

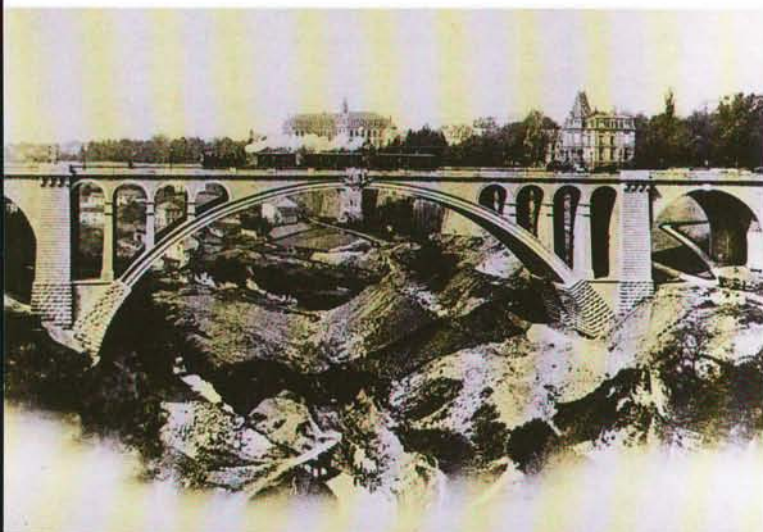
# ons stad

Nr 56 1997



# Bonneweg, die Heimat der Eisenbahn

Im Juli 1984, vor über dreizehn Jahren also, erschien zum ersten Mal eine *Ons Stad* - die Nummer 16 - zum Thema Bonneweg. Das ist lange her, und inzwischen ist im einwohnerstärksten Viertel unserer Hauptstadt vieles anders geworden. Mit dem Kaltreis ist ein völlig neues Wohnviertel für über 1.500 Menschen



1904

erschlossen worden, die *Rocade* wurde gebaut und hat für große urbanistische und architektonische Veränderungen gesorgt. Bonneweg hat inzwischen ein eigenes *Lycée Technique* und ein funkelndes Kulturzentrum, und zudem feierte die Pfarrei dieses Jahr ihren 100. Geburtstag.

Es gab also viele gute Gründe für die *Ons Stad*-Redaktion, sich wieder einmal mit Bonneweg zu beschäftigen. Und da damals, 1984, das Thema Eisenbahn viel zu kurz gekommen war, hatten wir uns vorgenommen, in dieser Nummer vor allem auf die Geschichte des symbolträchtigen *Feierwon* einzugehen. Denn Bonneweg ist die eigentliche Heimat der Luxemburger Eisenbahn, und 1859, als der erste Zug in den Bahnhof einfuhr, da fand dieses epochale Ereignis nicht auf hauptstädtischem Territorium, sondern auf dem Grund und Boden der Gemeinde Hollerich, in deren Sektion Hollerich-Bonneweg statt, und bis zur Eingemeindung (1920) sollten noch über sechzig Jahre ins Land ziehen. Und Hollerich entwickelte sich, dank der Eisenbahn, gerade in dieser Zeit zu einer blühenden Großgemeinde.

Kurzum, es wurde uns schnell bewußt, daß eine einzige *Ons Stad* viel zu wenig Platz böte für die ganze Fülle des Materials. So haben wir diese Nummer ausschließlich dem Gestern und Heute der Eisenbahn gewidmet, um dann im nächsten Heft umfassend auf die alte Stadt Hollerich-Bonneweg - 1914 wurde dieser Sektion von Hollerich in der Tat der Titel Stadt zuerkannt - und auf die ehemalige Großgemeinde einzugehen. Denn die war in der Tat viel größer als die alte Festungsstadt in ihren engen geographischen Grenzen, die eine europäische Hauptstadt werden wollte und sich deshalb dringend in alle vier Himmelsrichtungen ausdehnen mußte.

Darüber dann mehr in der nächsten Nummer.

r.cl

*La Ville de Luxembourg  
vous souhaite un joyeux Noël  
et une bonne et heureuse Année 1998*

*E schéine Chrëschtadg  
an e glécklecht Neit Joer*

*Frohe Weihnachten  
und ein glückliches Neues Jahr*

*Auguri per un Buon Natale  
e felice Anno Nuovo*

*Feliz Natal e bom Ano Novo*

*Merry Christmas and a happy New Year*





## 2

### Fahrkarte ins Industriezeitalter Erst mit der Verlegung der ersten Schienen begann die Moderne

„Von heute aus betrachtet, war der Siegeszug der Eisenbahn, die Verlegung der Schienen über die Kontinente, die in der zweiten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts immer rascher vorangetrieben wurde, so etwas wie ein historischer Quantensprung. Denn die dampfbetriebene Lokomotive, die den schnellen und sicheren Transport von Menschen und Material über weite Strecken ermöglichte, veränderte die Gesellschaft in einer Weise wie nie zuvor in der Geschichte.“ Ein Rückblick von René Clesse.

## 6

### La Ville et le chemin de fer

„À proximité du plateau du Saint-Esprit on construisait un viaduc, la Passerelle, pour relier la ville fortifiée à la nouvelle gare qui fut protégée par les bastions des Forts Wedell, Wallis et Neipperg. La physionomie de la ville et de la forteresse fut profondément changée par les ouvrages nécessaires à la construction des lignes de chemin de fer vers Trèves et vers Liège. Ces grands viaducs de Pulvermühle, Clausen et Mansfeld ainsi que les tranchées creusées dans les rochers de Verlorenkost et du Rham devaient marquer de façon unique la partie de la ville de Luxembourg, là, où à l'origine se trouvait l'embryon de la cité.“ Une documentation historique de Gilbert Schmit.



## 12

### Luxemburg ist stadtbahnwürdig: Eine neue Trambahn namens Bahn-Hybrid

Ein grauer Novembertag im Jahre 2002. Herr Schmit sitzt im morgendlichen Zug von Esch nach Luxemburg. Regen trommelt seit Schiffingen gegen die Fensterscheiben des funkelneuen Stadtbahnwagens. Herr Schmit überfliegt wie gewohnt seine Tageszeitung. Vorbei sind die Zeiten, wo er morgens den warmen Zug am Hauptbahnhof verlassen mußte, um zur Bushaltestelle zu gelangen. Der neue Stadtbahnwagen wird ihn jetzt nahe seines Arbeitsplatzes absetzen, um dann weiter in Richtung Kirchberg zu fahren. Herr Schmit lächelt zufrieden: „Eine direkte Bahnlinie Esch-Kirchberg. Hätte mir das jemand vor zehn Jahren prophezeit, ich hätte bloß ungläubig den Kopf geschüttelt.“ Ein Ausblick in die nahe Zukunft von René Birgen.



## 15

### Lescht Statioun

Eng Geschichte aus der Welt vun den Eisebunnen. Vum Josy Braun.

## 16

### Unsere Eisenbahnen

Ein historischer „Abreißkalender“ von Batty Weber aus dem Jahre 1932.

## I-VIII

### pages intercalées Ons Stad Info

- \* Avis aux ressortissants non luxembourgeois de l'Union Européenne: Inscription sur la liste électorale
- \* Office Social: Subventions d'hiver
- \* Le Service Aide Familiale
- \* La Fondation Luxembourgeoise contre le Cancer
- \* Bibliothèque municipale: nouvelles acquisitions



## 17

### Jhangeli, Chareli und Konsorten

Jhangeli, Chareli und Benni hießen im Volksmund die Schmalspurbahnen, welche während Jahren viele Landstriche Luxemburgs mit der großen Welt verbanden. Der Beitrag von Ed Federmeyer ist den beiden hauptstädtischen Bahnen Luxemburg - Remich und Luxemburg - Echternach gewidmet.

## 22

### „Ein feuer- und rauchspeiendes Ungetüm“ Vor 75 Jahren machten bereits Umweltschützer gegen den Chareli mobil

## 24

### De Feierwon in Seidenglanz und Gloria Der Luxemburger im Spiegel alter Lokomotiv-Fotografien

Auf den frühen Eisenbahn-Bildern herrscht eine äußerst enge, regelrecht 'freudianische' Verbindung zwischen Männlichkeit und Lokomotive. Was dem Ritter, dem Manne in der Rüstung, das Pferd war, ist dem Bürger, dem Mann im Frack, das Dampfpaß. Die Lok wird zum Symbol des Sieges des Mannes, nicht des Menschen, über die Technik. Durch deren Beherrschung sichert er sich seine Vormachtstellung in der Gesellschaft.“ Ein Soziogramm von Jean-Paul Hoffmann.

### Ons Stad Nr 56 • décembre 1997

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

Tirage: 42.000 exemplaires  
distribution gratuite à tous les ménages de la Ville de Luxembourg  
La revue ne peut être vendue.

Conception générale: Henri Beck  
Coordination: René Clesse  
Photos: Guy Hoffmann, Imedia, Marcel Schroeder, René Birgen  
© Photothèque de la Ville de Luxembourg (B. Fischer, D. Kuhn, Th. Mey, Ed. Kutter, F. Buny, R. Faber, J.-P. Fiedler, R. Schaefer)  
Layout: Dieter Wagner  
Photocomposition: Joseph Beffort S.A., Luxembourg  
Imprimé sur les presses de l'Imprimerie St-Paul S.A., Luxembourg



## 28

### Stater Chronik

- \* Elections communales 1999
- \* Das Parlament ragt auf dem Knuedler
- \* Zum Gedenken: † Camille Hellinckx
- \* Congrégation des Soeurs de Ste-Elisabeth
- \* Zweitälteste Druckerei des Landes verließ das Stadtzentrum

## 31

### Der andere Blick

Eine Fotoserie von Marcel Schroeder

## 32

### Was bedeuten die Straßennamen der Stadt?

Eine Serie von Henri Beck

## 33

### Trésors du Musée J.-P. Pescatore

par Georgette Bisdorff

Fotos: Imedia  
Titelseite: Imedia  
Letzte Deckelseite: Guy Hoffmann



# FAHRKARTE INS INDUSTRIEZEITALTER

Die ältesten Darstellungen von Rädern aus zusammengesetzten Holzscheiben haben Historiker bei den Sumerern entdeckt, auf einem Relief, das aus der Zeit um 2600 vor Christus stammen soll. Spurgeführte Bahnen, das heißt in Kalkfelsboden eingehauene Spurrillen für Räder soll es schon im alten Griechenland gegeben haben. Doch es mußten dann noch einige tausend Jahre vergehen, bis wieder jemand herausfand, daß die Bewegung von Schienenfahrzeugen viel weniger Kraftaufwand verlangt: In englischen Bergwerken gab es bereits zu Beginn des 17. Jahrhunderts Karren, die auf längsliegenden Holzbohlen fuhren. 1671 entdeckte Denis Papin die Treibkraft des Wasserdampfes, und 1765 baute James Watt die erste stationäre Dampfmaschine. 1801 erteilte das englische Parlament die Konzession für die erste öffentliche Pferdeisenbahn von Wandsworth nach Croydon, die jeder mit dem eigenen Fuhrwerk benutzen konnte. Die erste von den Engländern George und Robert Stephenson gebaute Lokomotive wurde 1825 auf der Eisenbahnstrecke Stockton-Darlington eingesetzt, und im Jahre 1830 verkehrte dann der erste Personenzug zwischen Liverpool und Manchester.

## Ein neuer Turmbau zu Babel

Von heute aus betrachtet, war der Siegeszug der Eisenbahn, die Verlegung der Schienen über die Kontinente, die in der zweiten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts immer

rascher vorangetrieben wurde, so etwas wie ein historischer Quantensprung. Denn die dampfgetriebene Lokomotive, die den schnellen und sicheren Transport von Menschen und Material über weite Strecken ermöglichte, veränderte die Gesellschaft in einer Weise wie nie zuvor in der Geschichte.

Die Eisenbahn läutete das Maschinenzeitalter nämlich erst richtig ein: Bergwerke, Eisenhütten, Fabriken, Arbeitersiedlungen sprengten das Bild der alten Städte, in wenigen Jahrzehnten ließ der riesige Bedarf an Arbeitskräften die Einwohnerzahlen in den neuen Ballungsräumen um ein Vielfaches in die Höhe schnellen. „Die Bahnhöfe“, schrieb der französische Schriftsteller Théophile Gautier, „waren die Paläste der modernen Industrie, in denen sich die Religion des Jahrhunderts entfaltet: die Religion der Eisenbahn. Diese Kathedralen der neuen Menschheit sind die Treffpunkte der Nationen, das Zentrum, in dem alles zusammenfließt, der Kern gigantischer Sterne, mit Strahlen aus Eisen, die sich bis ans Ende der Welt erstrecken.“

Die Eisenbahn führte sozusagen zu einem neuen Turmbau zu Babel. Durch die Schnelligkeit und die Reduktion der Entfernung entwickelte die Menschheit ein neues Verhältnis zu Raum und Zeit. Für die Verlegung der Schienenstränge und den Bau von Bahnhöfen wurden brutale Schneisen in die alten Städte geschlagen, riesige Brücken und Viadukte waren eine Herausforderung für Architekten und Ingenieure, gigantische

„O miracle!  
 Quel spectacle  
 Vient s'offrir à nos yeux!  
 Quel prodige  
 Sur ces lieux  
 Exerce son prestige?  
 Quel pouvoir  
 Fait mouvoir  
 Cette machine immense?  
 Quel esprit  
 Pousse et lance  
 Ce monde et le conduit?“

Diese Kantate, komponiert von M. Neumann, wurde am 4. Oktober 1859 gesungen, anlässlich der Ankunft des ersten Zuges im Bahnhof von Luxemburg.

Tunnelbauten beschäftigten Bauarbeiterheere und Sprengmeister überall in der alten und neuen Welt. Die exakten Fahrpläne und Takte der Züge sorgten nicht nur in den Bahnhöfen für ein neues Zeitgefühl: *Time is money*, Zeit ist Geld - so hieß es plötzlich überall, und in den Eisenhütten, in den Backsteinbauten der Fabriken und Großraumbüros liefen Vorarbeiter und Schichtführer mit Stoppuhren hin und her, um die Arbeiter und Angestellten zu mehr Leistung anzufeuern, und Stechuhr und Werksirene sorgten dafür, daß keine Minute der kostbaren Arbeitszeit verloren ging.

#### De Feierwon in Luxemburg

Als unser Land 1867 durch den Londoner Vertrag endlich ein unabhängiger Staat wird, sind die gesellschaftlichen Umwälzungen auch bei uns bereits voll im Gange. Die Schleifung der Festung schafft jetzt erst richtig Platz für neue Wohnviertel und Industrien und ebnet den Weg in eine bürgerliche Gesellschaft mit den Maximen Handel und Wandel. Die Gründung der großen Eisenhütten- und Bergwerksgesellschaften im Süden des Landes verlangt nach Tausenden von neuen Arbeitskräften. Daneben müssen schnell neue Transportmöglichkeiten her, um die Kohle und das Erz herbeizuschaffen und um die fertigen Guß- und Stahlprodukte nach nah und fern zu verschicken. Die Eisenbahngesellschaften sind schnell zur Stelle, um diesen neuen Bedürfnissen zu genügen. Bereits 1859 waren erste Teilstücke des Schienennetzes in Betrieb genommen worden, und in den folgenden Jahren werden die großen Nord-Süd- und Ost-West-Achsen in Rekordzeit fertiggestellt, die unser Land mit ihren Bahndämmen, mit Viadukten und Tunnels durchqueren und die Landschaft völlig neu prägen. Was Wunder, daß das erste Luxemburger Nationallied, *De Feierwon* von Michel Lentz, die Eisenbahn geradezu vergöttert und daß diese beschwingt-pathetische Weise voller Aufbruchstimmung auch heute noch eines der populärsten Heimatlieder ist (siehe dazu auch den Beitrag von Jean-Paul Hoffmann auf den Seiten 24-27).

#### Eine neue Arbeiter- und Beamtenklasse

Mit der industriellen Revolution ist fast überall in Europa und natürlich auch in Übersee eine völlig neue gesellschaftliche Klasse entstanden, das Industrieproletariat, das sich zu einem großen Teil aus den Berg- und Metallarbeitern zusammensetzt. Die Arbeitsbedingungen in den Gruben und Schmelzen sind mörderisch, und die einzige Chance der Werktätigen, ihre Interessen und ihre Menschenwürde vor dem Patronat zu verteidigen, ist die Solidarität, die Bildung von Verbänden und Gewerkschaften.

Die Berg- und Hüttenarbeiter sind die ersten, die sich organisieren und mit Streiks und Demonstrationen bessere Löhne und humanere Arbeitsbedingungen einklagen. Aber auch die Arbeiter und Angestellten des *Feierwon* möchten sich nicht länger mit Hungerlöhnen abpeisen lassen, während die Eisenbahngesell-



schaften, vor allem dank der florierenden Stahlindustrie, hohe Profite erwirtschaften, die aber zum Großteil an ausländische Aktionäre gehen.

Am 10. Januar 1909 wird im Gasthof zur Post im Bahnhofsviertel der „Generalverband der Eisenbahner des Luxemburger Landes“ gegründet, der ein Jahr später, am 18. September 1910, zum heute noch bestehenden „Landesverband der Luxemburger Eisenbahner“ umgetauft wird. Vor allem unter dem Impuls von Aloyse Kayser, dem Mitbegründer und langjährigen Präsidenten des Landesverbandes, gelang es diesem Syndikat in der Folgezeit, den

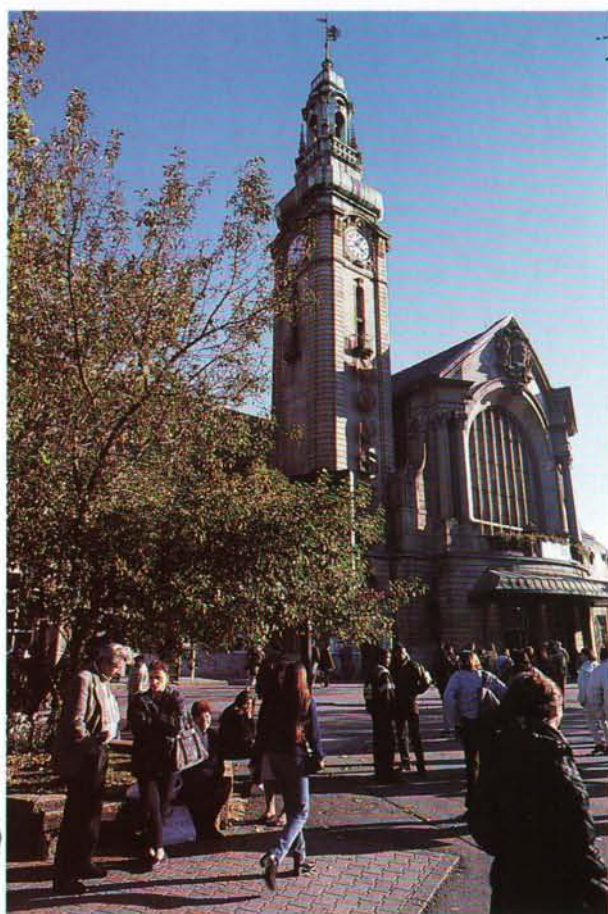
Eisenbahnern, die anfangs zum Großteil als Tagelöhner schufteten mußten, ein einheitliches, feststehendes Dienstverhältnis, eine unkündbare Stellung und eine Alterspension zu erkämpfen.

Zu einer soliden Besserstellung der Belegschaften kommt es aber erst in den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg, nachdem durch die Eisenbahnkonvention vom 17. April 1946 eine neue Gesellschaft gegründet wurde, die *Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL)*. In dieser *Société d'économie mixte* besaß nämlich der Luxemburger Staat die absolute Mehrheit der Aktien, was *de facto* bedeutete, daß eine lebens-

lange Laufbahn *op der Bunn* ähnlich abgesichert und hierarchisch strukturiert ist wie eine Karriere im öffentlichen Dienst.

#### Die Eisenbahnerstadt Bonneweg

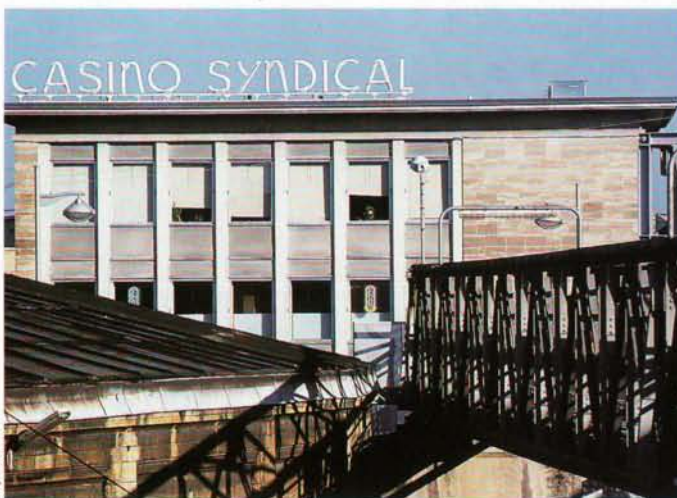
Obwohl wir uns erst in der nächsten *Ons Stad*-Nummer ausgiebig mit der Geschichte der heutigen Viertel Bonneweg und Hollerich beschäftigen werden, die einst zusammen mit den Ortschaften Cessingen, Gasperich und Merl eine eigenständige Gemeinde bildeten, ehe sie im Jahre 1920 an die Hauptstadt angegliedert





Imedia

Bonneweger Volksbildungsverein



Guy Hoffmann



wurden, möchten wir hier doch festhalten, welche zentrale Rolle die Eisenbahn in der Entwicklung von Bonneweg gespielt hat. Das fängt schon beim Bahnhofsgelände an, das bis zur Eingemeindung zum Territorium der Stadt Hollerich-Bonneweg gehörte (der Titel Stadt war der Sektion Hollerich-Bonneweg dank ihrer Größenordnung durch Gesetz vom 7. April 1914 verliehen worden). Und natürlich waren auch alle wichtigen Verwaltungsgebäude, Lokschuppen, Rangieranlagen und Werkstätten der Bahn in Bonneweg errichtet worden.

Ein paar Zahlen mögen das rasante demographische und urbanistische Wachstum verdeutlichen, das dank der Eisenbahn in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts in diesem (mit über 13.000 Menschen) auch heute noch größten und lebendigsten Viertel unserer Hauptstadt eingeleitet wurde. Die Volkszählung von 1851 bescheinigte der Stadt Luxemburg eine Einwohnerzahl von 12.754 Personen. Die Gemeinde Hollerich mit den Ortsteilen Hollerich, Bonneweg, Haute-Pétrusse, Verlorenkost und Merl zählte damals insgesamt 2.324 Einwohner,

wovon 628 allein zu Bonneweg gehörten. Bei der Zählung von 1880, also in den Pionierjahren der Eisenbahn, ist die Bonneweger Bevölkerung immerhin schon auf 1.071 Personen angestiegen. Und nach der Jahrhundertwende ist Hollerich-Bonneweg eine blühende Stadt, denn dank der Nähe zum Hauptbahnhof haben sich hier noch andere große Betriebe angesiedelt, so etwa die Champagnerfabrik Mercier, das Tabakunternehmen Heintz van Landewyck oder der Stahlkonstrukteur Paul Wurth.

