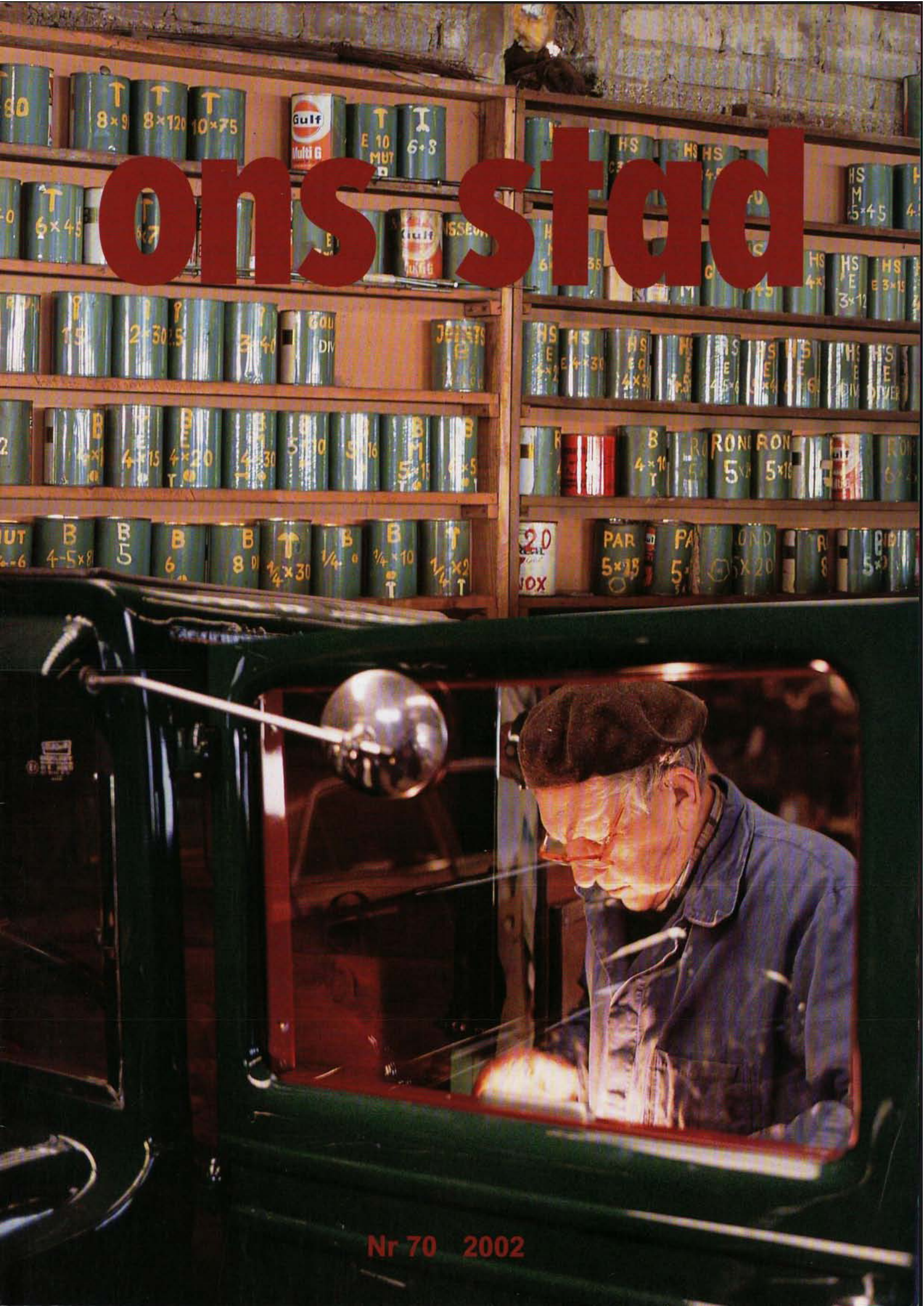


ons stad



Die Stadt und das Automobil

Einfach einsteigen, Zündschlüssel drehen, kuppeln, schalten, Gas geben und nach Lust und Laune von hier nach dort fahren: Es ist noch gar nicht so lange her, ein paar Jahrzehnte vielleicht, da verhiess das eigene Auto noch die große Freiheit des Individuums.

