogalarm über das ganze Areal ausgerufen, womit das Rauchen dann ganz verboten ist.

Auf der Raucherspur stehen alle paar Meter große Warningschilder, auf denen amputierte Raucherbeine, rabenschwarze Raucherkugeln und aus Zigaretten zusammengefügte Kruzifixe den Radfahrer mit mahnender Drohgebärde auf sein verhängnisvolles Laster und darauf aufmerksam machen, daß Rauchen nicht nur der menschlichen Gesundheit abträglich ist, sondern zusätzlich das Baumsterben beschleunigt und überhaupt als Todsünde zu betrachten ist. Zen-Buddhisten, Hare-Krishna-Jünger, Mitglieder der *Scientology Church* und Antroposophen verteilen am Eingang Flugblätter, auf denen der Saure Regen als Lustseuche und Strafe Gottes



angeprangert und der Untergang der Welt prophezeit wird. Ein sogenannter „Verein Sanftes Radfahren zur Schonung der kosmischen Dimension der Gänseblümchen am Wegesrand“ und ein Klub zur „Propagierung homöopathischer Eugenik in einer esoterisch-transzendentalen Umwelt“ bekämpfen sich gegenseitig auf der Radpiste. Die Mitglieder dieser Gruppen schlagen radelnd mit Wünschelruten aufeinander ein und beanspruchen die Vorfahrt für selbststillende Mütter und Vegetarier.

Andere, radikalere Radfahrer wiederum scheuen nicht vor Vandalenakten zurück, indem sie auf der Raucherspür die Aschenbecher kaputtschlagen. Ökologisch orientierte Zeitgenossen plädieren hingegen für ein unterirdisches Tunnelsystem unter den Radpisten, das den Igeln die Möglichkeit gäbe, unter dem Radwegenetz ungefährdet von einer Seite des Waldes zur anderen zu gelangen. Auf den Bäumen sieht man überall gesprayte Graffiti-Parolen, die ein totales Rauchverbot unter freiem Himmel, einen ozonlochfreien Himmel über dem Baumbusch und in einer ersten Etappe zumindest die Unterteilung der Raucherspür in mehrere Korridore für Konsumenten von Zigaretten mit Filter und ohne Filter verlangen, wobei die Zigaretten mit Filter obligatorisch mit einer Rauchgaswaschanlage und die ohne Filter mit Wärmekraftkopplung versehen sein müssen. Auch eine schmale Spur für Fahrradkettenraucher wird ins Auge gefaßt.



Batty Zimmer-Kummer, seine Frau Marguerite, Großmutter Amelie Kummer-Keller, die Kinder Steve und Iris sowie das Meer-schweinchen Emil sind fassungslos vor diesem regelrechten Apartheidsystem auf der Fahrradpiste. Batty, der hin und wieder eine gute Zigarre nicht verschmäht, Großmutter Amelie Kummer-Keller, die ihrerseits gerne Zigarillos raucht, aber auch Marguerite, die noch nie im Leben eine Zigarette angefaßt hat, können nur den Kopf schütteln vor soviel Fanatismus und Intoleranz.

„Demnächst werden sie uns noch daran hindern, auf dem Klo im Kindergarten Haschisch zu rauchen“, mault der fünfjährige

Steve und handelt sich von Batty eine Ohrfeige ein, derweil sich Großmutter Amelie Kummer-Keller demonstrativ im raucherfreien Korridor ein Zigarillo ins Gesicht steckt.

Nein, mit dieser Sorte von Menschen auf Rädern wollen die Zimmer-Kummers nichts mehr zu tun haben. Sie werden auch künftig etwas für ihre Gesundheit tun und sogar bereit sein, zur Hauptverkehrszeit unter Einsatz ihres Lebens über den Boulevard Royal oder die Place de l'Etoile zu radeln.

Aber man kann auch alles übertreiben.

Jacques Drescher

Was bedeuten die Straßennamen der Stadt?

Neufchâteau (Rue de)

Verbindet die Route de Thionville mit der Rue d'Orchimont (Howald). Ehemalige luxemburgische Stadt, 1795 als Bezirk dem Département des Forêts zugeteilt, später von Metz abhängig. Bei der Teilung von 1839 kam Neufchâteau an Belgien. Geburtsort des Malers Nicolas Liez. Heute zählt der Ort etwa 6.000 Einwohner.

Neveux (Rue Englebert)

Zweigt von der Rue de Hamm Richtung Alzettetal als Sackgasse ab (Hamm). An ihr liegt das Pflegeheim des Zivilhospizes.

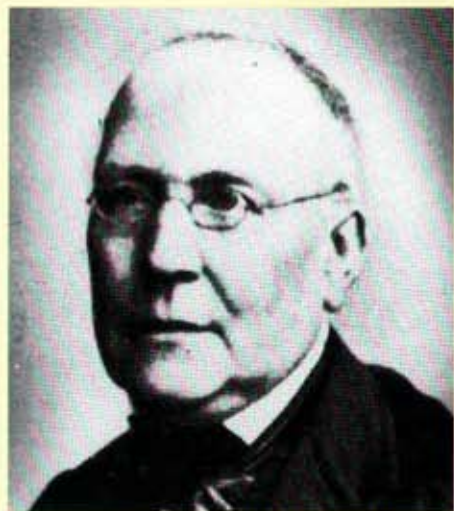
Englebert Neveux wurde am 16. August 1764 in Luxemburg geboren. Nach seiner Priesterweihe war er zuerst Vikar in Luxemburg, dann bis 1794 Pfarrer in Palzem und bis 1816 Pfarrer in Monnerich. Er starb am 13. Mai 1836 in Luxemburg.