Wenn man weiß, daß die Stadt Luxemburg nach dem Ersten Weltkrieg knapp 21.000 Einwohner zählte, eine Zahl, die dann nach der Eingemeindung der Nachbarkommunen Hollerich, Rollingergrund, Hamm und Eich im Jahre 1920 sozusagen über Nacht auf 46.000 anwuchs und sich somit mehr als verdoppelte, dann begreift man plötzlich die politische und wirtschaftliche Tragweite dieser friedlichen „Annexionen“ für unsere Hauptstadt.

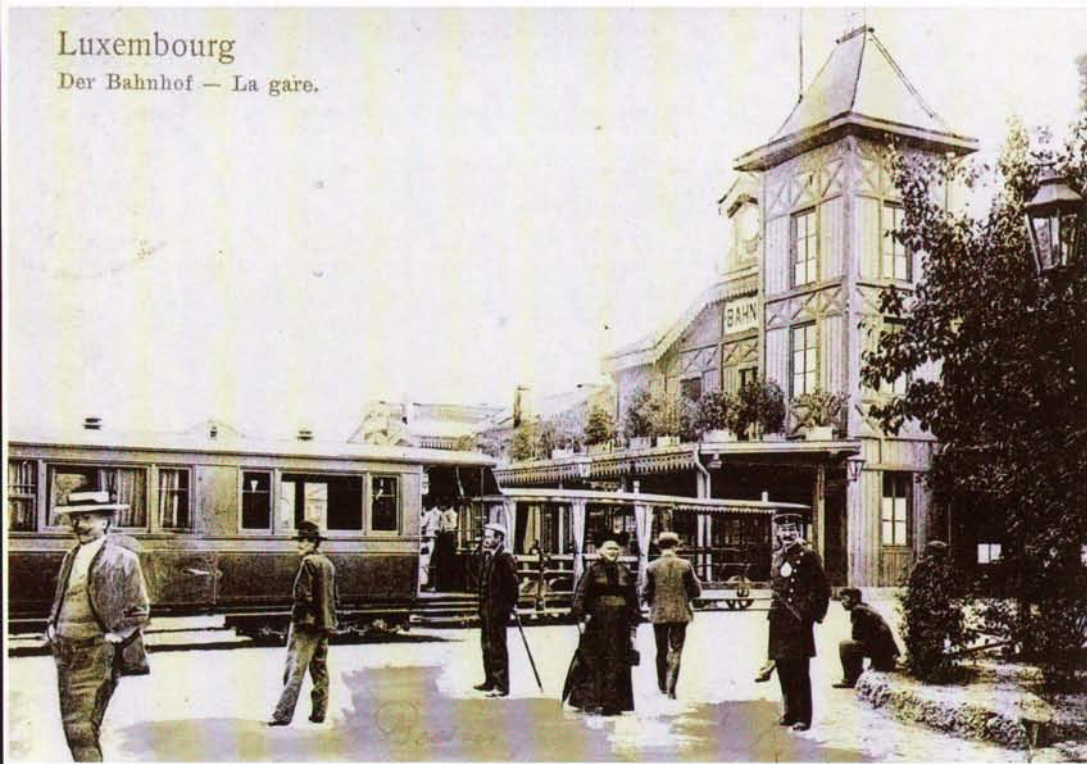
Auch nach dem Zweiten Weltkrieg stieg die Einwohnerzahl Bonnewegs stetig an. Die Nähe der CFL-Güterabfertigung und der direkte

Bahnanschluß lockten weiterhin viele Firmen an, und da die Hälfte aller Luxemburger Eisenbahner ihren Dienst in unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofes verrichteten, war es eigentlich nur logisch, daß sie auch in diesem Stadtviertel zur Miete wohnten und sich später, als sich ihre soziale Lage verbesserte, hier ihre Häuser bauten. Dies einerseits, weil die Dienstordnung der Bahn ohnehin einen nahen Wohnsitz vorschrieb, vor allem aber wohl, weil Bonneweg mit den Jahren so etwas wie die Heimat der Luxemburger Eisenbahner geworden war. Denn hier befindet sich, damals wie heute, ihre Gewerkschaftszentrale, das *Casino Syndical* gleich gegenüber der Fußgängerbrücke. Und weil die *Bunnerten* ihr die Treue halten, hat auch die Bonneweger Kooperative, der erste Supermarkt des Landes, als letztes Überbleibsel des einst stolzen Genossenschaftswesens, bis heute in diesem Stadtviertel überlebt, dies trotz der erdrückenden Konkurrenz der modernen Hypermärkte auf der grünen Wiese.

René Clesse

## Luxembourg

Der Bahnhof — La gare.



Photothèque de la Ville de Luxembourg

# La Ville et le chemin de fer

## La forteresse et le rail

La première moitié du 19<sup>e</sup> siècle était placée sous le règne de la machine à vapeur, cette invention qui permit à l'homme de multiplier dans des proportions inattendues ses possibilités de produire, de construire et de transporter, sans dépendre des conditions saisonnières et atmosphériques. Ainsi se faisait sentir le besoin pour le Grand-Duché et notamment sa capitale d'être relié aux pays voisins par le nouveau mode de transport révolutionnaire qu'était le chemin de fer. En Angleterre, aux USA, en France, en Allemagne et en Belgique il y avait aux alentours de 1850 déjà des milliers de km de lignes ferroviaires au service de l'économie et aussi de la stratégie politico-militaire.

Les idées, pour construire les lignes devant desservir le Grand-Duché, foisonnaient à l'époque, et les plans et projets qui voyaient le jour, n'étaient pas exempts de parti pris ou d'arrière-pensée.

Ainsi l'un des projets de base, sous le sigle «Great Luxembourg Company» et d'inspiration britannique, prévoyait une liaison transeuropéenne, reliant les ports belges de la Mer du Nord au port de Trieste sur l'Adriatique en passant par Namur, Luxembourg, Sarrebruck. L'empire britannique y voyait un moyen pouvant améliorer ses liaisons stratégiques allant de la mère-patrie par le Moyen-Orient vers les Indes.

Aussi curieux que cela puisse paraître, c'est là une des raisons pourquoi la gare de Luxembourg fut établie sur le territoire de l'ancienne commune de Hollerich, au sud-ouest de la capitale, permettant ainsi la liaison Arlon-Trèves en la maintenant sous la portée des canons de la forteresse. La ligne de liaison vers la France, venant de Thionville, aboutissait également à cette station; mais encore de nos jours, les trains-voyageurs Bruxelles-Bâle opèrent en gare de Luxembourg un tête-à-queue.

Les interventions du commandant de la forteresse von Wedell tendaient à éviter qu'une ligne Arlon-Longwy-Thionville ne contournât notre pays et sa capitale, et elles ont pu aider à éviter cette éventualité. Aussi le tracé des lignes de chemin de fer, partant de la ville, répondait-il aux exigences de l'art et de la stratégie militaire de l'époque.

A proximité du plateau du Saint-Esprit on construisit un viaduc, la Passerelle, pour relier la ville-forteresse à la nouvelle gare qui fut protégée par les bastions des Forts Wedell, Wallis et Neipperg. La physionomie de la ville et de la forteresse fut profondément changée par les ouvrages nécessaires à la construction des lignes de chemin de fer vers Trèves et vers Liège. Ces grands viaducs de Pulvermühle, Clausen et Mansfeld ainsi que les tranchées creusées dans les rochers de Verlorenkost et du Rham devaient marquer de façon unique la partie est de la ville

de Luxembourg, là, où à l'origine se trouvait l'embryon de la cité.

La mise en œuvre du rail à partir de la deuxième moitié du 19<sup>e</sup> siècle, a donc eu des conséquences insoupçonnées pour la vie et le devenir de notre ville. Les exigences de la forteresse ont conditionné les installations ferroviaires autour et près de la cité, lesquelles, par ricochet, ont profondément marqué la ville elle-même.

Depuis le 4 octobre 1859, jour de l'inauguration officielle du transport ferroviaire au Grand-Duché par le Prince Henri des Pays-Bas en présence des invités d'honneur venus de France et de Belgique par trains spéciaux, le chemin de fer n'a cessé d'influer sur la vie et les activités de la capitale qui à cette époque comptait environ 16.000 habitants.

C'est avec un sentiment de fierté que l'on peut relever le fait que les autorités gouvernementales avaient en ces temps comme conseiller averti et éclairé, un ingénieur de rang exceptionnel,

François Majérus, né à Luxembourg en 1819, membre honoraire de l'Académie de Berlin sur proposition d'Alexandre von Humboldt. Cet enfant du pays, d'une réputation internationale a œuvré avec persévérance et obstination pour faire doter sa terre natale d'un réseau ferré conforme à l'intérêt national et international, s'intégrant parfaitement dans un grand système européen des communications. Nous ne pouvons que nous féliciter de l'action de ce visionnaire réaliste qui a rendu de si grands services à sa petite patrie, après avoir débuté sa carrière dans le Nouveau Monde. Un compatriote qui a fait honneur à sa ville et qui, s'il revenait de nos jours, n'aurait pas peur de la «globalisation» ou de la «mondialisation», car il verrait que ses vues étaient justes et que les conclusions de ses analyses se sont vérifiées.

La ville de Luxembourg fêta dignement les journées fastes d'octobre 1859, comme si elle comprenait intuitivement que l'arrivée du nouveau mode de transport, d'une rapidité inconnue jusqu'alors, allait sonner le glas d'une époque, de l'époque «Luxembourg-forteresse».

Il me semble symptomatique que c'est en ces moments de joie extraordinaire que les Luxembourgeois, citadins et villageois, ont pu chanter leur premier hymne national dû au poète Michel Lentz. Cet hymne: *D'Letzeburger. Erenneronk un de 4. Oktober 1859. Mengem Lant zoerkannt.* (Les Luxembourgeois. En souvenir du 4 octobre 1859. Dédié à mon pays.)

## D'une guerre à l'autre: 1870-1914

Sans exagération peut-on affirmer que peu de villes ont eu et gardent encore des liens si forts et si déterminants avec le chemin de fer que notre capitale. Après la mise en service des liaisons par rail avec Paris et Bruxelles en 1859, suivirent celles d'Esch-Alzette et Rumelange en 1860, Trèves en 1861, Ettelbruck et Diekirch en 1862, Troisvierges en 1866 et Liège en 1867. Cette même année, le 4 mai, fut signé le traité de Londres, aux termes duquel la forteresse sera démantelée et notre pays sortira de la Confédération Germanique. Du coup, les obligations et contraintes, qui avaient pesé si lourdement sur les origines de la gare de Luxembourg, devenaient sans objet: La ville et sa gare pouvaient enfin sortir du carcan militaire. Le premier bâtiment-voyageurs ainsi que les autres constructions avaient dû être exécutés en bois, par suite de l'interdiction de construire en dur dans le périmètre des forts. Aussi, en 1874, le Prince Henri, Lieutenant des Pays-Bas, donna son accord pour la construction d'un nouveau bâtiment-voyageurs en maçonnerie de pierre.

Entretemps, du fait des suites de la guerre franco-allemande de 1870, le réseau de la «Société Royale Grande-Ducale des Chemins de Fer Guillaume-Luxembourg» ne fut plus exploité par la «Compagnie de l'Est», mais par la compagnie allemande Alsace-Lorraine dont la direction générale était fixée à Strasbourg.

Au cours des quatre décennies qui précédaient la première guerre mondiale, les «Gründerjahre», l'industrie connut un développement fulgurant et l'économie toute entière profita de ces mutations qui résultaient de l'application des techniques nouvelles dues au nombre impressionnant d'inventions et de découvertes dans les domaines les plus divers.



Imedia

Le chemin de fer dotait sa gare de Luxembourg de l'éclairage au gaz; les lignes du télégraphe et du téléphone longeaient les rails et faisaient passer les messages dans l'Europe entière. Les installations ferroviaires furent adaptées au trafic sans cesse croissant et un nombre grandissant d'hommes gagnaient leur vie au service du rail.

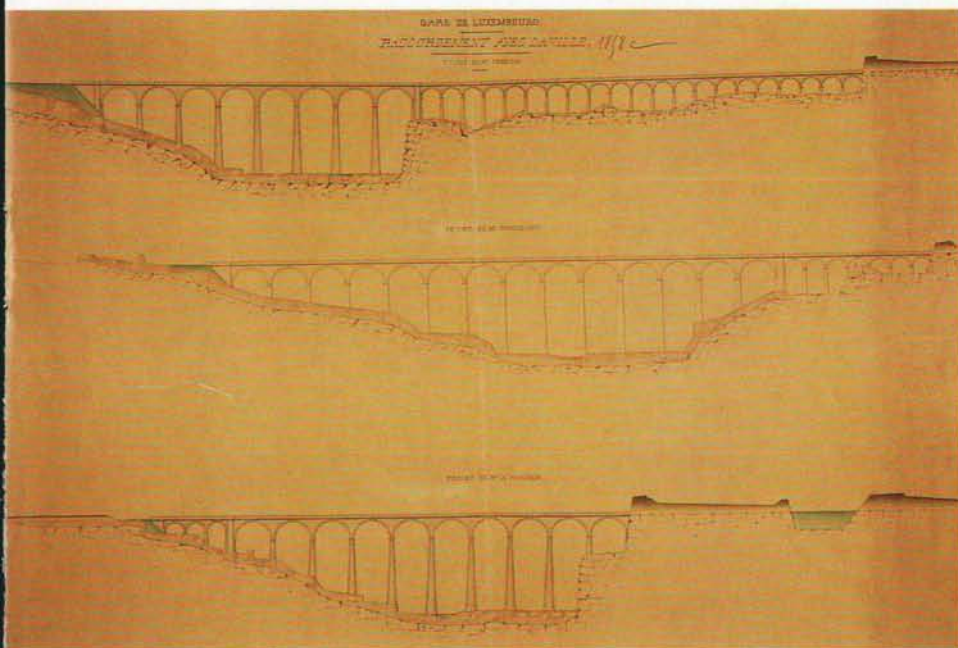
L'expansion explosive de la population habitant la commune de Hollerich et surtout de sa localité de Bonnevoie témoignait de cette évolution au début de notre siècle.

Un premier agrandissement de la gare fut effectué en 1874 du côté de Bonnevoie. Il avait entre autre, pour objet la construction des deux rotondes pour locomotives, des ateliers d'entretien et de réparation du matériel roulant, ainsi

qu'un élargissement du faisceau des voies de réception et de garage. Mais les tribulations de l'histoire ont voulu que la première gare-voyageurs construite en dur, le fût dès 1900 à Hollerich par l'autre société de chemins de fer à voie normale «Prince Henri». Cette gare porte encore aujourd'hui le nom de «Luxembourg-Hollerich». Elle appartenait à la ligne Luxembourg - Pétange - Longwy - Reims - Paris, cette liaison directe franco-luxembourgeoise qui reliait les deux capitales concernées jusqu'en 1919 sans passer par la Lorraine, alors territoire allemand. A partir de 1903 il fut enfin œuvre, et du côté gouvernemental luxembourgeois, et du côté des chemins de fer de l'empire en Alsace-Lorraine, pour procéder enfin à la construction des bâtiments de la gare-voyageurs correspondant à l'importance que le chemin de fer avait prise entretemps dans la vie quotidienne. Au lieu de 16 heures que mettaient les premiers trains pour atteindre Paris, Luxembourg n'était plus qu'à 6 heures 30 de Paris au début du siècle.

La nouvelle gare fut placée dans l'axe de l'avenue de la Liberté qui venait de ce pont en pierre, le pont Adolphe, dont la beauté et l'hardiesse de la construction sont encore un bel exemple de réussite à l'aube du 21<sup>e</sup> siècle. Durant ces années, les installations ferroviaires n'avaient cessé de prendre de l'ampleur, tant au sud de la gare qu'à l'ouest et au nord. Des ponts métalliques furent jetés pour franchir les voies des faisceaux côté Gasperich et Bonnevoie, d'autres pour franchir la route d'Esch ou de Cessange. Il serait trop long de signaler en détail toutes les constructions et transformations qui, en relation avec le chemin de fer, ont modifié si profondément la face de la ville, sa silhouette mais aussi sa destinée en tant que cité administrative, commerciale et industrielle. Citons simplement:

- construction de nouvelles installations du dépôt de locomotives;

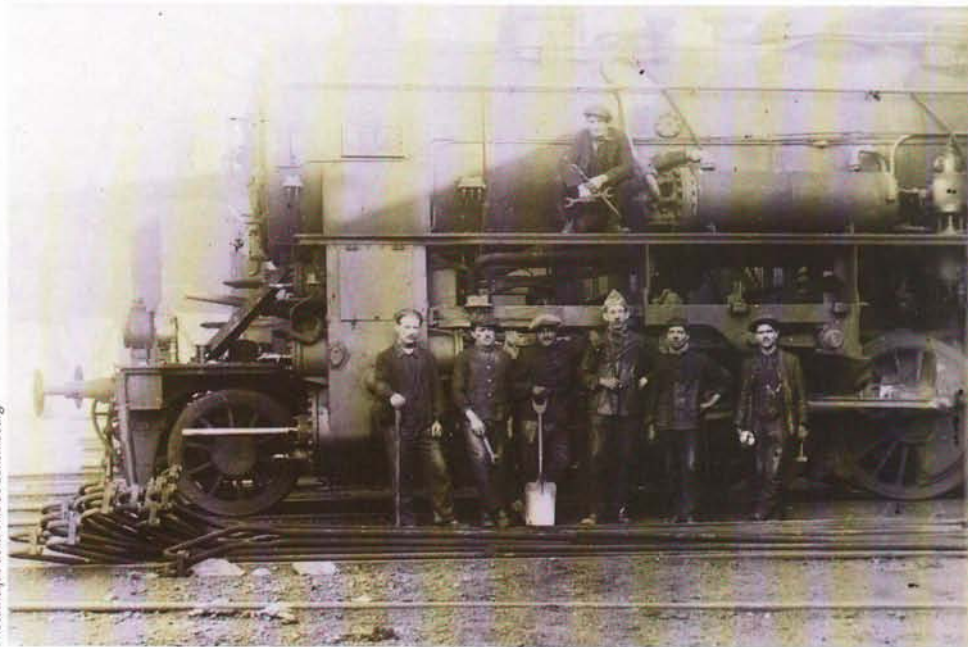


1919

- création d'une nouvelle gare de triage;
- établissement d'une courbe de jonction entre les lignes Bettembourg-Luxembourg et Arlon-Luxembourg permettant aux trains marchandises d'éviter la gare-voyageurs et le changement de locomotives;
- agrandissement des ateliers;
- suppression d'un passage à niveau à Hollerich par la construction d'un pont métallique.

L'urbanisation progressive de la banlieue, l'élan des activités provenant de l'établissement des fonderies, hauts-fourneaux et laminoirs à Eich, Dommeldange et Hollerich représentaient une véritable mue de la ville-citadelle de 1867 en cette cité moderne que nous connaissons aujourd'hui.

Photothèque de la Ville de Luxembourg



## Deux guerres mondiales

La nouvelle gare-voyageurs à peine achevée, éclata la guerre de 1914.

Cette guerre si terrible, dont le bruit sourd des cannonades de Verdun était bien perceptible à Luxembourg, mettait notre capitale dans la ligne de mire de la force aérienne des puissances alliées; aussi les installations ferroviaires furent-elles bombardées 22 fois pendant les quatre années que dura le conflit. Le bombardement le plus massif eut lieu le 24 mars 1918 et comportait 71 bombes d'un poids total de 3.390 kg, dont 12 touchaient la gare de triage mais ne causaient pas de dégâts importants susceptibles d'interrompre la circulation ferroviaire.

Après l'armistice, les chemins de fer d'Alsace et de Lorraine poursuivaient, à la place des chemins de fer de l'empire, la gestion du réseau Guillaume-Luxembourg. La langue française devenait prédominante pour le rail luxembourgeois.

Des travaux de modernisation importants furent encore exécutés dans les deux décennies séparant les deux guerres mondiales. Ils devaient encore marquer de façon significative la silhouette du quartier sud de la capitale:

- en 1927 le pont routier en béton armé à trois arches d'une longueur totale de 120 m par lequel la route de Thionville et les rails de la voie étroite Luxembourg-Remich franchirent les faisceaux de voies de la gare-voyageurs, remplaçant, ainsi le souterrain de la voie étroite appelé «Schankemillen» ou «Knachemillen»;

- en 1936 la mise en service des nouvelles halles et installations de la gare à marchandises petite vitesse avec centre de dédouanement;

- en 1938 la mise en service de nouveaux quais à voyageurs surélevés en gare centrale avec accès par souterrains dont un pour voyageurs et un pour les services bagages et postaux.

Survient alors la deuxième guerre mondiale avec le 10 mai 1940 l'invasion de la Wehrmacht. La Reichsbahn se substituait sans autre forme de procès à l'administration des chemins de fer Guillaume-Luxembourg.

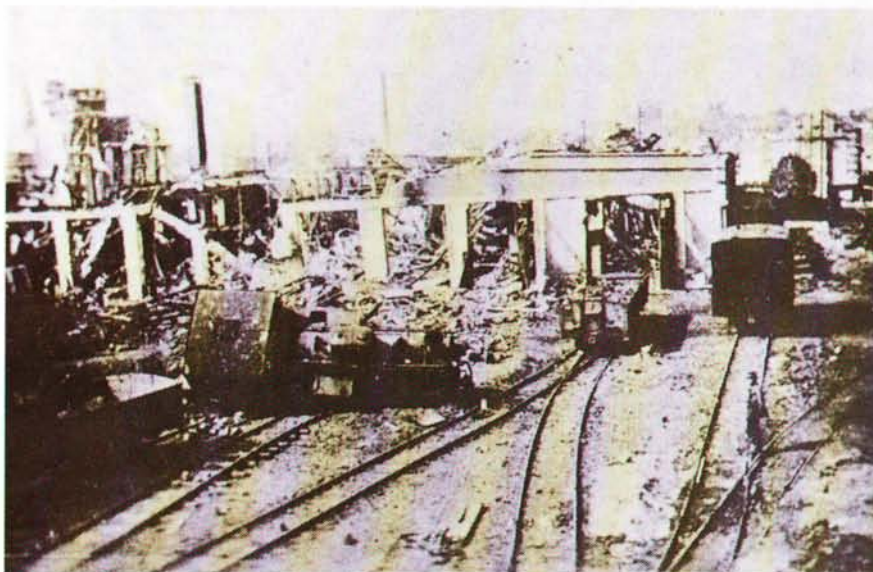
Notons ici que dans la nuit du 9 au 10 mai, des ingénieurs et cheminots luxembourgeois ont réussi à soustraire une grande partie des locomotives à l'envahisseur en les faisant passer à Thionville, derrière la ligne Maginot.

Pendant plus de quatre années d'occupation la ville et ses gares devaient payer un lourd tribut en victimes humaines et dégâts matériels. Ce furent d'abord les contraintes que le régime imposait en disposant à sa guise des cheminots grand-ducaux, forcés à aller travailler en Allemagne ou les équipes de conduite des locomotives à vapeur obligées de mener des trains jusqu'au fin fond de l'Ukraine.

La résistance à l'envahisseur ne tarda pas à se faire jour et les monuments aux cheminots morts pour la patrie témoignent de l'ardeur patriotique des hommes du rail à lutter contre le pouvoir nazi en sabotant le transport ferroviaire et l'effort de guerre du troisième Reich.