Aber wenn alle frei sein wollen – und das ist nun mal der Segen und vielleicht auch der Fluch der Demokratie –, dann endet die ganze Geschichte irgendwann im Stau und im Verkehrsinfarkt.

Dieses "irgendwann" haben wir inzwischen so ziemlich erreicht: "Ab einer bestimmten Grenze, die in den industriellen Ballungsräumen längst überschritten ist, verschlechtern sich die Nutzungsbedingungen eines Gutes, je verbreiteter dessen Gebrauch ist," schreibt der amerikanische Ökonom Fred Hirsch in seinem Buch "Die sozialen Grenzen des Wachstums".

Ganze 7.000 Autos fuhren beispielsweise im Jahre 1939 gemütlich auf dem idyllischen Landstraßennetz unseres Landes, und auch anfangs der sechziger Jahre, als die ersten Arbeiterfamilien sich bereits einen VW-Käfer angeschafft hatten, um damit in den Sommerferien nach Rimini zu fahren, mutete das ganze Unterfangen noch eher harmlos an: Der nationale Fuhrpark war gerade mal auf 33.000 Einheiten angestiegen.

Heute, im Jahre 2002, sind hierzulande insgesamt 341.351 Fahrzeuge immatrikuliert, davon 280.713 Privatautos. Das heißt im Klartext, dass jeder Haushalt im Durchschnitt über zwei Pkw verfügt. Damit ist das Verkehrschaos eigentlich schon vorprogrammiert, von den zigtausend Grenzpendlern, die täglich per Auto zu ihrem Arbeitsplatz kommen, gar nicht mal zu reden.

Aber wie auch immer: Diese *Ons Stad*-Nummer ist in gewisser Weise eine nostalgische Hymne auf die Geschichte des Automobils in der Stadt Luxemburg. Jene kritischen Leser, die die Dossiers Urbanismus, Straßenbau, Verkehr und öffentlichen Transport vermissen, verweisen wir auf die Nummern 21, 35, 39 und 56 unserer Zeitschrift, in denen sie alles Wissenswerte über Stadt- und Verkehrsplanung sowie über Busse und Bahnen nachschlagen können.

r.cl.

"Ab einer bestimmten Grenze, die in den industriellen Ballungsräumen längst überschritten ist, verschlechtern sich die Nutzungsbedingungen eines Gutes, je verbreiteter dessen Gebrauch ist."

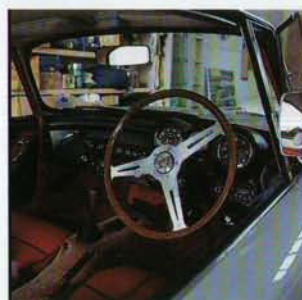


2 Eine Jahrhundertgeschichte: Die Stadt Luxemburg und das Automobil

Wohl kaum eine technische Errungenschaft des 20. Jahrhunderts hat die Stadt Luxemburg derart tiefgreifend verändert wie das Automobil. Von der verhaltenen Euphorie der ersten, schnaufenden Fahrt den Clausener Berg hinauf über das von klirrenden Panzerketten feldgrauer Artilleriezugmaschinen ausgelöste Grauen zu Beginn zweier Weltkriege bis hin zum überwältigenden Freudentaumel angesichts des ersten Jeeps auf der Route de Longwy am 10. September 1944 ist das Automobil unserem altherwürdigen "Gibraltar des Nordens" in allen Höhen und Tiefen menschlichen Daseins stets ein treuer Begleiter gewesen. Eine historische Dokumentation von Jean-Paul Hoffmann

10 Ménage à trois

Eng batter Geschicht zum Thema Auto vum Martin Clerc



12

Wunderschöne Objekte der Begierde

Wenn Besitzer von Classic-Cars ins Schwärmen geraten...