Englebert Neveux hat sich durch großzügige Spenden um die Zivilhospize der Hauptstadt verdient gemacht. Als Wohltäter wurde er dafür vom Gemeinderat posthum in der Sitzung vom 27. Oktober 1890 geehrt.

Neyen (Rue Auguste)

Verbindet den Boulevard Pierre Dupong mit der Rue Charles Martel (Merl).

Auguste Neyen wurde 1809 in Luxemburg geboren, war zunächst als Arzt in



Belgien tätig, dann in Luxemburg und später in Wiltz, wo er 1882 starb. Neben seiner beruflichen Tätigkeit beschäftigte er sich intensiv mit dem Studium der Nationalgeschichte. 1845 wurde er Mitbegründer der archäologischen Gesellschaft. Von den zahlreichen Arbeiten, die er als Historiker und Biograph verfaßte, sei vor allem seine dreibändige „Biographie luxembourgeoise“ hervorgehoben. 1842 gab er auch das „Luxemburgum Romanum“ von Alexander Wiltheim neu heraus.

Niedergrünwald (Rue du Fort)

Führt von der Autobahn hinter dem Pont Grande-Duchesse Charlotte bis zur Rue Alcide de Gasperi, die sie verlängert (Kirchberg).

Während Jahrhunderten war für die Militäringenieure das Hineinbeziehen der Pfaffenthaler Höhe in den Festungsgürtel nach Norden hin ein schwieriges Problem. 1684 löste Vauban es durch den Bau zweier voneinander getrennter Forts, das eine auf den heutigen Drei Eichen, das andere, das Fort Niedergrünwald, auf den Höhen über dem Siechengrund in der Nähe der Europäischen Investitionsbank.

1859 wurde an dem äußeren Rand des Mauerwerkes zur Pfaffenthaler Seite ein Durchbruch für die Eisenbahn geschaffen. Die Schleifung erfolgte von 1870 bis 1876.

Noesen (Rue Paul)

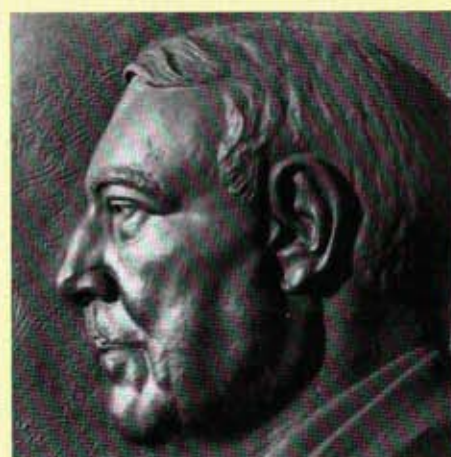
Verbindet die Rue des Maraîchers mit der Rue de Kirchberg (Kirchberg).

Paul Noesen wurde 1891 in Erpeldingen bei Bous geboren und starb 1960 in Luxemburg. Er besuchte die Ackerbau- und die Normalschule, war Lehrer in Merscheid bei Vianden und in der Hauptstadt. Sein reiches Werk umfaßte neben einer Reihe von Kindergeschichten, historische Erzählungen in deutscher Sprache. Neben zahlreichen Gedichten in der Heimatsprache hat er auch eine Geschichte der Luxemburger Jugendliteratur hinterlassen.

Noppeney (Rue Marcel)

Verbindet die Rue Joseph Hess mit der Rue Jean-Pierre Erpelding (Kirchberg-Kiem).

Marcel Noppeney wurde 1877 in Luxemburg geboren und starb 1966 in Bofferdigen. Er studierte Recht; 1907 gründete er die erste luxemburgische literarische Zeitschrift von Bedeutung („Floréal“). Er verfaßte in französischer Sprache eine Reihe von biographischen, historischen und touristischen Werken. Oft polemisch setzte er sich sehr für die französische Sprache und Kultur ein, wurde im ersten Weltkrieg seiner Ein-



stellung wegen von den Deutschen zum Tode verurteilt, dann aber begnadigt. Auch im zweiten Weltkrieg kam er als politischer Häftling in ein Konzentrationslager. Er gründete und präsidierte die S.E.L.F., eine Vereinigung französisch schreibender Autoren des Landes.

Nord (Rue du)

Früher Kusack oder Rue de Kudesach (cul de sac, Sackgasse).

Verbindet die Ecke Grand-Rue und Rue du Marché-aux-Herbes mit dem Theaterplatz (Zentrum).

Luxemburgisch: „Schigrisgaass“.

Der volkstümliche Name der Straße kommt daher, daß 1848 hier die Zichorienfabrik de Saint-Hubert entstand. Die Straße wurde schon im 11. Jahrhundert als „Bonnegässelchen“ erwähnt.