La gare de Luxembourg fut à trois reprises l'objet de bombardements aériens par des pulks de forteresses volantes B17 de la U.S. Air Force, les 9 et 11 mai 1944 et le 9 août 1944. Au total plusieurs centaines de bombes de 1.000 et 500 livres (environ 340 tonnes) tombèrent sur les installations ferroviaires et les quartiers avoisinants causant de grands dégâts et des pertes lourdes en vies humaines.

Le 9 septembre, avant leur fuite définitive, des commandos de la Wehrmacht faisaient sauter les postes d'aiguillage et le central téléphonique de la gare.



9 mai 1944



Archives CFL

## L'après-guerre et la nouvelle «Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL)»

Il incombait aux cheminots luxembourgeois de remettre en service les installations pendant les années d'après guerre. On relevait les ruines, réparait les postes d'aiguillage et les ponts, de sorte que le trafic ferroviaire venant de France et de Belgique pouvait de nouveau atteindre Luxembourg.

La nouvelle «Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL)» créée en 1946 établit son siège dans le bâtiment de la place de Metz face au siège de la Caisse d'Épargne de l'Etat.

Maintenant la reconstruction et la modernisation caractériseraient toutes les actions du réseau national. Le règne de la traction vapeur avait à peine été entamé avant guerre par l'apparition des premiers autorails sur les lignes ferroviaires, tant à voie normale qu'à voie étroite. Même les motrices électriques auxquelles il incombait d'assurer la traction des convois du «Chareli» de la Gare centrale via Rollingrgrund jusqu'à Dommeldange, pour éviter les nuisances de la vapeur à l'Avenue de la Liberté, n'étaient plus en service après guerre.

Mais les CFL, compte tenu de la situation de fait dont ils avaient hérité, acquirent dès 1949 du matériel de traction vapeur et Diesel. Les locomotives nouvelles des séries 47, 55, 56 furent affectées aux trains lourds, tandis que les autorails De Dietrich et Nerdinger assuraient des services voyageurs. Au cours des années cinquante, des locomotives Diesel de manœuvre et de ligne commençaient à remplacer les locomotives à vapeur et ce n'est qu'une décennie plus tard que la dernière locomotive à vapeur fut mise au rancart. Du même coup devenaient inutiles les multiples installations fixes nécessaires

aux sources vapeur telles que quai à charbon, points de prise d'eau et les grands réservoirs d'eau cylindriques en béton si caractéristiques pour le quartier de Bonnevoie. Pendant les deux décennies qui suivirent, furent également réalisées des installations modernes de commande à distance des signaux et des aiguillages en gare de Luxembourg. Seulement quelques années plus tard, en 1956, l'électrification de la magistrale Bruxelles-Luxembourg-Bâle changea de nouveau la face ferroviaire de notre gare. Les caténaires et la sous-station d'alimentation en énergie électrique devenaient partie intégrante de la silhouette de cette partie de la ville, avec les nouveaux bâtiments des ateliers de réparation du matériel moteur érigés en 1951.

Du point de vue ferroviaire, Luxembourg ne manquait pas non plus à sa mission de trait d'union entre voisins campant sur leurs

différences car, en septembre 1956, M. Louis Armand, Directeur Général de la SNCF, membre de l'Académie Française a pu inaugurer une installation unique à l'époque, une «voie commutable» en gare voyageurs, permettant le changement de la tension d'alimentation de la caténaire et facilitant la circulation des locomotives des deux systèmes de courant présents sur les voies de la gare, à savoir le 3.000 volts, courant continu, venant de Belgique et le 25.000 volts 50 hertz, courant alternatif.

Cette installation fut remplacée, il y a quelques années, par une version plus performante, lors de la mise en service du nouveau grand poste pouvant commander l'ensemble des installations de voie et de signalisation de la gare de Luxembourg, tant voyageurs que marchandises.

C'est aussi à peu près à la même époque en gare de Luxembourg que les premiers trains «Edelweiss» du type Trans Europ Express (TEE) reçurent leur baptême avant de se lancer sur les rails pour constituer la première liaison haut de gamme entre Amsterdam et Zurich.

Au fur et à mesure que la modernisation du réseau ferroviaire se poursuivait, le panache de fumée des locomotives à vapeur céda la place au vrombissement des engins Diesel de 1.800 CV conduisant les lourds convois de coke et de minerai sur les viaducs enjambant la vallée de l'Alzette. Mais le progrès inexorable de l'électrification sur l'ensemble des lignes ferroviaires a pour conséquence que dans un avenir prévisible, même le bruit des engins à moteur thermique appartiendra au passé et les trains électriques rouleront presque silencieusement sur les rails soudés d'un bout à l'autre du pays. Ce tac, tac, tac si caractéristique n'accompagnera plus les voyageurs qui emprunteront les trains de la fin du vingtième siècle.

N'oublions pas que lors des dernières décennies l'amélioration du transport par rail n'a pas seulement porté sur le facteur confort du matériel à voyageurs, la vitesse commerciale des



Imédia

trains a également sensiblement augmenté, de même que leur ponctualité grâce à la traction électrique. En outre un service cadencé avec un nombre de dessertes plus élevées présente une offre plus alléchante pour le voyageurs. Ainsi y a-t-il un train chaque heure pour Bruxelles et Trèves pendant la journée et toutes les deux heures pour Liège.

La même cadence horaire existe pour la plupart des destinations à l'intérieur du Grand-Duché. Des trains Euro-City permettent d'atteindre des villes européennes dans des conditions optimales de confort.

Les résultats de cette offre améliorée sont reflétés dans un accroissement de la clientèle voyageurs. Ceci nous amène, après avoir passé en revue l'évolution du couple «Ville-Chemin de fer» depuis la fin de l'ère préindustrielle jusqu'à nos jours, à jeter un coup d'œil sur l'avenir.

## Le train de l'avenir

Au temps de la motorisation à outrance, de l'automatisation et des télécommunications, quelles sont les chances et perspectives dans les relations entre la cité et le transport par rail?

Il me revient à l'esprit une phrase prononcée un jour par Madame le Bourgmestre de la Ville de Luxembourg, Colette Flesch, lors d'une discussion sur les problèmes inhérents à la circulation automobile en ville – «die autogerechte Stadt ist nicht im Bereich unserer Möglichkeiten», en substance: la ville adaptée à l'automobile en toutes circonstances est au-dessus de nos moyens. En d'autres termes, le transport individuel motorisé ne peut pas résoudre les problèmes du transport urbain. En Europe, au Grand-Duché comme ailleurs, il faut des moyens de communication plus économes en espace et moins gourmands en consommation d'énergie. Or, quels que soient les progrès réalisés dans les pneumatiques, il reste toujours que le coefficient de roulement pneu-route est moins avantageux que celui roue acier-rail. S'ajoute encore à cela que les engins moteur modernes sont capables de restituer l'énergie de freinage.



Le transport routier, dans l'état actuel des choses, dépend essentiellement du pétrole, source d'énergie non renouvelable, donc vouée à l'épuisement dans le plus ou moins long terme. Il est donc raisonnable de penser que le transport guidé par chemin de fer a encore un avenir certain devant lui, au service des villes de notre continent et de notre pays. D'ailleurs un observateur avisé découvre facilement des exemples qui ne trompent pas.

Les liaisons par trains à grande vitesse (TGV) entre villes continuent à se multiplier: p.ex. Paris-Londres par tunnel sous la Manche, Paris-Bruxelles-Cologne à partir de la mi-décembre 1997 qui mettra Bruxelles à 1h25 de Paris et Cologne à 4h02 au lieu de 5h02. Ces trains appelés Thalys s'accommodent des quatre systèmes de courant rencontrés en France, en Allemagne et au Benelux.

Enfin, le chemin de fer engrange les fruits des essais à grande vitesse (330 km/h) effectués au milieu des années cinquante par le même Louis Armand qui avait mis solennellement en service la zone commutable de la gare de Luxembourg.

Cependant on est encore loin d'un véritable réseau de trains à grande vitesse pour l'ensemble du continent, et les lignes déjà en service en France, Allemagne, Italie et Espagne, rappellent curieusement l'établissement des premières lignes dans la première moitié du 19<sup>e</sup> siècle. Nous attendons avec impatience le début des travaux de la ligne nouvelle du futur TGV-Est qui améliorera certainement les chances de la ville de Luxembourg en tant que siège d'institutions communautaires.

Plus près de nous, c'est-à-dire sur nos propres lignes de chemins de fer et dans les régions voisines, il faut noter le projet des CFL appelé «TAKT '98» qui devra entrer en vigueur l'été prochain et apportera des améliorations considérables dans le trafic voyageur national, créant des liaisons à cadence semi-horaire sur la plupart des lignes. Notre capitale étant devenue lieu de travail pour des dizaines de milliers de frontaliers, il importe de ne pas se coniner dans les limites du territoire national, mais de transposer dans la réalité quotidienne les desseins de l'Union Européenne en utilisant notamment la disparition des obstacles à la libre circulation des personnes. De cette façon, la vocation européenne de notre capitale pourra se concrétiser davantage et faire progresser les effets bénéfiques de la régionalisation tout en assurant de meilleurs débouchés à la grande région dont fait partie le Grand-Duché.

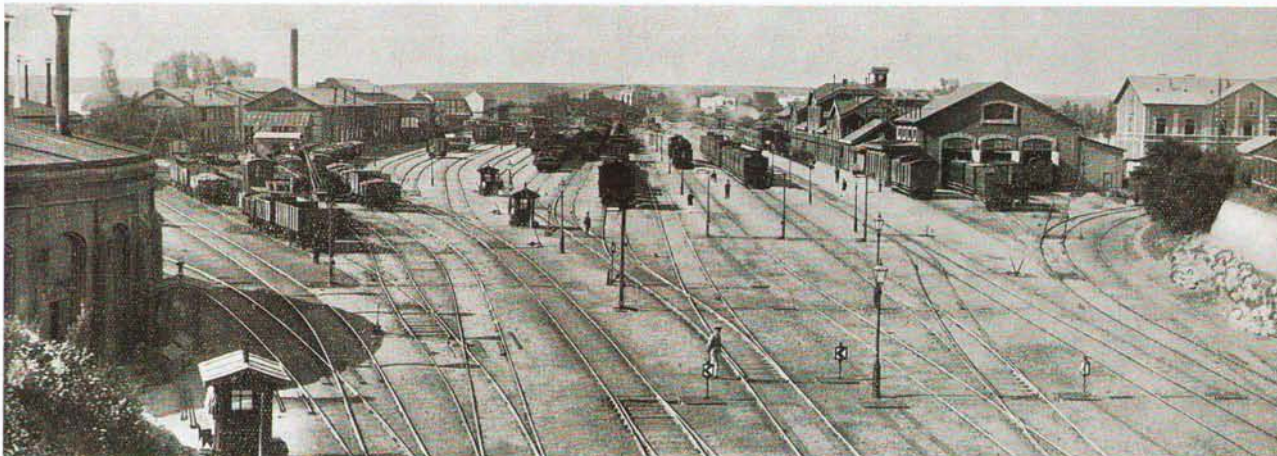
Pour la cité dynamique qu'est la capitale, un atout non négligeable réside dans un aéroport offrant des liaisons aériennes multiples. Encore est-il avantageux de nos jours de pouvoir joindre cet aéroport par des moyens de transport terrestres fiables, comme cela a été fait en Suisse ou en Allemagne en y faisant passer une ligne de chemin de fer. La chose ne devrait pas être impossible en ce qui concerne le Findel. On peut imaginer une ligne souterraine passant près de l'aéroport et rejoignant la ligne vers Wasserbillig. Les trains normaux de la ligne pourraient alors y faire escale, d'autres pourraient y être dirigés en provenance de la Lorraine par exemple. Un tunnel de quelques kilomètres ne devrait pas représenter un obstacle majeur quand on sait que la nouvelle route du Nord comporte des tunnels routiers bien plus importants.

Pour résumer, disons simplement que le chemin de fer possède encore beaucoup d'atouts et que, par conséquent, notre capitale voit juste, si elle compte développer ce moyen de transport guidé. Et nous osons prédire au couple «Ville-Chemin de fer» de longues années de vie en commun, en harmonie avec les aspirations de la population!

Gilbert Schmit



vers 1900

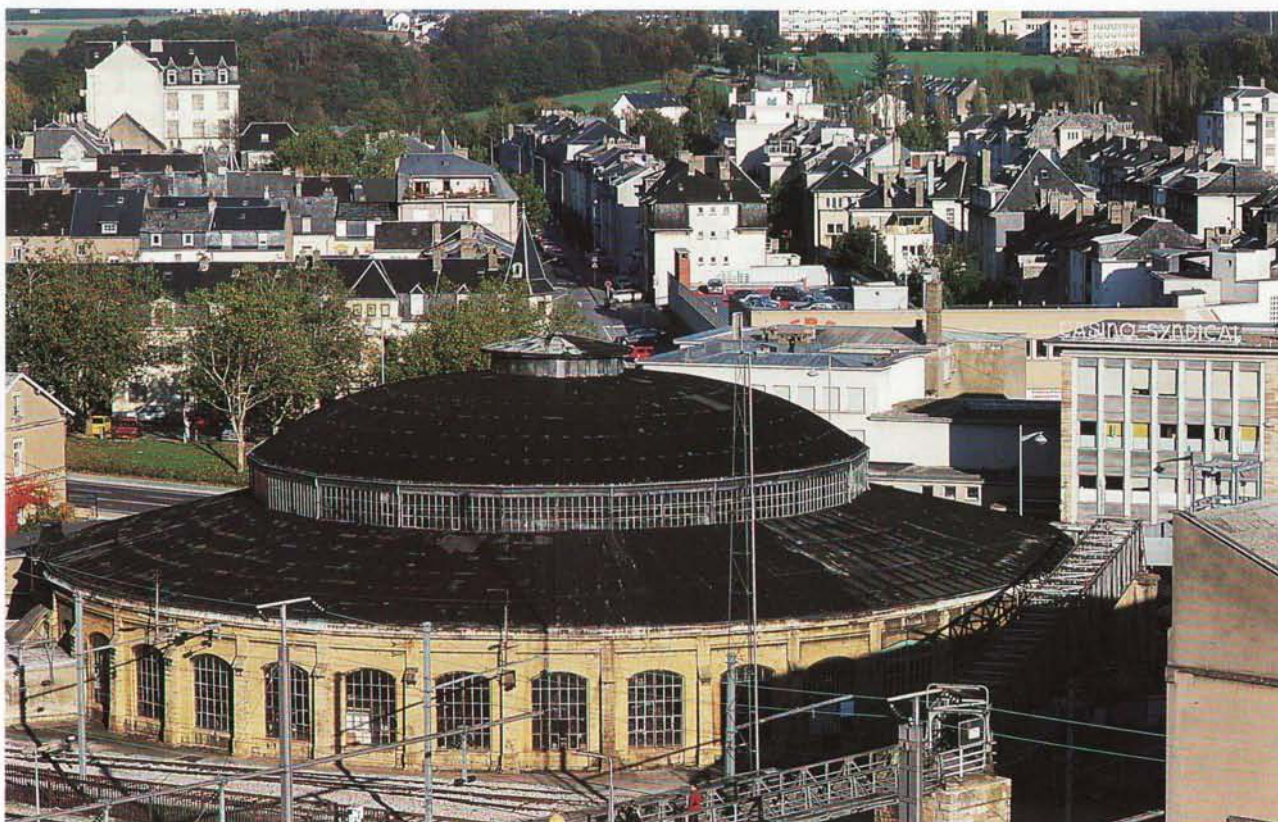


Imedia



1997

Guy Hoffmann



Die Saarbrücker Stadtbahn  
auf den CFL-Schienen



Guy Hoffmann



## Luxemburg ist «stadtbahnwürdig»

*Ein grauer Novembormorgen im Jahre 1997. Herr Schmit sitzt im morgendlichen Zug von Esch nach Luxemburg. Regen trommelt seit Schifflingen gegen die Fensterscheiben des CFL-Triebwagens. Herr Schmit ärgert sich bei dem Gedanken, daß er in einer Viertelstunde den warmen und gemütlichen Zug verlassen und dann so schnell wie möglich zur Haltestelle der städtischen Busse laufen muß, um nicht total durchnäßt an seinem Arbeitsplatz anzukommen.*

Oft hat er schon versucht, besonders bei derartigem Sauwetter, doch wieder mit dem eigenen Wagen zu seinem Büro in der Nähe des Boulevard Royal zu fahren, aber jedesmal endete dieses Unterfangen mit einem Mißerfolg. Mal blieb er wegen eines Unfalls auf der Autobahn im Stau stecken, mal schnappte ihm jemand den günstigen Parkplatz gerade vor der Nase weg, so daß er im Endeffekt einen weiteren Fußweg zurücklegen mußte, als wenn er den Bus benutzt hätte, von den Parkgebühren ganz zu schweigen. Und seit einiger Zeit hat die Stadt Luxemburg nun auch noch die Regelung des *Parking Résidentiel* eingeführt, was die ganze Angelegenheit noch viel komplizierter macht. So bleibt Herr Schmit dann doch dem öffentlichen Transport treu, zumal er ausgerechnet hat, daß er mit seinem Monatsabonnement von 1.400 Franken kaum billiger fahren könnte.

Herr Schmit wirft einen Blick in die Tageszeitung, die er während seiner Fahrt zur Arbeit überfliegt, um sie dann abends bei der Heimfahrt intensiver zu lesen. An diesem Morgen jedoch weckt ein Artikel sein besonderes Interesse. Da steht nämlich etwas über Saarbrücken. Die Saarländer haben am 24. Oktober ihre erste Stadtbahnstrecke eingeweiht, und nun können die Benutzer der Strecke Sarreguemines-Saarbrücken ohne umzusteigen von ihrem Wohnort mit der Bahn ins Stadtzentrum fahren. Ihr Schienenfahrzeug, so steht es in dem Artikel, verläßt an der Stadtgrenze die klassische Eisenbahnstrecke, verwandelt sich alsdann in eine Straßenbahn und bringt die Fahrgäste schnurstracks und ohne umzusteigen in die Stadtmitte. „Das wäre doch auch etwas für uns“, überlegt Herr Schmit, während er die Zeitung zusammenfaltet. Der Zug fährt in den Bahnhof Luxemburg ein, und fluchend macht sich unser Fahrgast im Laufschritt auf den Weg zur Bushaltestelle.

Im Büro angelangt, erzählt Herr Schmit seinen Arbeitskollegen von seiner Zeitungslektüre und daß er diese Idee von der Saarbrücker Stadtbahn eigentlich großartig findet. Sein Kollege Becker fragt ihn daraufhin bloß, ob er denn nicht wisse, daß diese Kombination von Eisenbahn und Straßenbahn schon seit Jahren in Karlsruhe mit großem Erfolg funktioniert und daß ab dem Jahre 2002 auch Luxemburg über eine solche moderne Bahn verfügen werde? Und dann erklärt er dem verdutzten Schmit, wie es zu diesem Projekt kam und wie weit es heute bereits fortgeschritten ist.

### Die Gründung der Tram Asbl

Um den Plänen einiger privater Anbieter etwas entgegenzusetzen, die die Luxemburger Politiker für den Bau einer automatischen U-Bahn, der sogenannten *Mini Métro*, begeistern wollten, wurde im März 1991 die *TRAM asbl* gegründet. Diese Bürgerinitiative hatte sich zum Ziel gesetzt, die Idee der modernen Straßenbahn, die damals gerade ihre triumphale Rückkehr in vielen europäischen Städten feierte, auch in Luxemburg zu verbreiten und eine Machbarkeitsstudie erstellen zu lassen. Die betreffende Studie wurde bereits Ende 1991 bei Professor Hermann Knoflacher von der Technischen Universität Wien von der *TRAM asbl*, dem *Mouvement Ecologique* und dem *Oekofonds* in Auftrag gegeben. Im Februar 1992 stellte Professor Knoflacher die Resultate seiner Arbeit vor vollem Saal im Luxemburger Stadttheater vor. Die Schlußfolgerung dieses Experten war, daß Luxemburg absolut „stadtbahnwürdig“ sei. Ein halbes Jahr später schrieb das Transportministerium gemeinsam mit der Stadt Luxemburg eine weitere Studie über den eventuellen Bedarf eines zusätzlichen Verkehrsmittels für den



Avenue de la Liberté  
Fotomontage (Imedia)



Eine Karlsruher Stadtbahn neben  
einem Autorail der DB in  
Grötzingen

Vor dem  
Saarbrücker Hauptbahnhof



Großraum um unsere Hauptstadt aus. Diese neue Expertise sollte eine „Verbesserung der Umweltbedingungen (weniger motorisierter Individualverkehr, mehr öffentlicher Verkehr) und die Erhaltung bzw. Steigerung der Attraktivität der Stadt Luxemburg als Lebensraum für alle Bürger anvisieren, und sie sollte auch aufzeigen, wie der öffentliche Transport effektiver und anziehender gestaltet werden könnte.

Den Zuschlag für die Erstellung dieser Studie erhielt damals ein Zusammenschluß verschiedener auf Verkehrsfragen spezialisierter Büros. Die Projektleitung übernahm die Züricher GUHA AG, die dabei von einem Experten der Züricher Verkehrsbetriebe assistiert wurde. Direkt am Projekt beteiligt war selbstverständlich auch eine luxemburger Arbeitsgruppe, die sich aus Vertretern des Transportministeriums, der Straßenbauverwaltung, der Verwaltung für Landesplanung, der luxemburgischen Eisenbahnen (CFL), der Busbetriebe der Stadt Luxemburg (AVL) und der Bauverwaltung der Stadt Luxemburg zusammensetzte. Daneben wurde ein Beratungsausschuß ins Leben gerufen, dem Vertreter aller Parteien und Mitglieder repräsentativer Vereinigungen angehörten.

## Eine neue Trambahn namens Bahn-Hybrid

Mitte Januar 1995 stellte Transportministerin Mady Delvaux-Stehres der Öffentlichkeit die Ergebnisse dieser Studie vor. Es stand nun fest, daß die Ursachen der Verkehrsprobleme der Stadt Luxemburg nicht im Binnenverkehr der Stadt selbst, sondern im Quell- bzw. Zielverkehr zu suchen seien. Rund 270.000 solcher Quell- bzw. Zielfahrten stehen rund 130.000 Binnenfahrten gegenüber, wobei der Anteil des öffentlichen Transports beim Binnenverkehr bei 26%

liegt, beim Quell- bzw. Zielverkehr aber lediglich bei 18%. Die Stadt Luxemburg zählt rund 78.000 Einwohner und bietet etwa 70.000 Arbeitsplätze, wovon die Hälfte von Pendlern aus dem deutschen, französischen und belgischen Grenzgebiet belegt wird. So mußte die Studie, die sich zuerst auf die Randgemeinden um die Hauptstadt beschränken sollte, auf den Gesamttraum Luxemburg inklusive der Grenzregionen ausgeweitet werden.

