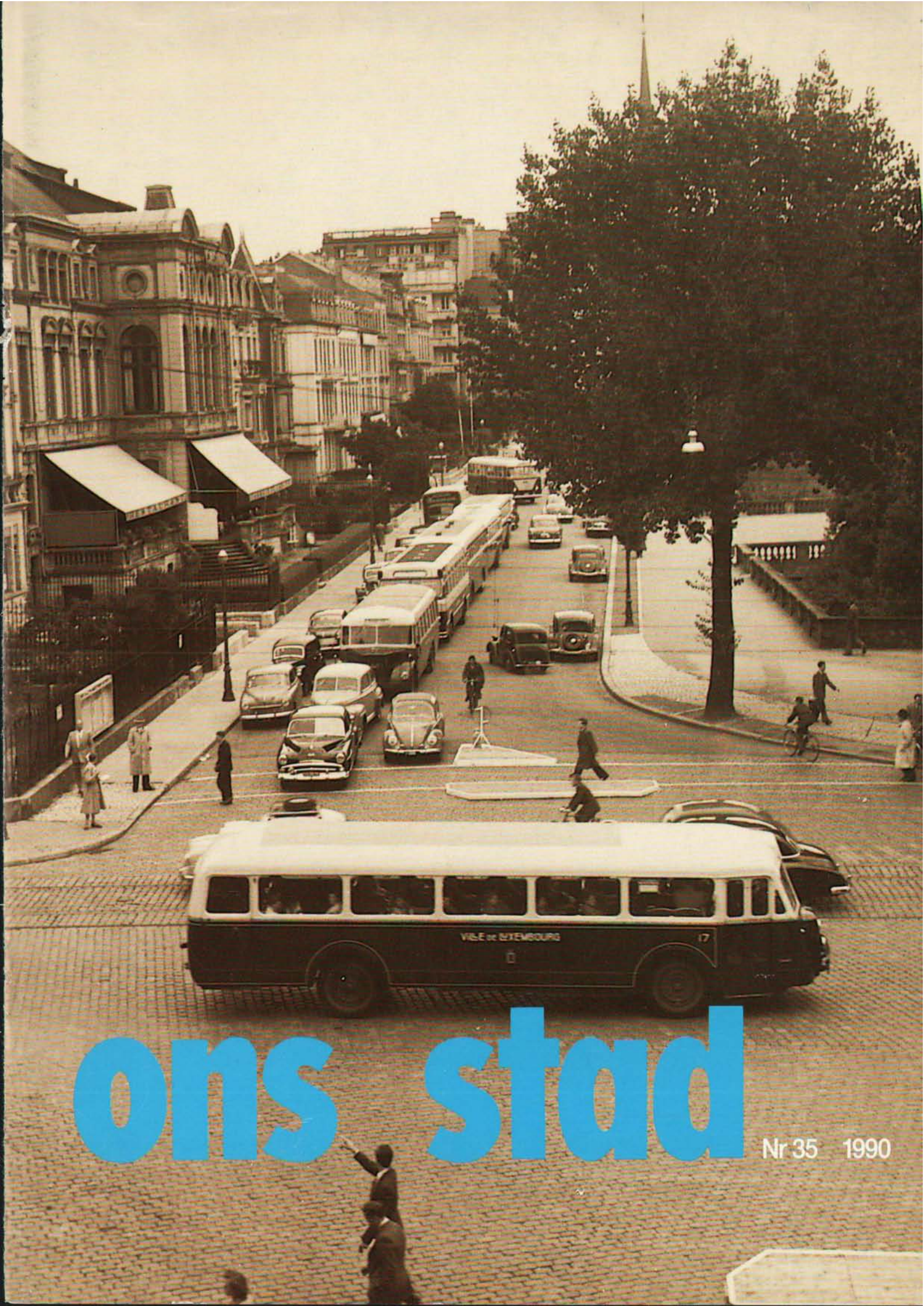




ons stad

Nr 35 1990

Chaos

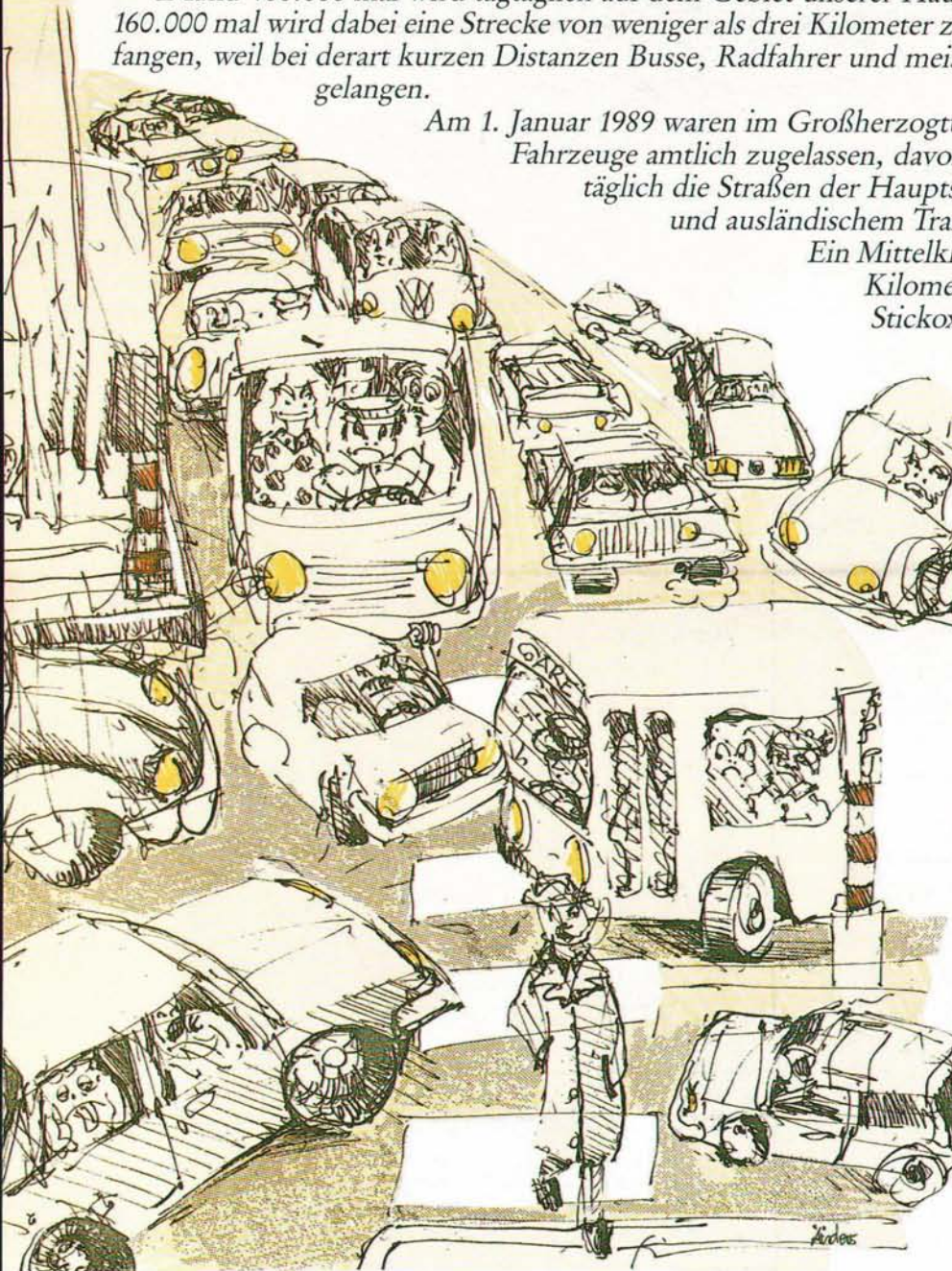
Rund 400.000 mal wird tagtäglich auf dem Gebiet unserer Hauptstadt ein Auto in Bewegung gesetzt, 160.000 mal wird dabei eine Strecke von weniger als drei Kilometer zurückgelegt, ein wahnwitziges Unterfangen, weil bei derart kurzen Distanzen Busse, Radfahrer und meist sogar Fußgänger schneller ans Ziel gelangen.

Am 1. Januar 1989 waren im Großherzogtum Luxemburg insgesamt 208.151 Fahrzeuge amtlich zugelassen, davon verstopfen 47% (das sind 97.831) täglich die Straßen der Hauptstadt, von Grenzgängern, Touristen und ausländischem Transitverkehr einmal abgesehen.

Ein Mittelklassewagen ohne Katalysator setzt pro Kilometer durchschnittlich 2,2 Gramm Stickoxide und neun Gramm Kohlenmonoxid frei. Mit diesen Gasen werden pro Kilometer Fahrtstrecke 27.000 Kubikmeter saubere Luft verseucht, während ein mit einem Drei-Wege-Katalysator ausgerüstetes Auto (und das sind hierzulande nicht einmal 10%) immerhin noch 4.000 Kubikmeter verschmutzt.

Wenn man bedenkt, daß unsere Stadt mit ihren 80.000 Einwohnern im Zentrum nur insgesamt über 16.000 Parkplätze verfügt, wenn man die omnipräsenten Staus, den nervtötenden Streß und die täglichen Horrormeldungen über neue Umweltkatastrophen endgültig satt hat – von den unzähligen Verkehrsoptionen gar nicht einmal zu reden –, dann ist es an der Zeit, die Leute daran zu erinnern, daß es Busse und Bahn gibt. Was wir in dieser „Ons Stad“-Nummer tun.

r.cl.



2

Stater Chronik

- Isländische Präsidentin auf Staatsbesuch in Luxemburg
- Das neue Stadion an der Arloner Straße
- Die alte „Badanstalt“ im neuen Kleid
- „Louvignys-Gaass“ wurde Fußgängerzone
- Renée Wagener als neue Stadträtin vereidigt
- Zum 100. Geburtstag von Dwight D. Eisenhower
- L'aventure picturale de Henri Dillenburg
- Zum Gedenken: Robert Krieps, René Urbany, Edmond Reuter, Gaston Glaesener, Mars Schmit



6

Umweltfreundlicher, schneller, bequemer und billiger: Einfach mam Bus!

Auch in Luxemburg hat man erkannt, daß kein Weg daran vorbeiführt, den Individualverkehr systematisch abzubauen, zugunsten eines neu strukturierten, umwelt- und kundenfreundlichen öffentlichen Transports. Eine Reportage von René Clesse.

12

Plädoyer für eine menschenfreundliche Stadt

Das oberste Ziel der Verkehrspolitik muß heute sein: Genügende Mobilität für alle bei dauernder Substanzerhaltung unseres Lebensraumes. Eine Analyse von Professor Heinrich Brändli von der ETH Zürich.



16

Nouvelles d'antan

Une chronique nostalgique de Guy May

I-XII

pages intercalées Di giel Säiten

Informations sociales, administratives et d'intérêt général

- La commission consultative pour étrangers
- Einheitliche Tarife im öffentlichen Transport
- Le mariage civil
- La nouvelle législation sur les nuits blanches
- Le centre d'accueil Grande-Duchesse Charlotte pour personnes âgées
- Italiens, bourgeois de Luxembourg, aux XVII^e et XVIII^e siècles
- Bibliothèque municipale: Nouvelles acquisitions



17

De Plädoyer

Eng Geschichte op Lëtzebuergeresch vum Josy Braun.

18

Mam Päerdstram huet et ugefaang ...

Eine historische Übersicht über 115 Jahre Nahverkehr in unserer Hauptstadt von Raymond Dhur.

24

Zum 50. Todestag von Batty Weber

Einige Luxemburger, die ihn persönlich kannten, erinnern sich noch an ihn als den „grand old man“ der luxemburgischen Literaturszene, für andere bleibt er als Abreißkalendermann in Erinnerung. Eine Dokumentation von Sylvie Kremer-Schmit.



27

Was bedeuten die Straßennamen der Stadt?

Eine Serie von Henri Beck

28

Batty im Fußballfieber

Eine Satire von Jacques Drescher

30

Trésors du Musée J.-P. Pescatore

par Georgette Bisdorff

31

Le Théâtre du Centaure: une aventure et un pari

par Ben Fayot



Ons Stad Nr 35 - décembre 1990

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, Guy Hoffmann, Archives de l'Etat, Photothèque de la Ville de Luxembourg (Batty Fischer, Edouard Kutter, Théo Mey, François Bury, Jean-Pierre Fiedler).
Dessins: Moritz Ney, Pit Weyer, Andreas Wagner
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

Isländische Präsidentin auf Staatsbesuch in Luxemburg

Vom 10. bis zum 12. September besichtigte die isländische Staatspräsidentin Vigdís Finnbogadóttir das Großherzogtum Luxemburg. Es war ein Staatsbesuch, bei dem immer wieder die Gemeinsamkeiten der beiden Kleinstaaten in den Vordergrund gestellt wurden. Auf unsern Bildern

sieht man Frau Finnbogadóttir und ihre Gastgeber, die großherzogliche Familie, zusammen mit Bürgermeisterin Lydie Wurth-Polfer und dem hauptstädtischen Schöfferrat während des herzlichen Empfangs, den die Stadt dem hohen Gast bereitet hatte.

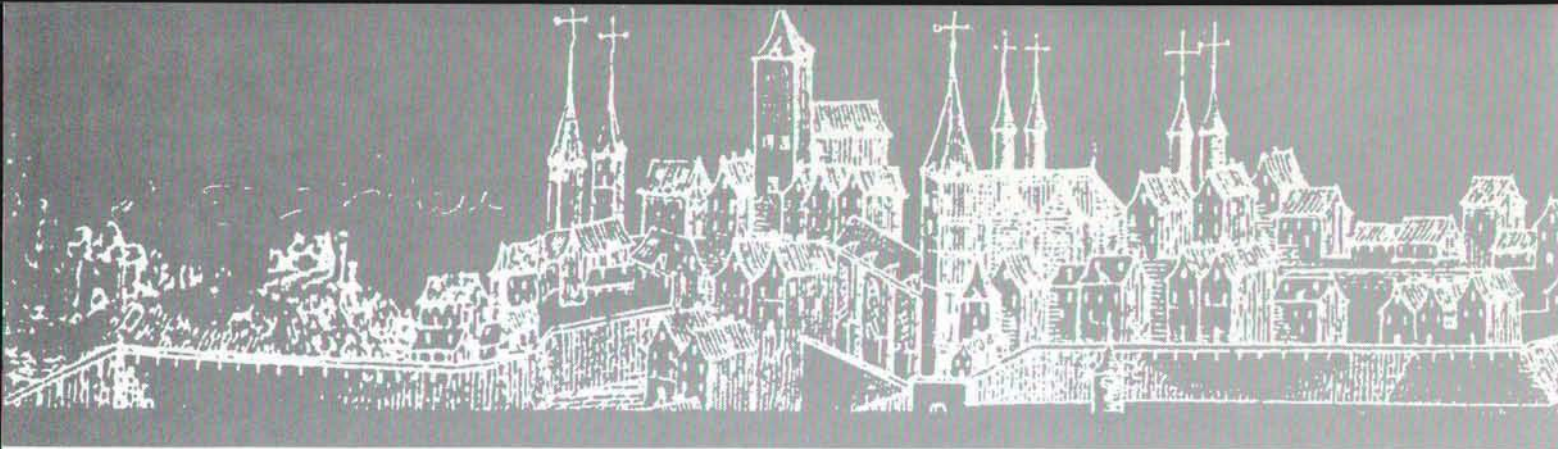


Das neue Stadion an der Arloner Straße

Das hauptstädtische Stadion erstrahlt in neuem Glanz: Die 1931 erbauten Anlagen wurden generalüberholt und mit all dem Komfort ausgestattet, den Sportler und Zuschauer heutzutage erwarten.

Wenige Tage nach der offiziellen Einweihungsfeier erlebten die Zuschauer mit dem 2-3 unserer Nationalelf gegen Weltmeister Deutschland gleich mit dem ersten Spiel eine Begegnung von historischer Bedeutung für unsere Sportwelt.





Die alte „Badanstalt“ im neuen Kleid: Ein wahrhaft ästhetisches Badevergnügen

Nach über vierjährigen Arbeiten war es am vergangenen 5. November endlich soweit: Stadtbürgermeisterin Lydie Wurth-Polfer sprach während ihrer Eröffnungsrede von „einem Tag der Freude“, an dem eine über 90jährige „alte Dame“ zu neuem Leben erwache.

Die völlig restaurierte und renovierte „Badanstalt“ ist von außen betrachtet schon ein architektonisches

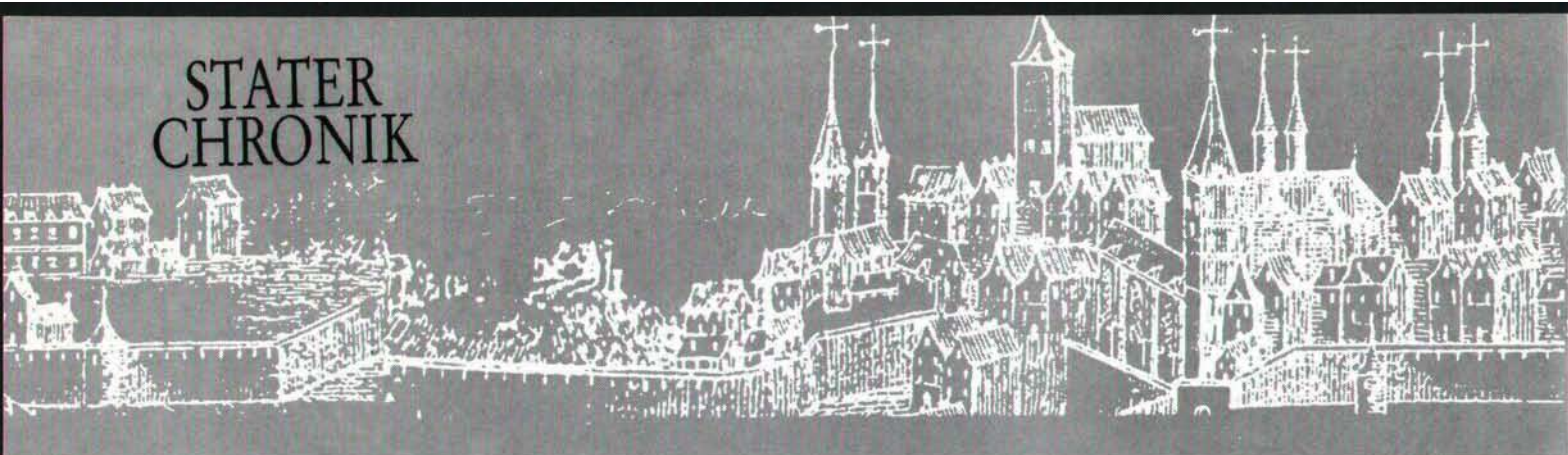
Juwel, mit ihren zahlreichen Referenzen an die Jahrhundertwende, und im Innern wurde moderner Badekomfort (Freizeitbecken, Whirlpool, Sauna, türkisches Bad, Solarium, Trimmgeräte usw.) zusammen mit Jugendstilelementen zu einer gelungenen Symbiose vereint.