Die jetzige Bezeichnung datiert von 1825. Der Name entspricht, auf den Stadtkern bezogen, der topographischen Lage der Straße. Um 1890 wurde die Sackgasse zum Theaterplatz hin verlängert.

Nothomb

(Rue Jean-Baptiste)

Führt von der Rue Cyprien Merjai als Sackgasse in Richtung Rue de la Cimetière (Beggen).

Geboren am 3. Juli 1805 in Messancy (belgische Provinz Luxemburg). Nach dem Studium der Rechte in Lüttich wurde er Advokat in Luxemburg, später Journalist in Brüssel. Auf sein Betreiben hin erklärte die provisorische belgische Revolutionsregierung in Brüssel am 16. Oktober 1830 Luxemburg als einen Bestandteil Belgiens. Nothomb wurde Sekretär der Provinzialverwaltung mit Sitz in Arlon. Er war lange Jahre Deputierter, später Mitglied der belgischen Regierung. Seine Laufbahn beendete er als Gesandter in Berlin, wo er am 16. September 1881 starb. Er wurde beerdigt in Rollingergrund, in dem Familiengrab seiner Frau, einer geborenen Boch.

Er ist Verfasser zahlreicher Arbeiten, unter anderem eines „Essai historique et politique sur la révolution belge“.

Rétrospective Michel Stoffel - Lucien Wercollier

Du 12 novembre 1988 au 2 janvier 1989

Expression d'une longue amitié et d'une passion commune pour l'art abstrait, la double exposition consacrée au peintre Michel Stoffel (1903-1963) et au sculpteur Lucien Wercollier (né en 1908) permettait non seulement au visiteur de retracer le cheminement stylistique de chacun des deux artistes, mais encore, par la juxtaposition des dessins, des peintures et des estampes d'une part et des sculptures en bronze, en marbre et en albâtre de l'autre, de déceler les parallélismes et les différences dans la démarche abstraite.

Si, dans les années 50 et 60, Michel Stoffel et Lucien Wercollier se sont souvent heurtés à l'incompréhension et à l'intolérance d'un public

peu averti, leurs œuvres ont attiré, au cours des deux mois qu'a duré l'exposition, quelque 3.000 visiteurs, luxembourgeois surtout, mais aussi étrangers, voyageurs de passage, curieux de découvrir dans une même exposition les pionniers de l'abstraction luxembourgeoise en peinture et en sculpture.

40 visites commentées eurent lieu dont la moitié à l'intention d'élèves de l'enseignement primaire et secondaire. Les réactions enthousiastes des étudiants de tous âges ne laissaient aucun doute quant à l'intérêt des jeunes qui ont beaucoup de facilité pour assimiler les données de l'art non-figuratif.

D'APRÈS NATURE

Exposition internationale d'artistes contemporains qui s'inspirent de la nature vivante

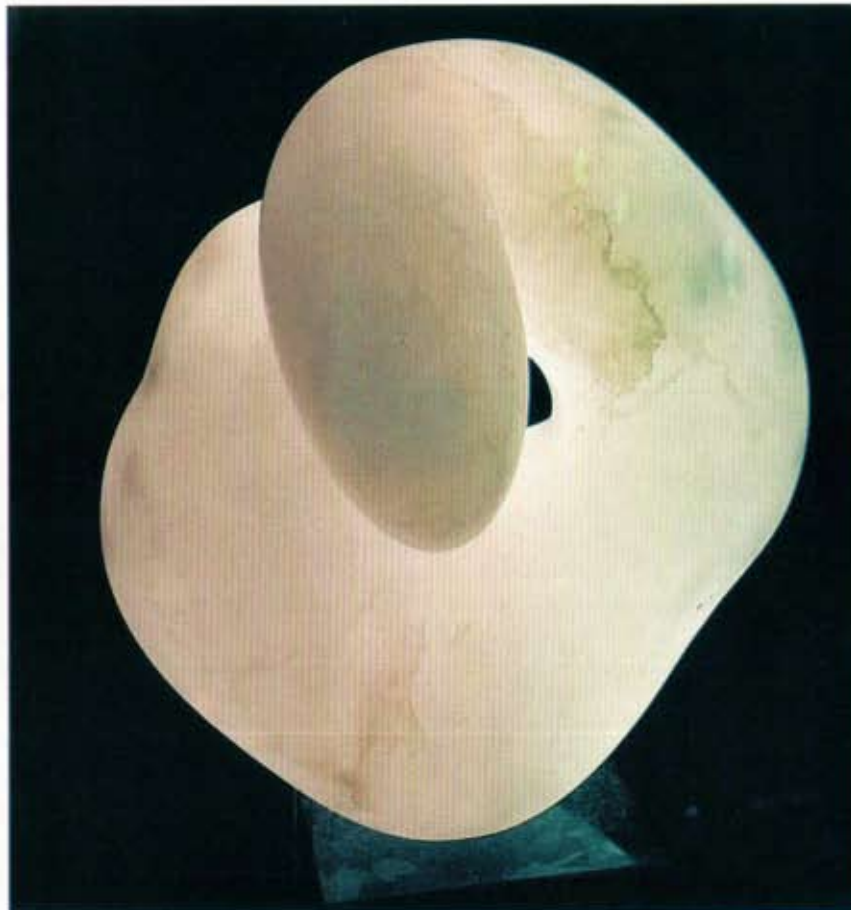
Récemment a eu lieu à la Villa Vauban une exposition internationale qui groupait 21 artistes de 10 pays différents. Comme l'indiquait le titre „D'APRÈS NATURE", le thème central en était la représentation, en deux ou en trois dimensions, du règne animal et végétal.