Insgesamt fünf Varianten wurden untersucht: eine sogenannte Null-Plus-Variante mit lediglich ein paar Verbesserungen wie zusätzliche Busspuren und Ampelschaltungen, eine Bus-Total-Variante mit einer Bewältigung des gesamten öffentlichen Transportes ausschließlich durch Busse, eine Eisenbahnvariante mit einer Anbindung des Stadtzentrums an die bestehenden Bahnstrecken, eine Nur-Straßenbahn-Variante für den Großraum Luxemburg sowie eine Stadtbahn-Variante nach dem Karlsruher oder Saarbrücker Modell. Diese letzte Alternative wurde schließlich als sinnvollste Variante für Luxemburg zurückbehalten. Für dieses Modell sprach vor allem die Tatsache, daß der Hauptbahnhof der Stadt Luxemburg etwa zwei Kilometer vom Stadtzentrum entfernt liegt. Dieses Kuriosum ist darauf zurückzuführen, daß Luxemburg beim Bau der Eisenbahn vor fast anderthalb Jahrhunderten noch eine Festungsstadt war. Der Kommandant der preußischen Garnison verweigerte damals, Anno 1859, dem neuen Verkehrsmittel den Zugang hinter die Festungsmauern und setzte sogar durch, daß die ersten Bahngelände nur aus Holz errichtet werden durften.

Heute werden von der luxemburgischen Eisenbahngesellschaft 237 Kilometer Strecke im Personenverkehr betrieben. Das Projekt BTB 2002 schlägt nun vor, diese Strecken als Hauptträger des neuen Systems zu nutzen und sie

einfach durch den Bau einer Querverbindung durch die Hauptstadt, mit einer „Antenne“ zum Kirchberg, zu ergänzen, womit die Fehler von 1859 teilweise behoben würden. So sollen in einer ersten Phase die Schienenstränge aus den Richtungen Bettemburg und Péttingen kurz vor dem Hauptbahnhof vereint und dann auf den Bahnhofsvorplatz geleitet werden. Anschließend würde die neue Stadtbahn dann durch die Avenue de la Liberté ins Zentrum geführt, wo sich die Schienen wieder verzweigen würden. Die erste Linie würde das Kirchberg-Plateau mit den Europäischen Institutionen und den zahlreichen Dienstleistungsbetrieben bedienen, die zweite würde in der Nähe des Bahnhofes Dommeldingen wieder in die bestehende Nordstrecke Luxemburg-Uffingen einmünden. Diese beiden neuen Strecken, welche etwa im Jahre 2002 in Betrieb gehen könnten, hätten zwar bloß eine Gesamtlänge von rund 10 Kilometern, ihre Vorteile aber wären phänomenal, weil sie gleichermaßen den Fahrgästen aus dem Süden und aus dem Norden den täglichen Weg zur Arbeit unheimlich erleichtern würden.

Herr Schmit lacht: „Fahren die von den CFL dann mit ihren Dieselloks durch die Neie Avenue?“ „Aber nein“, antwortet Herr Becker. „Hier kommen modernste Straßenbahnwagen zum Einsatz, die sowohl auf den Eisenbahnstrecken als auch in der Stadt verkehren können. Die Straßenbahnwagen, die für den Einsatz vorgesehen sind, werden als Niederflurfahrzeuge bezeichnet, weil die vorgesehene Fußbodenhöhe über der Schienenoberkante bei nur 400 mm liegen soll. Da außer im Hauptbahnhof Luxemburg, wo die Bahnsteighöhe bei 760 mm über der Schienenoberkante liegt, diese auf allen anderen bestehenden Haltestellen der CFL lediglich 380 mm beträgt, ergibt sich dort eine Tritthöhe von 20 mm, so daß man fast auf gleicher



Guy Hoffmann

Höhe mit der Bahnsteigkante einsteigen kann. Die Vorteile für Mütter mit Kinderwagen oder beispielsweise für gehbehinderte Mitbürger sind enorm. Im innerstädtischen Raum, wo die Gehwege bzw. die Haltestellen eine Höhe von rund 20 cm aufweisen, kann man mit einem Schritt einsteigen. Dadurch, daß alle Bahn-Hybrid-Züge vor dem Hauptbahnhof anhalten, werden die hohen Bahnsteige im Hauptbahnhof selbst nur mehr von internationalen und überregionalen Zügen benutzt werden.

Das neue Fahrzeug wird 2,65 m breit und etwa 30 m lang sein. Die Straßenverhältnisse in der Stadt Luxemburg erlauben ohne weiteres die Bildung eines Doppelzuges. Die Wagen können eine maximale Steigung von 7% bewältigen und wegen ihres Einsatzes auf dem bestehenden Schienennetz der CFL eine Höchstgeschwindigkeit von 100 bis 120 km/h erreichen. Ein Wagen bietet 200 Plätze (80 Sitz-, 120 Stehplätze) und ermöglicht einen raschen Fahrgastwechsel über vier Doppeltüren auf jeder Seite, so daß kaum ein Gedränge entstehen kann. Ein Doppelzug kann also rund 400 Fahrgäste transportieren. Wenn man an die rund 120 Busse pro Stunde denkt, die während der Hauptverkehrszeit allein durch die Neue Avenue fahren und sich besonders an den Haltestellen gegenseitig behindern, dann kann man sich leicht die Vorteile des neuen Systems ausmalen, das zweifellos für mehr Schnelligkeit und Pünktlichkeit des öffentlichen Transports sorgen wird.

## Kosten und Nutzen

„Schön“, meint Herr Schmit, „ich kann mir all diese Vorteile gut vorstellen. Aber der ganze Spaß wird sicherlich alles andere als billig sein.“ - „Teuer ist relativ“, antwortet Herr Becker. „Um die 13 bis 15 Milliarden wird der Bau der neuen

Stadtbahnstrecke schon verschlingen. Aber bedenke den Nutzen für unser Land. Weniger Individualverkehr bedeutet auch weniger Lärm, weniger Abgase, weniger Unfälle mit all ihren Folgekosten für die ganze Gesellschaft. In der Studie wurde der Stadtbahn ein Kosten-Nutzen-Verhältnis von 1:2,67 bestätigt, d.h. für jeden ausgegebenen Franken erhält man eine Gegenleistung von 2,67 Franken. Allein die Folgekosten der Verkehrsunfälle liegen hierzulande bei etwa 7 Milliarden pro Jahr, das kann man jederzeit im *Annuaire Statistique* des STATEC nachlesen.“

Diese Rechnung scheint auch die Politiker überzeugt zu haben, denn bereits im März 1995 traf die Luxemburger Regierung eine prinzipielle Entscheidung für den Bau einer Stadtbahn für Luxemburg.

Heute funktionieren unter der Koordination des Transportministeriums drei Arbeitsgruppen, die sich mit dem Projekt beschäftigen. Eine Gruppe ist für die Planung und den Bau zuständig, eine zweite ist mit der Organisation und der Finanzierung beschäftigt, und das dritte Team ist für die konkrete Förderung des öffentlichen Transportes verantwortlich. Zudem gibt es einen Begleitausschuß von etwa 40 Mitgliedern, der sich aus Vertretern von Gemeinden, Gewerkschaften, Arbeitgebern und Benutzern des öffentlichen Transportes zusammensetzt und der sich zum Ziel gesetzt hat, einerseits die neuen Informationen an die Öffentlichkeit weiterzureichen und andererseits den drei Arbeitsgruppen Anregungen und Verbesserungsvorschläge zu unterbreiten. Einig ist man inzwischen *grosso modo* über die geplante Streckenführung auf dem Gebiet der Stadt, auch wenn noch einige Varianten betreffend die Anbindung an die Nordstrecke der CFL untersucht werden. Und schließlich wird auch noch die Möglichkeit einer

Anbindung des Campus *Geeseknäppchen* und des Limpertsberg mit seinen Schulen untersucht.

Ohnehin ist seit langem gewußt, daß der öffentliche Transport benutzerfreundlicher gestaltet werden muß, um neue Kunden zu gewinnen. Gerade auf diesem Gebiet hat sich bereits viel getan in letzter Zeit. Die neuen Tarifbestimmungen erlauben ein preisgünstiges Benutzen der öffentlichen Verkehrsmittel sowohl für die Kunden, die tagtäglich damit fahren, als auch für diejenigen, die nur gelegentlich auf Busse und Bahnen zurückgreifen. So wurde bereits auf vielen Überlandbusstrecken der regelmäßige Taktverkehr eingeführt, und ab nächstem Jahr wird es auf dem CFL-Netz durch die Einführung des TAKT 98 zusätzliche und erhebliche Verbesserungen geben.

Was den Kostenfaktor betrifft, so werden die reinen Baukosten der Neubaustrecken, d.h. die Gleisanlagen und die Oberleitungen, vom sogenannten *Fonds du Rail*, welcher 1995 geschaffen wurde, übernommen. Wer aber im Endeffekt der Betreiber der Stadtbahn wird und wie die Betriebskosten aufgeteilt werden, darüber hat man sich auch schon konkrete Gedanken gemacht. So sollen sich der Staat und die Gemeinden die anfallenden Kosten aufteilen, wobei der jeweilige Anteil der einzelnen Gemeinden durch ihre Größe, die Anzahl ihrer Haltestellen oder der Linien, die sie berühren, bestimmt werden soll.

„Wenn die Stadtbahn bereits im Jahr 2002 fahren soll, dann muß es doch bald zur Abstimmung einer betreffenden Gesetzesvorlage im Parlament kommen“, wirft Herr Schmit ein. „Das hätte bereits dieses Jahr geschehen sollen“, meint sein Kollege Becker, „aber die verschiedenen Arbeitsgruppen wollen der Abgeordnetenkammer die genau Planung mit allen Einzelheiten vorlegen. Dadurch wird sich die Abstimmung bis ins Jahr 1998 verschieben.“

## Ausblick

Ein grauer Novembertag im Jahre 2002. Herr Schmit sitzt im morgendlichen Zug von Esch nach Luxemburg. Regen trommelt seit Schiffingen gegen die Fensterscheiben des funkelneuen Stadtbahnwagens. Herr Schmit überfliegt wie gewohnt seine Tageszeitung. Vorbei sind die Zeiten, wo er morgens den warmen Zug am Hauptbahnhof verlassen mußte, um zur Bushaltestelle zu gelangen. Der neue Stadtbahnwagen wird ihn jetzt nahe seinem Arbeitsplatz absetzen, um dann weiter in Richtung Kirchberg zu fahren. Herr Schmit lächelt zufrieden: „Eine direkte Bahnlinie Esch-Kirchberg. Hätte mir das jemand vor zehn Jahren prophezeit, ich hätte bloß ungläubig den Kopf geschüttelt.“

René Birgen

# Lescht Statioun

„Déi Zäit, wéi d'Gréidi nach an der Vulle-gaass war, du war nach eppes lass op der Bunn. Haut begéins de jo kee Schwäi méi!“ Vum Usch huet de Charel dat op d'mannst schon zéngmol héieren; ëmmer beim Nicole an ëmmer, wa rieds vun der Eisebunn as. An da's beim Usch all Dag.

Well den Usch an de Charel si pensionéiert, an se sin allebéid, ob wäertes oder sonndes, géint eelef Auer mueres beim Nicole um Staminet. Firwat beim Nicole? 't as ganz einfach déi leschte Wiirfsfra am Quartier, déi nach lëtze-buergesch schwätzt. An dem Nicole säi Fred schafft och op der Bunn. Dee kritt d'Pensioun och an engem gudde Joer, an en huet dem Usch säi Meeschter nach just kannt.

De Charel war keen Eisebunner. 't as och vläicht dofir, datt den Usch sech mat him versteet. De Charel ka verzielen, wat e wëllt – vun de Pensiounen, vun der Politik, vum Fëschgegoen, vun deem leschte Verkéiersaccident um Boulevard d'Avranches oder vun der Verkéiers-situatioun am Allgemengen – an Amen a Jo huet den Usch den Dréi an as nees bei der Bunn.

Am rosendste gët den Usch, wann ee seet, hien hätt als Eisebunner säi Liewe laang souwisou näischt geschafft. Hie weess zwar, datt dat am Geck gemengt as. Hie selwer verzielt all gudde Broutdag, wéi s'op der Nuetsschicht, wann näischt gelaf as, d'Zäit doutgeschloen hun; iwwert dat, wat se sech deemools op der Schicht richtig gekacht a giess a wat a wéivill se dobäi gesoff hun; wat alles geklaut gouf, wann zwee Waggonen ënnert dem Oflafbiereg – zoufälleg oder nët – anenee geknuppt sin. Mä so keen eppes géint d'Bunn! Da gët den Toun e puer Kräck méi haart; da kritt den Usch nach méi eng rout Faarf, wéi e schon eng huet; da kuckt d'Nicole op d'Auer, a seet sech: En huet séng zwee Pätt ran, séng 84 Frang leie schon do, e geet lo gläich op d'Zopp.

De Charel war, wéi gesot, ni op der Bunn, mä hie kennt den Usch scho véierzeg Joer; nach vu Bitburg aus. D'Militär, dat as dem Usch säin zweet Thema, mä wann e bis fir d'honnertst verzielt, datt en d'Chance hat, beim Militär de Camions-Führerschäin ze maachen, an en duerno ni méi gebräucht huet, da kënnt en och nees séier vun der Strooss op d'Schinn. Dann huet de Charel keng Chance méi, well dee war nëmme um Büro bei engem Pabeiergrossist. Den Usch huet och eng ganz aner Pensioun wéi hien.

Mä de Charel huet eng gutt Dugend: Hie kann noläuschten; och nach, wann den Usch fir d'zéngt oder fir d'honnertst verzielt, wéi dat war, wéi en an der Kutschebotz ugefaangen huet. De Charel kennt den Usch, séng Geschichten an och séng ganz Familjegeschicht bäusewänneg. Heinsdo denkt en, 't misst ee schreiwe kënnen, dem Usch séng Gespräicher géifen e ganze Roman, a wann nëmme d'Halschecht dervu wouer as, da géif dat nach ëmmer e ganze Roman. D'Nicole gleeft dat nët; dat seet ëmmer, där wéi den Usch gin et der däusend, wat as dann do derbäi? Da seet de Charel näischt, hien as nët vum ville Schwätzen.

Ma hie weess Bescheed: Dem Usch säi Papp war Eisebunner, deen ee Brudder vum Usch war och op der Bunn. Dem Usch séng Fra koum aus enger Schminnosfamill, an dem Usch säin Eelste sëtzt op der Gare an der Direktioun. Den Usch war, wéi säi Papp, vun Ufank un e streiderege Rouden, en as et och haut nach, mä e goung e puer Joer virun der Pensioun aus dem Verband raus. Doriwwer schwätzt en ni; och nët, wann en nees zwéi Pafen op der Schmier frësst, jeenodeem wat e mueres beim Nicole an der Zeitung liest.

De Charel kann eent an eent zesammenzielen: Dem Usch säin Eelsten, deen aus der Direktioun, as bei deene Schwaarzen; an deen huet dem Usch mat Hëllef vun deene Schwaarzen iirgendeppes an d'Rei gemaach, wat mat der Urechnung vun e puer Joer Léierbud fir bei séng Pensioun zesammenhänkt. De Charel gët nët sou richtig eens am Usch séngem Duurcheerneen tëscht Kutschebotz an dann awer Léierbud

Heinsdo, meeschtens freides, kënnt ee vun Hollerech riwwer bei d'Nicole op de Staminet; een, dee fréier och an der Direktioun war. De Charel huet séier gemierkt, datt dee vum Usch gedierzt gët, well soss seet den Usch zu all Mënsch „du“. A wann den Här Hollerich – deen heescht och nach sou! – sech bei den Usch an de Charel setzt, da changéiert den Usch den Toun; da geheit e mat techneschen Äusdréck, mat Lokomotiv- a Waggongmodelle ronderëm sech, datt een dronke gët. Dee vun Hollerech seet ni vill, mä de Charel mengt: Deen as gebäuchpinselt, wann e kleng freieren Eisebunner nach ëmmer en hellege Respekt virun him, dem Här Hollerich aus der Direktioun, huet. Dann as vum „rouden Usch“ nët méi vill ze mierken.

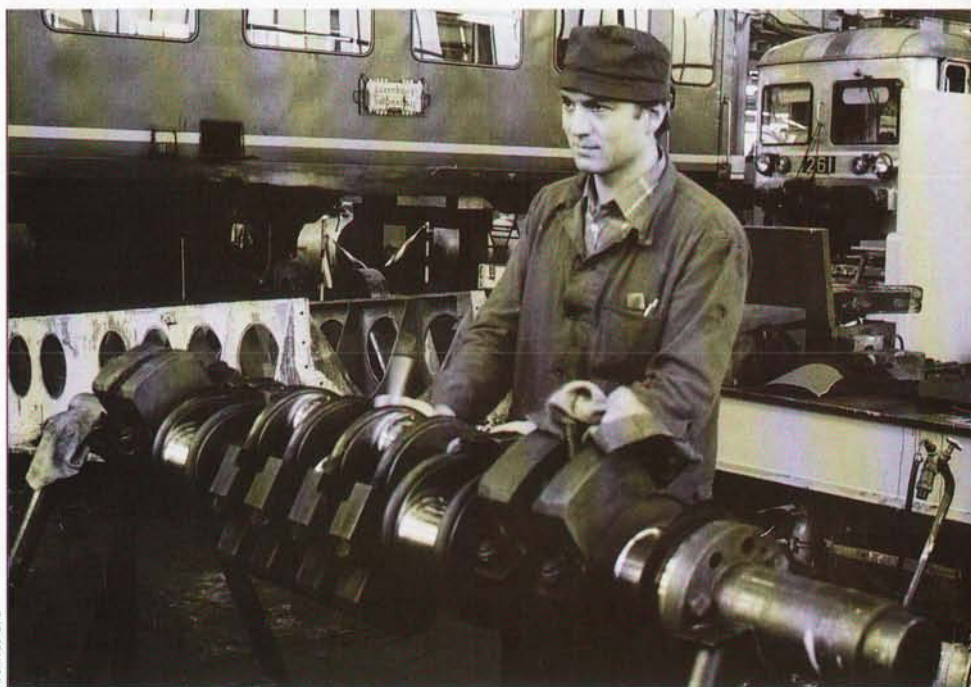
Dat allerschlämmst as, wann den Usch ufänt vum „sénger“ Eisenbunn ze schwätzen. Hien huet eng vu bal siechzeng Meter carré um Späicher ston; an do sëtzt en, wann et dobäusse reent oder schneit oder wann Dampf an der Kichen as. Een, deen näischt vu Modell-Eisebunne kennt, dee weess bestëmmt nët, wat dat alles kascht. Den Usch nennt da fierchterlech Zommen, déi hien an engem ganz bestëmmte spezialiséierte Geschäft fir eng Scheif oder eng supermodern elektresch Weich dohinner bliebert. „Hei, kuck mol de Katalog! An alles vu méngem Täschegeld, mäi Jong!“

„Firwat méchs de dat dann?“, frot de Charel nach d'lescht Woch. „Hues d'nach ëmmer nët Eisebunn genuch? Dir fällt de Plafong jo op de Kapp! Maach dach mol eng Rees, du hues d'Bunn jo fréi! Ech verstinn dat nët.“

„Da schwätz och nët dervun“, huet den Usch gebaupst. „Komm, géi mol eng Kéier mat mer op mäi Späicher! Ech hu gësch nach zwou Barriären an eng formidabel Schwäizer Landschaft kaaft an installéiert; mat enger Millen an souguer mat engem Stauséi! A mat enger richteger Strossebelichtung! Honnert reng Dréit a Schreiercher a Bircher! Do muss d'extra Geschir an eng Lupp hun, fir déi anzadréien! A komm méng Rangéiergare mol kucken! Do as d'Zwickau e Fascht dergéint, Fissi! Wann s de dat geséichs, da géifs d'nët sou domm sabbelen!“

De Charel sot mol zum Nicole: „Wéisou schwätzt den Usch vum Täschegeld? En as dach Meeschter iwwert séng Pensioun!“ Mä du huet d'Nicole gemengt: „Awer nët, wann s d'e Bouf an der Direktioun an eng Schnauer am Häus hues, déi der d'hallef Rent fir de Kascht ofknäppen! Oder hues du scho gesinn, datt den Usch mir 85 amplat 84 Frang op den Dësch leet?!“

josy braun



Archives CFL

# Unsere Eisenbahnen

Von Zeit zu Zeit erinnert einer daran, daß im Oktober 1859 Herr Jean Baptiste genannt Jean Bouteille Scharff von der Freitrepppe des Luxemburger Stadthauses, wo heute die zwei Löwen von Trémont prangen, zum ersten Mal den „Feierwon“ geschmettert hat. Aus dem Kehrreim dieses Liedes, das es periodenweise bis zum Rang einer Nationalhymne gebracht hat, darf man schließen, daß sich die Luxemburger über ihre erste Eisenbahn unbändig gefreut haben. Ihre Freude und ihr Stolz kommen ausgiebig in diesem Kehrreim zum Ausdruck. Sie rufen alle Nachbarn, drei an der Zahl zusammen, um ihnen zu zeigen, daß wir nun auch den Weg zum ewig großen Völkerbund gefunden haben. Wie stolz wären sie erst gewesen, wenn sie eine Ahnung davon gehabt hätten, daß ihr Landsmann Michel Lentz schon damals, rund sechs Jahrzehnte vor seinem Entstehen, den Völkerbund erfunden hatte.

Eigentlich war es ja keine Kleinigkeit, daß wir uns damals an das internationale Schienennetz anschließen durften. Es hatte zwar Krämpfe gekostet, bis es so weit kam, aber schließlich brauchten wir doch nicht mehr mit der Postkutsche bis über die Grenze zu fahren, um die Eisenbahn zu benutzen.

Allein es zeigte sich bald, daß die Sache einen oder vielmehr allerhand Haken hatte, und heute wissen wir, daß in unserer Geschichte die Eisenbahn ohne Unterlaß den Störenfried gespielt hat. Eigentlich hätten es sich unsere damaligen Fürsten, ob Wilhelm oder Heinrich, verbitten dürfen, daß man ihnen bei so ungezogenen Rängen und Pechvögeln die Patenstellen

ausnötigte. Dem einen legte eine böse Fee ein Pleitegeiernest in die Wiege, der andere ist nie müde geworden, uns die Politiker auf den Hals zu hetzen.

Die Wilhelm-Luxemburg-Bahn war nach allerhand finanziell beeinflussten Geburtswunden kaum in Betrieb, als sie, elf Jahre nach der Premiere des „Feierwon“, uns auf ein Haar das Leben gekostet hätte. Durch einen Proviantzug nach der französischen Festung Diedenhofen, die von den Preußen belagert war, lieferte der Veranstalter, ein französischer Beamter der französischen Betriebsgesellschaft, den Vorwand, unter dem Bismarck uns nach dem siebziger Krieg einstecken wollte.

Dann kam es 1872 wieder um dasselbe Bahnnetz zu innen- und außenpolitischen Verwicklungen, die unser öffentliches Leben noch Jahrzehnte lang bestimmen halfen.

Den allerschlimmsten Streich spielte uns der Wilhelm-Luxemburg im August 1914, als er den Buckel darhielt, über den die Preußen bei uns einmarschierten. Sie sagten, sie täten es nur, um zu verhindern, daß die von ihnen in Pacht genommenen Bahnen gegen ihre Interessen mißbraucht würden. Niemand hatte eine Ahnung, wie weit sich dieses Kontrollrecht erstrecken würde.