Ein Bau der Jahrhundertwende für das Jahr 2000!



„Louvignys-Gaass“ wurde Fußgängerzone

Am Samstag, den 6. Oktober wurde die Rue Louvigny im Beisein zahlreicher Autoritäten von Stadtbürgermeisterin Lydie Wurth-Polfer offiziell ihrer Bestimmung als Fußgängerzone übergeben. Somit ist auch diese geschichtsträchtige Straße im Herzen der Stadt für Geschäftsleute und Kunden attraktiver geworden.



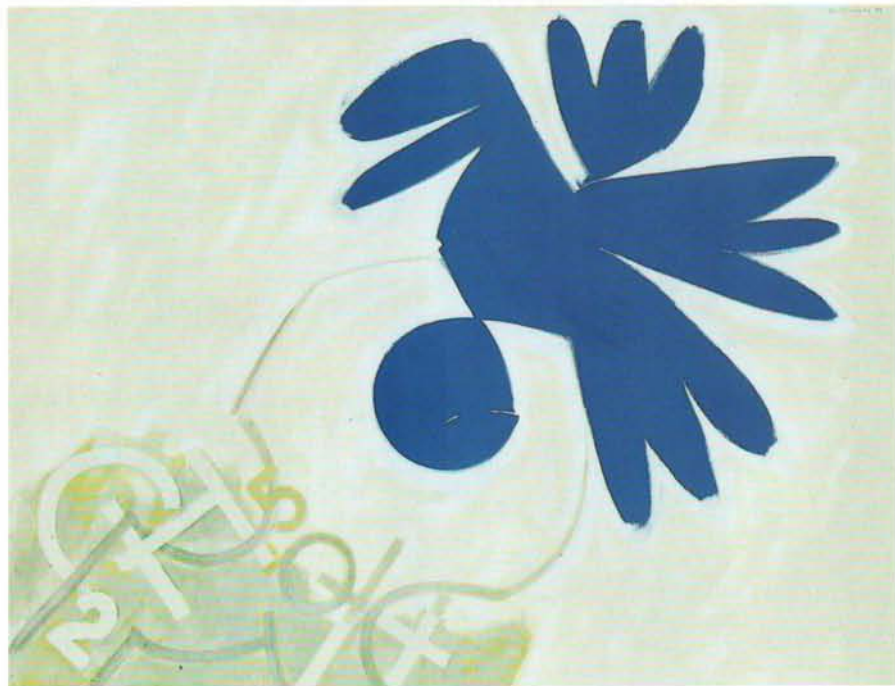
Villa Vauban: L'aventure picturale de Henri Dillenburg

Tel était le titre du très bel album publié au début de l'année par Tony Lammar, et telle est la réalité de l'exposition que la ville de Luxem-

bourg consacre depuis le 10 novembre à ce peintre dont l'aventure peut aussi être qualifiée de solitaire. Et telle elle a été tout au long assumée, voire revendiquée. Cela tient à l'homme. Et de même que l'homme, l'artiste a toujours été ennemi de toutes sortes de ménagements. L'œuvre en porte témoignage. Cette exposition permet pour la première fois de la découvrir dans son entier, dans son exact dérou-

lement, loin des modes, loin des faux problèmes, comme celui de la figuration et de l'abstraction. Sur deux axes, paysages et figures, la voici donc qui se déploie, mettant en œuvre tels éléments, tels moyens, pour aboutir à un art d'une extrême exigence.

L'exposition est ouverte jusqu'au 7 janvier 1991 tous les jours, sauf le mardi, de 13.00 à 18.00 heures et les samedis et dimanches de 9.00 à 12.00 et de 15.00 à 19.00 heures. Des visites guidées ont lieu tous les jeudis et samedis à 15.00 heures et, sur rendez-vous, pour les groupes et les classes scolaires par téléphone au 4796-2766. L'entrée est gratuite.



Zum 100. Geburtstag von Dwight D. Eisenhower

Vor 100 Jahren, am 14. Oktober 1890, wurde in Denison (Texas) Dwight D. Eisenhower geboren, der spätere Oberbefehlshaber der alliierten Truppen in Europa während des Zweiten Weltkrieges und maßgebliche Befreier Luxemburgs vom Nazismus.

In dankbarer Erinnerung an diesen großen General wurde am 26. August die kleine Straße, die unweit vom „Irrgarten“ zum amerikanischen Friedhof führt, nach seinem Namen benannt. Außerdem wurde zu seinem Andenken ein schlichter Sandstein aufgestellt, in den über seinen Namen die fünf Generalssterne eingemeißelt wurden.

Renée Wagener als neue Stadträtin vereidigt

Am 8. Oktober rückte die 28jährige Renée Wagener nach dem Rotationsprinzip anstelle von Marie-Paule Paulus-Ludovicy bei der „Gréng-Alternativen Partei“ (GAP) im Luxemburger Gemeinderat nach. Renée Wagener, die halbtags in der Nationalbibliothek sowie als Redakteurin des „Gréng Spoun“ arbeitet, ist politisch vor allem in der Frauenbewegung und im Dritt-Welt-Bereich tätig.





Zum Gedenken †



Robert Krieps war ein Politiker mit Ecken und Kanten, eine stadt- und landbekannte Persönlichkeit. Als sozialistischer Minister unterstanden ihm die Ressorts Justiz, Erziehungswesen, Kultur und Umwelt. Er wirkte in den Regierungskoalitionen von 1974-1979 und von 1984-1989 als konsequenter Reformier (Demokratisierung der Kultur, Humanisierung im Strafprozeß).

Der 1922 in Dalheim geborene Jurist war wegen seiner Resistenzarbeit im Krieg von den Nazis in die Konzentrationslager Hinzert, Natzweiler und Dachau verschleppt worden, eine Erfahrung, die ihn zeit seines Lebens zum vehementen Gegner von Gewalt und Faschismus machte.

Robert Krieps amtierte auch als Kommunalpolitiker im Luxemburger Stadtrat, dessen Mitglied er von 1964 bis 1974 und von 1982 bis 1984 war.

Der nach den Landeswahlen von 1989 als Europa-Abgeordneter nach Straßburg entsandte Politiker starb am 1. August 1990 in einem Pariser Krankenhaus an Herzversagen.

René Urbany, 1927 in Oberbesslingen als Sohn des Gründungsmitgliedes der Luxemburger kommunistischen Partei Dominique Urbany geboren, setzte sich ein Leben lang für die Belange der arbeitenden Menschen ein, als Journalist und langjähriger Direktor der „Zeitung vum Lëtzebuerger Vollek“, als KP-Abgeordneter im Parlament von 1975 bis zu seinem Tode und als hauptstädtischer Gemeinderat von 1966 bis 1979 und von 1988 bis 1989.

René Urbany starb am 10. Oktober 1990 in einem hauptstädtischen Krankenhaus.



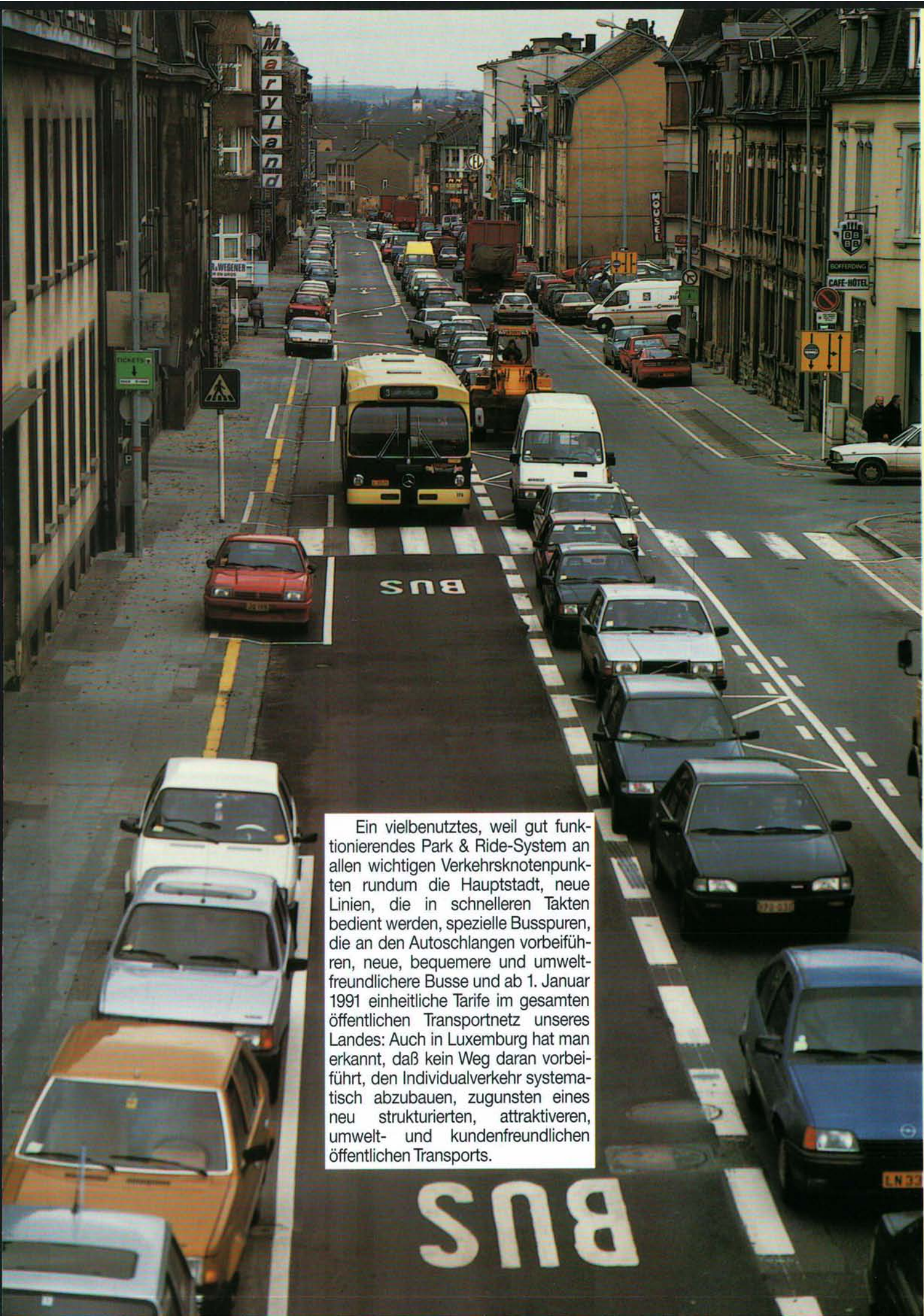
Nach langjähriger Krankheit verschied am 12. Februar 1990 der 72jährige Vizepräsident des Luxemburger Staatsrates **Edmond Reuter**. Der 1918 in Weiler-la-Tour geborene Professor war zeitweilig Leiter der „Université des Sciences Comparées“ und wurde danach Direktor des Luxemburger „Centre Universitaire“. 1972 wurde er Mitglied des Staatsrates und 1988 dessen Vizepräsident. Als engagierter Liberaler war Edmond Reuter in den sechziger Jahren Generalsekretär der DP und langjähriger Journal-Leitartikler. Dem Luxemburger Stadtrat gehörte er von 1974 bis 1975 und von 1979 bis 1981 an.



Am 7. Juni 1990 verstarb der 73jährige ehemalige Regierungskommissar und Direktor der „Ecole Supérieure du Travail“ **Gaston Glaesener**. Er hatte seine berufliche Laufbahn 1938 als Lehrer in Ettelbrück begonnen und war danach jahrzehntelang Lehrbeauftragter an einer hauptstädtischen Berufsschule. Gaston Glaesener, ein sozial denkender und engagierter Mensch, war hauptstädtischer LSAP-Gemeinderat von 1979 bis 1981 und von 1984 bis 1987.

Am 14. Oktober 1990 verschied unerwartet der bekannte Maler **Mars Schmit** im Alter von 58 Jahren. Der hauptberuflich als Lehrer am „Lycée Technique du Centre“ tätige Künstler hatte sich vor allem mit seinen Aquarellmotiven von Stadt und Land einen Namen gemacht.





Ein vielbenutztes, weil gut funktionierendes Park & Ride-System an allen wichtigen Verkehrsknotenpunkten rundum die Hauptstadt, neue Linien, die in schnelleren Takt bedient werden, spezielle Busspuren, die an den Autoschlangen vorbeiführen, neue, bequemere und umweltfreundlichere Busse und ab 1. Januar 1991 einheitliche Tarife im gesamten öffentlichen Transportnetz unseres Landes: Auch in Luxemburg hat man erkannt, daß kein Weg daran vorbeiführt, den Individualverkehr systematisch abzubauen, zugunsten eines neu strukturierten, attraktiveren, umwelt- und kundenfreundlichen öffentlichen Transports.

Umweltfreundlicher,
schneller,
bequemer und billiger

Einfach mam Bus!

Ein x-beliebiger Wochentag in unserer Hauptstadt, während der allmorgendlichen *rush-hours* zwischen sieben und neun: In sämtlichen Zufahrtsstraßen zum Zentrum und zum Bahnhofsviertel ist die Verkehrssituation katastrophal: Stoßstange an Stoßstange stehen sie im oft kilometerlangen Stau, die teuren blechernen Exponate des Wohlstandes unserer Europa- und Bankenstadt, servo-gelenkte Autobahnraketen, von Null auf Hundert zu beschleunigen in weniger als 10 Sekunden, und Tausende fluchende Fahrer hinter den Frontscheiben müssen ohnmächtig zusehen, wie sie von Radfahrern und Fußgängern überholt werden, die längst an ihrem Arbeitsplatz sind, wenn die Automobilisten in der nächsten Schlange vor dem unterirdischen Parking warten.

Das Auto: Umweltproblem Nummer 1

Sie kommen nicht einmal auf die Idee, sich bei der täglichen Fahrt zur Arbeit untereinander abzuwechseln und die einzelnen Autos wenigstens passagiermäßig auszulasten, wobei jeder Geld und Nerven sparen und der Stau, der Benzinverbrauch und somit die Umweltbelastung geringer würde, ganz im Gegenteil: Die Autos, in denen mindestens zwei Leute Platz gefunden haben, sind absolute Mangelware, dominiert wird der tägliche Horrortrip zum Arbeitsplatz vom typischen *lonesome rider*, der sich, das Aktenköfferchen auf dem Beifahrersitz, durch das von seinesgleichen verursachte Chaos پرسرشد.

Wie stark das eigene Auto, neben allen andern Unannehmlichkeiten wie Staus und Parkplatzsuche, die Umwelt durch Luftverpesterung belastet, ist kaum einem Fahrer bewußt. Ein Mittelklassewagen ohne Katalysator setzt pro Kilometer durchschnittlich 2,2 Gramm Stickoxide und neun Gramm Kohlenmonoxid frei. Mit diesen Gasen werden pro Kilometer Fahrstrecke 27.000 Kubikmeter saubere Luft verseucht, während ein mit einem Drei-Wege-Katalysator ausgerüstetes Auto immerhin noch 4.000 Kubikmeter verschmutzt.

Unter Wissenschaftlern ist inzwischen längst unstrittig, daß der Kohlendioxid-Ausstoß weltweit drastisch verringert werden muß, will die Menschheit einer Klimakatastrophe noch entkommen. Auch der Katalysator hilft da gar nichts, er kann das Treibhausgas nicht herausfiltern. Nur eine Verringerung des Kraftstoffverbrauchs (Benzin, Kohle, Öl, Gas) kann Entlastung bringen.

Nichts führt an der Erkenntnis vorbei: Wer die Natur vor dem Automobil retten will, muß das Massenprivileg einschränken, jederzeit nach Lust und Laune mit dem eigenen Wagen herumzukutschieren.

Die städtischen Busse: Eine vernünftige Alternative mit neuem Image

Samstag, 20. und Sonntag, 21. Oktober 1990: Mehr als 6.000 Besucher drängelten sich an diesem Herbst-Wochenende auf dem riesigen Gelände des hauptstädtischen Busbetriebes in der Hollericher rue de Bouillon. Anlässlich der Einweihung der hochmodernen Reparaturhallen hatte der Busdienst die Gelegenheit genutzt, um zur „Porte Ouverte“ zu laden und die Besucher mit dem neuen Image des Betriebes vertraut zu machen.

In Sachen *public-relations* hatte man sich so manches einfallen lassen: Da gab es Faltsblätter und einen (etwas gewagten) Videoclip über das Park & Ride-System, einen mit nostalgischen Fotos umrahmten Überblick über die Geschichte des hauptstädtischen Fuhrparks – sämtliche alten und neuen Bus-Typen waren übrigens ausgestellt –, und wer Inhaber eines normalen Pkw-Führerscheins war, durfte sogar, unter professioneller Anleitung, eine Ehrenrunde Bus fahren. Und alle, die mit Park & Ride zur Besichtigung gekommen waren, hatten gleich zwei Getränke frei.





Derartige, im öffentlichen Dienst nicht gerade übliche Publicity hat nichts anderes im Sinn als neue, potentielle Kunden für die Busse zu werben. Dienstchef Georges Feltz: „Es genügt längst nicht mehr, den Leuten zu sagen, das kostet so und soviel, wenn Sie mit dem Bus fahren wollen. Wir müssen freundlich auf die Menschen zugehen und versuchen, sie davon zu überzeugen, daß es sich in jeder Hinsicht – in punkto Preis, Zeitgewinn, Komfort – für sie lohnt, von unserem Angebot Gebrauch zu machen.“

Solche Einsichten und Überlegungen sind grundvernünftig und mehr als angebracht am Ende eines Jahrhunderts, in dem das Problem Nummer Eins die Umweltbelastung ist und die Menschen tagtäglich mit neuen Schreckensbilanzen und Öko-Katastrophen konfrontiert werden.