Réalisées au cours d'expéditions lointaines ou de longues séances d'observation dans la nature, les œuvres exposées représentaient les sujets les plus divers, tels des animaux, domestiques et sauvages, des fleurs, des champignons ou même des êtres féériques, symboles des forces secrètes qui régissent le monde naturel.

Bien que le degré d'élaboration du sujet variât selon la technique mise en œuvre: esquisse, aquarelle, peinture à l'huile ou estampe et que l'interprétation dépendît du style personnel de chaque artiste, une précision quasi scientifique était commune à toutes les œuvres, les artistes représentés à la Villa Vauban étant également illustrateurs de livres et de revues spécialisés.

L'exposition était organisée en collaboration avec le Musée National d'Histoire Naturelle.

Danièle Wagener



La mort du cygne, 1987, albâtre

Trésors du Musée Pescatore

Une nature morte est une peinture qui représente des objets inertes: ustensiles domestiques, instruments, fleurs, fruits, animaux morts etc. C'est au milieu du 18^e siècle que le terme de „nature morte” remplace celui de „vie coye”, traduction plus fidèle mais désuète du hollandais „still-leven”. Si dans l'Antiquité les Egyptiens peignaient déjà des objets usuels sur les murs des tombeaux, les premières natures mortes, au sens actuel du terme, remontent à l'époque romaine.

Considérée comme un genre à part, la nature morte sera plus ou moins prise en compte au cours de l'histoire de l'art, l'approche des objets inanimés variant avec les époques et les pays.

Il n'est pas étonnant qu'en tant que président de la Société de Flore à Versailles, Jean-Pierre Pescatore ait acquis, à côté de nombreuses peintures de genre, plusieurs natures mortes de grande qualité.

Les natures mortes du Musée Pescatore



La toile de HENRI REEKERS (Haarlem 1815-1854) a été réalisée en 1842. Elle se distingue par un groupement complexe mais habile des objets et un choix de couleurs harmonieuses. L'artiste y fait preuve de sensibilité dans le rendu de la texture des plumages, des fruits et des fleurs.

En dehors de son père portraitiste et aquafortiste, il avait comme maître GEORGIUS J.J. VAN OS (La Haye 1782 - Paris 1861) dont le Musée Pescatore possède une des meilleures toiles.

Comme de nombreux artistes hollandais du 19^e siècle Van Os s'inspire de l'art du 17^e siècle et imite jusque dans le détail l'assemblage et l'agencement des natures mortes du siècle d'or hollandais.

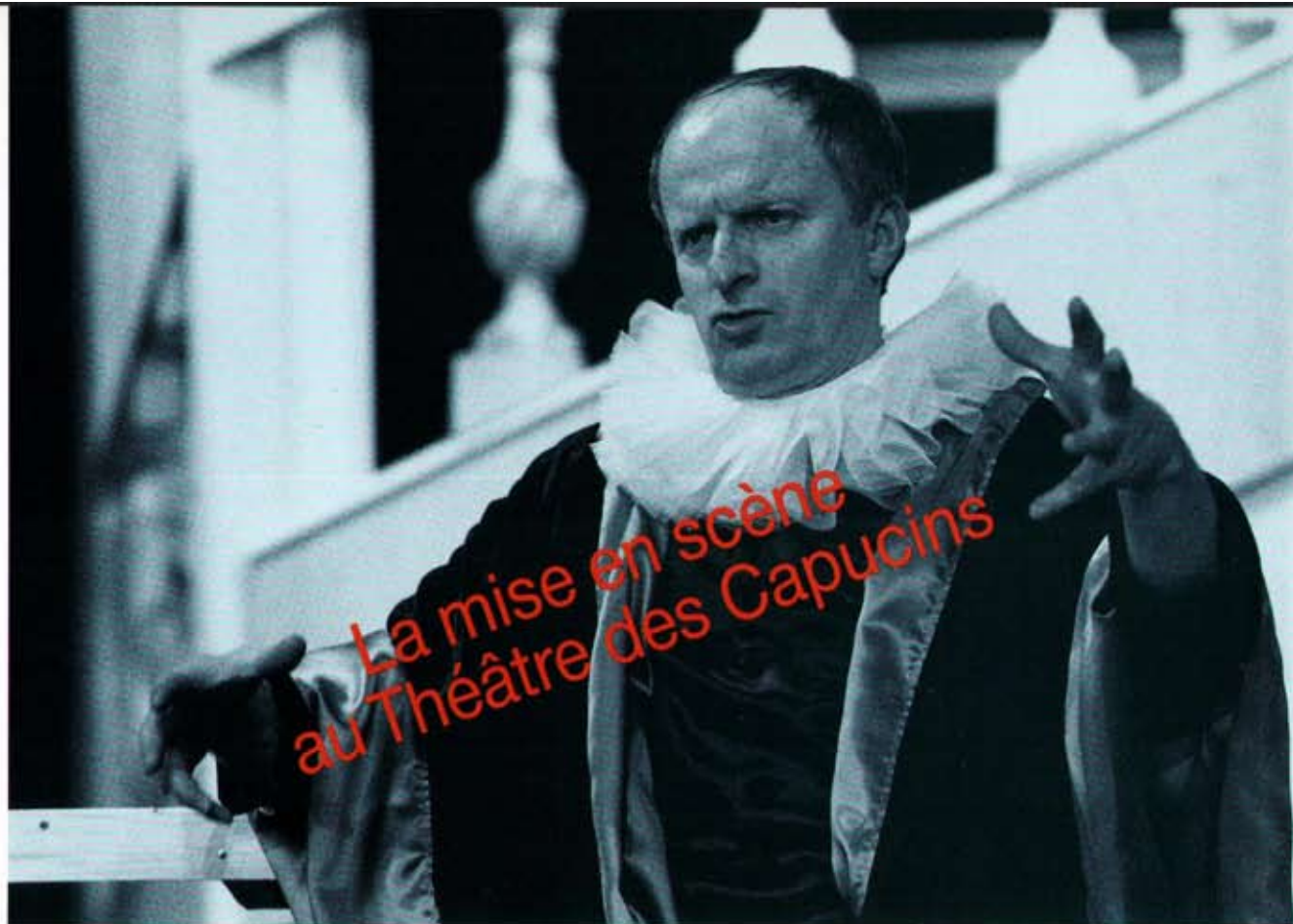
Un arrangement de fleurs est signé CORNELIS VAN SPAENDONCK (Tilburg 1756 - Paris 1840), dont le frère Gérard est un peintre de fleurs également talentueux. La toile du Musée Pescatore qui date de 1791 est d'une tonalité claire, presque française. L'artiste rend les détails avec précision en utilisant des couleurs fraîches et transparentes.