Die Autos von heute sind keineswegs hässlich, sie funktionieren tadellos, liegen keilförmig im Windkanal, sind sicher, bequem, schnell, wendig und verbrauchen wenig Benzin. Aber wer kann noch einen VW von einem Opel oder einen Citroën von einem Renault unterscheiden? Unsere verstopften Straßen sind voll von geklonten Stereotypen. Ein schön gepflegter alter Jaguar hingegen mit blitzenden Speichenrädern, ein Austin Healey, ein MGA oder ein MGB, ein 66er Ford Mustang, ein Mercedes 190 SL, und sogar ein biederer VW-Käfer, ein Citroën 2CV, ein Peugeot 403 und viele andere Veteranen: Wer solchen, meist liebevoll restaurierten Wagen im Frühling oder im Sommer auf der Landstraße begegnet, der kriegt plötzlich so einen nostalgischen, wehmütigen Blick, als hätte gerade eine alte Liebe aus fernen Tagen seinen Weg gekreuzt. Eine Betrachtung von René Clesse

I-VIII

pages intercalées: Ons Stad Info

- * Aktioun Bambësch
- * Kanner in the city
- * Les cours pour adultes dans la capitale
- * Vignettes et billets de transport
- * Bibliothèque municipale: nouvelles acquisitions



17

"Circulez"

(René Leclère/1938)

En 1938, la Ville de Luxembourg et le Gouvernement financent la production d'un court métrage (9 min) éducatif «contre les dangers de la circulation moderne». Le film est conçu et réalisé par René Leclère, l'unique cinéaste professionnel luxembourgeois de l'époque. Par Paul Lesch



18

"Auto", dat heesch "vum selwen"

"Ofgesinn dovun, datt si zu dräi an engem eenzegem Auto an d'Stad fieren, ass d'Famill Miller eng ganz normal Famill. An awer, wann een do sou géint siwen Auer mueres eng kleng Maische wier, da géif een dräi Leit erliwwen, déi iergendwéi liicht dernieft sinn. Huelt mol nëmmen ee vun deene leschten Deeg aus där leschter Woch, looss mer soen deen Dag, dee matzen an der Mëtt vun der Woch läit, de Mëttwoch." Eng Short-Story vum Josy Braun

20

"Dee Leschte vun der Stäreplaz"

"Irgendwann fiel es mir auf. Die Häuserzeile dicht am Sternplatz wirkte immer vernachlässigter. Immer mehr Wohnungen standen leer. Und dies in unmittelbarer Nähe zum Stadtzentrum. Auch die modernen Eigentumswohnungen wurden von ihren Bewohnern nach und nach im Stich gelassen. Am meisten tat mir das nette Haus mit dem an spanische Architektur erinnernden Erker leid, dass es so schmachliden musste." Eine Bestandsaufnahme von Pol Tusch

22

Das erste Automobil am großherzoglichen Hof

Ein Rückblick von Guy May

24

"Et war wierklech nët einfach!"

Nachdenkliches zu einer Ausstellung über Luxemburg unter dem Nazi-Stiefel. Von Michel Raus

27

Stater Chronik

28

Was bedeuten die Straßennamen der Stadt?

Eine Serie von Henri Beck



29

Une saison théâtrale trois étoiles...

Nous devons encore patienter une saison avant de pouvoir admirer le Théâtre Municipal au Rond-Point Schuman dans sa nouvelle splendeur. Mais notre plaisir ne sera que d'autant plus grand! En attendant, les équipes du Théâtre Municipal et du Théâtre des Capucins ont conjugué leurs efforts pour nous présenter un magnifique programme commun, qui – chantier oblige – se donnera majoritairement dans la salle du Théâtre des Capucins. Après l'ouverture de la «Grande Maison», les spectacles programmés en commun seront répartis entre les deux théâtres selon des critères de scénographie. La rubrique de théâtre de Simone Beck

32

La Collection luxembourgeoise du Musée national d'Histoire et d'Art

par Georgette Bisdorff



Ons Stad Nr 70 • juillet 2002

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

Tirage: 45.000 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: Imedia, Guy Hoffmann
© Photothèque de la Ville de Luxembourg (Pierre Bertogne, Batty Fischer, Théo Mey, Tony Krier, Ed. Kutter, Marcel Schroeder)
Layout: Dieter Wagner
Photocomposition: Joseph Beffort S.A., Helfent-Bertrange
Imprimé sur les presses de l'Imprimerie St-Paul S.A., Luxembourg

Eine Jahrhundertgeschichte:

Die Stadt Luxemburg



Wohl kaum eine technische Errungenschaft des 20. Jahrhunderts hat die Stadt Luxemburg derart tiefgreifend verändert wie das Automobil. Von der verhaltenen Euphorie der ersten, schnaufenden Fahrt den Clausener Berg hinauf über das von klirrenden Panzerketten feldgrauer Artilleriezugmaschinen ausgelöste Grauen zu Beginn zweier Weltkriege bis hin zum überwältigenden Freudentaumel angesichts des ersten Jeeps auf der Route de Longwy am 10. September 1944 ist das Automobil unserem altherwürdigen "Gibraltar des Nordens" in allen Höhen und Tiefen menschlichen Daseins stets ein treuer Begleiter gewesen.