Nicht nur in Luxemburg, sondern in allen mittleren und großen Städten der reichen Industrienationen ist das Automobil längst vom einst persönlichen Freiheit verheißenden Lust- zum Frustobjekt verkümmert, ist die Verkehrslage derart chaotisch, daß man sich fragt, wieso die täglichen Staus sich überhaupt noch auflösen können, von den giftigen Abgasen gar nicht zu reden.

Die einzig sinnvolle Alternative zum Automobil ist – in unserer Felsenstadt, deren geographische und klimatische Bedingungen das Umsteigen auf das umweltfreundliche Fahrrad nur für eine sportliche und wetterfeste Minderheit zumutbar machen – der öffentliche Transport, im Klartext also in erster Linie der Autobusdienst der Stadt Luxemburg.

Bereits Anfang der siebziger Jahre hatte die Stadt den Bremer Architekten Heinz W. Gesterling mit der Planung des neuen Busbetriebes in der Hollericher rue de Bouillon beauftragt, der 1975 fertiggestellt war – die alten Anlagen in der Limpertsberger Avenue Victor Hugo waren längst nicht mehr zeitgemäß –, und 1977 wurde auch der moderne Busbahnhof Aldringen im Herzen der Stadt eingeweiht, eine funktionelle Anlage, die die Autobusse optimal durch das Zentrum schleuste.

Doch die sich ständig zuspitzende Verkehrslage erforderte seitens der Gemeindeführung noch mehr konzeptuelles Umdenken: Schon im Jahre 1983 wurde der Schweizer Verkehrsexperte Professor Heinrich Brändli von der ETH Zürich (dessen Überlegungen wir ab Seite 12 veröffentlichen), mit einer Studie zur Restrukturierung der öffentlichen Verkehrsmittel in der Stadt Luxemburg beauftragt.



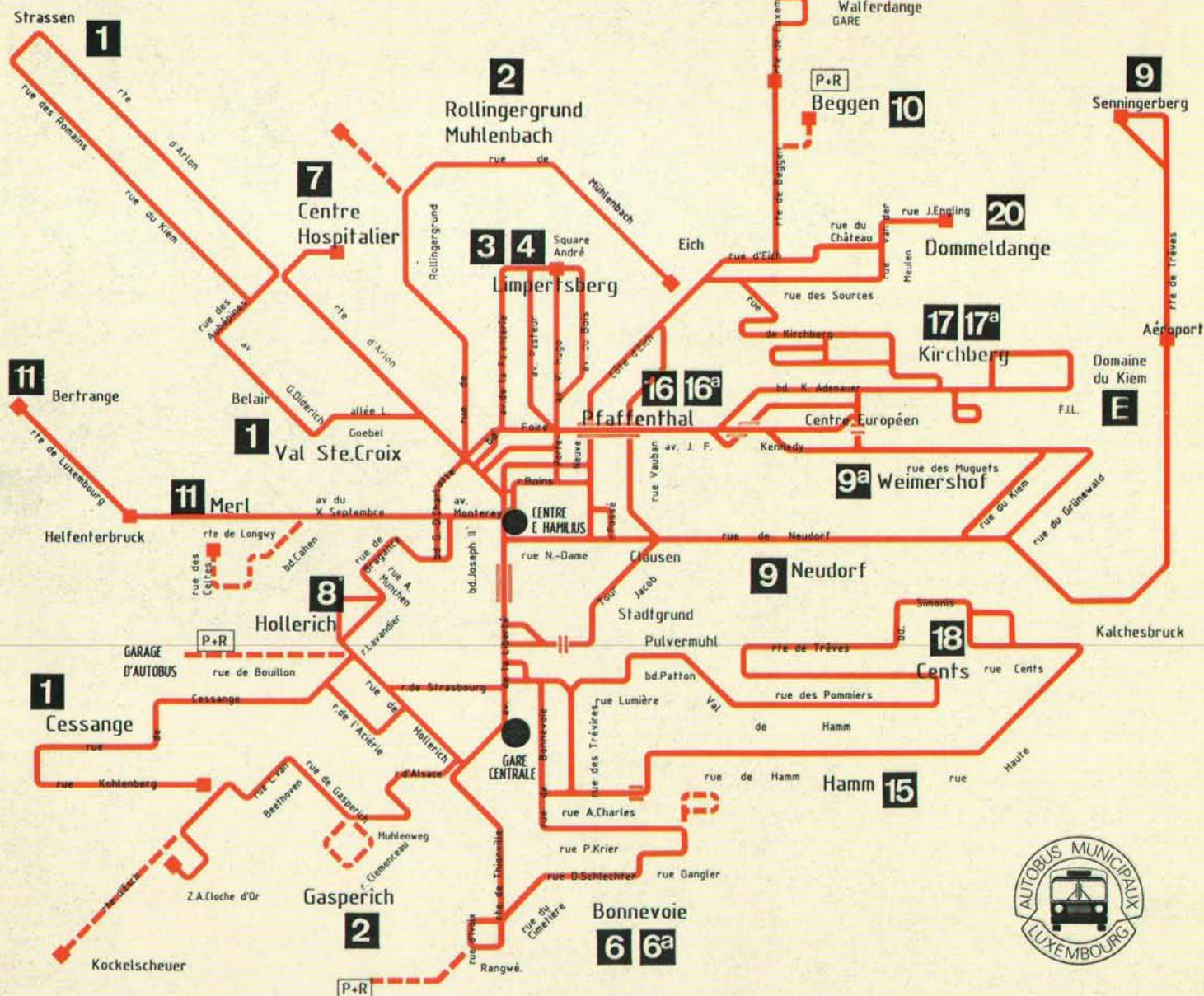
Die Auffangparkings *Park & Ride*

Die Idee ist so einfach und so leicht in die Praxis umzusetzen, daß man sich fragt, warum sie nicht schon vor Jahren verwirklicht wurde: Man schafft an sämtlichen Hauptzufahrtsstraßen zur Stadt größere Auffangparkings, wo die Leute ihre Autos kostenlos abstellen können, und ein spezieller Bus-Pendeldienst bringt sie von hier aus sicher und bequem in die Stadt zum Arbeitsplatz, zum Einkaufsbummel, zum Arzt oder wo sie auch immer hinwollen.

Im Juli 1989 wurde dieser intelligente Kompromiß zwischen Individualverkehr und öffentlichem Transport für's erste in der Hollericher rue de Bouillon, gleich neben dem städtischen Busbetrieb, angeboten. Das kundenfreundliche Konzept – 700 Gratis-Parkplätze, Bus-Pendeldienst alle 10 Minuten, auf Wunsch Tageszeitung im Monatsabo enthalten – war schon nach wenigen Monaten ein derartiger Erfolg, daß das *Park & Ride*-System weiter ausgedehnt werden konnte. Auf Howald (Luxemburg-Süd), an der Arloner Straße, in Beggen und auf dem Kirchberg funktionieren inzwischen solche Pendeldienste, die den Stadtverkehr spürbar entlasten und deren Vorteile für Mensch und Umwelt auf der Hand liegen: Weniger Abgase im Zentrum, weniger Staus, weniger Parkplätze, weniger Streß.

Réseau des autobus municipaux

Hauptstädtisches Autobusnetz



Stichdatum 27. Mai 1990

Offiziell in Kraft trat die erste Stufe des neuen Verkehrskonzepts von Heinrich Brändli in unserer Hauptstadt am 27. Mai 1990: Seit diesem Datum haben sämtliche Linienbusse über eine spezielle Busspur in der Avenue de la Liberté und auf dem Boulevard Royal freie Fahrt vom Bahnhofsviertel ins Stadtzentrum, und die Zeit, die so eingespart wird, erlaubt es, besonders während der Hauptverkehrszeit, auf allen wichtigen Linien schnellere Takte zu fahren. Zusätzliche Busspuren in der Hollericher Straße, in der rue de Bouillon, in der Arloner Straße und in der Route de Thionville sorgen ihrerseits für einen reellen Zeitgewinn gegenüber dem Individualverkehr.

Auch Fahrpläne und Linienführung wurden so umstrukturiert, daß das Netz insgesamt besser ausgelastet ist und die Menschen

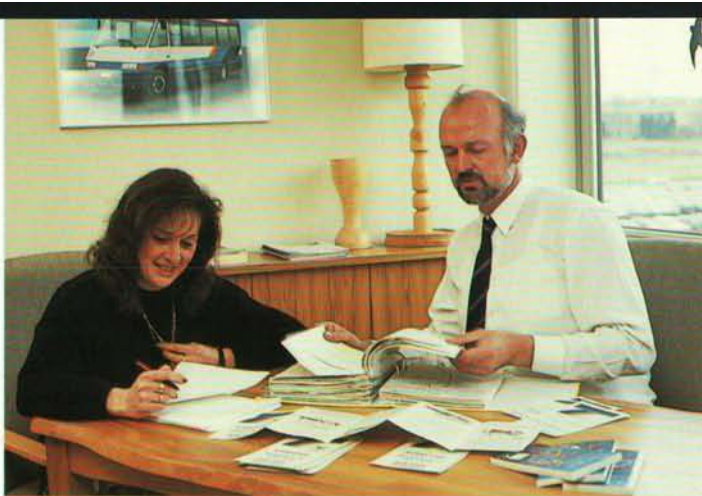
schneller und effizienter an ihr Ziel gelangen (siehe Grafik). Und nicht zuletzt die zahlreichen, von der Stadt geordneten neuen Mercedes-Busse, wovon einige bereits angeliefert sind, tragen durch mehr Komfort und Umweltfreundlichkeit (Rußfilter für Dieselmotoren) viel zum neuen Image des öffentlichen Transports bei.

Alle diese Maßnahmen haben dazu geführt, daß der städtische Busdienst während des vergangenen Halbjahres, also nach dem 27. Mai, einen durchschnittlichen Kundenzuwachs von 10-15 Prozent zu verzeichnen hatte.

Ein weiterer Dienst am Kunden ist auch die Einführung der sogenannten Rollibusse am 1. Dezember 1988. Diese Minibusse sind speziell für gehbehinderte Menschen (Rollstuhlfahrer) und ihre Begleitpersonen konzi-

piert worden und können telefonisch (4796-2810 oder 4796-2975) angefordert werden. Es gelten dieselben Tarife wie für die normale Fahrt.

Seit dem 26. November 1990 schließlich fährt in einer ersten Probephase der sogenannte *Jokerbus*, eine Art „Bummelbus mit Kundennähe“, der vor allem in entlegenen Wohnvierteln Hausfrauen und ältere Menschen dafür entschädigen soll, daß bei der neuen Linienführung zahlreiche Haltestellen zugunsten eines insgesamt effizienteren Netzes abgeschafft wurden. Der 20 Sitzplätze bietende *Jokerbus* wird in einer ersten Versuchsphase die Linie J1 (Verlorenkost-Bonnevoie) und J2 (Sept-Arpen-Limpertsberg) bedienen, wobei es auch wieder Haltestellen an der *Al Avenue* und am Viadukt geben wird.



Dienstchef Georges Feltz
mit seiner Mitarbeiterin
Frau Sonja Weis.

Der städtische Busdienst in Zahlen

Auf einer Netzlänge von 153 km bedienen im Augenblick insgesamt 126 Busse (davon 25 Gelenk- und 11 Minibusse) auf 23 Linien alles in allem 465 Haltestellen. 434 Personen sind beim städtischen Busdienst beschäftigt, davon 305 im Fahrdienst, 103 in den Werkstätten und 26 in der Verwaltung.

Während der Spitzenstunden sind täglich 98 Busse unterwegs, zu normalen Tageszeiten 72, bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 24,7 Stundenkilometer, deren Zahl dann nach 20 Uhr zusehends schrumpft (um 24 Uhr beispielsweise fahren noch ganze drei Busse).

Im Jahre 1989 wurden insgesamt 11.415.211 Personen befördert, dies in einem Einzugsbereich von 100.910 Einwohnern: Die städtischen Busse bedienen zusätzlich die Randgemeinden Strassen, Bartringen, Walferdingen, Steinsel und Senningerberg/Findel. 3.136.190 km wurden insgesamt im vergangenen Jahr zurückgelegt, davon 2.544.555 km im normalen Linienverkehr, der Rest im Dienste der Schulen und für Sonderfahrten.

Wie in vielen Ländern ist der öffentliche Transport auch hierzulande eine Dienstleistung und somit defizitär: Einnahmen von rund 237 Millionen Franken standen im Jahre 1989 Ausgaben von 732 Millionen gegenüber, davon allein über 588 Millionen für Löhne und Gehälter.



Busfahrer(in): ein zukunftssträchtiger und gutbezahlter Beruf

Junge Menschen zwischen 21 und 35 Jahren, die die luxemburgische Staatsangehörigkeit, eine gute Gesundheit und den Führerschein der Kategorie D besitzen, können beim städtischen Busdienst die (gutbezahlte) Laufbahn als Fahrer oder Fahrerin (zwei Frauen wurden bereits eingestellt, weitere sind herzlich willkommen) einschlagen. Es sind noch Stellen frei. Nähere Auskünfte über Telefon 4796-2382.



Ab 1. Januar 1991 landesweit einheitliche Tarife im öffentlichen Transport

Nach Neujahr erfährt der gesamte luxemburgische öffentliche Transport (CFL, RGTR, hauptstädtischer Busdienst (AVL) und TICE-Netz) mit der landesweiten Harmonisierung der Tarife eine fast schon revolutionäre Erneuerung, die den Benutzern von Bussen und Bahn nur recht sein kann.

Hauptvorteil der einheitlichen und vereinfachten Verbundtarife ist die Tatsache, daß sie auf dem gesamten öffentlichen Netz gültig sind. Ab 1. Januar wird es für normale Fahrten nur noch zwei Grundtarife geben, nämlich die besonders für Langstrecken interessante Öko-Tageskarte für 120 Franken (für sämtliche Zug- und Busfahrten, die während eines Tages vom Träger der Karte zurückgelegt werden) und für Kurzstrecken die Fahrkarte zum Preis von 30 Franken.

Daneben gibt es natürlich zahlreiche Abonnements-Formeln und Preisvergünstigungen:

Für 1.200 Franken kann man z.B. den sogenannten „Öko-Paß“ erwerben, eine Formel, die es erlaubt, innerhalb eines Monats nach Belieben sämtliche öffentlichen Transportmittel in Luxemburg zu benutzen. Dieser Paß ist nicht personengebunden und kann also beispielsweise von allen Familienmitgliedern benutzt werden.

Daneben existieren zahlreiche andere Formeln wie der Block mit 5 Karten für das nationale Netz (480 F) oder jener mit 10 Karten für kürzere Strecken (240 F). Für 900 Franken pro Monat gibt es ein Spezial-Abo für die hauptstädtischen Busse, das auf allen Linien gültig ist, während die Monatskarte für eine bestimmte Linie 600 Franken kostet.

Das Jumbo-Abonnement (1.000 F pro Jahr für alle Busse und Bahnen) für Jugendliche unter 20 Jahren (oder älter, wenn die Eltern noch Kindergeld erhalten), gilt auch nach dem 1. Januar, und natürlich gibt es zahlreiche Preisvergünstigungen für Kinder, ältere Menschen und Behinderte, die Sie zusammen mit sämtlichen neuen Tarifen in einer Übersicht in den „gelben Seiten“ dieser *Ons Stad*-Nummer finden.

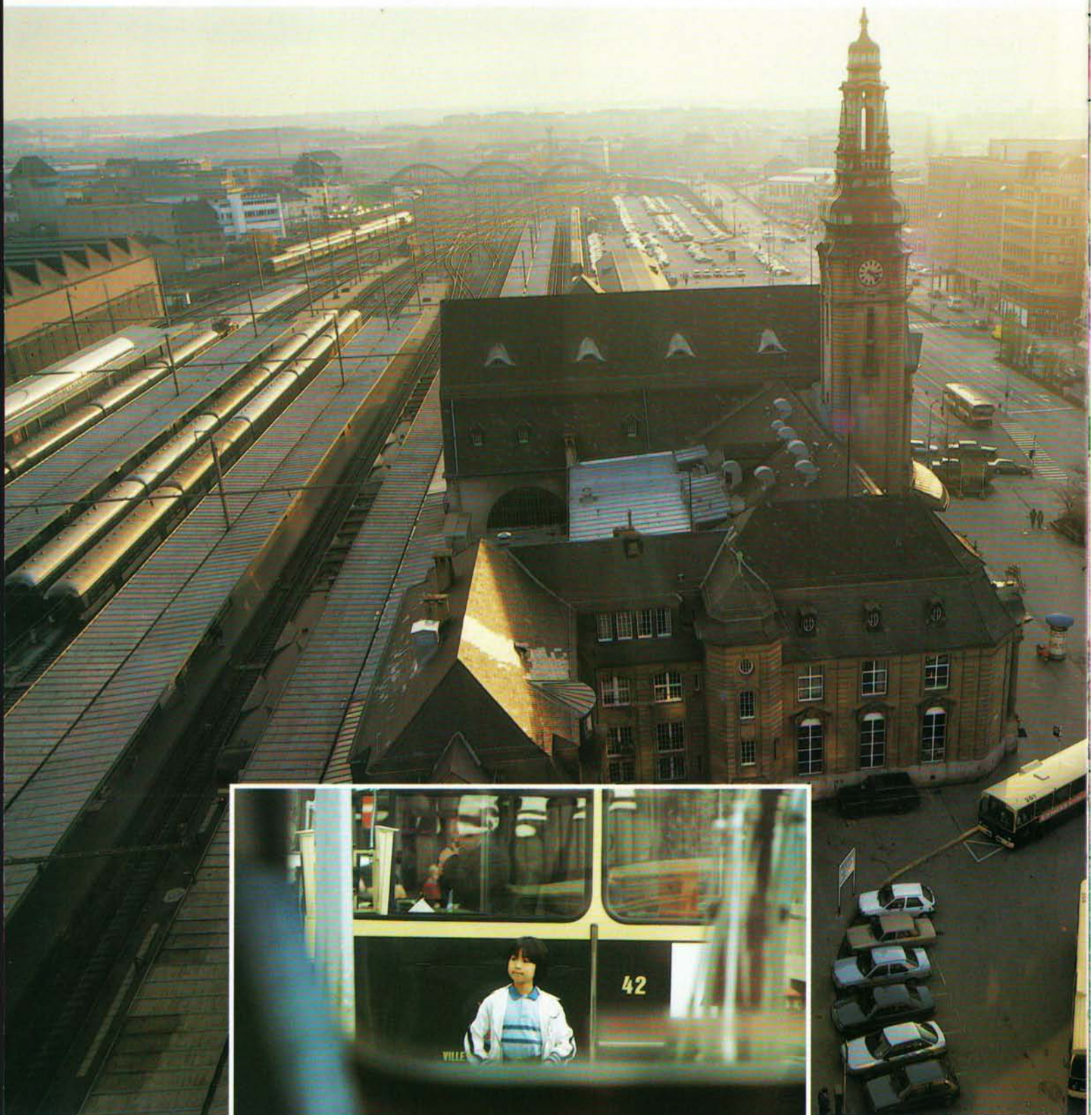
Bei einem derartigen Angebot kann man schon dazu verlockt werden, das eigene Auto öfter mal zu Hause in der Garage zu lassen. Was ja auch der Sinn der Sache ist.