Comme van Spaendonck et van Os, WILLEM VAN LEEN (Dordrecht 1753 - Delfshaven 1825) a également travaillé à la Manufacture de Porcelaine à Sèvres. IL s'est spécialisé dans la représentation de fruits et de fleurs ainsi que dans les miniatures sur boîtes à tabac.

Les premiers tableaux énumérés ci-dessus ont été acquis par Jean-Pierre Pescatore à la vente de la collection de Guillaume II des Pays-Bas à La Haye en 1850 et 1851. Le tableau de van Leen fut acheté à cette même vente mais par Lippmann, si bien qu'on peut en conclure que ces deux hommes, dont les collections sont aujourd'hui réunies au Musée Pescatore, se sont connus ou du moins se sont rencontrés.

Afin de compléter cette collection, la Ville de Luxembourg a acquis l'année passée une cinquième nature morte, réalisée par ADRIAEN DE GRUYEF (Anvers 1670-1715) artiste de l'Ecole Flamande. Cette œuvre se distingue par la finesse du trait et du dessin ainsi que par la délicatesse des tons.

Georgette Bisdorff



Philippe Noesen

Qu'est-ce qu'un metteur en scène?

Le dictionnaire nous apprend que le mot metteur en scène est apparu au 19^e siècle (et Molière donc?), que c'est celui ou celle qui assure la réalisation sur scène d'une œuvre dramatique, l'équivalent en allemand étant le régisseur, en anglais le „director". Toujours selon le dictionnaire, la mise en scène est l'organisation matérielle de la représentation (choix des décors, places, mouvements et jeu des acteurs; rythme, etc.).

Au théâtre des Capucins se créent chaque saison en co-production une bonne demi-douzaine de spectacles. L'année passée, les productions autochtones étaient au nombre de 7, si l'on excepte les co-productions où le théâtre des Capucins est intervenu financièrement, sans plus.

La mise en scène est le fait d'un petit groupe d'hommes et de femmes qui apparaissent comme les véritables maîtres d'œuvre du renouveau théâtral de ces dernières années. Nous trouvons parmi les metteurs en scène de la saison 1987-88 Frank Hoffmann, Jean-Paul Maes, Charles Muller, pour le domaine allemand, Marc Olinger, Philippe Noesen, Claudine Pelletier, pour le domaine français. Pour la saison en cours, les mêmes noms apparaissent, avec en outre Frank Feitler. S'y ajoutent des metteurs en scène invités au théâtre des Capucins, comme Holger Sandig ou Jean-Paul Zehnacker, Jean Périmony ou Pierre Pivin. Les spectacles pour enfants sont signés de Guig Jost, Jemp Schuster, Patricia Fichant, Gisèle Mreches.

Autre approche. Que voit le public du metteur en scène? Quelquefois, quand il s'agit d'une première, le metteur en scène accompagne ses acteurs sur scène à la fin de la représentation, et reçoit sa part des applaudissements. Celui qu'on n'a pas vu de toute la soirée surgit des coulisses et se mêle à la foule des acteurs grimés, costumés, heureux, souriants, incongru dans ses vêtements de «civil» et le visage pâle.