Wer trotzdem immer noch in dem optimistischen Glauben befangen war, die Bahn, die wir in den 1850er Jahren mit unserem Geld, auf unserem Boden und auf Grund unserer Hoheitsrechte hatten erbauen lassen, sei unsere Bahn, dem gingen nach dem Krieg 1918 vollends die Augen auf. Statt daß man uns gestattet hätte,

nach dem Abzug der Deutschen über unsere Bahn frei zu verfügen, nahmen die Franzosen sie ohne weiteres in Betrieb und schalten und walten darauf bis heute, unumschränkt und wie es ihnen paßt. Sie haben freilich die Entschuldigung, daß wir bis jetzt nichts an die Stelle ihres Betriebes zu setzen wußten. Einmal war es beinahe so weit, aber da gaben ganz andere Rücksichten, als die auf das Landeswohl, den Ausschlag, und die Franzosen können uns, wenn wir uns über sie beklagen, mit mitleidigem Lächeln antworten, daß wir selbst an allem schuld sind. Immerhin noch kein Grund, uns ihre Macht bis in die Bahnhofsbibliothek hinein fühlen zu lassen.

Ab und zu hört man nun wohl noch davon reden, daß vielleicht eventuell unter Umständen möglicherweise doch noch ein Eisenbahnvertrag zustande gebracht werden möchte dürfte könnte sollte müßte, der uns einen gewissen Prozentsatz der Eigentumsrechte an unserer Eisenbahn zuerkennen würde.

Wir können unsere Eisenbahnen nicht mehr abschaffen und durch Autobusse ersetzen.

Aber wir können vielleicht noch dafür sorgen, daß uns eine andere Errungenschaft der Jetztzeit, der Rundfunk, nicht denselben internationalen Dreck in den heimischen Lehm macht wie die Eisenbahn.

Batty Weber  
(„Abreißkalender“ vom 14. Dezember 1932)



# Jhangeli Chareli & Konsorten



Foto: Auguste Jungblut (Photothèque de la Ville de Luxembourg)

„Am Vortage war die Zwillingschwester, die Eisenbahnlinie Cruchten-Fels, feierlich eröffnet worden. Heute, am 16. Februar 1882, kamen die nämlichen Herren, die gestern in Fels mit den Klängen des Feierwon begrüßt worden waren, nach dem Moselstädtchen Remich: der Generaldirektor Heinrich Kirpach, der bauleitende Ingenieur Single, ein Schweizer, der Ingenieur Ernst Barblé, Verwaltungsbeamte aus der Hauptstadt. Vor der Abfahrt des Zuges in Luxemburg, wo eine Bude aus Wellblech das Stationsgebäude darstellte, hielt Stadtdechant Bernhard Haal eine Rede, in der er an die Einweihung der ersten Eisenbahn am 4. Oktober 1859 erinnerte. Daraufhin sprach er über den zur Abfahrt unter Dampf stehenden Zug die kirchliche Segensformel. Die Herren stiegen ein, ein Pfiff, Zischen und Fauchen, und rasselnd trat der mit den Luxemburger und den Schweizer Landesfarben reich bewimpelte Zug die erste Fahrt an. Überall in den Dörfern, die er, wie Hesperingen und Alzingen, in ihrer ganzen Länge durchfuhr oder die er, wie Aspelt, Altwies und Mondorf, nur streifte, standen die Neugierigen, das Züglein sich anzuschauen, das sie nunmehr nach der Hauptstadt und nach der Mosel tragen sollte.

Aus der Erzählung „Als der Jhangeli zum erstenmal fuhr“  
des Luxemburger Lehrers und Schriftstellers Paul Noesen, die 1955 im Lëtzebuurger Famijie-Kalenner „An der Uucht“ zu lesen war. ►

Jhangel, Chareli und Benni hießen im Volksmund die Schmalspurbahnen, welche während Jahren viele Landstriche Luxemburgs mit der großen Welt verbanden. Schmalspurbahn bedeutete in diesem Fall eine Spurweite von 1 Meter zwischen den Schienenkanten, gegenüber einer Weite von 1,44 Meter bei den Normalspurbahnen.

Nun mag man streiten, ob Jhangel, Jangeli, Jangli, Jangly, Chareli, Charli oder Charly richtig ist. Fest steht, daß das modernere „y“ erst während der letzten Jahre in Mode kam und im allgemeinen das einfachere „i“ im Gebrauch war. Ich halte mich in dieser Frage an den vor Jahren verstorbenen luxemburgischen Sprachforscher Robert Bruch. Für die zur Weihnachtszeit 1953 erschienene Sondernummer der *Cahiers Luxembourgeois* arbeitete Bruch eine Liste der gebräuchlichsten einheimischen Wörter über die Eisenbahnen aus. In dieser Liste gebraucht er die auch hier verwendeten Schreibweisen Jhangel und Chareli.

Dieser Artikel ist den beiden hauptstädtischen Bahnen Luxemburg – Remich und Luxemburg – Echternach gewidmet. Für die übrigen Bahnen dieser Kategorie müssen wir uns auf die Eröffnungs- und Stilllegungsdaten beschränken.

Da gab es die Sekundärbahnen mit den Strecken Cruchten – Fels (Steinbrücke von Erzen) und Luxemburg – Remich; die Kantonalbahnen mit den Strecken Diekirch – Vianden und Nördlingen – Martelingen; die Vizinalbahnen mit den Strecken Bettemburg – Aspelt und Luxemburg – Echternach. Als Schmalspurbahnen seien darüber hinaus die Bahn von Grundhof nach Befort der Prinz-Heinrich-Eisenbahngesellschaft und die wenigen Meter der von Diedenhofen kommenden Bahn nach Mondorf erwähnt.

Die Sekundärbahnen und die Kantonalbahnen entstanden als private Unternehmen, während die Vizinalbahnen vom Staat gebaut wurden. Ab 1924 war der Staat ebenfalls Besitzer der früheren Kantonalbahnen. Vom 19. April 1934 an gehörten dem Staat, mit Ausnahme der P.H.-Strecke Grundhof – Befort, alle Schmalspurbahnen des Landes, während die wichtigeren Normalspurbahnen auch weiterhin in Privatbesitz blieben. Dies stand im Gegensatz zu den Gepflogenheiten unserer Nachbarländer, in welchen der Staat nach und nach alle Normalspurbahnen übernahm und den Betrieb der Schmalspurbahnen lokalen Interessen überließ. Zum Betrieb der Bahnen wurde eine eigene Verwaltung geschaffen. Eine Verwaltung, die sehr aufwendig arbeitete. Vor allem der Personalbestand wurde durch Einwirkungen aller Art sehr aufgebläht.

Der Zweite Weltkrieg verzögerte die ins Auge gefaßte Stilllegung einiger Bahnen, so daß alle noch zur 1946 gegründeten CFL gelangten. Die zunehmende Motorisierung der Nachkriegsjahre und die zu hohen Betriebskosten forderten schlußendlich ihren Tribut, und im Mai 1955 wurde mit der Bahn von Luxemburg nach Remich die letzte Schmalspurbahn des Landes außer Dienst gesetzt.

Der Chareli bei seiner ersten Fahrt  
Ecke Boulevard Royal/Arsenalstraße (heute Avenue Emile Reuter)  
Foto: Charles Bernhoeft, Photothèque de la Ville de Luxembourg

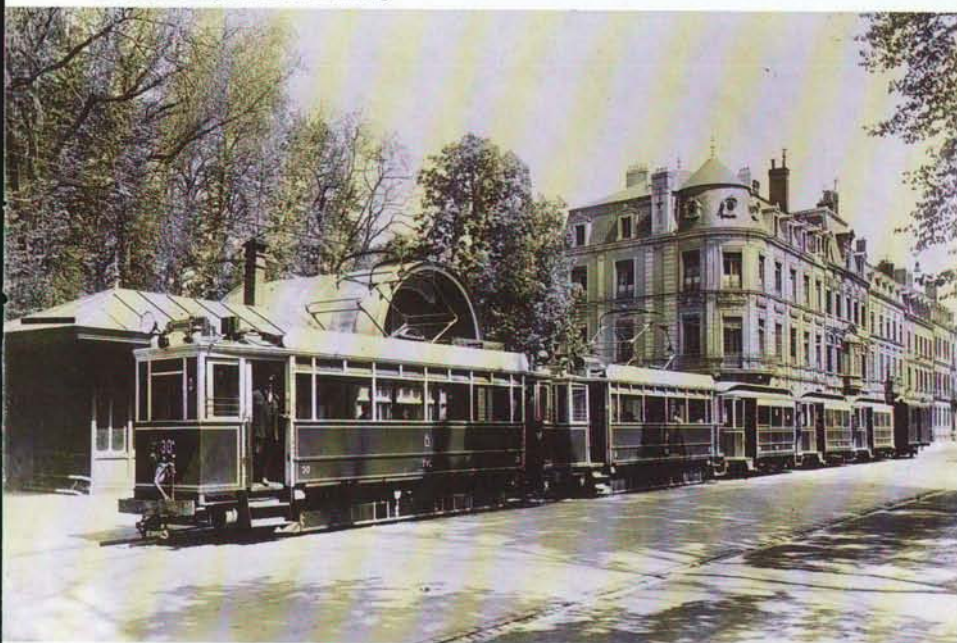


Der Chareli auf der Adolphe-Brücke (1904)

|                               |            |              |
|-------------------------------|------------|--------------|
| Cruchten - Fels               | 20.02.1882 | 02.05.1948   |
| Fels - Steinbrücke Erzen      | 15.05.1935 | 02.05.1948   |
| Luxemburg - Remich            | 20.02.1882 | 22.05.1955   |
| Vianden - Diekirch            | 09.04.1889 | 02.05.1948   |
| Nördlingen - Martelingen      | 24.11.1890 | 15.02.1953 * |
| Bettemburg - Aspelt           | 01.09.1899 | 28.12.1952 * |
| Luxemburg - Echternach        | 20.04.1904 | 12.06.1954 * |
| Grundhof - Steinbrücke/Befort | 99.99.1900 | 02.05.1948   |
| Steinbrücke /Befort - Befort  | 05.11.1911 | 02.05.1948   |
| Diedenhofen - Mondorf         | 02.04.1903 | 31.12.1934 * |

\* Daten der Betriebseinstellung im Reiseverkehr (letzter Betriebstag). Der Güterverkehr lief noch einige Monate länger.

Um 1930:  
Der „elektrische Chareli“ vor der Chareli-Gare am Stadtpark (Arsenalstraße)  
Musée des Tramways de la Ville de Luxembourg



## Meldung über Betriebs Ereignisse

am Montag, den 23. März 1936

Linie Charly Richtung nach Luxbg.-Bahnhof  
Stelle Kreuzung Bd.Royal/Montroy-Avenue Zeit 9 Uhr 40 Min. vorm. nachm.  
Schaffner Staat Nr. Führer Colling Nr.  
Wagen Nr.

Als der Güterzug No 902 ab Glacis 9,30 Uhr die Kreuzung Bd.Royal/Montroy-Avenue passierte, sprang beim Ueberfahren eines Weichenherzstückes die Türe des L 2 B Wagens No 48 aus seiner Führung und fiel auf die Strasse. Durch einen Passanten darauf aufmerksam gemacht, hielt ich den Zug sofort an. Genannter Güterwagen ist in einem sehr schlechten Zustande; es wäre zu wünschen, dass solche Wagen nicht mehr durch die Stadt liefen, da dieselben eine Gefahr für den Verkehr bilden.

Luxemburg, den 23. März 1936

An die Direction.

Meldender Colling.

### De Jhangeli (Luxemburg – Mondorf – Remich)

Im allgemeinen erhielt jede luxemburgische Schmalspurbahn den Namen *Jhangeli*. Robert Bruch leitet diesen Begriff von dem altluxemburgischen Ausdruck „*jhengelen*“, d.h. sich langsam fortbewegen, ab. Viel verbreiteter, und ich neige eher zu dieser Annahme, ist die Version, daß das Wort *Jhangeli* vom Vornamen Jean oder *Jhang* des Felser Bürgermeisters Jean Knaff abgeleitet wurde. Knaff war ein ferventer Befürworter der Schmalspurbahnen im allgemeinen und der Schmalspurbahn Cruchten – Fels im besonderen. Als Abgeordneter setzte er alle Hebel in Bewegung, um seine Gemeinde an das Eisenbahnnetz anzuschließen.

### Die Planung

Durch das Gesetz vom 4. September 1877 hatte die Prinz-Heinrich-Eisenbahngesellschaft (P.H.) die Konzession zum Bau mehrerer neuer Eisenbahnlinien erhalten, darunter die Verbindungen von Reisdorf an der P.H.-Sauertalbahn nach Fels und vom Bahnhof Oetringen der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen (W.L.) nach Remich nebst Abzweigung nach Mondorf.

Die P.H. war nicht verpflichtet, diese Bahnen zu errichten, ehe der Kilometerertrag ihres übrigen Streckennetzes nicht wenigstens 16.000 Franken überstieg. Die genannten Strecken sollten als schmalspurige, mit Dampf betriebene Industriebahnen gebaut werden.

Jedoch behielt sich der Staat als Konzessionär das Recht vor, diese Linien jederzeit einem anderen Interessenten zuzusprechen.

Der Staat nutzte dieses Recht im Februar 1880. Die „Schweizerische Locomotiv- und Maschinenfabrik“ in Winterthur (S.L.M.) meldete ihr Interesse am Bau dieser zwei Bahnen an. Als staatlichen Zuschuß zum Bahnbau verlangte die S.L.M. die Vergabe von Eisenerzkonzessionen, wie sie auch bislang der P.H.-Eisenbahngesellschaft gewährt worden waren. Eisenerzkonzessionen, das bedeutete, daß die Gesellschaft das Recht zur Ausbeutung von so und soviel Hektar Erzfeldern pro Kilometer Bahn erhielt und das hierin enthaltene Eisenerz zu den bestmöglichen Bedingungen verkaufen konnte. Auf diese Weise wurde der Staatssäckel nicht direkt finanziell belastet.

Die P.H. verzichtete auf ihr verbrieftes Vorrecht. Der Staat und die Schweizer Gesellschaft einigten sich am 26. Juli 1880 über einen Vertrag, der den Bau der zwei Schmalspurbahnen nach Fels und Remich besiegelte. Abweichend von den früheren Planungen wurde als Ausgangspunkt der Bahn nach Remich der Hauptbahnhof in Luxemburg und für die Bahn nach Fels die Haltestelle Cruchten an der W.L.-Linie nach Ettelbrück bestimmt.

Bei zwei Enthaltungen stimmte die Abgeordnetenversammlung am 22. September 1880 die Vorlage über den Bau der zwei Bahnen. Am 1. Oktober 1880 unterzeichnete König Großherzog Wilhelm III. die Vorlage, die somit Gesetzeskraft erhielt.

Für den Bau und den Betrieb der beiden Bahnen gründete die S.L.M. die „Gesellschaft der Luxemburger Secundärbahnen“ (L.S.B.) Die Aktien befanden sich größtenteils in Schweizer Hand. Erst im Laufe des Jahres 1906 kam es zu einer grundlegenden Änderung in der Verteilung des Kapitals. Die mit der S.L.M. verbundene Gruppe trat mit Wirkung vom 1. Mai 1906 einen Großteil ihrer Aktien an eine Luxemburger Gesellschaft ab. Präsident des Verwaltungsrates wurde der Notar und Abgeordnete Joseph Brincour.

### Der Bahnbau

Die Sekundärbahngesellschaft erhielt das Recht, zur Anlage ihrer Schienenwege das bestehende Straßennetz soweit wie möglich zu benutzen. Nur an zwei Stellen lief die Remicher Bahn über einen eigenen Gleiskörper. Dies betraf zum einen die 3 Kilometer Gleise vor dem Bahnhof Aspelt. Hier erzwang das Fehlen einer öffentlichen Straße den Bau eines eigenen Bahndamms. Und ab Ellingen, am Kilometer 20, verhinderten die topographischen Gegebenheiten eine weitere Benutzung der von Mondorf nach Remich führenden Straße.

Insgesamt war die Bahn 27,2 Kilometer lang, davon lagen zirka 17 Kilometer inmitten oder neben der Straße. Während sonst die Bahnhöfe mehr oder weniger entfernt von den Ortszentren angelegt wurden, erlaubte die Benutzung der Straßen eine ideale Bedienung aller Ortsteile. Was um diese Zeit ein Vorteil war,

wurde der Bahn allerdings Jahrzehnte später zum Verhängnis.

Sofort nach dem Votum des Gesetzes nahm die L.S.B. die Detailarbeiten für die endgültige Streckenführung auf. Am 9. Februar 1881 und am 2. Mai 1881 wurde der Bau der Bahn zum Gegenstand öffentlichen Nutzens erklärt. Dies ermöglichte es der Gesellschaft, bei Schwierigkeiten mit Grundeigentümern die Enteignungsprozedur einzuleiten. Die eigentlichen Bahnarbeiten wurden im Juni 1881 aufgenommen. Durch die weitgehende Benutzung der öffentlichen Straßen konnten die Trassierungsarbeiten auf ein Minimum beschränkt werden. Um am Bahnhof Luxemburg die Anlagen der W.L.-Eisenbahnen zu unterqueren, erhielt die L.S.B. das Nutzungsrecht einer der zwei Unterführungen, mittels denen die Straße von Diedenhofen und Hesperingen nach Luxemburg unter den Normalspurgleisen hindurchgeführt wurde.

Die Bauverwaltung teilte am 19. Januar 1882 dem Staatsminister mit, daß sich die Kosten für den Bau der Bahn (die nötigen Lokomotiven und Wagen inbegriffen) auf 1.551.750 Franken beliefen. Bereits gegen Ende des Monats Januar 1882, also knapp 7 Monate nach Baubeginn, war die Strecke soweit fertig, daß durch ministeriellen Beschluß vom 5. Februar 1882 die offizielle Betriebsaufnahme über die Gesamtstrecke erteilt werden konnte. Die feierliche Einweihung erfolgte am Donnerstag, den 16. Februar 1882. Die ebenfalls der Sekundärbahngesellschaft gehörende Schmalspurbahn Cruchten – Fels war am Vortag eröffnet worden.

Der öffentliche Zugverkehr wurde am folgenden Montag, den 20. Februar 1882 aufgenommen. Vorerst verkehrten täglich zwei Personenzüge über die Gesamtstrecke nach Remich. Aber bereits ab dem 19. März 1882 wurde ein drittes Zugpaar eingelegt.

### Der Bahnhof Bonneweg

Der Bau eines eigenen Bahnhofs auf einem im Ortsteil Bonneweg gelegenen Grundstück war nach dem Bau der Strecke das wichtigste Vorhaben der Sekundärbahngesellschaft. Ihre Bahnhofs- und Werkstättenanlagen befanden sich seit Betriebseröffnung auf einem von den W.L.-Eisenbahnen gepachteten Gelände (heutiger CFL-Parking am Bahnhof Luxemburg). Gemäß Artikel 12 des Pachtvertrages von 1881 war es beiden Seiten freigestellt, den Pachtvertrag mit einjähriger Frist zu kündigen.

Die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen, als Pächter der W.L.-Eisenbahnen, kündigten am 5. Mai 1900 den bestehenden Pachtvertrag, und so mußte sich die Gesellschaft nach einer anderen Bleibe umschauen. Am 31. März 1901 unterzeichnete der L.S.B.-Vorstand einen Vertrag mit der Witwe Neumann-Fendius über den Ankauf eines in Bonneweg im Ort „Pesch“ gelegenen Geländes. Dieses an der Straße nach Diedenhofen und direkt an der Bahnstrecke gelegene Grundstück befand sich zirka 800 Meter vom Bahnhof Luxemburg entfernt. Für die 1 Ha 5 Ar und 15 Ca zahlte die Gesellschaft 126.000 Franken.

Der Chareli fährt in den Bahnhof Dommeldingen ein.  
Im Hintergrund sieht man die Hochöfen der Eicher Schmelz.



Am 29. November 1901, gegen 21.30 Uhr, verbrannten die hölzernen Wagenreparatur- und Anstreicherwerkstätten am Bahnhof Luxemburg. Angesichts der endgültig auf den 1. April 1903 festgesetzten Räumung der alten Anlagen sah die Gesellschaft von einem Wiederaufbau der Werkstätten ab. Der L.S.B.-Verwaltungsrat genehmigte am 6. September 1902 den von der Verwaltung vorgelegten Entwurf für den Bahnhofsneubau und gewährte eine Kreditlinie von 124.000 Franken.

Angesichts der heutigen technischen Möglichkeiten wundert es einen stets, in welchem Tempo um die Jahrhundertwende große Bauprojekte hochgezogen wurden. Am 31. Dezember 1902, vier Monate nach Baubeginn, waren die Hauptgebäude (Reparaturwerkstätten, Wagenlackiererei, Lokomotiv- und Wagenschuppen) im Rohbau fertig. Auch die Gleise waren zum größten Teil bereits verlegt. Es blieb nur noch, das Magazingebäude und den Güterschuppen hochzuziehen.

Die Kosten für den Bahnhofsneubau, Grundstückserwerb einbegriffen, beliefen sich auf 258.921 Franken. Die Anlagen waren sehr großzügig angelegt und sollten bis zum Konzessionsende allen Ansprüchen genügen.

### Der Jhangeli nach 1882

Die Bahn war fertig und im täglichen Betrieb. Abgesehen von dem erwähnten Bau des Bahnhofs Bonneweg war die technische Entwicklung eigentlich bereits 1882 abgeschlossen. Bei Gelegenheit von größeren Straßenbauarbeiten wurde das Gleis an mehreren Stellen an den Straßenrand verlegt. Aber dies geschah nur, weil die langsame Schmalspurbahn dem zunehmenden Autoverkehr der dreißiger Jahre im Wege war.

Drei weitere Schmalspurbahnen schlossen in den Jahren von 1899 bis 1904 an die Sekun-

därbahn an. Ab dem 1. September 1899 die staatliche Vizinalbahn Bettemburg – Aspelt; ab dem 3. April 1903 die von einer privaten Gesellschaft gebaute Bahn Diedenhofen (Thionville) – Mondorf und ab April 1904 die Vizinalbahn Luxemburg – Echternach (de Chareli).

Die Schmalspurbahn von Diedenhofen nach Mondorf (im lokalen Volksmund *de Jängelchen* = kleiner *Jhangeli* genannt) berührte unser Land nur auf den wenigen Metern von der Grenzbrücke über die Ganter bis zur Verbindungsweiche mit der Sekundärbahn in Mondorf.

Zwei von der Regierung in Auftrag gegebene Studien sprachen sich 1933 und 1935 für eine Elektrifizierung der Gesamtstrecke bis Remich aus. Man beließ es vorerst bei dem Ankauf von mehreren Triebwagen, mit denen die meisten Dampfzüge ersetzt werden konnten.

Weil sich der Betrieb der Schmalspurbahnen immer verlustreicher gestaltete, wurde 1939 der Generaldirektor der nationalen belgischen Schmalspurbahnen mit einer weiteren Studie beauftragt. Auch er sprach sich für eine Elektrifizierung aus.

Die deutsche Besetzung des Landes verhinderte jedoch jede Modernisierung. Während der folgenden Jahre war sogar eine dampfbetriebene Schmalspurbahn wieder ein gesuchtes Verkehrsmittel.