René Clesse



Plädoyer für eine menschenfreundliche Stadt

Von Professor Heinrich Brändli, ETH Zürich



Worum geht es?

Die Aufgabenstellung lautet: Einen gut funktionierenden Transportdienst für die Menschen in Luxemburg zu schaffen. Ob dies mit dem Verkehrsmittel Autobus geschehen wird, ist unwichtig; auch ist der vielgepriesene Ausbau des öffentlichen Verkehrs nie Selbstzweck, sondern einzig und allein Mittel zum Zweck, nämlich Bewegungsfreiheit in einer lebenswerten Stadt zu garantieren.



Aber auch die Stadtgrenzen sind nicht starr, sondern werden stets durchlässiger, für Berufspendler, Besucher und Touristen. Ein gutes Gesamtangebot des öffentlichen Verkehrs ist gefragt, nicht ein städtischer Autobusbetrieb, auch wenn ich ein großes Engagement der Stadt für ihren Verkehrsbetrieb – allenfalls mit modifizierter Organisationsform – dringend empfehlen möchte.

Was muß erreicht werden?

Alle, vor allem aber alle motorisierten Verkehrsmittel, dienen ihrem Benutzer und belasten oder belästigen andere Menschen mit Lärm, Abgasen, hohem Raumbedarf, Unfällen usw., und weil immer mehr Menschen immer mehr belästigt: die Lebensqualität nimmt ab. Der Ast, auf dem wir so sorglos herumtanzen, wird zunehmend dünner; die Substanzbelastung unseres Lebensraumes für uns und unsere Nachfahren immer bedrohlicher. Der Leidensdruck konzentriert sich in unseren Städten. Abhilfe tut not! Einiges ist sicher und unbestritten:

- Der technische Umweltschutz allein genügt (auch) im Verkehr nicht. Katalysatoren, Rußfilter usw. sind dringend notwendig, wir entschärfen damit aber nur die Probleme, ohne sie zu lösen.
- Da der Egoismus die stärkste Triebkraft des Menschen ist, nutzen Aufrufe zur Vernunft wenig; die Mobilität nimmt weiter zu. Fast jeder benutzt für seine Ortsveränderungen das ihm passende Verkehrsmittel, ohne auch nur daran zu denken, wen oder was er damit schädigt.
- Unsere Städte und unsere Umwelt können ohne Mobilitätseinschränkungen nur lebenswert erhalten werden, wenn ein viel größerer Anteil des Verkehrs als heute mit öffentlichen Verkehrsmitteln bewältigt wird.

Damit ist die generelle Aufgabe des künftigen öffentlichen Verkehrs vorgegeben:

Der öffentliche Transport der Zukunft muß schneller und homogener werden, dabei aber billig und sicher bleiben, jeweils verglichen mit dem Individualverkehr.

Er kann dieses Ziel aber aus eigener Kraft nicht erreichen.

Was ist in der Stadt Luxemburg geplant?

Das Positive vorweg: Die erste Stufe der notwendigen Ausbauten ist in Betrieb, weitere Etappen sind geplant. Das ist gut so, denn jede Planung nützt so lange rein gar nichts, als nicht entsprechende Taten folgen. Das Ziel aber ist bei weitem noch nicht erreicht! Wie der Bus ausgebaut werden soll, durfte ich aufzeigen. Was dazu vom Busbetrieb beigetragen werden konnte, ist in Ausführung.

Ob darüber hinaus ein neues, zusätzliches Verkehrssystem notwendig wird, ist noch offen, nicht jedoch die wichtigen Randbedingungen:

- Was auch immer geschehen wird, der Bus bleibt wichtigster Bestandteil des Gesamtangebotes des öffentli-

- chen Verkehrs. Im Hinblick auf ein neues System den Ausbau des Busbetriebs zu verzögern, wäre aber die dümmste aller möglichen Handlungsalternativen.
- Die CFL mit ihrem Schienennetz ist mit aller Konsequenz in das regionale öffentliche Verkehrsnetz einzu beziehen.
 - Ein neues System, das mit keinem der vorhandenen Systeme Luxemburgs technisch zusammenwirken muß, soll einen vollautomatischen Betrieb mit Zügen zulassen und nicht auf der Straßenfläche verkehren. Es kommt - bei nüchterner Betrachtungsweise von Größe und Struktur der Region - wohl nur in der Verbindung Flughafen - Foire - Europazentrum - Stadtzentrum - Bahnhofsviertel in Frage, könnte aber hier Vorteile bieten. Für eine konventionelle Straßenbahn besteht kein Bedarf!

Wie muß dem öffentlichen Verkehr geholfen werden?

Dem Busbetrieb „gehören“ das Personal, die Fahrzeuge, die Garage usw., nicht aber die Fahrwege. Für Verkehrsregelung, Finanzplanung und übergeordnete (Siedlungs-)Planung fehlt ihm jede Kompetenz. Darum:

Um dem öffentlichen Verkehr den für uns alle notwendigen Stellenwert im Gesamtverkehr zu geben, müssen alle mitarbeiten!

- Jeder Einwohner kann den öffentlichen Verkehr fördern, indem er ihn benutzt.
- Ein guter Busbetrieb steht auf drei gleichstarken Pfeilern:

Erstens: Hohe örtliche Verfügbarkeit bzw. ein dichtes Netz mit kurzen Distanzen zur Haltestelle ist sehr wichtig, weil man das Netz auf allen Plänen sieht. Luxemburg war hier fast zu gut, darum habe ich eine Straffung des Netzes und eine Vergrößerung der Haltestellenabstände zugunsten höherer Beförderungsgeschwindigkeit empfohlen.

Zweitens: Hohe zeitliche Verfügbarkeit bzw. fester Fahrplan mit kurzen Wartezeiten - das ist sehr kostspielig, weil mehr Kilometer gefahren werden müssen. In dieser Hinsicht bleibt noch einiges zu tun; erste Schritte sind gemacht.

Drittens: Unbehinderte Fahrt des Busses und genaue Einhaltung des Fahrplanes. Dies ist am schwersten zu erreichen, weil es längst überfällige, aber unpopuläre verkehrspolitische Entscheidungen verlangt. Dafür werden aber beim Busbetrieb die Kosten eingedämmt und die Erträge erhöht. Denn wenn nicht konsequent dafür gesorgt wird, daß der Bus mittels Busspuren, Sondersignalen an den Ampeln, Aufhebung von Parkplätzen usw. während der Fahrt schneller ist als das Auto, haben alle Anstrengungen für einen besseren öffentlichen Verkehr wenig Erfolgchancen.

Deshalb:

- In der Verkehrsplanung müssen die verkehrspolitischen Ziele stärker berücksichtigt werden. Man kann nicht den öffentlichen Transport verbessern und gleichzeitig neue Autobahnen und Parkplätze bauen.

Ein verbesserter öffentlicher Transport bedeutet mehr Mobilität für alle





Eine solche Politik wird mit Sicherheit am Ziel vorbeiführen.

- In der übergeordneten Planung – insbesondere der Siedlungs- und Nutzungsplanung – können die Chancen des öffentlichen Transports vergrößert oder aber auch zunichte gemacht werden.

Das Motto heißt „Konzentration und Verdichtung“; nicht nur in der Stadt und bei den Arbeitsplätzen, sondern auch in den Außen- und Wohngemeinden. Große Einfamilienhaus-Zonen mit weiten Gärten und mehreren Garagen für jedes Haus werden wir uns aus verschiedenen Gründen, nicht nur wegen der dann unlösbaren Verkehrsprobleme, in Zukunft kaum noch leisten können!

Die Schlußfolgerungen

Das oberste Ziel der Verkehrspolitik muß heute sein:

Genügende Mobilität für alle bei dauernder Substanzerhaltung unseres Lebensraumes.

Dazu braucht es den öffentlichen Verkehr und somit auch den Bus in weit größerem Maße als heute. Jeder kann aktiv zum Erreichen dieses Zieles und zu einer lebenswerten Stadt Luxemburg beitragen, indem er als Autofahrer notwendige Einschränkungen in Kauf nimmt und vor allem, indem er mit dem Bus fährt!

Nouvelles d'antan

La diligence de Namur à Luxembourg a été arrêtée, dans la nuit du 3 au 4 de ce mois par le mauvais état de la route provenant de fortes neiges entre Arlon et Luxembourg. Elle a été obligée de passer cette nuit à la Capelle.

(J.V.L. 7.2.1827)

Dans la nuit du mardi au mercredi dernier, la diligence de Namur à Luxembourg a versé, dans les environs de Steinfort, à 1 lieue de ce côté d'Arlon. L'un des voyageurs a reçu une contusion à la tête. On ne dit pas qu'il soit arrivé de plus graves accidents, mais on dit qu'une entreprise, en concurrence avec celle qui exploite exclusivement cette route, s'organise et se prépare à demander une concession. C'est le vœu général du public de voir former un établissement qui offre aux voyageurs non seulement des voitures solides, mais aussi la certitude de faire le trajet de Luxembourg à Namur, en moins de 30 heures. En vérité, les voyageurs sont conduits comme on conduit les charges de houille dans les Pays-Bas.

(J.V.L. 27.1.1827)

La diligence de Namur à Luxembourg a fait, le 1^{er} janvier, à 10 h. du matin, une station obligée de près de $\frac{3}{4}$ d'heures, au milieu des eaux de l'Ourthe, au bas du village d'Orthenville. Le timon de la voiture s'étant cassé au passage de cette rivière, les voyageurs ont, à leur aise, fait des commentaires sur les dangers des voitures que leur âge devrait faire mettre hors de circulation, et sur l'imprévoyance des entrepreneurs, qui devraient garnir les brancards des diligences d'anneaux de fer, et généralement se mettre en garde contre le danger de prolonger, par des accidents, un voyage déjà trop long, puisque le trajet de Namur à Luxembourg, se fait en 28 mortelles heures.

(J.V.L. 6.1.1827)

Reise-Gelegenheiten und Spazierfahrten für alle Länder und alle Orte übernimmt zu den allerbilligsten Preisen der Lohnkutscher Peter Bardelle, beim Bäckermeister König am rothen Brunnen wohnhaft. Ebenso besorgt er auch alle Lohn-Fahren zu Hochzeiten, Kindtaufen, Konzerten, Bällen und dergleichen, und wird die Eleganz seiner Wagen, so wie deren Bequemlichkeit mit der Billigkeit der Preise wetteifern.

Luxemburg, den 16ten May 1821.

(LW 19.5.1821)



Ein sehr gutes Reitpferd rußischer Rasse, mit elegantem Sattel- und Zaumzeug, verleiht zu billigem Preise auf ganze und halbe, oder auch auf mehrere Tage Johann Schulz, Mairiestraße N° 486, gegenüber der Theresienkaserne.

(LW 22.1.1825)

Diligence-Nachricht.

G. J. Briard in Namur, beehrt sich dem Publikum hierdurch anzuzeigen, daß seine Post-Diligencen alle Montage und Donnerstage Morgens von Luxemburg abgehen, und mittelst ihrer Verbindungen, Reisende, Effekten, u.s.w., in drei Tagen nach dem Haag, und gleichfalls aus dem Haag nach Luxemburg in drei Tagen befördern.

Der Preis eines Platzes von einer dieser Städte zur andern, ist 80 Franken, Wasserpassage und Lagerstätte für eine Nacht einbegriffen.

Die Diligencen gehen über Namur, Brüssel, Antwerpen, Breda, Dordrecht, Rotterdam und Delft nach dem Haag.

Die Plätze für die ganze Reise kann man bei dem Direktor der Diligencen, Hrn. G. Kämpff, in Luxemburg versichern.

Luxemburg, den 10. Februar 1822.

(LW 16.3.1822)

LW = Luxemburger Wochenblatt
JVL = Journal de la Ville et du Grand-Duché de Luxembourg

De Plädoyer

Hie wéckelt d'Zigar aus dem Sëlwerpabeier, hält s'un de Briquet, fëmmt se mat dräi déiwe Sträpp un, dréckt op de Radiosknäppchen, dréit d'Fenster eng Handbreet rof a léisst de Motor uspringen. De Gurt streikt schon nees eng Kéier, da kann dee bleiwen, wou en as. Hie kuckt an de Réckspigel, léisst nach e Péggy laanscht, deen him duurch de „sens interdit“ entgéintkënn, setzt zréckuetsch an as da gläich an der Bunn fir raus.

Op där lénker rullen di normal Parker Meter fir Meter no vir, fir an d'Kees. Se stauen sech bestëmmt zréck bis op den zweete Stack; dat as em des Auer ëmmer sou.

Den Automat schléckt séng Kaart, hie wénkt dem Mann lénks an der Kees, d'Barrière geet op, hien as dobaussen.

T reent. D'Avenue as verstoppt, hie kënn nët gläich an d'Strooss ran. Hien dréit d'Fenster bis op e Fanger breet zou a mécht d'Gebléis un.

Déi am Radio sin op Drot; 't as lo jhust eng hallef Stonn hir, datt hien am Gemengerot iwwert den ëffentleche Persounenverkéier geschwat huet, a flang sin déi well mat engem Résumé do. E gudde Résumé, tipp topp! D'Fensteren lafen nawell un.

Hien zitt un der Zigar. D'Sëtzong war mat Zäit aus, well déi aus dem Schäfferot mussen nach op eng Receptioun. Dann as hien och mat Zäit am Supermarché fir d'Freideskommissiounen.

Hie kënn nëmme lues virun. T läit um Schantchen, dohannen op der Kräizong. Wéi soll d'Stad och mat hire Schantercher virukommen, bei deem Koup Blech, deen all Dag duurch d'Stad wenzelt! Näscht géint d'Auslänner, mä 't gin der einfach zevill. Bal all drëtten Auto! A vun deenen all zweeten e Belsch! Kee Wonner, déi schaffen all hei. Oder se kommen no hire Konten op de Banke kucken.

Mä fuere kënnen se nët. T misst mol ee vun eis sech sou zu Bréissel opféieren! Scho méi wéi eng Kéier stoung ee mat enger roud der Plack op sénger reservéierter Plaz. An direkt vir am Agank huelen se sech d'Invalidplazen. Méi affrontéiert geet et nët. T kann him jo egal sin, hien huet séng Plaz, mä 't mécht een awer rosen.

Heinsdo fueren se seguer op sénger Abonnentespuer fir ran, an da quëtschen se sech am leschten Ablack gären an d'Schlaang; wann s'all di blöd Lëtzebuerger op der Normalspuer iwwerholl hun. „Mon œil!“, déi loosse se da meeschtens nët ran, déi si jo nët op d'Nues gefall. An da stin se do, mä da kënn hien op sénger Spuer och nët virun.

T sin och nach ëmmer zevill där Beruffspendler an de Parkingen. En huet dat éineschter och nach gesot. D'Busse si jo lo besser organiséiert, an d'Opfänparking grous genuch. T misst een d'Parkhaiser am Kär nach eng Kéier méi deier man, soss déngt et dach näscht.

Hien dréit dem RTL-Speaker den Hals em a léisst en CD ulafen. Da's dach eppes aneschtes, wéi di al Kassetten! Bei sou Musek verdréit een seguer e sténkechen Aarbechterbus virum Capot. A, 't as och nach en normale Bus virun deem. Dee fiert lo mol op d'Säit bei e Bushaischen.

D'Leit stin do mat Präbblien. T misst een di Haisercher och alt méi grouss man, wann der nach méi mam Bus solle fueren. T reent jo dach bal ëmmer bei eis. Wat as dat eng Musek! T geet dach näscht iwwer déi classesch!

Natierlech missten d'Busse selwer nach méi attraktiv gemaach gin. T geet nët duer, datt ee mueres op den Opfänparking eng Zeidong kritt. D'lescht huet een sech bei him beschwéiert, datt de Schofer fir d'Vrecken den RTL nët wollt opdréien, fir d'Noriichten. Dat geet dach nët, d'Leit hun en Urecht op d'Informatioun, och am Bus!

Mä d'Fëmmen an de Bussen, dat muss verbuede bleiwen, wuer kéime mer dann do hin? Se verbidde et jo och well an de Flijer! D'ëffentlech Gesondheet geet vir. T geet schon duer, datt de Wanter Jänni a Männi d'Gripp an de Bus raschleeft.

Hien as frou, datt keen him a séngem eejenen Auto op d'Nerve goë kann. T misst een nach e private Schofer hun, sou wéi d'Ministeren. Datt een hannen am Auto séng Zigar fëmme kënn oder en Dossier stodéieren.

Hie geheit den Zigarestomp duurch de Splack vun der Fenster.

Wat leeft déi dann lo nach jhust viru séngem Auto iwwert den Zebra? Déi huet dach rout! Natierlech, wann een eng Epicerietut vun engem Meter virun der Binette huet! Lo war d'Tutsch och nach bal an den opgerappte Gruel gefall! Huet déi dat rout-wäisst Bändchen dann nët gesinn? Se soll sech mol de Reen aus dem Brëll wëschen!

Oder, s'as voll! T gët där Fraleit jo méi, wéi ee mengt. Se wärd jo alt e Bus huelen, do kann se sou voll sin, wéi se wëllt. Dat huet en och a séngem Plädoyer gesot: Och do gëlt: „De Patt an Éiren, mä loosse dech féieren!“ D'Virdeeler vun Bus sin einfach nët

genuch bekannt. Kee Problem, fir mueres em eelef op den Apéritiv ze gon, oder em fënnel: „De Bus as um Dill, trotz dénge Promille!“, sou e Slogan sollt een och mol lancéieren.