Und dabei hatte alles doch so bescheiden angefangen. Mit einer Mischung aus Neugierde, Bewunderung, aber auch Argwohn verfolgte man in Luxemburg wie anderswo die Geburt des

"Zu einem Zeitpunkt, als gerade mal ein Dutzend Autos im Ländchen amtlich registriert sind, nimmt eines unter ihnen den Stolz der ganzen Nation, die gerade fertiggestellte Neue Brücke, unter die Räder."

Automobils. Zu Beginn stieß es vor allem auf Misstrauen und war auf den Pioniergeist einiger Unentwegter angewiesen, um schließlich den Durchbruch zu schaffen. Lediglich 434 Autos rollten im Jahr 1898 über Deutschlands Straßen. Selbst im Erfinderland des Automobils vertraute die große Mehrheit auch weiterhin unverdrossen auf die gute alte Pferdekraft.

Paul Wurth und sein Benz "Velo"

Zumindest ein Luxemburger Landsmann jedoch hatte die Pioniertaten der Erfinder Daimler und Benz mit stetig wachsender Faszination verfolgt. Und diese Faszination kam nicht von ungefähr, handelte es sich bei dem Betroffenen doch um keinen Geringeren als Paul Wurth, seines Zeichens Begründer und Besitzer der bekannten, gleichnamigen, in Luxemburg-

und das Automobil



Hollerich gelegenen Stahlwerke. Da, wer ein rechter Gründervater ist, technischem Innovationsgeist naturgemäß nicht im Wege steht, blieb Paul Wurth die bahnbrechende Bedeutung der neuen Erfindung denn auch nicht lange verborgen. Zu Beginn des Jahres 1895 orderte er bei der *Gasmotorenfabrik Benz & Co* in Mannheim einen sogenannten *Patent Motorwagen* des Typs *Velo*. Das Modell war zu diesem Zeitpunkt seit zwei Jahren auf dem Markt und kann mit einigem guten Willen als der erste in Serie gebaute Kleinwagen der Welt angesehen werden. Die Lieferfristen hielten sich offensichtlich in Grenzen, denn bereits am 10. August kam der Wagen in Luxemburg an. Das Fahrzeug, welches die Herstellungsnummer 226 trug, war mit einem liegenden Einzylinder-Viertakt-Ottomotor ausgestattet, welcher über einen Gesamthubraum von 1045 ccm verfügte

und bei einer Höchstdrehzahl von 450-500 U/min 1,5 PS auf das filigrane Kurbelwellchen wuchtete. Die Kraftübertragung erfolgte vom Motor auf ein Vorgelege mit zwei Übersetzungen durch Stufen- sowie zwei Riemenscheiben. Von da aus gelangte die Leistung anschließend über zwei Ketten auf die Hinterräder. Was so kompliziert klingt, war es vermutlich auch. Doch über eines konnte die technische Komplexität nicht hinwegtäuschen: die bescheidenen Fahrleistungen nämlich. Dabei war eine Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h zu Zeiten der *Belle Epoque* durchaus ein gewichtiges Argument. Damit brauchte das Wägelchen sich nicht zu verstecken und machte seinem Namen alle Ehre, wusste es die Fahrleistungen des altbekannten Drahtesels doch um ein Vielfaches zu toppen. Und dies dazu noch ohne dass sich der Fahrer dafür buchstäblich hätte "abstampeln" müssen. Der Anschaffungspreis war allerdings schon für damalige Verhältnisse nicht gerade von Pappe. Exakt 2.501,50 Franken musste Paul Wurth berappen, um in den Besitz des begehrten Stücks zu gelangen. Ein wahres Vermögen, wenn man bedenkt, dass das Pfund Butter damals gerade mal 12 Sous kostete. (vgl.: *Luxemburger Auto-Almanach* 1950, 9ff.)