Die Nachkriegsjahre ließen rasch wieder alle Verdienste der Bahn der letzten Jahre vergessen. Wiederum wurden die Schmalspurbahnen zum Verkehrshindernis Nummer Eins abgestempelt. Nach 1945 war offiziell nie mehr die Rede von einer Modernisierung des *Jhangeli*. Die Kriegsschäden wurden wohl auf Rechnung des Staates beseitigt, aber das war's dann.

Die ersten Busse der neuen luxemburgischen Staatsbahnen wurden im Dezember 1952 in Dienst gestellt. Von Fahrplanperiode zu Fahrplanperiode wurde der Eisenbahnfahrplan immer weiter ausgedünnt. Der Abbau der Gleise wurde

## Chemin de fer Luxembourg-Echternach.



schließlich am 1. Oktober 1956 an eine belgische Firma vergeben. Für das zentral gelegene Gebiet des Bahnhofs Bonneweg interessierte sich die Gemeindeverwaltung Luxemburg. Hier befindet sich heute das Bonneweger Schwimmbad.

### De Chareli (Luxemburg – Echternach)

Der Name *Chareli* ist von dem Vornamen des General-Direktors der öffentlichen Arbeiten Charles Rischard abgeleitet, unter dessen Wirkungszeit die Schmalspurbahn von Luxemburg nach Echternach geplant und gebaut wurde. Charles Rischard (15. August 1841 - 12. Juni 1914) war vom 23. Juni 1896 bis zum 25. Oktober 1905 Minister (General-Direktor) der öffentlichen Arbeiten.

Alle Schmalspurbahnen des Landes hießen bis dahin *Jhangel*, egal ob es sich um die Bahnen nach Remich, nach Fels oder nach Martelingen handelte. Die Echternacher Bahn erhielt folglich einen eigenständigen Namen, und nach der Lieferung von benzol-elektrischen Triebwagen für die Strecke von Diekirch nach Vianden erhielt dann auch diese Strecke den von den Triebwagen abgeleiteten Namen *Benni*.

### Die Planung

Von Senningen bis Echternach bot die Streckenführung relativ wenig Schwierigkeiten; um so größere Probleme ergaben sich auf dem Gebiet der Hauptstadt und ihrer östlichen Vororte. Zudem erschwerte die Forderung nach einer Bedienung der Stadtmitte und des Hauptbahnhofs Luxemburg die Planungsarbeiten.

Erste Pläne sahen eine Benutzung der langgezogenen Täler von Neudorf und Clausen und einen Anstieg durch das Petrußtal zum Bahnhofsplattform vor. Bei dieser Streckenführung wurde das Stadtzentrum nicht direkt bedient.

Die Regierung war sich bewußt, daß der Erwerb der für den Bahnbau benötigten Grundstücke auf dem Gebiet der Gemeinden Hollerich (Hauptbahnhof), Luxemburg und Echternach sehr hohe Kosten nach sich ziehen würde. Darum verlangte die P.H.-Gesellschaft eine staatliche Beihilfe von 6 Hektar Eisenerzfeldern pro Kilometer Bahn. Das war doppelt soviel, wie der Staat bislang für den Bau der bestehenden Schmalspurbahnen gewährt hatte.

Zwei Ereignisse bestimmten im Jahr 1895 die weitere Entwicklung. Zum einen beschloß die Regierung, den weiteren Ausbau der Schmalspurbahnen in eigener Regie zu übernehmen. Die Prinz-Heinrich-Eisenbahnen wurden von jeder weiteren Mitwirkung am Bau der Echternacher Bahn entbunden.

Des weiteren war der Gedanke aufkommen, die Anbindung der neuen Bahn an das Stadtzentrum und den Hauptbahnhof mittels einer zweiten Brücke über das Petrußtal herzustellen.

Die Bahn sollte die nordöstlich der Stadt Luxemburg liegenden Landstriche erschließen. Die Streckenführung, die am ehesten diesen Anspruch erfüllte, führte vom Hauptbahnhof Luxemburg zum P.H.-Bahnhof Echternach. Hierbei wurde das Stadtzentrum direkt bedient, ebenso die wichtigsten Orte wie Eich-Dommeldingen, Senningen, Hostert, Junglinster, Bech und Consdorf.

Die Bauverwaltung schätzte im Dezember 1895 die Baukosten auf 3.100.000 Franken, worin auch die Kosten für den Bau der Brücke über das Petrußtal enthalten waren. Die jährlichen Einnahmen der Bahn wurden auf 134.730 Franken veranschlagt, die Ausgaben auf 107.120 Franken; somit verblieb ein voraussichtlicher jährlicher Betriebsüberschuß von 27.610 Franken.

Am 27. Januar 1897 übermittelte die Regierung dem Staatsrat die Gesetzesvorlage über den

Bau der Bahn. Die Abgeordnetenkammer behandelte die Vorlage in erster Lesung am 16. Juni 1897 und bereits am folgenden 17. Juni 1897 in zweiter Lesung. Am 26. Juni 1897 unterzeichnete Großherzog Adolphe die Vorlage. Die finanziellen Mittel zum Bahn- und Brückenbau beschaffte sich der Staat durch die Vergabe von 347 ha Eisenerzkonzessionen an inländische Hüttenwerke.

Erster Pächter der Bahn wurde die Gesellschaft der Luxemburgischen Sekundärbahnen (LSB), die seit 1882 die zwei Schmalspurbahnen Luxemburg – Remich und Cruchten – Fels besaß und auch betrieb.

### Der Bau der Bahn

Die an der Bahn gelegenen Gemeinden erhielten am 25. April 1898 die Mitteilung, daß die endgültigen Vermessungsarbeiten von April bis Dezember 1898 vorgenommen werden sollten.

Die Arbeiten zur Herstellung des Streckenplanums vom Kilometer 1,972 bis Echternach (km 46,088) wurden in 4 Baulose aufgeteilt. Für jedes Baulos war ein Beamter der Bauverwaltung zuständig.

Die feierliche Eröffnung der Bahn fand am 19. April 1904 statt. Die Abfahrt des festlich geschmückten Zuges erfolgte um 13.15 Uhr an der bahnhofsseitigen Auffahrt zur Adolphe-Brücke (am heutigen Direktionsgebäude der Staatssparkasse). An der Feier nahmen Vertreter der Regierung – an ihrer Spitze Staatsminister Eyschen – der Kirche, der Verwaltungen, der Abgeordnetenkammer und der anderen Eisenbahngesellschaften teil.

Um allen Schwierigkeiten vorzubeugen, fuhr eine Lokomotive mit einem Wagen dem Einweihungszug voran. In dem Wagen hatten „Arbeiter und sonstige kleine Leute Platz genommen“, schrieb der Berichterstatter der Bürger- und Beamtenzeitung am 21. April 1904. Laut diesem Artikel hatte man im Gepäckwagen des offiziellen Zuges „in einem mit Eis gefüllten Behälter eine Reihe Flaschen Wein aufgestellt, die schon auf halbem Wege leer waren“.

### Der Chareli nach 1904

Am 20. April 1904 wurde der planmäßige Zugverkehr aufgenommen. Von diesem Tag an lief auch die ursprünglich auf 30 Jahre festgesetzte Verpachtung der Bahn an die Sekundärbahngesellschaft. Reichtum hat der Betrieb der Bahn dieser Gesellschaft jedoch nie gebracht. Bis 1914 genügten die jährlichen Einnahmen durchwegs nur zur Deckung der Betriebskosten. Hohe Tarife und lange Reisezeiten verhinderten eine rege Benutzung der Strecke. So kostete eine Dritte-Klasse-Rückfahrkarte nach Echternach zirka 3,50 Franken (der tägliche Durchschnittsverdienst eines Arbeiters lag zu jener Zeit bei 4 bis 5 Franken).

Der Erste Weltkrieg mit einer zunehmenden Inflation machte die Bahn vollends zum ewigen Verlustbringer. So wundert es nicht, daß die Sekundärbahngesellschaft die Klausel, welche

## „Ein feuer- und rauchspeiendes Ungetüm“

Vor 75 Jahren machten bereits Umweltschützer gegen den *Chareli* mobil



Bis zum Ende des vergangenen Jahrhunderts gab es keine direkte Zugverbindung Luxemburg-Echternach. Wer von der Hauptstadt ins Willibrordstädtchen reisen wollte, mußte entweder einen Umweg über Wasserbillig (insgesamt 59 km) oder einen solchen über Diekirch und Ettelbrück in Kauf nehmen (62 km). Im Jahre 1897 genehmigte das Parlament den Bau einer neuen Vizinalbahn, die künftig eine Direktverbindung über Dommeldingen ermöglichen sollte.

So erblickte der *Chareli* das Licht der Welt, und nachdem die Adolphe-Brücke im Juli 1903 für den Verkehr freigegeben worden war, erlebte die neue Kleinbahn am 19. April 1904 ihre Jungfernfahrt.

Ein halbes Jahrhundert lang gehörte der *Chareli* fortan genauso selbstverständlich zum Stadtbild wie die Kathedrale oder die *Plëss*, und der innerstädtische Fahrplan sah folgendermaßen aus: Place de la Gare (Vizinalbahnhof gegenüber dem Hotel Kons) - Avenue de la Liberté - Pont Adolphe - Boulevard Royal - Avenue Emile Reuter - *Chareli*-Gare (am Stadtpark neben der Villa Vauban) - Place de l'Etoile (Güterbahnhof zwischen der Arloner Straße und dem Rollingergrund) - Rollingergrund (Schule) - Mühlenbach (Fayencerie) - Place Dargent - Rue Auguste Laval - Vizinalbahnhof (Rue des Sources).

Auch wenn heutzutage nur noch mit Wehmut und Nostalgie jener guten alten Zeiten

gedacht wird, als das Wort *Streß* noch nicht erfunden worden war und die Menschen noch genug Zeit und Muße hatten, um sich gemütlich per *Jhangel* oder *Chareli* durch pittoreske Landschaften kutschieren zu lassen, so hatte auch damals bereits leider alles sein Für und sein Wider. Der *Chareli* mochte ein sympathisches Züglein sein, aber er wurde von einer Dampflokomotive gezogen. Und Dampflokomotiven waren ziemlich lärmintensiv, und sie verpesteten die Luft, vor allem in engen Wohnvierteln wie Rollingergrund oder Mühlenbach. In den Jahren nach dem Ersten Weltkrieg, als Begriffe wie Hygiene oder saubere Luft auch für „das gemeine Volk“ keine Fremdwörter mehr waren, wurde der *Chareli* auf dem Stadtgebiet plötzlich als nicht mehr zeitgemäße Zumutung empfunden. So konnte man etwa im Luxemburger Wort vom 17. Juni 1922 folgende Zeilen lesen:

„...Seitdem die Elektrische von Dommeldingen aus zur Stadt und zum Bahnhof fährt, könnte doch der *Chareli*, dieses feuer- und rauchspeiende Ungetüm, seinen Betrieb auf dem Stadtgebiet einstellen. Jedenfalls muß für eine Abstellung der heutigen Mißstände dringend gesorgt werden. Was helfen alle Rufe nach Hygiene, nach dem Kampf gegen den Staub und die Tuberkulose, wenn jeden Tag mehrmals der *Chareli* die Staubwolken von Haus zu Haus bringt?“

Als die Proteste immer lauter wurden, traf die Luxemburger Stadtverwaltung eine Einigung mit dem Staat, in welcher sie sich verpflichtete, den Streckenabschnitt vom Hauptbahnhof bis nach Dommeldingen künftig selber zu organisieren, wobei der Antrieb genau wie auf dem übrigen Stadtgebiet durch eine elektrische Oberleitung gewährleistet werden sollte. Der Vertrag, der am 7. Dezember 1924 unterzeichnet wurde, sah vor, daß die hauptstädtische Gemeinde diese Strecke mindestens solange bedienen müsse, wie der *Chareli* noch außerhalb des Stadtgebiets in Betrieb war, höchstens aber bis zum 20. Februar 1977.

Die Arbeiten an der Oberleitung begannen im September 1927, und bereits ein Jahr später fuhren die ersten *Chareli*-Züge mit Elektroantrieb die gewohnte Strecke vom Hauptbahnhof bis nach Dommeldingen, wo die Reisenden dann wieder auf das alte Dampfroß umstiegen.

In den Kriegsjahren von 1940 bis 1945 war dann von der deutschen Besatzung Stromsparen angesagt, so daß die Strecke Luxemburg-Echternach wieder integral von Dampftraktion bedient wurde. Die elektrischen Triebwagen wurden im Vizinaldepot um *leschte Steiwer* abgestellt, wo sie während des großen Luftangriffs der alliierten Streitkräfte, am 11. Mai 1944, den Fliegerbomben zum Opfer fielen.

In den ersten Nachkriegsjahren fehlte der Gemeinde Luxemburg demzufolge das geeignete Material, um die 1924 mit dem Staat getroffene Vereinbarung auch weiterhin einhalten zu können. So bediente schließlich, zu Lasten der Hauptstadt, die Luxemburger Eisenbahngesellschaft die *Chareli*-Strecke vom Hauptbahnhof bis nach Dommeldingen wieder mit alten Dampftraktionen. Dieses Provisorium dauerte lange, bis zum 13. Juni 1954. Ab diesem Datum wurden dann städtische Busse eingesetzt. Der Vertrag von 1924, der ja erst 1977 auslaufen sollte, führte zu einem länger währenden Rechtsstreit zwischen der Gemeinde Luxemburg und den CFL. Am 13. April 1966 wurde dann eine Einigung getroffen, die darin bestand, daß die Stadtverwaltung unserer nationalen Eisenbahngesellschaft eine angemessene Abfindung zukommen ließ.

H.B./r.cl.

### Bibliographie:

- Raymond Dhur: *Chronik des öffentlichen Nahverkehrs in der Stadt Luxemburg*. In: *Hémecht* (4/1982, 2/1985, 4/1985, 4/1987, 4/1989)
- Henri Beck: *Comment dans le temps on parvenait au Rollingergrund*. In: *Ons Stad* (Nr 26, 1987).



eine vorzeitige Vertragsauflösung nach 15 Jahren vorsah, nutzte und den Pachtvertrag zum 19. April 1919 kündigte. Neuer Pächter, welcher aber auch nach 15 Jahren abwinkte, wurde die Prinz-Heinrich-Eisenbahngesellschaft. Das Nebeneinander von zwei nun wieder unabhängigen Eisenbahnen am Bahnhof Luxemburg erschwerte darüber hinaus die Betriebsabwicklung. Während bislang die Lokomotiven und Wagen des *Chareli* in der modernen Werkstatt Bonneweg der Sekundärbahn gewartet wurden, mußten nun alle Fahrzeuge im Schuppen in Dommeldingen abgestellt werden. Dies zog weitere Zugfahrten über die schönsten Straßen der Stadt nach sich und führte naturgemäß zu verstärkten Klagen über die Dampf- und Rußplage.

#### Elektrifizierung der innerstädtischen Strecke bis Dommeldingen

Die bereits vor 1912 erwägte Elektrifizierung der Vorortstrecke bis Dommeldingen war durch den Einsatz von benzol-elektrischen Trieb-

wagen ab 1912 vorerst hinfällig geworden. Mit der Abstellung beider Triebwagen während der Kriegsjahre und deren Nichtwiederinbetriebnahme nach Kriegsende stellte sich erneut die Frage nach einer umweltfreundlicheren Zugförderung durch die Straßen der Stadt.

Am 7. November 1924 unterzeichneten Vertreter der Stadt Luxemburg und der Regierung ein Abkommen über die gemeinschaftliche Benutzung der Vizinalbahngleise durch die Straßenbahn und die Schmalspurzüge. Erst als der Staat im Haushalt des Jahres 1928 der Gemeinde einen Kredit von 500.000 Franken zusagte, kam Bewegung in die Angelegenheit. Vom Hauptbahnhof bis zur Einmündung der Arsenalstraße in den Königsring erhielten Vizinalbahn und Straßenbahn jetzt eine gemeinsame doppelgleisige Streckenführung. Die eingleisige Strecke vom Königsring bis zum Vizinalbahnhof Dommeldingen wird von der Gemeinde mit 600 Volt Gleichstrom elektrifiziert. Die Stadt stellt die Triebwagen für die Führung der Personen- und Güterzüge auf der Vorortstrecke und errichtet ein zweites Unterwerk für die Stromversorgung.

#### Die letzten Jahre

Die vielen Studien der Jahre 1935 bis 1940 über den Fortbestand der Schmalspurbahnen sprachen sich durchwegs für eine Beibehaltung der Echternacher Bahn aus. Nicht weil die Bahn unentbehrlich war, eher aus beschäftigungspolitischen Überlegungen sollte der Betrieb vorerst weiterlaufen. So wurden im Güterverkehr jährlich nur zirka 12.000 Tonnen Güter (davon die Hälfte für Villeroy & Boch im Rollingergrund) gefahren. Im Reiseverkehr wurde die Bahn bis Ernster ziemlich rege benutzt, darüber hinaus fuhren die Züge eher leer durch die Landschaft.

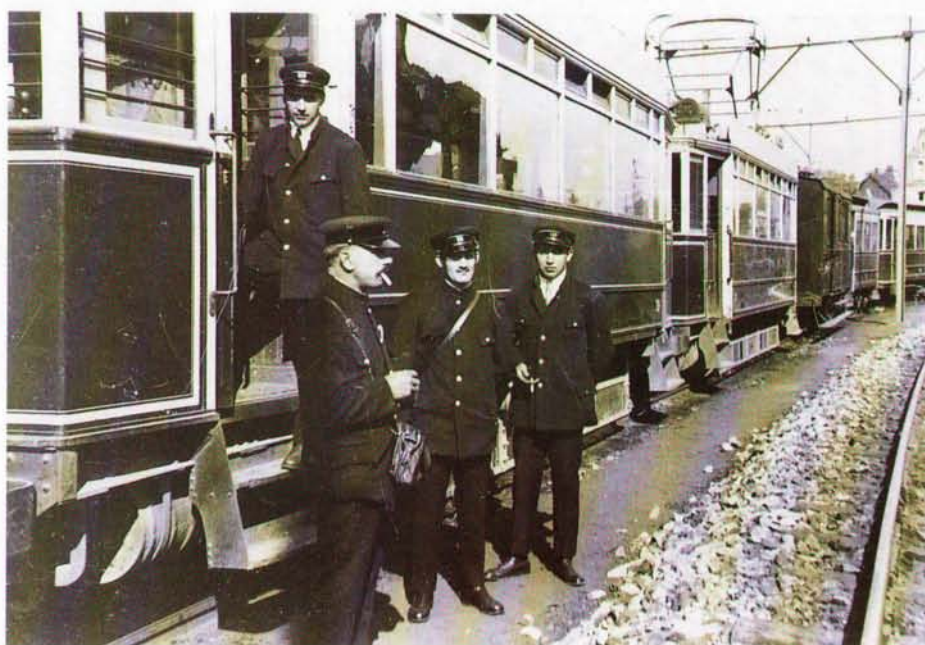
Um den Betriebsverlust irgendwie in Grenzen zu halten, wurde empfohlen, die auf den zu schließenden Strecken nach Bettemburg und Vianden verkehrenden Triebwagen auf dem *Chareli* einzusetzen, um den besonders teuren Dampfbetrieb abzulösen. Der Güterverkehr sollte nachts mit Triebwagen gefahren werden.

Wie auf den anderen Strecken verhinderte auch hier die deutsche Besetzung Luxemburgs jede Neuerung. Die Kriegsjahre überstand unsere Bahn ohne größere Schäden, nur im Raume Echternach wurden im Dezember 1944 einige Brücken beschädigt.

Ab dem 29. Dezember 1952 wurden mehrere Zugfahrten durch Busse ersetzt. Es verblieben nur noch ein Triebwagen (täglich um 17.00 Uhr) nach Junglinster und zurück und ein abendlicher Dampfzug Luxemburg – Echternach, der morgens wieder von Echternach nach Luxemburg zurückfuhr. Der Triebwagen von 17.00 Uhr entfiel ab dem 7. Dezember 1953, der letzte Dampfzug wurde vom selben Datum an durch den so frei werdenden Triebwagen ersetzt. Der letzte *Chareli*-Zug am 12. Juni 1954 war keinem Journalisten eine Notiz wert, und sogar in den Zeitungen der Eisenbahnergewerkschaften blieb diese Tatsache unerwähnt.

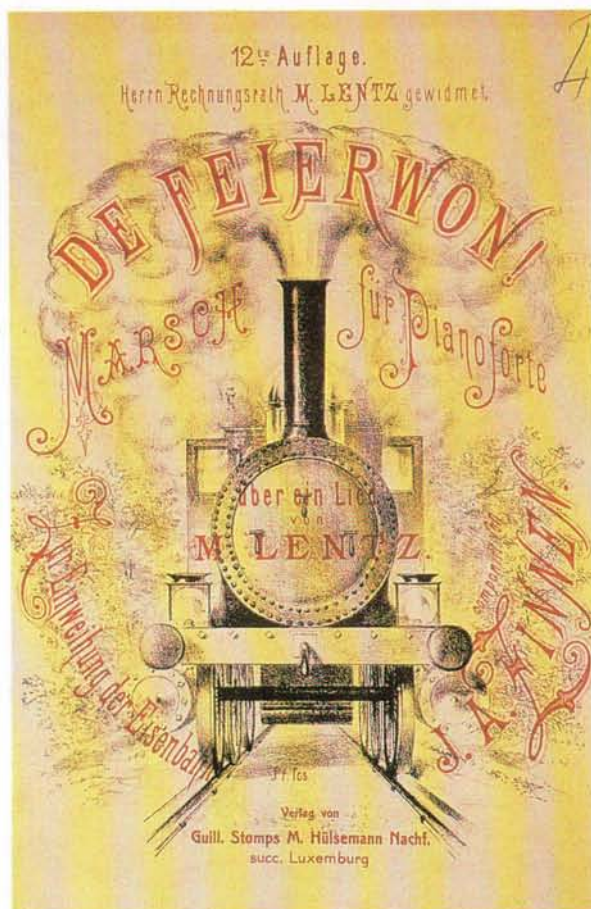
Ed Federmeier

Um 1930:  
Die elektrifizierte Vizinalbahn *Chareli* der Linie Luxemburg-Dommeldingen auf dem Güterbahnhof „Luxembourg-Glacis“ an der Arloner Straße.  
V.l.n.r.: Lokführer Nic. Lacave, die Schaffner Victor Hellers und Albert Waldbillig und Lokführer Pierre Sinner.