Wat tut di Ambulanz dann hannendrun wéi geckeg? Wéi wann et doduurch méi séier géing! T sin der einfach zevill an de Féiss, hei kanns de mol nët op d'Säit fueren. Gëff dech dach!

A, lo rullt et! Da fuer nëmme laanscht, Dabo! Ech wetten, du hues mol keen dra leien. Kënns de nët mat Zäit genuch op de Patt, wéi?! Merde, jo: D'Fra sot nach, vergiess de Cajot Béier nët! T as gutt, datt een eng anständeg Malle huet. Déi vum viregten Auto war mat dräi Kartongskëschte scho struppevoll.

De Pol huet am Gemengerot gemengt, 't misst een den Tram bis rop bei de Supermarché leën. Näscht géint den Tram, dat huet hien och gesot; an dann de Stadkär eng eenzeg Foussgängerzon; alles raus, kee Blech méi a kee Gestank!

Hie muss mol mam Rosch schwetzen, vläicht dréckt deen em séng Ried ganz an der Zeidong of. Wann en lo akaaft huet, gët nach een an der Buvette am Hall geholl. Da kann en driwwer nodenken, 't kënn him bestëmmt nach déi eng oder aner Iddi.

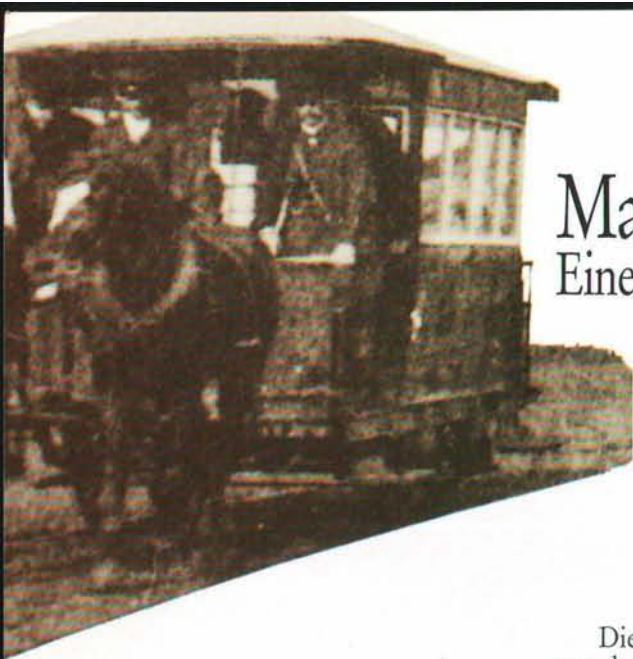
Muer fiert e souwisou méi spéit op de Büro. En huet rausfond, wann een eng Stonn méi spéit doheem fortfiert, da gewënnt ee séier eng hallef Stonn rëm, well dann dee meeschte Verkéier ran an d'Stad as. Di Schlaange mueres man ee souwisou geckeg; 't kënn een nach am beschten op der Busspuer virun.

A, maja! D'Leit kënn jo och méi mam Zuch fueren; scho leng weinst deenen hirem Defizit! Dat seet en dem Rosch och nach. Dee kann dat alles jo vläicht a Form vun Interview maachen, mat Foto. En hat well wéi laang kee méi an der Zeidong.

E geet awer och nach op den éischte Stack an de Plackebutte. D'„Carmina Burana“ op CD, dat muss am Auto iwwer Stereo e Genoss sin.

josy braun





Mam Päerdstram huet ët ugefaang . . .

Eine Übersicht über 115 Jahre Nahverkehr in der Stadt

Die Ursprünge des heutigen Liniennetzes gehen aufs vorige Jahrhundert zurück. Der Bahnhof war aus militärischen Gründen nicht in der Nähe des Stadtzentrums errichtet worden. Es entstand somit die Notwendigkeit, eine Transportverbindung zwischen der Stadt und dem Bahnhof herzustellen. Am 21. Februar 1875 konnte durch die Eröffnung einer Pferdebahnstrecke, welche vom Bahnhof über die Passerelle zum Alten Athenäum führte, diesem Bedürfnis Rechnung getragen werden.

Die Eröffnung der Schobermesse wurde zum Anlaß genommen, diese Strecke bis zum definitiven Endpunkt Glacis (heutiger Rond-Point Schuman) zu verlängern. Bis 1908 reichte diese Linie völlig aus, schließlich aber forderte die Technik auch in Luxemburg ihren Tribut.

Der 4. August 1908 brachte die Wende. An diesem Tage löste eine moderne elektrische Straßenbahn den *Päerdstram* ab. Ursprünglich beschränkte sich das Netz auf die Bedienung des Bahnhofsviertels, des Stadtkerns und des Ortsteils Limpertsberg. Nur langsam dehnte es sich aus. Es folgten 1913 die Linie Stadt-Dommeldingen, 1922 Dommeldingen-Beggen, 1923 Stadt-Neudorf, 1929 Stadt-

Rollingergrund-Eich, 1930 Beggen-Walferdingen-Heisdorf und 1931 Hollerich-Bahnhof.

Der Ausbau eines leistungsfähigen Trambahnnetzes erreichte bereits 1926 seine Grenzen. Doch wie konnte man die Bewohner der nicht erschlossenen Ortsteile zufriedenstellen? Mittlerweile hatte nicht nur im Ausland das Verkehrsmittel Omnibus seine Lehrjahre erfolgreich bestanden. Buslinien bedienten schon seit 1908 abgelegene Orte in Luxemburg, Anlaß genug, um diese Transportart ebenfalls in der Hauptstadt einzuführen.

Am 1. April 1926 wurde der Grundstein zum Busnetz gelegt. Nur zögernd begann man die Linien Stadt-Hamm und Stadt-Rollingergrund-Eich zu betreiben. Die Busfahrer stammten nicht aus der bisherigen Belegschaft. Ein Jahr später folgte die Linie Stadt-Gasperich-Cessin-

1908: Eine der letzten Fahrten der „Päerdstram“.



Luxembourg Avenue de la Gare



gen. Die Trambahn löste zwar 1929 den Bus ab, jedoch verstärkte der freiwerdende Bus nun die übrigen Linien. Zudem wurde eine Linie Stadt-Kreuzgründchen eingeführt. Das Netz war zugunsten des Busses ausgebaut worden. 1931 wurden Pfaffenthal und Grund angeschlossen, und 1934 ergänzte der Bus die Straßenbahnlinie nach Bonneweg. Ein Unikum bildete von 1934 bis 1940 die Linie Bahnhof-Stadt-Weimerskirch-Kirchberg: Sie wurde nicht vom städtischem Verkehrsbetrieb, sondern von den Gebrüdern Feider betrieben. Schließlich erreichte das gesamte Verkehrsnetz 1938 mit der Einführung der Linie Stadt-Howald seine maximale Ausdehnung.

Am 10. Mai 1940 bestand der Fuhrpark aus 36 Straßenbahntriebwagen, 21 Beiwagen und 15 Omnibussen. Die Invasion bedeutete das vorläufige Aus für den weiteren Ausbau des Verkehrsnetzes. Die Straßenbahn sollte nun allein für fünf Jahre die Aufgabe des Personentransportes übernehmen. Lediglich zwei Linien nach Hamm und nach Gasperich-Cessingen konnten als Buslinien mit einem spärlichen Fahrplan aufrechterhalten werden. Fast der gesamte Omnibuspark wurde anderen Aufgaben zugeteilt: 1940 Trup-



Um 1930: Der erste, 1926 angeschaffte Autobus der Stadt Luxemburg im Limpertsberger Depot (Marke: Somua).

pentransporte nach Frankreich, Rückführung der Evakuierten nach Esch, Sonderfahrten fürs Rote Kreuz und die VDB, 1942 Transporte der Umsiedler zum Bahnhof Hollerich, 1944 Evakuierung

der bedrohten Ortschaften während der Rundstedt-Offensive, 1945 Heimtransport der luxemburgischen KZ-Insassen.

Andere Maßnahmen kennzeichneten derweil die Kriegsjahre: deutsche Aufschriften, Propaganda und Reklamen, sowie die Verdunkelungsvorrichtungen an den Fahrzeugen, der Umbau der Omnibusse auf Gasantrieb, die „Umschulung“ des Personals und die Notdienstverpflichtung mehrerer Fahrer und Mechaniker nach Berlin.

Es dauerte zwei Jahre, um halbwegs wieder von einem geordneten Verkehrsnetz zu sprechen. Werfen wir einen Blick auf die Linien, welche am 23. September 1946 bestanden:

Straßenbahn

1. Bahnhof-Pont Adolphe-Großgasse-Bahnhof
- 1A. Bahnhof-Großgasse-Pont Adolphe-Bahnhof
3. Bahnhof-Pont Adolphe-Limpertsberg-Pont Adolphe-Bahnhof
4. Bahnhof-Großgasse-Limpertsberg-Großgasse-Bahnhof
5. Bahnhof-Großgasse-Avenue Montreuil-Limpertsberg-Großgasse-Bahnhof

- 6. Bonneweg-Großgasse-Hollerich-Bahnhof
- 9. Fischmarkt-Clausen-Neudorf
- 10. Theaterplatz-Eich-Beggen-Walferdingen-Heisdorf
- 11. Bahnhof-Pont Adolphe-Merl
- 12. Bahnhof-Pont Adolphe-Rollingergrund-Eich

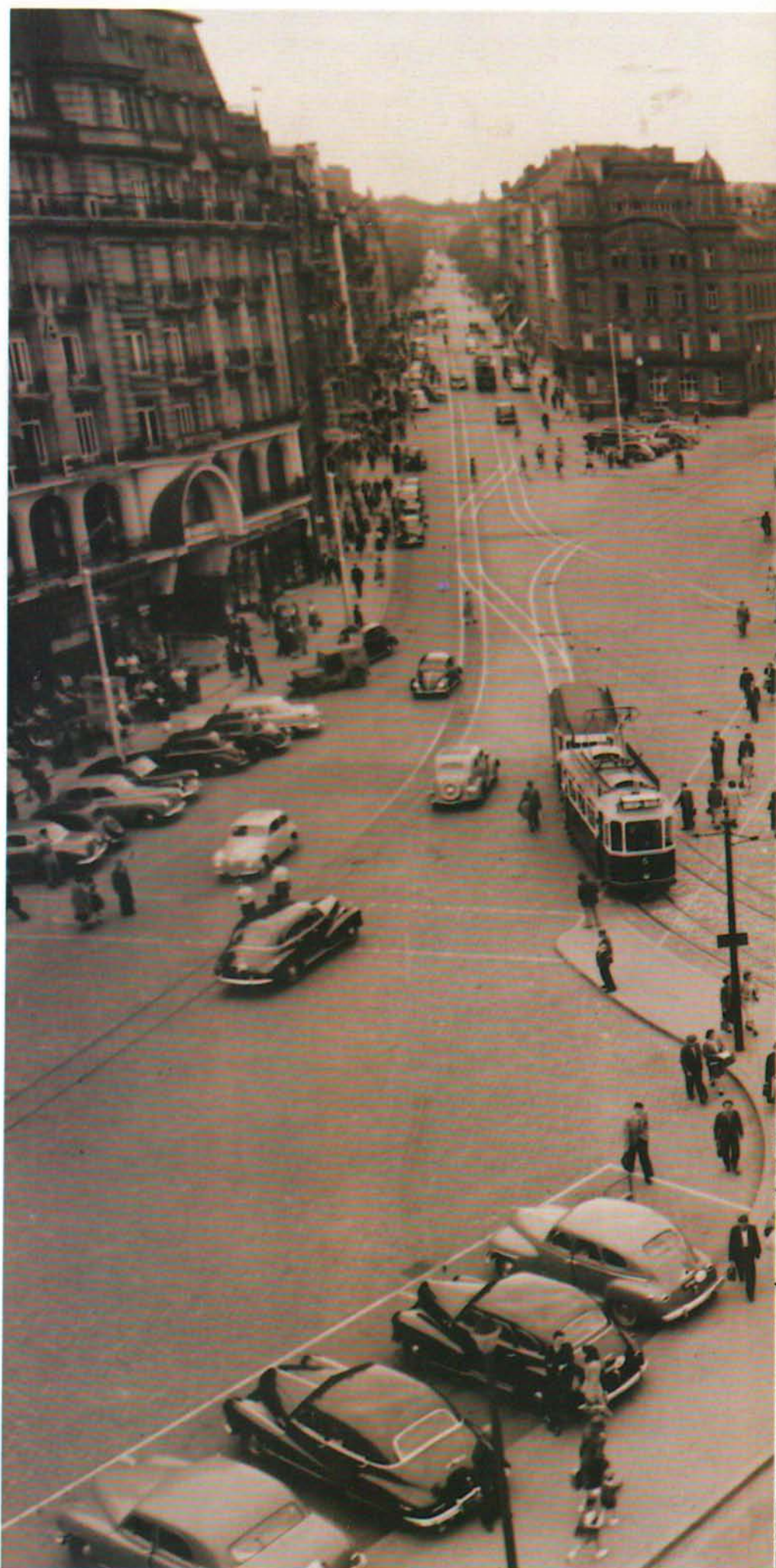
Omnibus

Stadt-Bonneweg-Hamm-Pulvermühl-Stadt
 Stadt-Bahnhof-Gasperich
 Stadt-Bahnhof-Hollerich-Cessingen
 Stadt-Eich-Weimerskirch-Kirchberg
 Stadt-Bahnhof-Grund-Clausen-Pfaffenthal
 Stadt-Kreuzgründchen-Stadt
 Stadt-Pulvermühl-Sandweiler.

Die Sandweiler Linie kam für einige Jahre auf Wunsch des damaligen Gemeinderates dieses Vorortes zustande, da auch die Privatbusunternehmen während der Nachkriegsjahre kaum in der Lage waren, einen geregelten Dienst aufrechtzuerhalten.

Bereits vor dem Krieg waren Stimmen laut geworden, die forderten, die Straßenbahn durch den Omnibus zu ersetzen. Der Ausbruch des Krieges verhinderte ein vorläufiges Aus. Als die Lebensumstände sich wieder normalisierten, war die Straßenbahn vielen ein Dorn im Auge. Die zunehmende Motorisierung und das steigende Verkehrsaufkommen waren plötzlich nicht mehr vereinbar mit einem größtenteils eingleisigen Straßenbahnnetz. Schon 1943 hatte der Besatzer die Ablösung des Trambahnbetriebes durch ein O-Busnetz geplant. Der O-Bus blieb in den Nachkriegsjahren eine Alternativlösung, zumal im Ausland ebenfalls das große "Straßenbahnsterben" einsetzte und die Industrie mehr auf die Produktion von Trolleybussen setzte. Es sollte jedoch hierzulande nicht zur Einführung dieses Verkehrsmittels kommen.

1951 begann das Ende der Tram mit der Einstellung der Strecke Walferdingen-Heisdorf, 1952 ersetzten städtische Busse die Trambahn in Neudorf, 1955 in Rollingergrund und in Hollerich, 1959 in Bonneweg, 1960 im Stadtzentrum und auf Limpertsberg und 1961 in Merl. Erwähnen wir in diesem Zusammenhang die Erschließung des Ortsteils Cents (1959) durch die Hammer Linie (später Linie 18) und des Ortsteils Weimershof (1960).



Der Bahnhofsplatz im Jahre 1949.





Mit der Einführung des Winterfahrplanes 1962 erhielten die Buslinien, welche noch keine Bezeichnung trugen, eine Linien-Nummer. Das Netz bestand somit aus den Linien 1-5 (Stadt-Limpertsberg), 6 und 6A (Bonneweg), 7 (Kreuzgründchen), 8 (Hollerich), 9 (Neudorf), 9A (Weimershof), 10 (Beggen-Walferdingen, Trambahn), 11 (Merl), 12 (Rollingergrund), 13 (Gasperich), 14 (Cessingen), 15 (Hamm-Cents), 16 (Grund-Pfaffenthal) und 17 (Kirchberg).

Lange sollte die letzte Straßenbahn nicht überleben. Am 5. September 1964 verkehrte vorläufig offiziell zum letztenmal eine elektrische Straßenbahn im Großherzogtum. Heute, wo plötzlich utopistische Überlegungen angestellt werden über Systeme von Geistermetros (die ihre Bewährungsproben nur innerhalb von Flughafengeländen, Freizeitparks oder bestimmten Wohnvierteln bestanden) in unserer in sämtlichen Dimensionen bescheiden gebliebenen Hauptstadt, stellt man fest, daß die Abschaffung der Tram unüberlegt und viel zu vorzeitig bewerkstelligt wurde. In unseren Nachbarländern Belgien, Frankreich und (vor allem) in Deutschland erlebt die Straßenbahn eine wahre Renaissance. Richtig ist, daß ein Inselbetrieb mit den Magistralen Bahnhof-Stadt ein Unding ist, wenn parallel dazu ein Busnetz betrieben wird. Wahr ist aber auch, daß ein Netz aus zwei Transportachsen, wie z.B. Howald - Bonneweg - Bahnhof - Stadt - Limpertsberg - Kirchberg - Flughafen und Steinsel - Beggen - Eich - Stadt - Merl - Bartringen mit geringfügigen unterirdischen Abschnitten und mit der Verpflichtung, das bestehende Busnetz derart umzugestalten, daß (wie im Ausland bewährt) zwar auf die Straßenbahn (oder

besser gesagt Stadtbahn) umgestiegen werden muß, dies jedoch erhebliche Zeitvorteile gegenüber dem Bus bringt.

Doch verfolgen wir die weitere Entwicklung seit 1964. Sie blieb über Jahre hinaus konstant. Kleinere Erweiterungen waren 1967 die Erschließung des Ortsteils Kirchberg (Centre Européen) durch die Linie E (wie Europa), 1977 Kirchberg (Domaine du Kiem) durch die Linie 19 (später Linie E) und 1980 Weimerskirch-Dommeldingen durch die Linie 20.

Noch andere Ereignisse prägten diesen Zeitabschnitt: die Errichtung des neuen Betriebshofes Hollerich (1975), die Eröffnung des Zentralen Omnibusbahnhofs Centre Aldringen (1977), die Ein-

Rechte Seite:
Spektakulärer Zusammenstoß
zwischen Trambahn und „Charly“
auf dem Boulevard Royal
am 6. Juni 1919.