Autre approche. Les critiques de théâtre, voulant faire la part des choses, consacrent quelques phrases à la mise en scène, mais beaucoup plus à la pièce proprement dite, c'est-à-dire au texte – que l'on peut lire, toucher du regard –, et la plus grande part aux acteurs dont on voit le travail qu'ils font puisqu'ils sont sur scène, s'y débattent, suent, se fatiguent au fil de la soirée...

Que de précautions pour dire que cet article entend parler de la mise en scène et des metteurs en scène!

L'idée est de décrire un travail difficile à saisir, et tout en se rendant compte de ce travail à la limite impossible de cerner de rendre hommage à ces créateurs. En nous concentrant sur le théâtre des Capucins, nous pensons pouvoir dégager quelques particularités de la vie théâtrale de notre ville en même temps que le mérite des artistes qui font beaucoup avec peu de moyens.

Grâce à des entretiens avec quelques metteurs en scène parmi ceux qui ont travaillé au théâtre des Capucins*, nous avons voulu reconstruire le cheminement d'une

mise en scène: depuis le choix de la pièce et de la distribution en passant par la collaboration avec le décorateur et le costumier jusqu'aux répétitions ainsi qu'au travail technique pour aboutir au produit final que le spectateur peut voir, sans toujours se rendre compte de l'extraordinaire acharnement collectif qu'il représente.

Le choix des pièces

Qui est responsable du choix des œuvres à mettre en scène? Il semble bien qu'au théâtre des Capucins ce soit le metteur en scène lui-même, qui devient de ce fait le véritable maître d'œuvre, l'animateur de la vie théâtrale.

A l'étranger, il se peut qu'un metteur en scène célèbre ait carte blanche pour monter une pièce de son choix; mais la programmation d'un théâtre qui dispose d'une troupe et d'un metteur en scène à plein temps suit le plus souvent d'autres critères: les acteurs disponibles, le répertoire passé, ou encore une volonté artistique ou culturelle.

Etant donné le petit nombre de metteurs en scène disponibles pour travailler au théâtre des Capucins et même s'il est possible d'en inviter à l'étranger, ce sont eux qui déterminent le paysage théâtral. Comment arrivent-ils à telle pièce? Les cas de figure sont divers. Un auteur luxembourgeois écrit expressément pour son ami metteur en scène.

Un anniversaire national à fêter: il faut un grand spectacle fondé sur une œuvre littéraire de renom. Un directeur de théâtre veut amener les jeunes au théâtre, apporter le théâtre aux jeunes: il monte Molière, auteur au programme des lycées.

* Nous remercions MM Frank Feitler, Frank Hoffmann et Marc Olinger de leur aimable collaboration.

La personnalité des metteurs en scène n'est pas sans influence. En voilà un qui aime monter une pièce où on raconte une histoire, et qui évite ces auteurs qui étalent des états d'âme! Les auteurs de la RDA sont en vogue, on en parle et on en joue sur les scènes allemandes. Ils sont intéressants et difficiles; pourquoi ne pas ouvrir aux spectateurs luxembourgeois cet horizon? Où en sont les auteurs français contemporains? Etc.

Sans doute y a-t-il d'autres niveaux encore. Le rôle des intellectuels n'est-il pas de jeter un regard critique sur la société? Comment représenter au théâtre les conflits sociaux, comme p.ex. les rapports entre Luxembourgeois et immigrés, ou encore dessiner l'image de la politique?

La mise en scène

Une fois la pièce choisie, il faut la travailler, c'est-à-dire l'analyser. Le dramaturge est celui qui étudie le texte pour le situer dans l'œuvre dramatique d'un auteur, qui connaît les critiques, les représentations antérieures, les exégèses. C'est lui qui apporte le regard critique, la distance.

Encore le metteur en scène ne commence-t-il le plus souvent pas à zéro. Il y a des pièces qu'on a lues depuis longtemps, qui vous accompagnent pendant des années et ne vous lâchent pas...

Avec le décorateur, le metteur en scène commence par élaborer un concept pour l'utilisation de l'espace scénique, ou alors le décorateur, face à la pièce, élabore lui-même un décor et construit une première maquette qu'il va proposer lorsque le metteur en scène réunit pour la première fois les acteurs.

Contrairement aux théâtres étrangers aux troupes stables et fonctionnalisées, l'équipe, au théâtre des Capucins, se refait toujours à neuf. A la base, il y a le réservoir des acteurs des troupes privées, puis celui des dix à douze acteurs luxembourgeois évoluant à l'étranger, surtout en République Fédérale. Viennent s'y agglomérer quelques acteurs au hasard des pièces.

Là encore, les cas de figure sont nombreux. Tel metteur en scène connaît des acteurs à l'étranger et propose de les inviter. S'ils sont libres, et même s'ils gagnent moins que dans un grand théâtre étranger, ils aiment venir à Luxembourg, puisqu'ils y viennent en individus, sortis pour une fois de leur entourage habituel, à la recherche d'une autre façon de jouer.