# „De Feierwon“ in Seidenglanz und Gloria

## Der Luxemburger im Spiegel alter Lokomotiv-Fotografien



Wie kaum eine andere technische Errungenschaft hat die Eisenbahn der Sehnsucht und den Wünschen eines kleinen Volkes einmütigen Ausdruck verliehen. *De Feierwon* von Michel Lentz, der am 5. Oktober 1859 bei Gelegenheit der feierlichen Eröffnung der ersten luxemburgischen Eisenbahnlinie zum ersten Mal gesungen wurde, berichtet von dem noch jungen Selbstgefühl der Luxemburger, welches in den Strophen dieses ersten Nationalliedes zum ersten Mal in der Muttersprache Worte fand. Hoffungsvolle und beschwingte Worte, die jedoch bald schon, im Jahre 1866, von der politischen Tagesrealität eingeholt werden sollten. Deutsche Blätter forderten den Eintritt Luxemburgs in den nord-deutschen Staatenbund. Ende September kam Prinz Heinrich der Niederlande mit der Eisenbahn ins Land. Am neu errichteten Bahnhof wurde er von einer riesigen Menschenmenge enthusiastisch empfangen. Die zahlreichen Adressen, welche die Erhaltung der luxemburgischen Selbständigkeit forderten, fanden ihre Krönung in dem bis dahin so harmlosen, von Frieden und

Zufriedenheit singenden *Feierwon*, der dank der überaus prekären politischen Situation eine überhöhte Bedeutung erhielt. Wo der Prinz auch auftauchte, schlug ihm der Refrain des *Feierwon* entgegen: „*Frot dir no alle Säiten hin, mir wëlle bleiwe, wat mir sin.*“ Wenige Tage nach seiner Ankunft gab Prinz Heinrich auf einem Ackerbaufest dieser Forderung statt mit den Worten: „*Oui, je sais qu'on est inquiet dans le Luxembourg, et si je suis venu dans le Grand-Duché, c'est une garantie qu'il restera ce qu'il est.*“ Als sich im Frühjahr 1867 dann plötzlich das Gerücht einer möglichen Anbindung des Großherzogtums an Frankreich zu verbreiten begann, wurde in den Adressen an den König-Großherzog erneut auf den Refrain des *Feierwon* verwiesen. „Das Lied war so zum Lösungswort, einem Wahlspruch geworden, zum Banner, um das man sich scharte, zum rettenden Anker, den man in die stürmische See warf. Als Gruß an die Fremden hatte es Lentz gedichtet, jetzt bot es Trotz den Fremden,“ schrieb Staatsminister Paul Eyschen zum 25-jährigen Jubiläum des Liedes und damit auch unserer Eisenbahn.

Und wieder war es der *Feierwon*, welcher dem Prinz-Statthalter entgegenschlug, als er kurz nach Inkrafttreten des Londoner Vertrages von 1867, der Luxemburg die Neutralität sowie die Befreiung von der preußischen Besatzung brachte, das Großherzogtum besuchte. Von jeglicher Bedrohung befreit, konnte man wieder unbeschwert von der Zufriedenheit des Landes singen.

Bis die deutschen Annexionsforderungen der siebziger Jahre eine Variante des allseits bekannten Refrains brachten. Wieder einmal gipfelten die Feierlichkeiten anlässlich der Ankunft des Prinzen-Statthalters im Lande in dem Wunsche „*Mir wëlle bleiwe wat mir sin.*“

Ein Wunsch, der einem Teil des Volkes offensichtlich nicht weit genug ging, dichtete er doch dem eher versöhnlichen Schluß jenen wahren Notschrei hinzu, welcher selbst siebzig Jahre später, während der Nazizeit, nichts von seiner Schlagkraft eingebüßt hatte: „*Frot dir no alle Säiten hin, mir wëlle jo keng Preise gin.*“

Allmählich legte sich jedoch die Leidenschaft, und mit dem alten Vertrauen kehrte auch der versöhnliche Ausklang des *Feierwon* zurück.

Wie wir sehen, ist die Geschichte des *Feierwon*, welche die unserer Sprache und Literatur ebenso verkörpert wie jene der politischen Entwicklung unseres Landes, mit jener der Eisenbahn und der Person des Prinzen-Statthalters Heinrich gleichermaßen aufs engste verwoben. Es wird in diesem Zusammenhang demnach keineswegs verwundern, daß die zweite unserer einheimischen Eisenbahngesellschaften den Namen „Prinz-Heinrich-Eisenbahngesellschaft“ erhielt. Der Prinzregent stand wie kein anderer für die Neutralität des Großherzogtums.

Dank Michel Lentz, seinem *Feierwon* und dem Prinzen Heinrich war die luxemburgische Eisenbahn im 19. Jahrhundert zur allgewaltigen Metapher des erwachenden Nationalbewußtseins der Luxemburger geworden. Und noch einmal, von 1940-1944, mußte derselbe *Feierwon* mit seiner frühen Eisenbahnromantik herhalten, um diese auf gänzlich unromantische Weise entstandene nicht-deutsche Identität des Luxemburgers wohl für alle Zeiten zu zementieren.

Doch nicht nur in der literarischen und politischen Geschichte unseres Landes war die Eisenbahn zum Sinnbild einer ganzen Epoche geworden. Einen geradezu prototypischen Niederschlag fand das Selbstverständnis des Mannes des 19. Jahrhunderts im allgemeinen und der Luxemburger im besonderen im Bild der Dampflokomotive.

Wie kein anderes Fortbewegungsmittel genießt die Dampflokomotive als vorläufige Krönung der technischen Errungenschaften der industriellen Revolution, uneingeschränkte Anerkennung und Bewunderung. Sie macht auf beeindruckende Art und Weise bildhaft deutlich,

welchen Gipfel das technische Können im Laufe eines Jahrhunderts erreicht hat. Die Lokomotive verkörpert in perfekter Weise das Wesen der Technik, welches in der Bändigung der Natur durch den Menschen zum Wohle des Menschen besteht. Sie wird zu einem Symbol der Apotheose der Technik, da sie die feindlichen Elementarkräfte Feuer und Wasser zu bändigen in der Lage ist. Von einem derartigen Fabelwesen der Technik kann nur eine mythische Aura ausgehen.

Auf den frühen Eisenbahn-Bildern herrscht denn auch eine äußerst enge, regelrecht „freudianische“ Verbindung zwischen Männlichkeit und Lokomotive. Was dem Ritter, dem Manne in der Rüstung, das Pferd war, ist dem Bürger, dem Mann im Frack, das Dampfboß. Die Lok wird zum Symbol des Sieges des Mannes, nicht des Menschen, über die Technik. Durch deren Beherrschung sichert er sich seine Vorrangstellung in der Gesellschaft. Die Technik ist die Domäne des Mannes. Beide gehören zusammen wie Faust und Hammer, Hammer und Amboß. Der Mann jener Epoche, die sich selbst als die „schöne“ bezeichnete, sah in der Lokomotive als dem Archetypus von Kraft und Stärke die perfekte Versinnbildlichung seines ureigenen Wesens. In der Vorstellung des *Feierwon* gewannen National- und Mannesstolz des Luxemburgers greifbare Formen. Das höchste Zeichen männlicher Kraft, jene besagte Fähigkeit, die antagonistischen Elementarkräfte der Natur mit Hilfe der Maschine zu bändigen, ging eine enge Verbindung mit dem immer deutlicher werdenden Gefühl ein, etwas Eigenständiges zu sein. Ein Gefühl, auf das man mit Recht stolz sein durfte. Dieses über weite Strecken des 19. Jahrhunderts hinweg geradezu phallisch-erotische Verhältnis zur Maschine findet in der Vermenschlichung seinen Ausdruck, wie wir sie beispielsweise in Emile Zolas *La bête humaine* finden, wo die Lokomotive die Urtriebe versinnbildlicht, welche die Fesseln des Verstandes immer wieder aufs neue sprengen. Jene unverwechselbare, pubertär angehauchte Mannesideologie der *Belle Epoque* ist es, welche sich früh schon in der Fotografie niederschlägt. Die Lokomotive wird zum bevorzugten Motiv. Und auch der Zeitpunkt, zu dem Lokomotivbilder ihren Einzug in die Fotowelt halten, ist keineswegs zufällig. Es ist jener des Überganges von der statischen zur dynamischen Bildauffassung. Ein Übergang, welcher bis teilweise weit in unser Jahrhundert hinein fließend gewesen ist. Zwar wollte der Fotograf den Augenblick dokumentieren, bewußt oder unbewußt hielt er aber nichtsdestoweniger immer auch Bleibendes, Repräsentatives und Wesentliches fest.

Selten sind daher hierzulande die Aufnahmen, auf denen das Objekt allein, d.h. ohne Personen, abgelichtet ist. Und selbst auf diesen wenigen Aufnahmen ist die Inszenierung



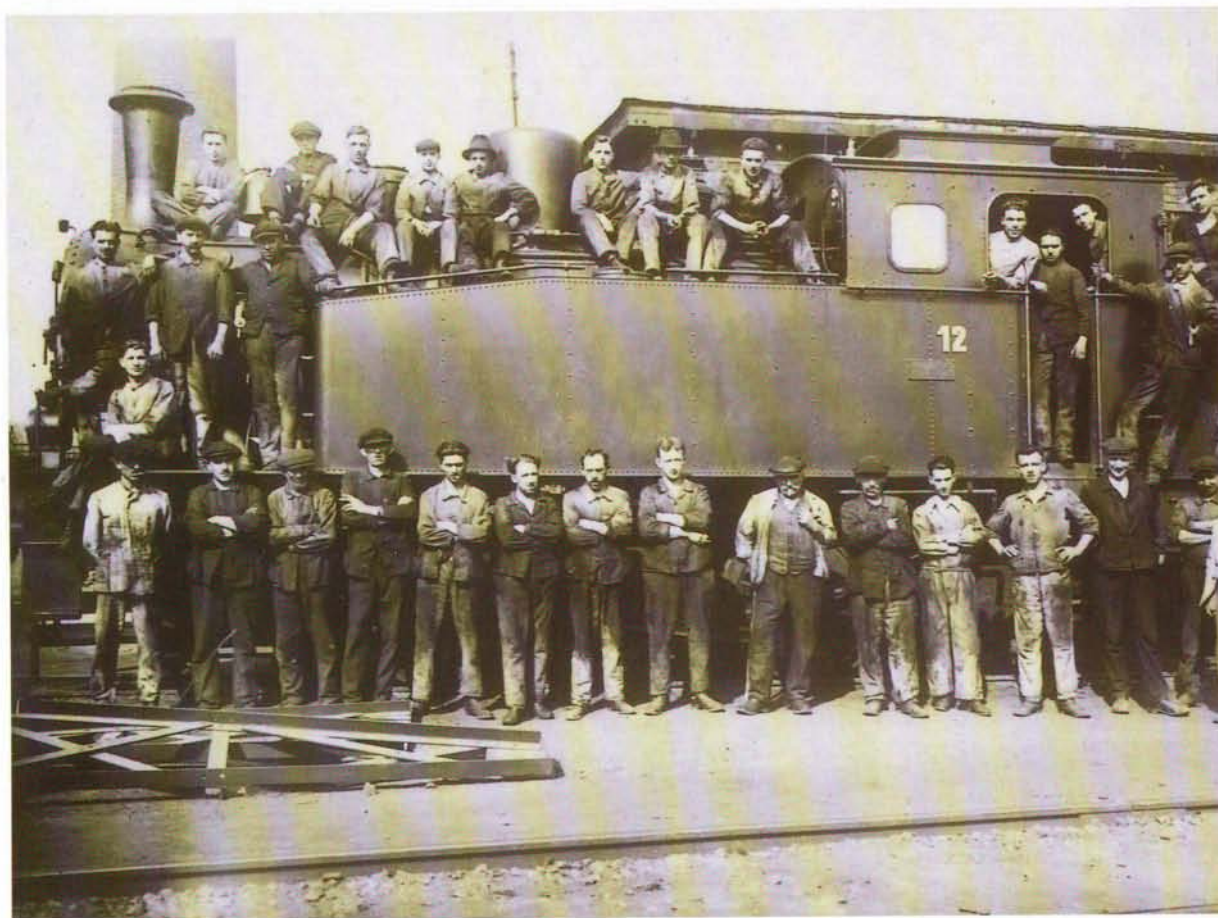
Fotos: Archiv Jean-Paul Hoffmann

keine zufällige: Die Lokomotive erscheint imposant, ja manchmal geradezu erdrückend. Der bewußt tief gewählte Blickwinkel, die Froschperspektive, erzeugt einen unverwechselbaren Eindruck von Kraft und Imposanz. Der meist in Dampf und Rauch gehüllte Hintergrund tut ein übriges, ebenso wie die Dreiviertel-Front-Perspektive, welche den Kessel in seiner metaphorischen Pracht hervortreten läßt.

Weitaus am häufigsten finden sich Aufnahmen, welche Mann und Maschine zeigen. Oft sind es gar ganze Personengruppen, die vor bzw. auf der Lok fotografiert werden. Es handelt sich neben Lokführer und Heizer dabei meistens um Bahnpersonal, Zugführer in Uniform, Rottenarbeiter in Arbeitskleidung oder sonstige Angehörige eines Bahnbetriebswerkes. Der Hintergedanke ist offensichtlich: Jeder will von der Imposanz und dem Prestige des Dampfrosses profitieren. Der Prestigegewinn für jeden, der sich mit der beeindruckendsten aller technischen Erfindungen bildlich in Verbindung brachte, bestand in dem erwarteten Transfer der Attribute der Maschine auf den Menschen. Und

so läßt sich manchmal auch der sprichwörtliche „Mann von der Straße“ vor einer Lok ablichten, und wenn es auch nur jene des *Jhangeli* oder *Chareli* und später sogar ein Straßenbahntriebwagen ist. Wir können es, in des Wortes ureigenster Bedeutung, sehen: im Bild der Dampflokomotive fand sich der Luxemburger der „Schönen Epoche“, der *Mann vu Stol an Eisen* geradezu prototypisch wieder. Das „menschliche Tier“ brachte dieses pubertierende, von Nationalstolz und männlichem Selbstbewußtsein geprägte Lebensgefühl eindrucksvoll auf den Punkt. Der Luxemburger der Jahrhundertwende war, wie der europäische Mann schlechthin, der Familienpatriarch. Er herrschte uneingeschränkt. Und dies quer durch die sozialen Schichten hindurch, in einer Industriellen- ebenso wie in einer Arbeiterfamilie. Als erstrebenswerte männliche Eigenschaften galten individuelle Aufstiegsmentalität, Selbstbeherrschung und die damit einhergehende gefühlsmäßige Abschottung. Diese Ideale waren auch gleichzeitig jene des liberalen Bürgertums, dem die neugewonnene nationale Unabhängigkeit des Großherzogtums

*Der Prestigegewinn für jeden, der sich mit  
der beeindruckendsten aller  
technischen Erfindungen bildlich in  
Verbindung brachte, bestand in dem  
erwarteten Transfer der Attribute der  
Maschine auf den Menschen.*



zur Entfaltung verhalf. Äußeres Kennzeichen dieser fortschrittsgläubigen, patriarchalen Ideologie des 19. und beginnenden 20. Jahrhunderts war eben jener Frack, den auch die literarische Repräsentationsinstanz des Luxemburgers schlechthin, der *Renert*, mit Stolz trägt. In Frack und Eisenbahn drückte sich die Konkretisierung jenes bürgerlichen Traums aus, über ständische Schranken hinweg gesellschaftliches Ansehen zu erringen. Es war dies der Traum eines jeden Luxemburgers aus jener Zeit. Zum Spiegel dieser Ansprüche wurde die Institution des Eisenbahnwesens selbst, deren streng hierarchisch gegliederte Struktur einerseits dem herrschenden militaristischen Weltbild entsprach, andererseits aber wiederum, dank des Prinzips der „offenen Karriere“, theoretisch jedem die Chance bot, die berufliche und damit auch soziale Leiter emporzusteigen. Die Bahn symbolisierte Ordnung an sich und konnte daher zum Sinnbild einer perfekt organisierten Gesellschaft werden.

Auf diese Weise konnte sich im Eisenbahner ganz allgemein, vor allem aber im Lokomotivführer, jeder Luxemburger wiederfinden. Die

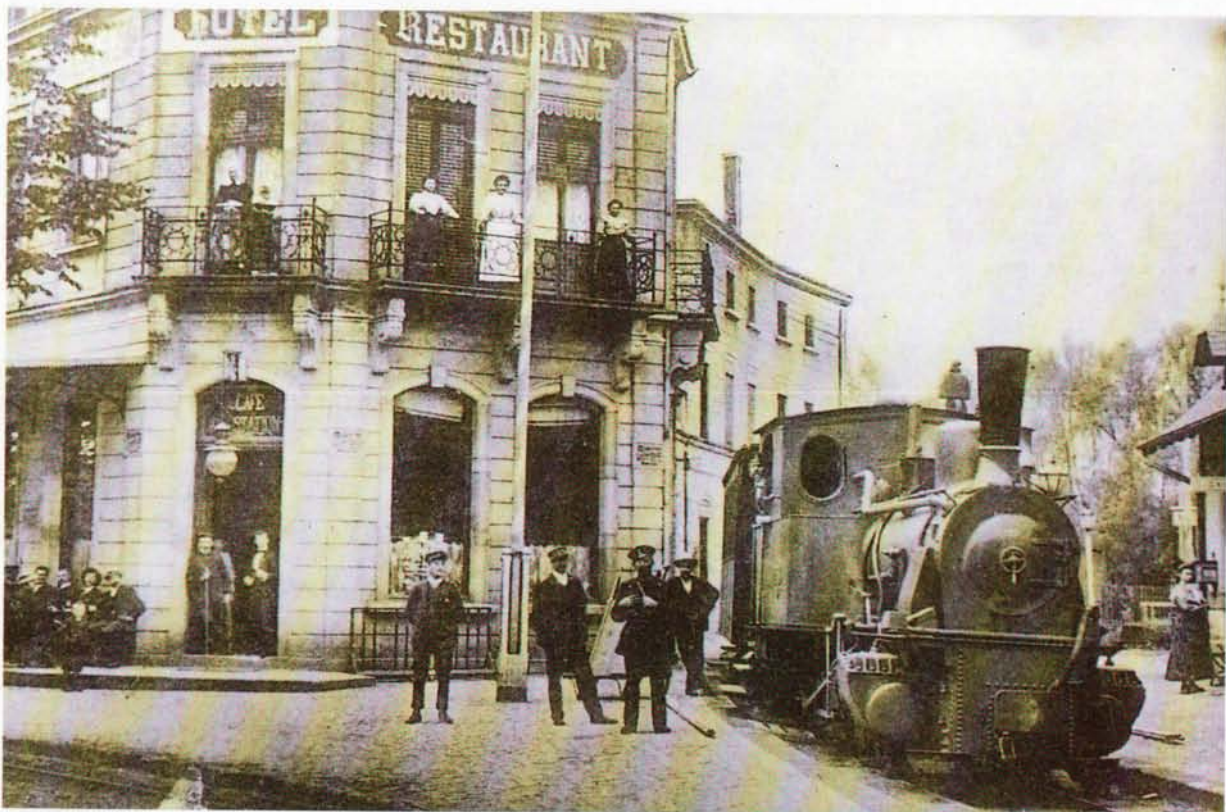
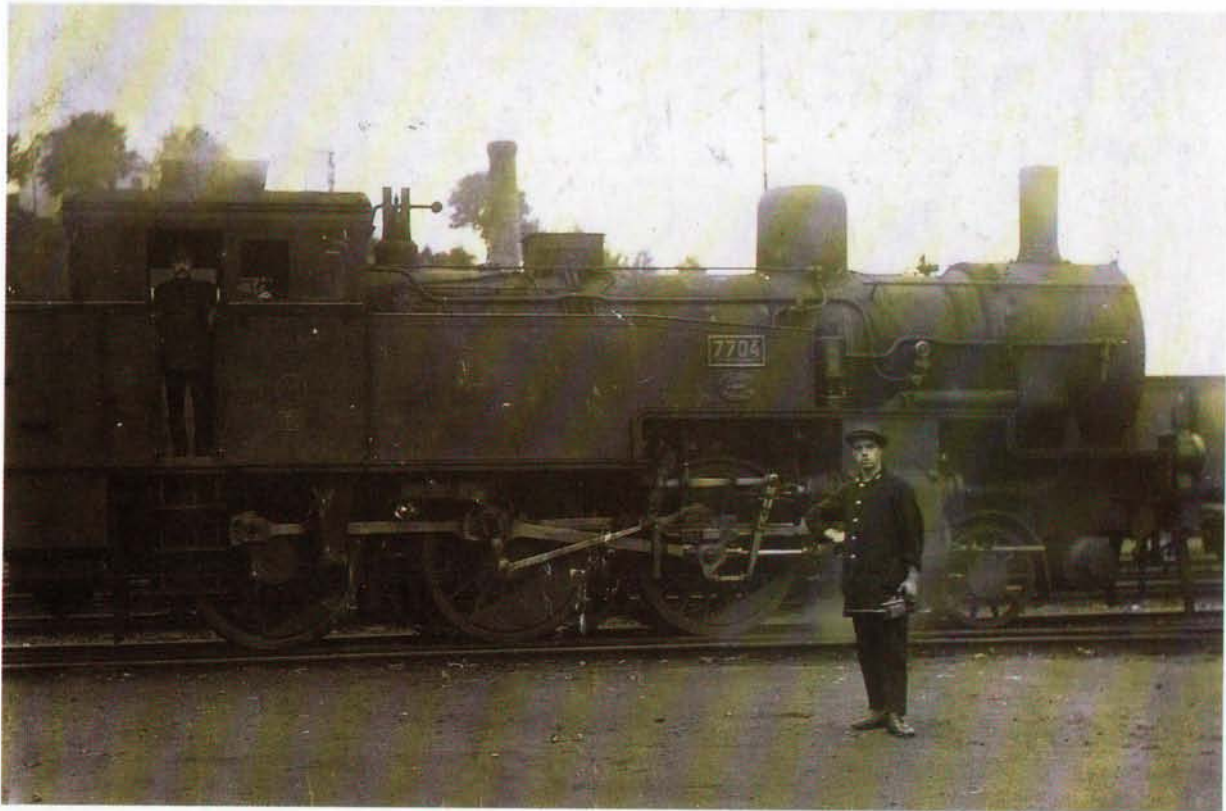
Eisenbahn der *Belle Epoque* verkörperte eine Weltanschauung in ihrer Gesamtheit. Wer mithin Mann und Maschine auf einmal im Bilde bannen konnte, der durfte mit Recht glauben, die Gesellschaft und sich selbst gleichermaßen gut im Griff zu haben. Dies erfüllte den Patriarchen mit Stolz: Posen des Erfolgs, wie verschränkte Arme oder ein selbstbewußt vorgeschobenes Bein, sind auf den Bildern jener Zeit allgemein üblich.

In dieses Bild aufkommenden Selbstbewußtseins auf individueller wie kollektiver Ebene paßt auch die Tatsache, daß sich der Luxemburger mit Vorliebe in Arbeitskleidung vor der Lokomotive ablichten läßt. Typisch für diese Gründerzeit ist es, sich mit den Insignien einer handwerklichen Arbeit zu präsentieren. Erst allmählich, in den zwanzige Jahren, treten diese Symbole aufgrund einer zunehmenden Entfremdung vom Arbeitsprozeß zurück. In der Eisenbahnfotografie haben sie sich freilich bis zum Ende des Dampfzeitalters hierzulande erhalten. Mehr und mehr ersetzen jedoch individuelle Gestik und Mimik das anfänglich mit abgeglichene Werkzeug. Die Tatsache, daß diese für das

19. Jahrhundert und dessen Aufstiegsmentalität kennzeichnende enge Symbiose zwischen Mann und Maschine über ein Jahrhundert hinweg hierzulande intakt geblieben ist, mag auf den ersten Blick überraschen. Nicht auf den zweiten jedoch: im Bild des Lokomotivführers auf seiner Lok fanden zwei wesentliche Elemente des kollektiven Selbstverständnisses der Luxemburger gleichzeitig Ausdruck und überzeitliche Bedeutung: der *Homo Oeconomicus*, der unter Verdrängung seiner Gefühlswelt zum erfolgsorientierten Patriarchen einer fortschrittsgläubigen Aufbruchgesellschaft emporstieg, ging im Sinnbild der Eisenbahn eine Allianz mit dem *Homo Nationalis* als dem neugeborenen Luxemburger ein. Beide ergänzten sich aufs hervorragendste. Genau wie Mann und Maschine. Verewigt in Seidenglanz und Gloria.