Trotz alledem haftete dem Autofahren um die Jahrhundertwende mitunter etwas regelrecht Heroisches an: Die "Stunde der Wahrheit" schlug für Paul Wurth jedesmal beim Erklimmen des Eicherbergs. Hier waren Geduld und Erfindergeist gefragt. Nur die Kinder konnte der kleine Benz aus eigener Kraft nach oben befördern. Herr Wurth selber musste aussteigen und brav neben dem Wagen hertrotten, denn schneller tat es der *Velo*, nomen est omen, nun einmal nicht. Es scheint denn auch kaum verwunderlich, dass das ganze Unternehmen jedesmal mindestens eine gute Viertelstunde, wenn nicht gar noch länger, dauerte. Besonders pikant wurde die Lage aber erst, wenn Wurth und sein Benz von der Kalesche des Großherzogs "wie von einem Porsche" überholt wurden, und der Kutscher während dieses Manövers mit der verächtlichen Miene des hundertmal Überlegenen auf das Benzchen und seinen Besitzer herabsah. Wer den Schaden hat, braucht für den Spott bekanntlich nicht zu sorgen. (vgl.: *Luxemburger Auto-Almanach* 1950, 9ff.)

Stoff für Anekdoten lieferte das neue Vehikel im übrigen reichlich. So sei das ungewöhnliche Fortbewegungsmittel beispielsweise eines Tages dem Großherzog in dessen Walferdinger Schlossgarten vorgeführt worden. Herr Wurth in Person, so erzählt man, habe, um Wendigkeit und Fahrverhalten seines neu erworbenen Vehikels zu demonstrieren, damit

Kreise um einen Baum gedreht. Doch die großherzogliche Herrschaft sei skeptisch geblieben. Selbst der Hofmarschall habe dankend auf eine Probefahrt verzichtet. Da sei es Paul Wurth offensichtlich zu bunt geworden, und, über die noble Zurückhaltung der höfischen Gesellschaft offenbar allzu sehr enttäuscht, habe er des Guten zu viel getan und ... mit seinem *Velo* besagten Baum so heftig gestreift, dass die Achse des Benz glatt entzwei gebrochen sei. (vgl.: *Luxemburger Auto-Almanach* 1950, 9ff.)

Der Siegeszug des Automobils ließ in Luxemburg indes zunächst noch auf sich warten. Gründe für den eher schleppenden Absatz dürften zum einen sicherlich in dem exorbitant hohen Preisgefüge wie andererseits in der anhaltenden Skepsis der Alltagsgläubigkeit der neuen Fortbewegungsart gegenüber, zu suchen gewesen sein. In dem folgenden Münchner Schnaderhüpfel spiegelt sie sich wohl am deutlichsten: "*Und a Automobil/ Is a Wagn, der net will*". Ein Produkt, welches mit einem solchen Leumund zu kämpfen hatte, konnte sich kaum auf Anhieb durchsetzen. Automobilpioniere waren demnach entweder Großindustrielle oder Exzentriker. Oder beides.

Das erste Auto am Clausener Berg

Dennoch wurde die Stadt Luxemburg zunehmend zum Anziehungspunkt für in- und ausländische Automobilpioniere. Allein schon aufgrund ihrer schwierigen Topographie bot sie nicht zu unterschätzende Herausforderungen. Dazu gehörte auch das Erklimmen des Clausener Bergs. Welche Anforderungen er an Mann und Wagen stellte, konnte jeder Fußgänger tagtäglich beobachten, wenn sich die schweren Ardenner Kaltblüter der Brauereifuhrwerke die Steigung hinauf quälten. Gar vierspännig wurde mitunter gefahren, um die Belastung der Zugtiere einigermaßen in Grenzen zu halten. Was lag da für Henry Nathan-Reuter näher, als den skeptischen Hauptstädtern zu zeigen, dass sein nagelneuer *De Dion-Bouton*, Baujahr 1898, die berühmte Hürde des Clausener Bergs ohne Keuchen und Würgen zu nehmen in der Lage war.