Um 1935: Innenansicht der 1924 errichteten
neuen Hallen der „Tramways municipaux“.
Im Hintergrund zwei Wagen mit offener
Plattform (Typ 1908).

Die letzte Fahrt der „Elektrischen“
am 5. September 1964 (Linie 10).



führung von Entwertern (1978) und die ersten Gelenkbusse (1980).

Am 15. September 1982 begann der „service coordonné“. Seit diesem Tag fahren städtische Busse über die Stadtgrenzen hinweg, und ab dem 4. Januar 1983 übernahmen Privatbusse einzelne Fahrten des hauptstädtischen Autobusdienstes. Am 31. Januar 1983 wurden die Linien 9, 10 und 11 nach Senningerberg (später bis 1990 nach Niederanven), Walferdingen (später nach Steinsel) und Bartringen verlängert.

Neue Konzepte kennzeichnen die letzten Monate: die Einführung des Rollibusses am 1. Dezember 1988 und des Park & Ride-Systems seit dem 3. Juli 1989, sowie die Verwirklichung der ersten Etappe des Brändli-Planes am 27. Mai 1990. Seitdem werden die Ortsteile Ces-

singen und Kreuzgründchen sowie die Ortsteile Kockelscheuer, Gasperich und Rollingergrund durch die Linie 2 bedient. Schließlich soll der Jokerbus ab November die individuelle Bedienung einzelner Wohnviertel verbessern.

Leser, die sich für die detaillierte Schilderung der Geschichte der Trambahn interessieren, seien auf die vom Autor verfaßten Artikel (Chronik des öffentlichen Nahverkehrs in der Stadt Luxemburg) hingewiesen, welche in den Ausgaben der Hémecht 4/1982, 2/1985, 4/1985, 4/1987 und 4/1989 (insgesamt ca 200 Seiten) erschienen sind.

Dipl. Ing. Raymond Dhur

„Päerdstram“ und „Elektrische“

Es war um 1875 herum, als eine Gesellschaft die Konzession erhielt, durch die Straßen der Stadt eine „amerikanische Eisenbahn“ zu bauen. Das war die Pferdebahn, die vom Bahnhof her bis ans Neutor fuhr, ein ganzes Menschenalter hindurch. Ich erinnere mich, wie unser Schulkamerad, aus dem später der sympathische Dr. Franz Müller geworden ist, eines Morgens zur Klasse kam und erzählte, er sei nun zum ersten Mal mit dem Tram gefahren. Der Wagen habe derart geschüttelt, daß den Passagieren die Zähne geklappt haben.

Seinen amerikanischen Namen behielt der Tram bis auf den heutigen Tag. Anderswo heißt er „die“ Tram, die Elektrische, die Pferdebahn, die Straßenbahn, für uns ist er unentwegt der Tram. Tausende von Luxemburgern sind mit dem Pferdetram groß geworden und haben immer noch nicht die Trillerpfeife der Trambahnfahrer vergessen, immer noch klingt ihnen in den Ohren das Getrappel der beiden Gäule, das sich in das Dröhnen der Schienen und das Rädergerassel mischte, immer noch ist ihrer Erinnerung der Handgriff vertraut, mit dem der Fahrer am Ende der Strecke das Pferdegesträng mit dem Bolzen vorne loshob und für die Rückfahrt am andern Ende wieder einhakte. Und auch die Gesichter der Fahrer und Schaffner sind uns unvergessen.

Jahrzehntelang ging im Gemeinderat die Hin- und Herdebatte über Vorteile, Risiko, Notwendigkeit, Möglichkeit oder Unmöglichkeit einer Ersetzung des Tram durch eine Elektrische. Schließlich siegte der ruhige Starrsinn Xavier Brasseur's über alle Bedenken, und im Sommer 1908 fuhr der erste elektrische Triebwagen mit geladenen Gästen zur Einweihung der neuen Bahn vom Limpertsberger Depot bis zum Bahnhof. Zum ersten Mal wurde die Stadt durchflutet vom Großstadtgeräusch, das die Räder der Elektrischen in den Kurven machen, zum ersten Mal hörte der Siebenschläfer die Klingel der vorbeidröhnenden Wagen in seinem Morgenschlummer tönen. Und heute findet sich jeder Großluxemburger zurückgesetzt und aus der Bürgergemeinschaft ausgestoßen, wenn keine Elektrische an seinem Hause hält oder wenigstens vorbeifährt.

Batty Weber
(Auszug aus dem „Abreißkalender“ vom
10. Mai 1924)



Zum 50. Todestag von

Batty Weber

„Er war das kulturelle Gewissen einer Generation“

Joseph Töckert

Der Journalist und Schriftsteller Jean-Baptiste (Batty) Weber starb vor 50 Jahren, am 15. Dezember 1940.

Einige Luxemburger der älteren Generation, die ihn persönlich kannten, erinnern sich noch an ihn als den „grand old man“ der luxemburgischen Literaturszene; für andere bleibt er als Abreißkalendermann in Erinnerung.

Für die allermeisten jungen Leute hingegen ist Batty Weber heute leider sozusagen ein unbeschriebenes Blatt.

Sie wissen vielleicht, daß es in Luxemburg eine rue Batty Weber gibt. Sie haben, wenn sie sich für Theater interessieren, im Programm des Kapuzinertheaters gelesen, daß zwei Werke von Batty Weber – „En Teschtement“ und „Le'wer Zobel“ – in diesem Jahr wieder aufgeführt wurden. Oder aber, sie haben auf der Post Batty-Weber-Briefmarken erhalten, die sie gedankenlos einsteckten, ohne sich zu fragen, wer dieser Weber war.

Dabei ist und bleibt gerade Batty Weber eine der schillerndsten Persönlichkeiten unserer Kulturgeschichte.

Wann hat er gelebt, was hat er eigentlich gemacht?

Geboren am 25. November 1860 in Rümelingen, verbrachte er seine Kindheit in Rümelingen, in Dalheim, dann ab 1865 in Stadtbredimus, wohin sein Vater Michel Weber, der Lehrer war, versetzt worden war.

In Stadtbredimus lernte er unseren Nationaldichter Dicks kennen, der ihn nachhaltig beeinflusst hat.

Mit zwölf Jahren kam er dann ins Athenäum, wo er seine Sekundarstudien absolvierte. Wie alle Jungen, die vom Lande kamen, wohnte er im Konvikt.

Nach dem Abitur wollte er Philologie studieren. Er ging also nach Berlin, ein Jahr später nach Bonn. Das Studentenleben gefiel ihm, hingegen das Studium nicht so sehr. Seine Pläne, nach Übersee auszuwandern, scheiterten am Widerstand seiner Familie. Und so wurde er mit 23 Jahren „wohlbestallter aide commis expéditionnaire provisoire“ in einem Verwaltungsbüro der Regierung, Abteilung Justiz und Ackerbau.

Er wohnte damals in der Königinstraße, dem großherzoglichen Schloß gegenüber, im ersten Stock des Hauses von Witwe Hemmer, als Untermieter von Frau Witwe Linkels.

Der junge, unternehmungslustige Batty Weber fühlte sich in seiner Beamtenlaufbahn nicht sonderlich ausgelastet, und so suchte er Mittel und Wege, um der Monotonie der Büroarbeit zu entfliehen. Nur wenig später übernahm er für kurze





Zeit die Redaktion des „Luxemburger Land“ von Karl Mersch. In dieser Zeitung veröffentlichte er seine erste Erzählung „Mein Freund Gunther“ (1883).

In seiner Freizeit arbeitete er als Berichterstatter für ausländische Zeitungen, nebenbei aber auch für die junge „Obermosel“-Zeitung. Über diese Erfahrungen schreibt er später:

„Lange bevor ich zum zünftigen Journalismus gehörte, verdiente ich eines Tages in der jungen Obermoseler meine Sporen als Reporter. Es war bei der Einweihung des Wilhelmdenkmal in Luxemburg... Ich fühlte mich in den Tagen als Archibald Forbes der Einweihungsschlacht, ging nur mit umgehängtem Krimstecher herum, war überall mit der Nase vornweg und sandte nach Grevenmacher einen Bericht, den ich als fulminantes Muster der Gattung hielt.

Herr Eßlen (der Gründer der Obermoselzeitung) schrieb mir, unter Beifügung eines unerwartet hohen Honorars, ich scheine nicht ohne Talent für die Berichterstattung und ich werde wahrscheinlich nach längerer Übung imstande sein, eine Zeitung ziemlich ordentlich zu bedienen. Als ich dann meinen Bericht in der „Obermoseler“ las, hatte ich das Gefühl, das ein Vater haben muß, wenn sein Sohn, den er hinausgeschickt hat, mit abgeschnittener Nase und gestutzten Ohren heimkommt...“ (Abreißkalender 3364).

1885 wurde er Kammerstenograph.

Schon 1887 wurde „Wolf Frank, Novelle von B.W.“ in der „Luxemburger Zeitung“ veröffentlicht.

Im Sommer 1888 bat ihn sein Freund Josy Origer, Herausgeber der „Escher Zeitung“, ihm jede Woche eine Sonntagsplauderei zu liefern.

1889 erschien sein Roman „Bella Ghit-ta“, ein erster luxemburgischer Heimatroman aus dem Arbeitermilieu der Minette-gegend, in der Escher Zeitung. Weitere Romane von Batty Weber in dieser Zeitung waren: „Hart am Abgrund“ (1890), „Der Amerikaner“ (1891) und „Die Verderberin“ (1891).

1893 demissionierte er als „commis première classe“, um fortan als Chefredakteur bei der „Luxemburger Zeitung“ zu arbeiten.

Seine Arbeit als Kammerstenograph setzte er bis 1928 fort, ja er fand sogar noch Zeit, um ab 1896 als Stenograph des städtischen Gemeinderats 32 Jahre lang die Sitzungsberichte zu Protokoll zu nehmen.

Über diese Zeit schrieb Batty Weber selbst:

„Meine Arbeit erst in der Regierung, dann in der „Zeitung“, zusammen mit der in der Kammer ergab alle die Jahre hindurch eine Durchschnittssumme von 12 Arbeitsstunden täglich. Daneben fand ich Zeit zu unzähligen literarischen Arbeiten; Romane, Novellen, Gedichte, feuilletonistische und politische Beiträge für ausländische Zeitungen, Reiseberichte – denn mit allerhand Reisen war immer meine Freizeit ausgefüllt... Wenn nicht geradelt wurde, wurde gewandert, gerudert und gefischt...“

Batty Weber war mehr als ein in seiner Freizeit schriftstellersender Journalist. Es ist unmöglich, alle Erzählungen, Romane, Novellen, Artikel und Plaudereien hier aufzuzählen.

Die meisten Luxemburger kennen wohl das Gedicht „Dem Jabbo seng Kap“, oder auch „Dem Spierkel säin Appetit“, haben aber vergessen, daß sie von Batty Weber stammen.

Vergessen ist „Fenn Kass, Roman eines Erlösten“, zuerst als Feuilleton in der Köl-

nischen Zeitung veröffentlicht (1912), bevor er im Verlag Ruetten & Loening als Buch erschien (1913). Damals erregte dieser Roman großes Aufsehen.

„Mit diesem Werk hebt ein neuer Abschnitt in der heimischen Erzählkunst an“, schrieb P.J. Müller.

Wie fast alle seine Romane, Erzählungen oder Essays enthält dieser Roman auch Autobiographisches: Batty Webers Erinnerungen an seine Schüler- und Jugendzeit im „Kolléisch“ und im Konvikt.

Vergessen sind inzwischen wohl auch die meisten der über 20 Theaterstücke, die Batty Weber so nebenbei in den Jahren 1895-1922 zu den verschiedensten Gelegenheiten verfaßte.

Er schrieb vorwiegend Heiteres, Gelegenheitsschwänke und Revuen, er schreckte aber auch nicht vor ernsteren Themen zurück: so „De Sche'fer vun Aasselbur“, geschrieben 1898, anlässlich der Jahrhundertfeiern des Klöppelkriegs (herausgegeben 1913). Während seine ersten Romane und Erzählungen auf deutsch geschrieben sind, sind die meisten seiner Theaterstücke auf luxemburgisch verfaßt:

„De Mononk Phlöpp“ (1895)
„D'Wonner vu Spéissbech“. Musik von Fernand Mertens (1915)
„En Teschtement“ (1921)
„Aarme Pierrrot“ (1917)
„Dräi ass göttlech“ (1921)
„Le'wer Zobel“ (1927)
„An der Schwemm“. Musik von Lou Koster (1922)

Batty Weber aber wäre kein echter Luxemburger Schriftsteller, wenn er nicht auch die Herausforderung der Dreisprachigkeit angenommen hätte: Eines seiner ersten Stücke „A Mondorf“ (1900) ist auf französisch geschrieben.

Marcel Noppeney erwähnt ein weiteres Lustspiel „Le couscous de la belle-mère“, das in einer späteren deutschen Fassung „Reis mit Hammelfleisch“ als Schwank in zwei Akten auf einem Fest des



Federzeichnung von Pierre Blanc

Vereins für Fraueninteressen im Kölner Hof uraufgeführt wurde.

Das Stück „Le Lasso“, das als Drama in drei Akten am Théâtre de l'Œuvre in Paris am 19. September 1922 uraufgeführt wurde, las Marcel Noppeney als erster in der deutschen Fassung.

Auf luxemburgisch sind wieder seine Vorträge in der Luxemburgischen Sprachgesellschaft: „Déi gutt al Zäit“ (1925), oder „Aus dem Rodange sengem Liewen“, seine zwei Revuen „Peffer a Salz“ und „Eng Stonn um Place d'Armes“.

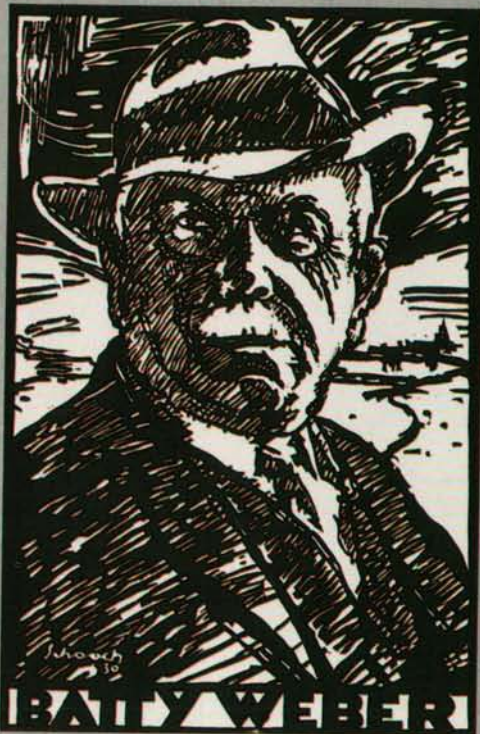
Auch nachdem Batty Weber 1922 seine Stellung als Chefredakteur der „Luxemburger Zeitung“ aufgegeben hatte, blieb er nicht untätig.

Auf „Fenn Kass“ folgte der Roman „Inseltraum“.

Seine Erinnerungen an Dicks – „Erinnerungen un den Dicks“ – hat er zuerst im Volksbildungsverein vorgetragen, dann in einer Broschüre zur Feier des hundertsten Geburtstages von Dicks (24. Juni 1823) gesammelt.

In den Jahren 1923-1925 publizierte er in den Cahiers Luxembourgeois seinen Künstlerroman „Hände“.

Ebenfalls in den Cahiers Luxembourgeois (1934-1935) erschienen die Erinne-



runen an seine Kindheit unter dem Titel „Von Fünf bis Zwölf“.

1935 hielt er die Festtagsrede anlässlich der Einweihung des Goethesteins an der Schloßbrücke (Clausener Berg).

Unermüdlich setzte er sich für die Förderung junger Talente ein: so für die Schriftsteller Alex Weicker, Marie-Henriette Steil, Albert Hoefler, Kolbach, Marx, Henckes, Jos Faber usw., oder für die jungen Luxemburger Maler Kutter, Rabinger, Schaack und Nico Klopp. Auch die Jungen, die sich für unsere Vergangen-

heit und den Erhalt unserer Eigenart interessierten und die sich mit Publikationen zur Luxemburger Geschichte oder zur Luxemburger Sprache hervorwagten (so z.B. Jemmy Koltz oder die Sprachwissenschaftlerin Helene Palgen), konnten mit seiner Unterstützung rechnen.

Gewiß ist manches aus seinem Werk überlebt, aber auch heute noch gibt es so vieles darin zu entdecken.

Batty Weber schrieb in seiner Zeit für seine Zeit. Deshalb haben seine größeren Romane und Erzählungen, als Bestandsaufnahmen einer bürgerlich-liberalen Gesellschaft um die Jahrhundertwende und in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts, einen bleibenden historischen Wert.

Zum Schluß ein Wort noch zu Batty Weber's Abreißkalender, Spitzen, die er Tag für Tag, während 27 Jahren (1913-1940), in der „Luxemburger Zeitung“ veröffentlichte.

Die Idee eines ständigen „Abreißkalenders“, eines täglichen Essays war Batty Weber im Jahre 1913 gekommen. Verleger Schroell, der damalige Besitzer der Zeitung, hatte gewettet, Weber würde nicht länger als ein Jahr durchhalten. Batty Weber gewann die Wette spielend, denn die „Abreißkalender“ erschienen fortan ununterbrochen vom 25. September 1913 bis zum 13. Dezember 1940.

Joseph Tockert schrieb 1950 über diese Abreißkalender:

„Der Verfasser spricht zwar in einem seiner Kalenderblätter von „Literarischer Dessertbäckerei“, aber so leicht und schmackhaft seine geistige Kost auch ist, sie bedeutet doch mehr als bloße Nachkost oder Zukost. Batty Weber hat in diesen langen Jahren gerade durch den „Abreißkalender“ seine Landsleute literarisch und künstlerisch erzogen wie niemand vor ihm . . . Er hat, nach dem Vorbild seines Meisters Dicks, das ganze Land zu volkscundlichem und landestümlichem Bewußtsein zusammengeschweißt, es auf höherer Ebene denken und fühlen gelehrt. Ein Verdienst, das diesen unscheinbaren und anspruchslosen Abreißkalenderblättern eine historische und kulturhistorische Rolle in unserer Entwicklung sichert . . .“

Während einer Generation ist der „Abreißkalender“ das tägliche Kulturwissen Luxemburgs gewesen. In ihm enthielt Batty Weber sein ganzes Wesen . . .“

Sylvie Kremer-Schmit

Batty Weber

?