Jean-Paul Hoffmann

*In dieses Bild aufkommenden  
Selbstbewußtseins auf individueller wie kollektiver Ebene paßt  
auch die Tatsache, daß sich der Luxemburger mit Vorliebe in  
Arbeitskleidung vor der Lokomotive ablichten läßt. Typisch für  
diese Gründerzeit ist es, sich mit den  
Insignien einer handwerklichen Arbeit zu präsentieren.*



*De Jhangeli, 1938  
(Musée des Tramways de la Ville de Luxembourg)*



## Élections Communes 1999

Citoyens de l'Union Européenne:  
date limite d'inscription: 31 mars 1998

Le droit de vote communal accordé aux citoyens ressortissants des pays de l'Union Européenne découle directement du traité de Maastricht (7 février 1992) et de ses dispositions sur la citoyenneté européenne.

Le Luxembourg, avec la loi du 28 décembre 1995, a fixé les modalités de participation des citoyens de l'Union Européenne aux élections communales. Ces modalités vous sont présentées en détail dans nos pages jaunes.

Pour tous renseignements, vous pouvez contacter le numéro 4796-2596.

### La présence des citoyens de l'Union Européenne : dans notre pays et dans notre ville

Le 1<sup>er</sup> janvier 1997, le Grand-Duché de Luxembourg comptait 418.300 habitants, dont 275.450 Luxembourgeois, 127.820 Communautaires et 15.030 Non-communautaires. Le 1<sup>er</sup> décembre dernier la ville de Luxembourg avait une population de 78.338 personnes: 36.511 Luxembourgeois, 35.916 Communautaires et 5.911 ressortissants d'autres pays.

Sur la base de ces données, nous pouvons constater l'importance du nombre de citoyens communautaires résidant dans le pays et en particulier dans la ville de Luxembourg.

Citoyens de l'Union Européenne  
S'inscrire = Voter  
Voter = décider  
Date limite d'inscription: 31.3.1998



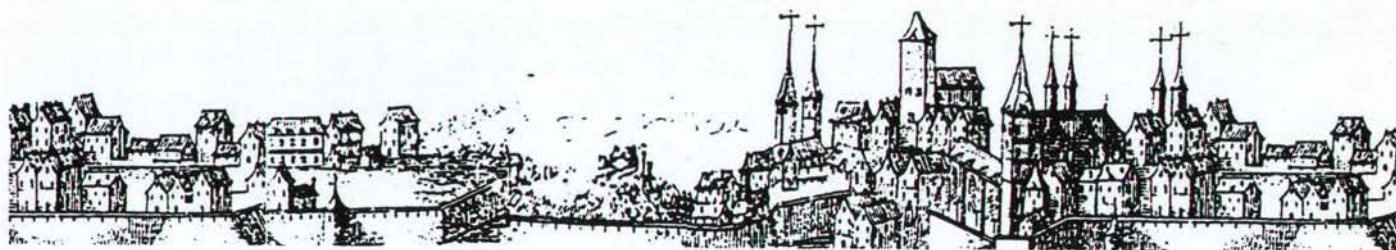
Ces citoyens pourront, pour la première fois, à l'occasion des prochaines élections communales, s'impliquer directement - grâce au droit de vote et au droit d'être élu - dans les décisions concernant la vie démocratique de la ville.

Si les Luxembourgeois sont inscrits d'office, pour les autres citoyens communaux, ce droit de vote demande une démarche active, à savoir l'inscription sur les listes électorales de la commune de résidence.

Etant donné que s'inscrire permet de voter et que voter signifie décider, il est indispensable que toutes les personnes concernées fassent preuve de responsabilité. Les uns (les citoyens de l'Union Européenne) en s'inscrivant sur les listes électorales, les autres (les Luxembourgeois) en encourageant cette inscription de leurs concitoyens.



Photos: Imedia



## Élections Européennes 1999

Citoyens de l'Union Européenne:  
date limite d'inscription: 28 février 1998



Cette même année 1999 auront lieu également les élections au Parlement Européen. Il est important de profiter de l'occasion pour s'inscrire sur les listes électorales auprès de la commune (voir les modalités d'inscription dans nos pages jaunes multilingues).

Pour tous renseignements, vous pouvez contacter le numéro 4796-2596



Postkartenedition der Druckerei Beffort (1920)

### Die zweitälteste Druckerei des Landes verließ das Stadtzentrum: Imprimerie Beffort an neuer Adresse in Bartringen-Helfenterbrück

Nicht nur die *Ons Stad*-Redaktion stimmt es ein bisschen traurig, daß „ihre“ Druckerei Ende Juli die Place d'Armes verlassen hat und in die Rue Pletzer in die Industriezone nach Helfenterbrück umgezogen ist. Die Imprimerie Beffort, die seit 1889 auf der *Plëss* zu Hause war, ist die zweitälteste Druckerei Luxemburgs und war bisher als letzte Bastion der Schwarzen Kunst im Stadtzentrum verblieben. Ihr Gründer, der Drucker Joseph Beffort, wurde im Revolutionsjahr 1845 in Pfaffenthal geboren. Ehe er auf die Place d'Armes zog, hatte er schon die Druckerei Joris auf dem Fischmarkt übernommen. Auch wenn die neuen Räumlichkeiten auf Helfenterbrück moderner und übersichtlicher sind, so ist das Stadtzentrum durch diese Abwanderung doch irgendwie ärmer geworden. Wie auch immer, die *Ons Stad*-Redaktion hält der Imprimerie Beffort, die seit 1982 für den Satz und die Seitenmontage unserer Zeitschrift verantwortlich zeichnet – gedruckt wird auf der großen Farbrobotationsmaschine in der Gaspericher Sankt-Paulus-Druckerei –, auch weiterhin die Treue.

Das traditionsreiche Haus an der *Plëss*, gleich neben dem *Café de Paris*, dessen Räumlichkeiten bis in die *Groussgaass* reichen, wartet inzwischen auf einen solventen Käufer.

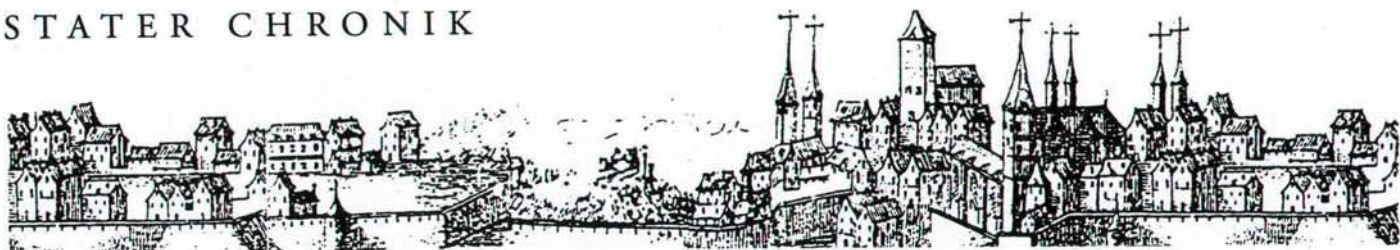
Zum Gedenken:

Camille Hellinckx †

Im Alter von 71 Jahren verstarb am vergangenen 30. November der ehemalige Abgeordnete Camille Hellinckx, der nach seinen Studien zunächst in Wiltz, dann in Mersch, in Bonneweg und in Luxemburg-Stadt als Notar tätig war. Der am 27. Dezember 1925 geborene Camille Hellinckx widmete sich aber auch der Politik. In den Reihen der Demokratischen Partei war er als Abgeordneter im Parlament sowie als Stadtrat und Schöffe in der Stadt Luxemburg politisch aktiv. Camille Hellinckx gehörte dem Gemeinderat vom 1. Januar 1970 bis

zum 31. Juli 1979 an. Im Schöffenrat wirkte er vom 31. Juli 1979 bis zum 31. Dezember 1981. Dann war er wieder Stadtrat vom 1. Januar 1982 bis zum 31. Dezember 1987.





## Das Parlament tagt auf dem Knuedler



Seit jeher wird die neue Kammersession alljährlich am zweiten Dienstag des Monats Oktober im Parlamentsgebäude auf dem Krautmarkt offiziell eröffnet. Auch dieses Jahr fand die Rentrée termingerecht am Dienstag, den 14. Oktober um 15.00 Uhr statt, jedoch nicht am gewohnten Platz, sondern im Stadthaus auf dem Knuedler, im großen Sitzungssaal, der normalerweise dem Gemeinderat vorbehalten ist. Der provisorische Umzug der Legislative ist auf die umfangreichen Renovierungsarbeiten in der *Chamber* zurückzuführen, die etwa zwei Jahre dauern werden. Bis dahin werden sich die Abgeordneten den extra umgebauten Sitzungssaal mit den Gemeinderäten teilen müssen. Größere Probleme schafft das nicht, da der Stadtrat in der Regel montags zusammentritt, während die Parlamentsitzungen von dienstags bis donnerstags stattfinden.

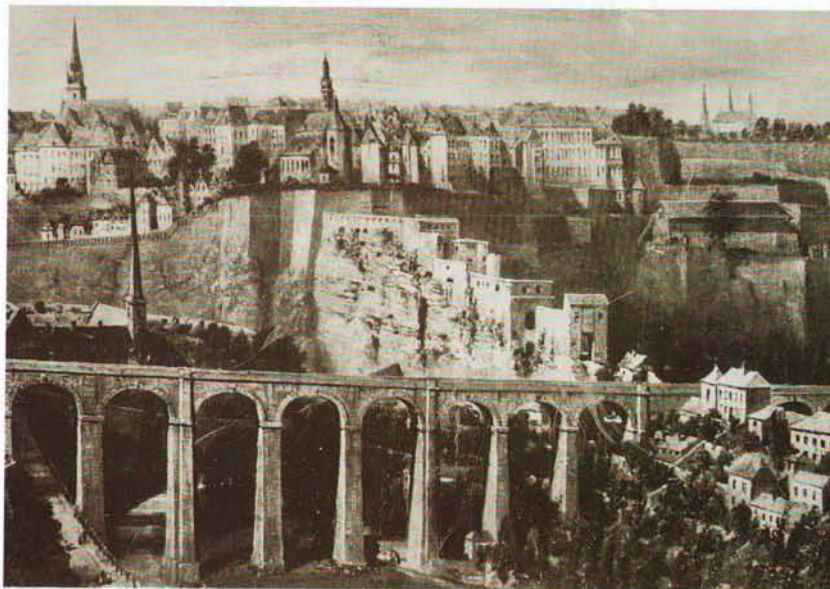


## Congrégation des Soeurs de Ste-Elisabeth: 325 années d'activité religieuse et sociale à Luxembourg

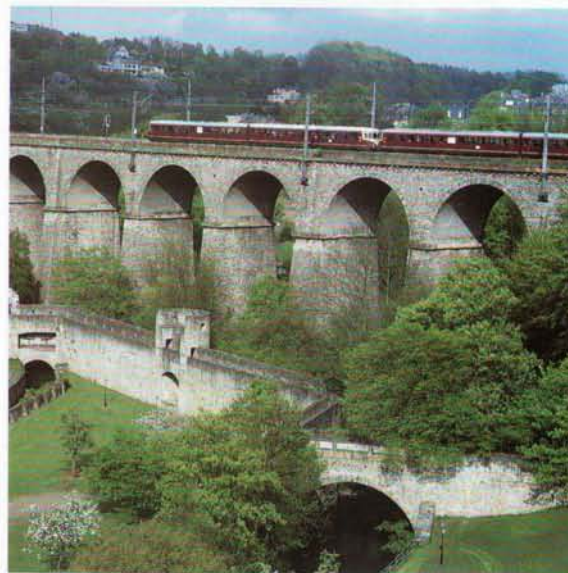
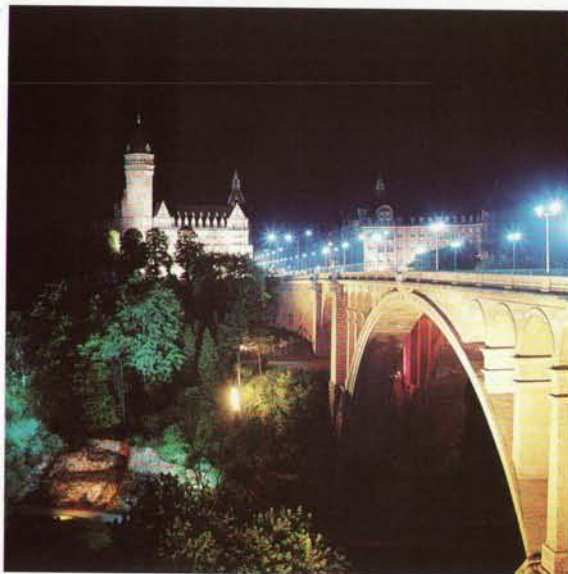
Appelées en 1671, ces religieuses se chargèrent du soin des malades et des pauvres à l'hôpital St-Jean au Grund où elles restaient jusqu'en 1843. Ensuite, avec leurs malades, elles venaient se fixer à l'hospice civil de Pfaffenthal. Et encore aujourd'hui elles y continuent leur tâche sociale en étroite collaboration avec les services de la ville. Celle-ci leur doit sa profonde reconnaissance. Ad multos annos.



# Der andere Blick



Nicolas Liez,  
Panorama von 1870  
Musée National d'Histoire et d'Art



Fotos: Marcel Schroeder

# Was bedeuten die Straßennamen der Stadt?

## Rodange (Rue Michel)

Nach Fertigstellung der Adolfsbrücke wurde diese Straße auf dem früheren Festungsgelände des Plateau Bourbon angelegt. Sie verbindet die Place des Martyrs mit dem Boulevard de la Pétrusse. Ihren Namen zu Ehren des Nationaldichters Michel Rodange erhielt sie 1907.

Michel Rodange wurde am 3. Januar 1827 in Waldbillig als Sohn eines Schusters geboren. Als er fünf Jahre alt war, verlor er seinen Vater. Mit eisernem Fleiß gelang dem Jungen nach seinen Primärschuljahren die Aufnahme in die neu gegründete Lehrernormalschule. Bereits 1853 hatte er den zweiten Rang seines Lehrerbrevets erworben. Seine erste Anstellung als Lehrer fand er in Fels, wo er am 5. Oktober 1854 die 24jährige Magdalena Leysen heiratete. Ein tragisches Geschick wollte, daß von ihren zehn Kindern nur vier am Leben blieben. Da ihm nach eigenen Aussagen die Lehrtätigkeit nicht erlaubte, seine Familie anständig zu ernähren, trat er in den Dienst der Bauverwaltung ein; dies brachte es mit sich, daß er häufig seinen Wohnsitz wechseln mußte. So lernte er die Mundarten der verschiedenen Gegenden des Landes kennen, was ihm bei der Verfassung des „Renert“ sehr von Nutzen war, denn er läßt die Gestalten in seinem Tierepos in der Sprache ihres Herkunftsortes sprechen. 1874 wurde er von Wiltz nach Luxemburg versetzt. 2 Jahre später, am 27. August 1876, starb Rodange in seiner Clausener Wohnung, noch nicht einmal 50 Jahre alt.

Seinen Ruf als Nationaldichter verdankt Rodange seinem Hauptwerk, dem „Renert“. In ihm hat er einen Stoff der Weltliteratur aufgegriffen und ihn, in vollkommener Beherrschung der an sich spröden Heimatsprache, auf nationale Verhältnisse zugeschnitten. Aus seinem weiteren Schaffen wollen wir auch das Lehrgedicht „Dem Léiweckelche säi Lidd“ erwähnen, eine Sammlung von Lebensregeln in 12 Gesängen über Arbeit und Plagen, über Pflichten und Freuden des Landmannes. In seinem Nachlaß befand sich ebenfalls das Lustspiel in fünf Akten „Dem Grof Siegfried séng Goldkummer“, eine mundartliche Bearbeitung eines dramatischen Stoffes von August von Platen. Am 26. Juni 1932 wurde auf



Michel Rodange  
Ölgemälde von Fr. Seimetz, 1899  
Musée National d'Histoire et d'Art

dem Wilhelmsplatz „de Fiischen“ enthüllt, ein Denkmal zu Ehren des Dichters und seines Werkes. (Für weitere Einzelheiten sei auf den Artikel über die Rue Renert in *Ons Stad* Nr 51 verwiesen).

## Roedgen (Place et Chemin de)

Öffentlicher Platz in Cessingen, am Schnittpunkt der Rue de Cessange und dem Chemin de Roedgen. Dieser führt vom besagten Platz aus zur Gemeindegrenze, parallel zu der Rue d'Ausone und der Rue du 9 septembre 1867.

Der Name ergibt sich aus dem Ziel des Weges, Roedgen, ein Ort am Rande der Gemeinde Reckingen an der Mess. Weg und Platz erhielten ihren Namen am 16. Mai 1925.

## Rollinger (Rue Nicolas)

Auf Cents gelegen, verbindet diese Straße die Rue des Pommiers auf der Höhe des Hauses Nr. 35 mit der Rue de Trèves. Durch Gemeinderatsbeschuß vom 26. Oktober 1987 wurde sie nach dem Abgeordneten und Stadtschöffen Nicolas Rollinger benannt. Am 28. Mai 1894 in Ettelbrück geboren, ließ er sich zuerst in Hamm und später mit seiner Familie auf Limpertsberg nieder. Schon sehr früh war Nicolas Rollinger in den Reihen der katholischen Jugendverbände aktiv; er wurde ein eifriger Förderer des hiesigen Scoutismus, in dessen „Comité Directeur“ er bis zu seinem Tode wirkte.

Sein Engagement in den Jugendorganisationen sollte auch für seine spätere berufliche Tätigkeit entscheidend sein. Nach den Studienjahren an der Industrieschule und einer kurzen Tätigkeit in der Eisenbahnverwaltung kam er als Mitbegründer und Verwalter in die „Fortuna“, eine Spargesellschaft, die zunächst der Förderung der Jugendverbände dienen sollte, die

sich aber dann zu einem bedeutenden Geldinstitut für Familien und Berufe des Mittelstandes entwickelte. Nach einer zwangsbedingten Unterbrechung während der deutschen Besatzungszeit nahm Nicolas Rollinger nach Kriegsende mit Energie und Kompetenz den Wiederaufbau des Institutes in Angriff.

In dieser Zeit trat er auch wieder aktiv in die Reihen der christlich-sozialen Volkspartei ein.

Von 1935 bis 1936 war er bereits Mitglied des Stadtrates Luxemburg gewesen. 1945 stellte er sich den Wählern erneut und wurde in den Gemeinderat gewählt. Zwei Jahre später wurde er Mitglied des Schöffenrates. Von 1951 bis zu seinem Ableben im Jahre 1958 gehörte er ohne Unterbrechung der Abgeordnetenkammer an. Die große Stimmenzahl, die ihm bei jedem Urnengang zuteil wurde, bewies ihm die Wertschätzung und das Vertrauen, das ihm von allen Schichten der Bevölkerung entgegengebracht wurde. Man fand in ihm einen warmherzigen, aufgeschlossenen Menschen, für den der Dienst am Nächsten kein leeres Wort war. Eben dieser Wesenszug war es auch, der ihm bei seiner Tätigkeit als Stadtschöffe zugute kam. Mit Takt und Umsicht leitete er das Sozialamt, als dessen Präsident er oft die Gelegenheit hatte, mit der Not der vom Schicksal Benachteiligten in Kontakt zu kommen und so sein persönliches Engagement in den Dienst der sozialen Aufgaben der Stadt zu stellen. Er war auch Mitglied der Kommission für die Bekämpfung von Elendswohnungen, und er förderte die Pläne für den sozialen Wohnungsbau der Stadt sowie für den Bau oder die Instandsetzung von Altersheimen.

Ein früher und unerwarteter Tod riß ihn am 13. Juni 1958 aus einem reichen und vielseitigen Schaffen, so daß viele seiner Pläne unverwirklicht blieben. Abschließend die Worte, die Kammerpräsident Emile Reuter an der Bahre von Nicolas Rollinger sprach: „La vie toute entière de Nicolas Rollinger était placée sous le signe du devoir, du labeur consciencieux et inlassable, accompli au service d'un idéal qui lui servait de guide et de réconfort.“



---

## Trésors du Musée Pescatore

---

L'appel de la nature qui a marqué la littérature française vers les années 1760-1770 ne sera entendu par les peintres qu'un demi-siècle plus tard. L'Angleterre a précédé la France dans ce domaine où il faut attendre la période 1825 pour voir les artistes s'intéresser à la nature.

Un des plus grands paysagistes français est Corot, le «Lamartine du paysage français». Une grande rétrospective à

Paris au Grand-Palais au printemps 1996 a permis de replacer ce peintre dans le contexte esthétique de l'histoire du paysage français au 19<sup>e</sup> siècle entre le classicisme des héritiers de Poussin, le réalisme des admirateurs des paysages anglais et hollandais et le romantisme lyrique des hommes de sa génération. Par son obstination à peindre la nature sur le motif, Corot a préparé la voie à l'impressionnisme.



---

## Jean-Baptiste Camille Corot

(né à Paris en 1796 et décédé à Ville d'Avray en 1875)

---

Le Musée Pescatore possède de Corot une huile sur toile ni signée, ni datée, mais portant le titre «L'heure du soir». Ce tableau fait partie de la collection Lippmann.

Corot, qu'on surnomme aussi «le peintre de la douceur de vivre», fut le fils d'une reine de la mode parisienne. Son père le destinait au commerce. Mais Corot eut très tôt le goût pour le dessin. Il dessinait partout, du matin au soir, au Louvre, dans la rue, au Jardin des Plantes. Au début ses œuvres sont mal vues au Salon. A part du Duc d'Orléans, futur roi Louis-Philippe, Corot ne trouve guère d'amateurs. Grand habitué de Barbizon il a fait entrer l'air de la forêt et des bosquets dans la peinture. Ses voyages en Italie lui ont inspiré un modèle de paysage français: une campagne rêvée sans triste histoire, sans épines, mais également sans fleurs. Il avait beau aller sur le terrain, il ne recopiait pas la nature,

mais il la réinventait comme dans ses songes. Par ailleurs son approche de la nature pouvait varier d'une œuvre à l'autre.

L'artiste avait une nette prédilection pour la nature au soir, où tout s'estompe, où la brume apparaît et où naît la mélancolie. Apprécié comme le poète élégiaque des bords d'étangs brumeux il aimait aussi peindre les effets de rosée du matin.

En dehors des paysages, Corot a peint aussi de petites études et de grands tableaux mythologiques destinés aux Salons. Il savait utiliser d'une manière très personnelle des tons subtiles vibrant d'une lumière délicate. Il est aussi l'auteur de nombreux portraits et nus féminins, qu'il n'exposa presque jamais, mais qui témoignent de sa profonde culture classique et de sa grande maîtrise technique.

Georgette Bisdorff