L'aspect sans doute le plus attachant du travail du metteur en scène est cette alchimie savante qui consiste à réunir des acteurs professionnels luxembourgeois ou étrangers avec des acteurs amateurs ou semi-professionnels, des jeunes du Conservatoire ou tout simplement des amateurs chevronnés, habitués de nos scènes.

Ce qui marque les représentations successives du théâtre des Capucins, c'est la façon de mieux en mieux dominée de laquelle les metteurs en scène arrivent à intégrer de telles associations momenta-

nées d'acteurs qui ont en commun leur enthousiasme et leur engagement.

Un travail de professionnel

Le travail de la mise en scène dure de 6 à 12 semaines, selon le metteur en scène et la pièce. Cinq jours par semaine, avec des séances de 6 à 10 heures par jour, en moyenne huit heures, selon la disponibilité des acteurs. En République Fédérale les répétitions peuvent atteindre 9 heures par jour, et on m'affirme que les répétitions finales peuvent durer jusqu'à 12 heures! Normalement elles commencent à 10 heures du matin jusqu'à 2 ou 3 heures de l'après-midi, puis reprennent dans la soirée, à 6 ou à 7 heures jusqu'à 11 heures. Des amateurs peuvent ainsi répéter tout en continuant de travailler, ne serait-ce qu'à mi-temps, mais il semble bien qu'à mesure que les metteurs en scène se montrent plus exigeants, ce statut de l'amateur qui cherche à atteindre un niveau professionnel à force de travail est de plus en plus difficile à maintenir.

Quelques-uns n'hésitent donc pas à faire de gros sacrifices, à prendre sur leur congé voire à travailler à mi-temps pendant la durée des répétitions, pour pouvoir disposer du maximum de temps et d'énergie pour jouer!

Car au contact des acteurs professionnels, les amateurs évoluent et atteignent à des performances qui répondent parfaitement à des critères professionnels, de sorte que les différences sont gommées et que l'équipe d'acteurs devient un ensemble

"Le Bourgeois gentilhomme"
(Marc Olinger - Philippe Palanque)

"Les Bâtisseurs d'Empire" de Boris Vian
(Théâtre du Centaure,
mise en scène: Philippe Noesen)



cohérent. Travail sans cesse recommencé pour chaque nouvelle mise en scène. Travail harassant, à force de recommencer.

Les conditions de travail sont-elles celles d'un théâtre professionnel? Sans doute le théâtre des Capucins est-il un beau théâtre, confortable, plein d'atmosphère. Mais les répétitions ont lieu dans une salle à part, et ce n'est que la dernière semaine que la scène est à disposition pour les répétitions finales, en décors, alors que les théâtres étrangers y consacrent 2 à 3 semaines. Techniquement bien équipé, muni d'une équipe remarquable de techniciens, le théâtre des Capucins souffre cependant d'un manque de personnel et d'ateliers, mais aussi de recul derrière la scène pour construire les décors. Si ceux-ci sont encombrants il arrive qu'il faut les stocker sur le trottoir de la place du Théâtre...



Trop de représentations pour un public trop restreint?

A considérer le montant de travail à accomplir pour une production théâtrale — un travail intense de deux mois en moyenne —, travail qui est fonction des exigences de plus en plus rigoureuses des metteurs en scène, certains en viennent à se demander si on ne produit pas trop en une saison. Le rythme, en fait, est hallucinant puisqu'on atteint sept productions par an, avec une structure théâtrale très légère, très souple et donc très performante. Pourra-t-on le soutenir longtemps? Ce n'est pas certain, surtout si l'on pense qu'une production se joue de 6 à 10 fois devant un public somme toute restreint, de 1.500 à 3.000 personnes. A cela s'ajoutent les productions des troupes pri-



"De laangen Tour"
(Marc Olinger - Juliette François)

D'où l'idée avancée par certains de faire moins de créations, mais d'y consacrer plus de moyens et plus de temps. Le choix serait donc en faveur de quelques productions plus "lourdes" au lieu de nombreuses productions plus "légères", quitte à faire un effort particulier sur le battage, l'explication auprès des jeunes, la publicité. Ce serait à la limite une bonne division du travail entre le théâtre officiel et le théâtre privé, pensent certains.

Le renouvellement

Sans doute ne pourra-t-on éternellement faire appel aux mêmes metteurs en scène, ceux-ci sont les premiers à souhaiter qu'un renouvellement s'opère, que de nouveaux metteurs en scène se forment, soit à l'école, soit sur le tas, en servant comme assistants. Le métier est exigeant, puisqu'il faut non seulement une bonne culture géné-

rale, mais encore une formation littéraire, un sens aigu de la communication - la direction d'acteurs est un élément essentiel - et des connaissances sérieuses de rhétorique. Le metteur en scène, à partir de son concept de la mise en scène, est en discussion permanente avec les acteurs et tous ses collaborateurs, sans oublier la tension entre le texte et les images qu'il veut en tirer.

En m'entretenant avec les metteurs en scène sur leurs rapports avec les acteurs, voici les phrases que j'entends:

- il faut discuter avec l'acteur,
- des conflits sont possibles, mais il faut toujours respecter la personnalité de l'acteur,
- c'est une association entre acteur et metteur en scène,
- le metteur en scène doit aider l'acteur à se révéler, à sortir ce qu'il y a en lui,
- le professionnalisme, dans le travail du metteur en scène comme de l'acteur, n'est jamais acquis définitivement, il s'acquiert à chaque fois de nouveau.