Dass gerade Henry Nathan-Reuter auf diese verwegene Idee kam, ist nicht weiter verwunderlich. Er gehörte zu den, na sagen wir mal, schillerndsten Persönlichkeiten der Stadt. Was genau er von Beruf war, vermochte niemand so recht zu sagen. Maurice Koch, der Enkel des Dichters Ernest Koch, sagte ihm immerhin schauspielerische Fähigkeiten nach, was im übrigen kaum verwundern mag. Und da Henry Nathan aufgrund dieses Talents auch einen ausgeprägten Sinn für publikumswirksame Auftritte gehabt haben dürfte, machte er auch in

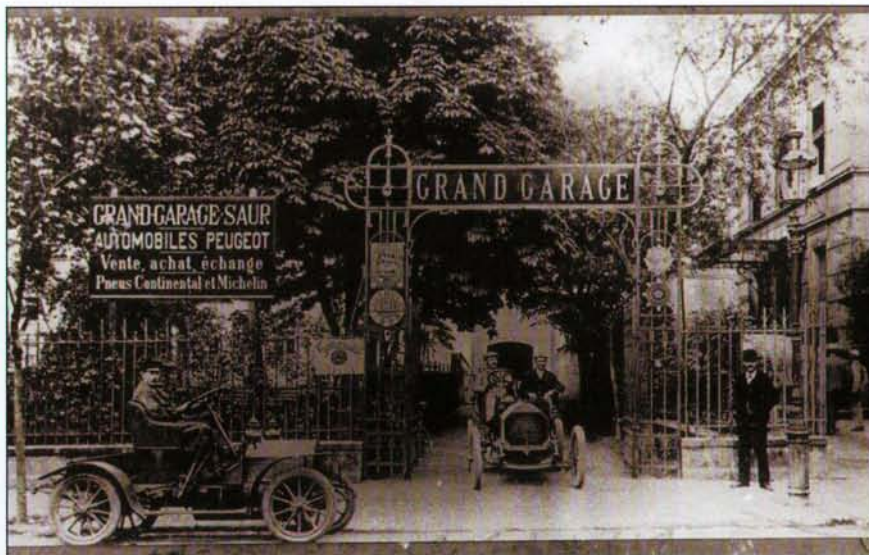
Die Stadt Luxemburg und das Automobil

dieser Angelegenheit Nägel mit Köpfen und lud kurzerhand seinen Freund, den Fotografen Batty Fischer ein, das Ereignis für die Nachwelt auf der Fotoplatte festzuhalten. Damit das Bild unter die Leute kam, brachte Bruder Fischer-Ferron aus der Großgasse die automobilen Pioniertat in Form einer kunstvoll verzierten Ansichtskarte auf den Markt. Ob Henry Nathan-Reuters *De Dion Bouton* die Wirren der Zeit genau so heil überstand wie seinerzeit die Erstürmung des Clausener Bergs, ist leider nicht überliefert. (vgl.: Mersch, François: *Luxembourg. Forteresse et Belle Epoque*. Luxembourg 1985, 245; *Auto-Almanach* 1951, 6f.)

Das erste Auto auf der Neuen Brücke

Am 14. Oktober des Jahres 1903 schlägt dem Automobil eine weitere frühe Sternstunde in den Mauern unserer Hauptstadt. Zu einem Zeitpunkt, als gerade mal ein Dutzend Autos im Ländchen amtlich registriert sind, nimmt eines unter ihnen den Stolz der ganzen Nation, die gerade fertiggestellte Neue Brücke, unter die Räder. Der Fotograf Charles Bernhoeft, ebenfalls Automobilpionier und stolzer Besitzer eines *Benz Velo*, hält den historischen Augenblick, ganz so wie es sich für damalige Verhältnisse gehört, auf einer Ansichtskarte fest. Nationalfeuilletonist Batty Weber ist die Geschichte über zwanzig Jahre später, am 10. Januar 1925, gar ein Blatt seines legendären "Abreißkalenders" wert. Allerdings handelt es sich bei dem Fahrer des *Benz Victoria* keineswegs, wie von Weber behauptet, um den "Chauffeur Lichtblau", sondern um Paul Maylé, ein weiteres unserer automobilen Urgesteine.