Was bedeuten die Straßennamen der Stadt?

Pensis (Rue Henri)

Straße zwischen der Route d'Esch und der Rue André Chevalier (Gasperich). Musikalischer Leiter von Radio Luxemburg, Dirigent des Symphonieorchesters und Komponist.

Am 31. Mai 1901 in Clausen geboren, wurde er nach seinen Studien in Deutschland und nach einer Tätigkeit als Geigenist an verschiedenen Orchestern mit der Leitung des am 15. Juli 1933 gegründeten Orchesters von Radio Luxemburg betraut. Einige Monate später, am 28. November 1933, fand im Saal des Bürgerkosmos das erste öffentliche Konzert des jungen Ensembles statt, dessen Ruf über die Grenzen des Landes hinausreichte. Das erste internationale Auftreten der Künstler unter ihrem Dirigenten fand 1937 im Théâtre des Champs Elysées in Paris statt, wo Chor und Orchester unter anderen Werken auch Beethovens 9. Symphonie darboten. Das Repertoire umfaßte neben klassischen Werken auch Kompositionen von H. Pensis und vor allem zahlreiche musikalische Schöpfungen des 20. Jahrhunderts.

Als mit dem Ausbruch des Krieges im September 1939 Radio Luxemburg auf Befehl der Regierung seine Sendungen einstellte, wurde auch das Radioorchester aufgelöst, und Henri Pensis zog in die Vereinigten Staaten, wo er in New York seine Tätigkeit als Dirigent fortsetzte. 1945 kehrte er nach Luxemburg zurück und übernahm wieder die Leitung des Orchesters bis zu seinem Tode am 1. Juni 1958. Ein letztes Mal war er an die Öffentlichkeit getreten mit einem Galakonzert zum Anlaß der Weltausstellung 1958 in Brüssel.

Pépin-le-Bref (Rue)

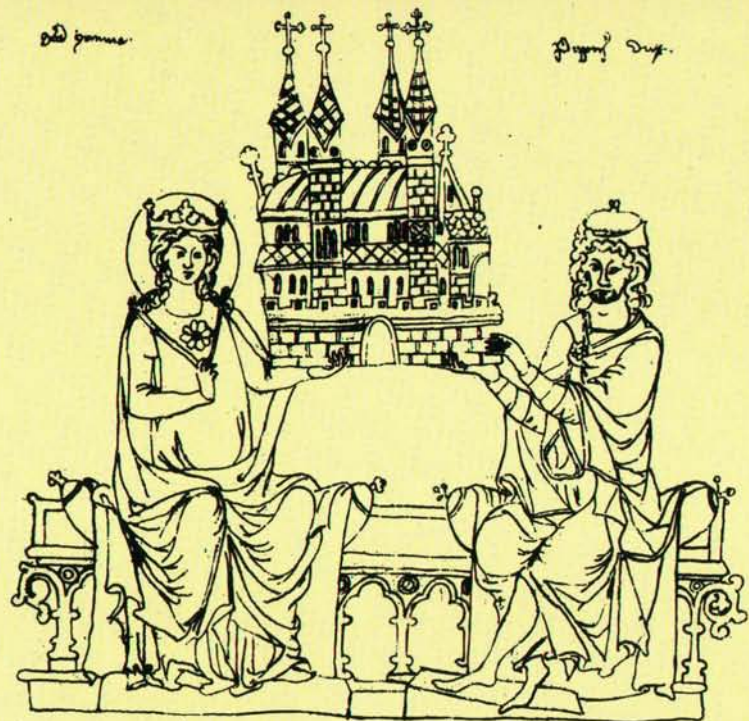
Verbindet den Boulevard Marcel Cahen mit der Rue Auguste Neyen (Merl).

Pippin der Kleine oder der Jüngere war der Sohn Karl Martells aus dem austrasischen Geschlecht der Pippiniden, die als Hausmeier der unfähigen und entarteten Merovinger die eigentliche Macht ausübten. 751 gelang es Pippin durch einen Staatsstreich, den letzten Merovingerkönig Childerich III. abzusetzen. Mit Zustimmung des Papstes ließ er sich in Soissons von den Großen des Reiches zum König wählen und von Bonifatius salben. Große Teile seiner reichen Stammgüter lagen in unserem Land; er verweilte des öfteren hier und soll mit Vorliebe in Diedenhofen Hof gehalten haben. In Italien schlug er die den Papst bedrängenden Langobarden zurück. In der sogenannten „Pippinischen Schenkung“, die später von Karl dem Großen bestätigt und erweitert wurde, übertrug er gegen den Einspruch von Byzanz dem Papst die eroberten Gebiete zu

ewigem Besitz; somit begründete er den Kirchenstaat, die politische Herrschaft des Papstes über weite Gebiete Italiens von Ravenna bis nach Rom, die bis 1870 dauerte. Pippins Sohn und Nachfolger war Karl der Große.

Pershing (Boulevard John J.)

Verbindet die Avenue du Bois mit der Rue de l'Avenir (Limpertsberg). Nordamerikanischer General (1860-1948). Im ersten Weltkrieg war er der Oberbefehlshaber der amerikanischen Streitkräfte in Frankreich. Am 21. November 1918 zog er an der Spitze seiner Truppen in Luxemburg ein, nachdem er am 18. November aus seinem Hauptquartier eine Proklamation an das Luxemburger Volk erlassen hatte. Neben der Großherzogin Maria-Adelheid hielt er mit anderen amerikanischen Offizieren vor dem Balkon des Palais die Parade seiner Soldaten ab.



BATTY IM FUSSBALL-FIEBER

Nachdem am 31. Oktober die luxemburgische Nationalmannschaft einen sensationellen 2:3-Sieg gegen die Teutonen davongetragen hatte, war Batty Zimmer-Kummer aus Luxemburg-Neudorf zum ferventen Fußballanhänger geworden. So wie viele Luxemburger, die zuvor eher Bayern München huldigten und die großherzogliche Elf abfällig als blutige Amateure ansahen, so wandelten sich auch Batty, seine Frau Marguerite, Großmutter Amelie Kummer-Keller, die Kinder Steve und Iris sowie das Meerschweinchen Emil über Nacht zu Supportern des luxemburgischen Teams. Auf Jhemp Girres und Roby Langers, die den Weltmeister Deutschland erzittern ließen, waren sie ebenso stolz, wie auf unsere tapferen Beamten von Polizei und Gendarmerie und auf die Rekruten vom Herrenberg, die mit taktischem Geschick und Fingerspitzengefühl die rabiaten Hooligans von jenseits der Mosel mit Knüppeln in Schach hielten, die nicht von Pappe waren.

Gut gebrüllt, Roter Löwe. So etwas stärkt das Nationalbewußtsein, und man ist stolz, kein Deutscher zu sein.

Was also lag näher, als sich am 14. November auf dem „Neie Stadion“ das zweite EM-Qualifikationsspiel gegen Wales anzusehen und inmitten einer begeisterten Zuschauerkulisse der luxemburgischen Mannschaft Sukkurs zu geben? Das Luxemburger Publikum war in der Tat stark vertreten; 6.300 jubelnde und fahnschwenkende Fans waren erschienen, derweil sich nur knapp 500 Waliser ins Stadion getraut hatten. Sie hatten von vornherein vor dem feldüberlegenen Luxemburger Fanclub kapituliert und sollten ihm während des ganzen Spiels einen heiligen Respekt zollen. Eine Nation, die die überheblichen Preußen derart in die Schranken gewiesen hat, ist kein Fußballzwerg, sondern ein geachteter Gegner, und die Waliser hatten Glück, daß sie sich einigermaßen manierlich benahmen, ansonsten man ihnen eine gehörige Tracht Prügel verabreicht hätte. Daß insbesondere hinsichtlich der Sicherheitsmaßnahmen alles perfekt organisiert war, merkten die Zimmer-Kummers, die ihren Lada Samara auf dem Auffangparking abgestellt hatten, als sie ein Stück Weges zum Stadion zu Fuß zurücklegten und am Straßenrand alle paar Meter die Bewaffnete Macht ihre bedrohlichen Polizei knüppel vorzeigte, um potentielle Rowdies, Randalierer und Rabauken einzuschüchtern. Schon am Nachmittag waren die öffentlichen Sicherheitskräfte zu Hunderten auf dem gesamten Stadtgebiet patrouilliert, hatten den Belagerungszustand verhängt und das Zentrum mit Armeefahrzeugen abgesperrt. Dank

dieser Maßnahmen war es bereits in den Nachmittagsstunden gelungen, nicht weniger als zwei völlig betrunkene Waliser dingfest zu machen, die nur noch lallten und nicht mehr fähig waren, die Beamten manierlich auf Luxemburgisch anzureden. Die beiden Ruhestörer wurden in Handschellen abgeführt und in getrenntem Verfahren entsorgt und in zwei, weit voneinander entfernt stehende Müllbehälter geworfen. Die Stadt war wieder sauber.

Auch der Zoll hatte vortreffliche Arbeit geleistet und drei aktenkundige Hooligans unschädlich gemacht und über die Grenze gesetzt. Es klappte alles wie am Schnürchen, und wenn man davon absieht, daß zwei vor den Sicherheitstoren postierte Drogenhunde fast an einer Überdosis Mettwurst eingegangen wären, die ihnen so ein Lümmel von der Tribüne zum Fraß vorgeworfen hatte, dann darf mit Fug und Recht von einer tadellosen Arbeit unserer Streit- und Ordnungskräfte gesprochen werden. Eine Untersuchung des peinlichen Vorfalles drängt sich auf, denn es stellt sich die Frage, wie die Mettwurst trotz der intensiven Durchsuchung der Zuschauer an den Eingangsporten ins Innere gelangen konnte. Nach der Erstürmung der Imbißbude durch die deutschen Hooligans beim vorangegangenen Qualifikationsspiel war nämlich ein Verbot über alle Wurstwaren (selbst über die alkoholarme Bierwurst) verhängt worden, und es wurden während der Pause nicht einmal Thüringer angeboten. Diese Maßnahme war

um so berechtigter, als es sich bei Thüringern mit Senf um scharfe Gegenstände handelt, mit denen die Waliser Hooligans die friedliebenden Luxemburger in einem Handgemenge hätten verletzen können.

Großmutter Amelie Kummer-Keller hatte also unrecht, als sie den Beamten vor dem Stadion ohrfeigte, der bei der obligatorischen Leibesvisitation fündig wurde und verlangte, daß sie ihren Büstenhalter an der Kasse abgebe, weil darin eingenähte Eisenstangen als gefährliche Waffen zu betrachten seien. Der Zwischenfall konnte dank einer Kompromißlösung bereinigt werden, da sich Trainer Paul Philipp großzügigerweise bereit erklärte, Großmutter Amelie Kummer-Keller einen Platz neben sich auf der Tribüne anzubieten, wohin selbst er von der UEFA verbannt worden war, weil er sich beim Spiel gegen die Teutonen allzu große Begeisterungsausbrüche erlaubt hatte. Solchermaßen hinter Gittern sitzend konnte Großmutter Amelie jedenfalls keinem Waliser Fan mit ihrem Korsett aus ARBED-Stahlträgern zu nahe kommen.

Insofern war die Voraussetzung für ein gewaltfreies Match geschaffen. Die Stimmung zu Spielbeginn war eine fröhliche, ausgelassene und heitere. Selten hatte man so viele einheimische Anhänger bei einer Begegnung des großherzoglichen Teams gesehen, und weder der leichte Nieselregen noch die unfreiwillig komischen Werbespots aus dem Lautsprecher konnten der ausgezeichneten Laune der Zuschauer etwas anhaben. Die 500 Waliser Fans hatte man in Schutzhaft genommen und vorschriftsmäßig auf eine ihnen zugewiesene Tribüne verwiesen, wo sie unter dem Auge des Gesetzes ihre Mannschaft mit Zurufen ermuntern durften. Sie taten dies übrigens auf erstaunlich sittsame und manierliche Weise.

Auf ihren Plätzen angelangt, mußten Batty, seine Frau Marguerite, die Kinder Steve und Iris sowie das Meerschweinchen Emil feststellen, daß Luxemburger Fans ihre gute Kinderstube vergessen hatten und im nationalen Taumel beim Abspielen der Waliser Hymne Buhrufe und Pfeife von sich gaben. Sie benahmen sich, wie Luxemburger sich für gewöhnlich nur im Ausland benehmen – wenn sie halbstark im Kollektiv auftreten. Noch bevor die Hollericher „Tramsmusik“ dann die „Heemecht“ fertiggeblasen hatte, setzte es schon Jubel für unsere Nationalmannschaft. Der rote Löwe brüllte zum ersten Mal.

Dann wurde angepöffen, und als in der 11. Minute die Waliser nur noch zu zehn waren, weil sich Blackmore die rote Karte einhandelte, da ward die Begeisterung noch größer. Der rote Löwe brüllte zum zweiten Mal.

Von nun an spielte die geschrumpfte Waliser Mannschaft nur mehr auf Zeit und alles andere als fair. In der 16. Minute spitzelte Rush auf blamable Weise den Ball ins Tor, indem er eiskalt eine Schwäche der Luxemburger ausnützte. Verrat! Der rote Löwe krächte zum dritten Mal.

Die Mannschaft aus Wales spielte mit der ganzen Cleverneß ausgekochter britischer Profis, wie ein Presseberichterstatter später treffend anmerken sollte. Klugheit ist eben etwas Hinterhältiges und müßte verboten werden. Gottlob konnte der Mißgriff der Waliser die meisten Luxemburger Fußballanhänger nicht aus der Ruhe bringen. So auch Batty und die Seinen, die unser Team mit ehrlicher Begeisterung unterstützten, was dieses durchaus verdiente, da es zumal in der 2. Halbzeit dominierte und ausgezeichneten Fußball spielte. Großmutter Amelie war sich mit dem Trainer einig, daß sich die Waliser nicht mit Ruhm bekleckert hatten, allerdings fand sie es unziemlich, wie die Luxemburger Fans einen der Besten aus dem Waliser Team, den farbigen Spieler Young dauernd als „Bimbo“ oder mit anderen Kraftausdrücken beschimpften. In solchen Augenblicken war auch das Meerschweinchen Emil alles andere als stolz, Luxemburger zu sein. Es kam, wie es nicht hätte kommen müssen. Die Leistung der Luxemburger wurde nicht belohnt. Die Waliser siegten mit 1:0, waren aber angesichts der guten Leistung der Luxemburger die eigentlichen Verlierer. Darüber war sich die Nation an diesem Abend einig, auch wenn über eine solche Haltung Leute, die nichts von Fußball verstehen, den Kopf schütteln mögen. Es gab eine Ovation für die Luxemburger Mannschaft, und die Spieler tauschten zur Verärgerung des FLF-Vizepräsidenten die Trikots aus oder warfen sie den Supportern über den Zaun zu. Für den Sponsor ein teurer Spaß. Denn er muß jetzt neue Trikots nähen. Die winzige Luxemburger Mannschaft war von „Petit-Bram“ eingekleidet worden. Nach dieser Begegnung wird „Petit-Bram“ das Handtuch werfen müssen. Jetzt ist „Bram“ für Erwachsene an der Reihe, denn unsere Nationalelf ist einmal mehr über sich hinausgewachsen.

Als die Zimmer-Kummers in ihrem Lada Samara heimfuhren und Batty das mit Diesel betriebene Radiogerät andrehte, fühlten sie sich behaglich und in Sicherheit. RTL 92,5 hatte die ganze Zeit über sie gewacht, und der Verkehrsdienst der Polizei geleitete sie auch jetzt sicher nach Hause. Polizeisprecher Armand Jaminet bedankte sich bei den Fußballanhängern für ihr diszipliniertes Gebaren und ließ sie wissen, daß keine Straße verstopft und nicht ein einziger Hooligan unterwegs sei. (Die Sendung ist übrigens nicht mit Pir Kremers samstäglichem „De Jaminet“ zu verwechseln, der bekanntlich von Vinsmoselle gesponsort wird).

Im Rundfunk wurde dann fünf Minuten lang alles aufgezählt, was hätte an Gewalttaten passieren können, aber nicht passiert war. Keine einzige Scheibe wurde eingeschlagen, kein Pflasterstein ausgerissen und kein

Auto umgeworfen. Die Leute möchten denselben Weg nachhause einschlagen, den sie für die Hinfahrt benutzt hätten, lautete der Rat im Rundfunk. Von selbst wären die Zimmer-Kummers niemals darauf gekommen. Sie gehorchten und begaben sich zur Nachtruhe.

Die Nachtruhe wurde nicht gestört. Die Waliser Fans, die man so sorgsam isoliert hatte, und die nach Spielende abgeschottet aus dem Stadion geleitet wurden, fuhren anderntags zurück nach Großbritannien. Einige benutzten ihren Aufenthalt und blieben noch ein paar Tage, machten Stadtrundfahrten, kauften Zigaretten und Alkohol, gingen ins Kino, in die Diskothek oder aßen in hauptstädtischen Restaurants. Unfaßbar. Es waren keine Hooligans, sondern freundliche ruhige Zeitgenossen. Wirklich gute Verlierer.

Jacques Drescher



Trésors du Musée Pescatore

Le portrait est la représentation d'un être humain qu'il est possible d'identifier en mettant en évidence ses particularités physiques ou morales. Cette représentation est le plus souvent centrée sur le visage. Dès l'Antiquité la tête du souverain fut frappée sur les pièces monétaires. L'art numismatique a développé ainsi la pratique du portrait qui exige le sens de l'observation, la maîtrise de la technique

employée et l'intérêt pour l'homme dans sa singularité.

Le portrait peint suit l'évolution stylistique en général et celle des conceptions historiques et philosophiques. Dédaigné par l'âge roman il s'impose de plus en plus. Le 17^e siècle, soucieux d'analyser caractères et sentiments, voit se développer le portrait d'apparat et le portrait de groupe. Au siècle suivant apparaît le portrait de genre.

Pierre Codde

Amsterdam 11 décembre 1599 - 12 octobre 1678



Pierre Codde, exclusivement portraitiste et peintre de genre, a travaillé pratiquement toute sa vie à Amsterdam. Parce qu'il a terminé en 1673 „La Compagnie du Capitaine Reael” laissé inachevé par Frans Hals il passe pour un des nombreux élèves du célèbre portraitiste auquel il doit beaucoup, comme l'animation du tableau et la fraîcheur des coloris. Par contre ses draperies sont influencées par Palamedes et Van Dyck.