La tension est permanente, et plus une pièce est intéressante, importante, forte, plus elle implique le metteur en scène, plus elle est exigeante. Grande modestie de ces hommes de théâtre dans une démarche artistique vouée à l'éphémère dans une société qui sait à peine apprécier cette création toujours recommencée.

Le complément nécessaire de cette vie théâtrale, c'est la création littéraire. Il faudrait plus de textes pour le théâtre par des auteurs contemporains. Il faudrait au moins une fois par an une commande pour une pièce d'un auteur luxembourgeois, quelle que soit la langue utilisée.

On s'aperçoit ainsi, en creusant le travail des metteurs en scène, véritables hommes orchestres, qu'ils ne sont pas seulement indispensables à toute vie théâtrale, mais qu'ils sont au centre de tout un art, celui de réfléchir les hommes en les représentant dans leur chair.

Ben Fayot



vées dans leurs salles propres, circuit parallèle, si l'on veut, au théâtre officiel. D'autre part, les moyens financiers sont toujours restreints, même si la Ville et le Fonds culturel font des efforts sérieux et méritoires.

Revoilà le lancinant problème du public des créations théâtrales dans notre ville. Une bonne partie du public luxembourgeois préfère les spectacles étrangers aux représentations créées à Luxembourg qui ne sont toujours pas sorties du cercle des initiés.

Ce qui est frustrant encore pour les metteurs en scène et les acteurs comme pour tous ceux qui participent au spectacle, c'est de ne sortir que rarement de la ville. Les échanges devraient être plus nombreux; d'aucuns proposent de lier un échange à l'achat d'une pièce étrangère, en tout cas dans les environs immédiats de Luxembourg.



Christiane Schlechter-Wirtz †

Le lundi 27 février l'actrice Christiane Schlechter-Wirtz nous a quittés à l'âge de 38 ans.

Formée au Conservatoire de Luxembourg dans la classe de Eugène Heinen, elle a commencé son activité dans la troupe du "Lëtzebuerger Theater". En 1973 elle a été aux côtés de Claudine et de Marc Olinger lors de la fondation du "Théâtre Ouvert Luxembourg" (TOL) et est devenue un des piliers de cet ensemble en collaborant à plusieurs de ses réalisations, parmi lesquelles le "Cabaret 1900" qui est devenu un de ses grands succès.

Christiane Schlechter a également joué dans des productions du "Théâtre des Casemates". Elle a su montrer le haut degré de maturité artistique qu'elle avait atteint dans les rôles qu'elle exécutait dans "Emballage perdu" de Véra Feyder et dans "Balcon" de Jean Genêt mis en scène au Théâtre des Capucins.

Le théâtre luxembourgeois a perdu avec Christiane Schlechter, connue pour sa gentillesse, son charme et sa générosité, une actrice d'un niveau élevé et d'une sensibilité peu commune.

Découvrons la culture hispanique!

Les semaines et mois à venir seront marqués par la célébration de mémorables faits de l'Histoire du Grand-Duché. Nous sommes convaincus que les citoyens de notre Ville, luxembourgeois et étrangers, s'y associeront dans un même concert.

Par ailleurs, l'unification de l'Europe ne cesse de se réaliser autour de nous: élections du Parlement Européen, adaptation des législations et structures économiques aux exigences du Marché Unique et de la libre circulation des personnes et des biens

Mais en fait, connaissons-nous suffisamment ces peuples avec lesquels nous faisons marche commune vers l'avenir? Au-delà de leur poids économique, financier et démographique, quelle est l'âme qui s'exprime à travers leurs réalisations culturelles? Quelles sont leurs

solutions face aux défis lancés aux habitants de notre continent? Autant de questions qui nous préoccupent et que nous aimerions approfondir ensemble avec les ressortissants concernés des grandes familles culturelles établies dans notre cité.

A l'occasion de la présidence de Madrid au Conseil des Ministres Européens, c'est à nos concitoyens de culture hispanique que nous nous sommes adressés en premier lieu.

Le programme culturel établi par eux, Espagnols et Latino-Américains réunis, comprendra de nombreuses manifestations musicales et folkloriques, des expositions, des conférences, des tables rondes, des cours de cuisine, et bien d'autres initiatives programmées en commun dans les quartiers de notre Ville.

Pour l'immédiat, retenons les dates suivantes:

20 avril:

Conférence „La diversité culturelle et linguistique en Espagne“;

3-10 mai:

Exposition philatélique „L'Histoire du Luxembourg et de l'Espagne à travers les timbres“;

16 mai - 3 juin:

Journées Hispano-Latino-Américaines de Luxembourg;

11 juin:

Visite guidée de la Ville „espagnole“ à 10.30 heures par l'Amitié „Jeunesse et Patrimoine“

25 juin:

Fiesta espagnole au Knuedler.

Les détails ainsi que le programme des mois de septembre à décembre seront communiqués dans la presse et dans les prochains numéros de *Ons Stad*.

Détail de la façade du Palais Grand-Ducal (ornement espagnol)