Tout en travaillant aussi de temps à autre à La Haye et à Leyde c'est à Amsterdam qu'il a occupé sur la scène artistique une place de premier choix. D'ailleurs il compte parmi les plus grands peintres de tableaux de société dans la première moitié du 17^e siècle. Il sait combiner de manière extraordinaire la description d'intérieurs et le portrait de groupes: grandes réunions autour d'une table ou à l'occasion d'un bal. Mais il sait placer aussi dans leur cadre respectif soldats qui festoient, clients d'auberge, bourgeois et ménagères. Ce qui attire le regard c'est la qualité du rendu des détails et des vêtements. Avec habileté il varie les attitudes

des personnages. Une spontanéité remarquable se dégage de ses œuvres.

Codde a peint également un grand nombre de portraits individuels de petit format, si près de la réalité qu'il pourrait de nos jours être considéré comme photographe.

Le Musée Pescatore possède de Codde deux portraits acquis par Jean-Pierre Pescatore lors de la vente Van Nagell van Ampsen à La Haye en 1851. Il s'agit chaque fois d'un ovale présentant l'un le portrait d'un homme, l'autre celui d'une femme. Nous ignorons les noms des personnes représentées. Se connaissent-ils? S'agit-il d'un couple? On l'ignore.

La lumière ambiante loin d'animer les personnages met surtout en valeur les cols blancs et les mains tout en accentuant encore davantage la froideur provoquée par les contrastes du noir et du blanc. Et pourtant il nous paraissent si vivants. On a l'impression qu'ils ont quelque chose à nous dire, à nous raconter.

Georgette Bisdorff



Certains soirs d'été, les amateurs de cuisine chinoise attablés à la terrasse dans l'agréable cour intérieure du Dierfgen, à l'extrémité est de la Grand-rue, voient soudain des grappes de personnes surgir des tréfonds de la cour.

A y regarder de près, on remarque dans un coin un escalier escarpé, aux marches en pierre irrégulière qui descend vers des caves que l'on soupçonne profondes,

tortueuses sinon vastes. Ce sous-sol fait de fondations enchevêtrées d'anciennes maisons disparues, de restes de murailles et de maçonnerie faite de belle pierre dorée, respire l'histoire d'un lieu de rencontre à une des portes de l'ancien rempart où arrivaient et d'où partaient autrefois les voyageurs, les commerçants, les soldats, les saltimbanques et les enfants de la balle.

C'est là qu'est installé depuis 1985 le Théâtre du Centaure, fondé en 1973 par Philippe Noesen, à l'époque où le théâtre luxembourgeois sortait des limbes et prenait son essor. Avec sa troupe, l'ancien pensionnaire de la Comédie Française a joué un rôle essentiel dans l'émergence d'une activité théâtrale propre au Luxembourg qui aspire et accède au niveau professionnel comparable à celui atteint dans les grandes villes étrangères.

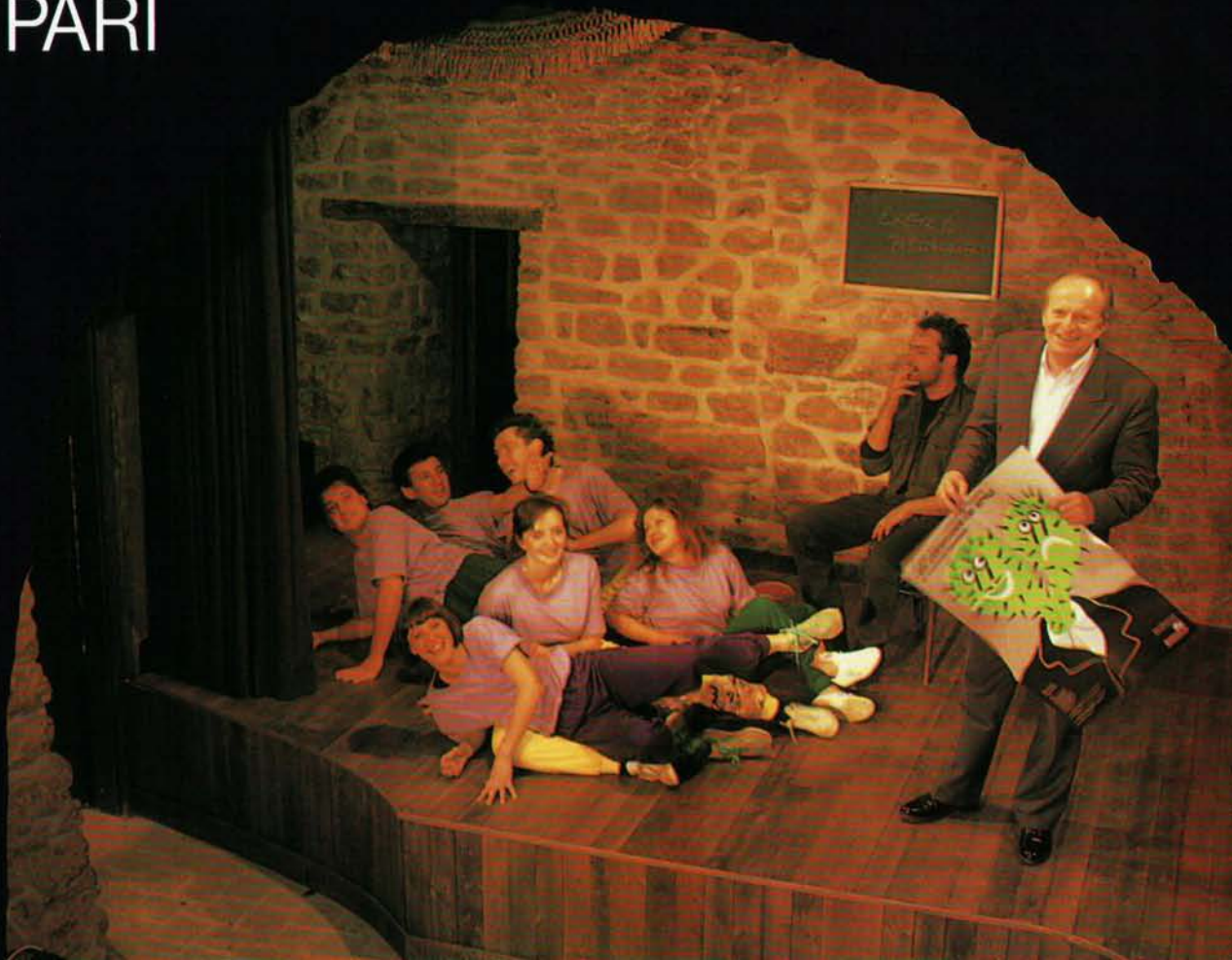
C'était et c'est toujours une aventure, par la recherche sans cesse recommencée de nouveaux auteurs, acteurs, metteurs en scène et collaborateurs de toute sorte.

C'était, et c'est toujours un pari, à cause des moyens matériels aléatoires, de l'exiguïté du public et de la mentalité souvent étriquée du milieu ambiant.

Mais cette aventure dure depuis 17 ans, malgré tous les avatars, et à voir l'énergie et l'enthousiasme de ses animateurs, elle n'est pas près d'être abandonnée. Le pari, quant à lui, a été plus d'une fois gagné tant les succès ont été nombreux, tant la reconnaissance, au Luxembourg comme à l'étranger, unanime et encourageante.

BEN FAYOT

LE THEATRE DU CENTAURE UNE AVENTURE ET UN PARI





COMMENT FAIRE VIVRE UN THEATRE INDEPENDANT DANS UN PETIT PAYS

Le Théâtre du Centaure, c'est une troupe et c'est une salle. Les deux sont désormais inséparables. Le lieu, au coeur de la ville, signale la volonté d'animer un quartier de la ville qui se vide le soir. S'implanter à cet endroit, c'est encore s'enraciner dans une terre ancienne, reconquérir la ville pour l'aventure commune qu'est le théâtre pour les artistes comme pour les spectateurs. Et c'est avec enthousiasme que les membres du Théâtre du Centaure ont investi leur travail dans l'aménagement de ce lieu simple, voire rudimentaire quant aux équipements, si différent des lieux de culture officiels, aux fauteuils profonds et moelleux, aux équipements sophistiqués.

Les spectateurs trouvent nombreux le chemin de la cave du Dierfgen, où se sont données la saison dernière 147 représentations pour quatre créations. Souvent, le Théâtre du Centaure arrive à jouer une pièce une trentaine de fois, avec chaque soir une salle qui fait le plein des 70 places. Mais chaque pièce ne remporte pas le même succès populaire que p.ex. la pièce anti-drogue „Frësch bestued" de Ernst Binder et Jean-Paul Maes, même si toutes les créations du Théâtre du Centaure ont reçu la saison passée un accueil enthousiaste de la part de la critique.

Les responsables se posent évidemment des questions sur la façon de susciter un public nouveau, plus nombreux et plus fidèle. On admet généralement qu'un pour cent de la population est susceptible d'aller au théâtre, ce qui ferait un public potentiel de 3.000 à 4.000 spectateurs pour le Luxembourg. Même en supposant que ce public peut être élargi, il est au départ très restreint et ne peut de toute façon pas être mobilisé en entier pour chaque nouvelle pièce. De la sorte, chacun, dans ce petit théâtre indépendant, sent donc la responsabilité d'entraîner des spectateurs, par son travail et son enthousiasme.

LE PRIX DE L'INDEPENDANCE

Aujourd'hui, aucun théâtre ne peut plus fonctionner sans un minimum de moyens. C'est affaire de niveau artistique, mais c'est aussi l'exigence du public. Cependant, les budgets dérisoires par rapport à ceux des spectacles montés dans les théâtres étrangers révèlent l'importance du bénévolat. Sur un budget de 500.000.- à 700.000.- pour une création, il faut payer un metteur en scène qui reçoit environ 50.000.- pour un travail long et ardu, très onéreux quant au temps engagé et à la disponibilité requise. C'est un salaire très en-

*Thierry Van Werveke et
l'enfer de la drogue:
„Frësch bestued" de
Binder-Maes (dans une
mise en scène de Jean-
Paul Maes.)*



dessous du salaire minimum pour un acte de création extraordinairement complexe. Ensuite, de plus en plus d'acteurs luxembourgeois vivent de leur travail de comédien, tout comme certains professionnels responsables des décors, des costumes et de la technique. Si l'on y ajoute la gestion de la salle ainsi que celle des fonds de costumes et de décors, la publicité, les droits d'auteurs, on comprendra facilement que le budget annuel sur lequel fonctionne le Théâtre du Centaure et qui atteint 3 millions cette année, constitue un minimum vital. Encore convient-il de relever que les tarifs à Luxembourg sont très en-dessous de ce qui est normalement payé à l'étranger.

Le public malgré le succès constant que rencontrent les activités du Théâtre du Centaure, ne contribue que pour une faible part à ce budget. Il faut donc trouver ailleurs: le mécénat de la BIL et l'apport du Fonds Culturel National permettent d'assurer la continuité du travail. Cependant, à la longue va se poser de plus en plus le problème du professionnalisme, dans ce théâtre privé comme dans les salles publiques. Au Théâtre des Capucins, des sommes relativement importantes sont engagées pour la création théâtrale par la Ville, et c'est bien ainsi. Cependant, les deniers publics ne devraient-ils pas voler au secours d'un petit théâtre libre et indépendant comme le Centaure qui a apporté la preuve de son sérieux: ceux de la Ville, ne serait-ce que pour honorer l'extraordinaire travail d'animation dans une partie de la ville dont se retire la vie le soir, ceux du ministère des affaires culturelles pour soutenir une création théâtrale indépendante?

L'ORIGINALITE DU THEATRE DU CENTAURE

Cependant, malgré l'extrême limitation des moyens, malgré les soucis matériels constants, le Théâtre du Centaure est un théâtre heureux. Non seulement à cause de cette belle salle où l'on se sent à l'aise. „Le Dierfgen est un outil merveilleux pour faire du théâtre", dit Marja-Leena Junker, la directrice administrative et avec Philippe Noesen la cheville ouvrière du Centaure.

Mais encore à cause de la conscience d'avoir choisi le bon cap et de le maintenir. Le Théâtre du Centaure a toujours voulu une programmation diverse et audacieuse. „Il faut prendre des risques, dit Philippe Noesen, et éviter de faire des concessions sans renoncer pour autant aux spectacles populaires."

A ce propos Philippe Noesen s'est expliqué clairement lors du 15^e anniversaire de la troupe; rappelant qu'elle a créé 56 pièces en 15 ans: „...le chiffre global ne rend pas compte des intentions exactes des animateurs. Il est utile de signaler que le choix des pièces n'est pas le fait du hasard, mais correspond à une volonté d'animation dans trois directions principales.

La première, liée à la territorialité, concerne bien entendu les auteurs luxem-

bourgeois: nous avons créé 17 pièces d'auteurs autochtones... Etant donné l'exiguïté du territoire national, il n'était pas possible de fonder tout un répertoire sur les seuls auteurs luxembourgeois. Notre troupe a par ailleurs une vocation essentiellement francophone, aussi avons-nous consacré notre deuxième axe de création aux jeunes auteurs français: Jeannine Worms, Claude Prin, Gilbert Léautier, Guy Foissy, Jean-Michel Ribes, Jean-Pierre Amette, Marc Phéline, Eric Westphal, Jean Tardieu, Denise Chalem, André Frère...

Nous avons orienté le troisième axe en direction de la jeunesse: théâtre pour enfants et animations-représentations pour adolescents. Pour les enfants nous donnons chaque année un conte (adapté pour la scène par Jemp Schuster), précédé d'une dizaine de séances d'initiation au théâtre... Pour les adolescents nous avons monté les grands auteurs classiques ou modernes (de Molière à Beckett) et nous les avons joués directement dans tous les établissements d'enseignement secondaire et technique du pays...

Le programme pour la saison 1990-91 permet de constater la permanence de ces objectifs. Philippe Noesen reprend sa mise en scène des merveilleux „Exercices de style” de Raymond Queneau, avec une distribution belgo-franco-luxembourgeoise (deux Français: Olivier Aromatorio et Jean-Paul Bissieux, deux Belges: Marie-Ange Lorgé et Brigitte Baillieux, deux Luxembourgeois: Serge Tonon et Isabelle Costantini) exemplaire pour le travail du Centaure qui consiste à fournir un banc d'essai à des élèves du conservatoire, à les mettre devant un vrai public, à leur faire côtoyer de vrais professionnels du théâtre. Rappelons à cet égard que le Théâtre du Centaure a révélé de nombreux acteurs et metteurs en scène. Pour n'en citer qu'une: la critique a unanimement acclamé les performances de la toute jeune Myriam Müller en 1988 dans „Agnès de Dieu”, puis en 1989 dans „Soudain l'été dernier”. De la sorte, le Théâtre du Centaure est devenu indispensable pour le travail des élèves des cours d'art dramatique des conservatoires alors que les troupes y trouvent des talents nouveaux, un réservoir sans cesse enrichi de comédiens et de metteurs en scène.

Le programme à venir propose encore des auteurs connus, mais aussi des découvertes à côté de O'Neill, Sheppard et Duras, le jeune auteur canadien Michel Tremblay, d'ailleurs servi à Luxembourg par son compatriote Vincent Marcotte dans une mise en scène de Philippe Noesen.

DES CONTACTS INTERNATIONAUX

Le tour d'horizon ne serait pas complet si nous ne relevions pas la volonté du Théâtre du Centaure de rayonner à l'étranger avec les créations luxembourgeoises. Ainsi, Marja-Leena Junker a joué 137 représentations de la „Voix humaine” de Cocteau à l'étranger, dont une centaine

à Paris et le reste en province et à l'étranger. Les négociations sont en cours pour co-produire „Agnès de Dieu” avec le Théâtre du Tourtour de Paris où Myriam Müller est en train de poursuivre ses études d'art dramatique. La pièce de Jean-Louis Curtis serait à cette occasion éditée à Actes-Sud, et le Centaure ferait sa promotion dans la capitale française avec cette production qui a connu un grand succès à Luxembourg. Mais là encore, c'est une affaire d'argent. Il faut trouver de l'argent pour la publicité, pour les acteurs, même si le Théâtre du Tourtour met à la disposition sa salle, ses techniciens, etc. Quant à la pièce de Michel Tremblay, des projets existent pour la jouer en France et en Belgique, voire, avec l'appui de la délégation générale du Québec au Canada. Belles perspectives, signes d'une indiscutable santé de cette entreprise théâtrale mais aussi exigence toujours plus grande pour les artistes comme pour les administrateurs et le comité infatigable, présidé par Roger Linster.

Car cette entreprise qui dure depuis 17 ans ne se plaint pas dans les succès passés. Si l'on pense que le Théâtre du Centaure a pris un bail de 20 ans pour la location du Dierfgen, on mesure qu'il s'est installé dans la longue durée et que l'on voit loin, dans les sous-sols de la vieille ville...

Le comité du Théâtre du Centaure se compose de Pierre Bodry, Marja-Leena Junker, Nico Lessyn (suppléant), Roger Linster (président), Barbara Müller, Philippe Noesen, Roger Seimetz, Paul Trierweiler, Marie-Paule von Roesgen, Guido Tomassini, Reine Léon (suppléante).

Théâtre du Centaure

SALLE „AM DIERFGEN”

SAISON 1990-1991

HUGHIE d'Eugene O'Neill
mise en scène: Eva Paulin
à partir du 6 décembre 1990

Une pièce de théâtre d'enfants
par Jemp Schuster en janvier 1991

L'AMOUR SAUVAGE de Sam Sheppard
mise en scène: Conny Scheel
en février 1991

LA MALADIE DE LA MORT
de Marguerite Duras
mise en scène: Anne Saint-Mor

LA DUCHESSE DE LANGEAIS
de Michel Tremblay
mise en scène: Philippe Noesen

(ces deux dernières pièces à partir de mars - avril 1991)





*E schéine Krëschttag an e glécklecht Neit Joer
Joyeux Noël et une bonne et heureuse Année
Frohe Weihnachten und ein glückliches Neues Jahr
Auguri per un Buon Natale e felice Anno Nuovo
Feliz Natal e bom Ano Novo*