Maylé, geboren am 4.8.1876, war ein Autofahrer der ersten Stunde. Seine berufliche Laufbahn begann er als Fahrradmechaniker in der Villa Louvigny. Diese hatte sich, insbesondere an Sonn- und Feiertagen, zu einem beliebten Treffpunkt der Stadtluxemburger entwickelt. Sogar eine hölzerne Radpiste, das *Vélodrome de Luxembourg*, ließ Besitzer J.P. Klein, auf dem Benz neben Maylé sitzend, zur Zerstreuung seiner Gäste anlegen. Auf ihr bestritt Paul Maylé Rad- und später sogar Motorradrennen. Kurz vor der Jahrhundertwende entdeckte J.P. Klein den Reiz der motorisierten Fahrzeuge und begann, diese einer handverlesenen Kundschaft anzubieten. Das brachte mit sich, dass Maylé nach Lunéville zur Firma *de Dietrich* geschickt wurde, um dort zum Automechaniker fortgebildet zu werden. Nach Einstellung des Betriebes in der Villa Louvigny fand Maylé eine Anstellung in der am Boulevard Royal gelegenen Garage Saur-Koch, welche damals die Peugeot-Vertretung inne hatte und gleichzeitig die erste Kraftomnibuslinie des Landes von Ettelbrück über Grosbous nach Redingen betrieb. Als Fahrer der Dommeldinger Hüttenwerke chauffierte er später die Schmelzherren Mayrisch, Bian und Le Gallais. (vgl.: *Auto Revue* Nr. 2/1960, 13.)



Grand-Garage Saur, Boulevard Royal, 1908



Garage Muller, route d'Esch, 1930



Garage Peusch, Place de l'Étoile, 1954

Nicolas Kieffer-Staar



Ein genialer Konstrukteur: Nicolas Kieffer-Staar

Auch wahre Konstrukteure gehörten zu unseren Automobilpionieren. Auf diesem Gebiet tat sich, neben dem damals schon weltbekannten Rosporter Akkumulatoren-Hersteller Henry Owen Tudor, der Luxemburger Nicolas Kieffer hervor. Der am 4. März 1877 in Hollerich geborene und in Paris aufgewachsene Tüftler gründete, zusammen mit dem Ungarn Farkas, kurz nach der Jahrhundertwende die *Société Générale des Automobiles Porthos*. Mit ihr eilte Kieffer von Erfolg zu Erfolg und wurde in der Fachwelt fortan als genialer Konstrukteur gefeiert. Gar einen regelrechten Rekord konnte er mit seinem *Porthos* aufstellen. In seiner Ausgabe vom 13. November 1907 nämlich weiß das angesehene Fachblatt *L'Auto* folgendes zu berichten: *"Une voiture 'Porthos' 24-32 ch. a effectué le 31 octobre dernier à travers les rues de Londres, en plein trafic, une marche de six heures consécutives en quatrième vitesse et sans changer un seul instant."* Damit hatte der Luxemburger Ingenieur die Qualität seiner Konstruktion eindrucksvoll unter Beweis gestellt. Doch auch um sportlichen Lorbeer waren die *Porthos* niemals verlegen. Sowohl beim legendären deutschen "Kaiserpreis"-Rennen als auch bei der in Frankreich ausgetragenen *Coupe d'Evreux* oder dem *Calvaire-Bergrennen* nahe Trouville konnten sich Nicolas Kieffers 4- bzw. 6-Zylinder-Sportwagen hervortun. Im In- und Ausland wurde Nic. Kieffer-Staar in jener Zeit zu Recht als einer der Bahnbrecher des Automobils angesehen. Leider sollte sein Ruhm jedoch nur von kurzer Dauer sein. Der Erste Weltkrieg machte dem namhaften Unternehmen den Garaus, und nach einigen Umwegen verschlug es den verwegenen Konstrukteur wieder in die Heimat. In Beggen betrieb er bis zu seinem Eintritt in den Ruhestand ein Atelier für Feinmechanik. (vgl.: Molitor, Victor: *Nicolas Kieffer. Der Luxemburger Pionier in der Autokonstruktion*. In: Ders. *Journalismus und Dichtung in Luxemburg*. 1961, 59 ff.)



Die Stadt Luxemburg: Etappenziel früher Automobilwettbewerbe

Auch für den Rennsport wurde die Hauptstadt Luxemburg um die Jahrhundertwende zum unumgänglichen Etappenziel. Denn als das Automobil das Laufen lernte, tat es dies vorzugsweise auf langen Strecken. Im Jahre 1898 war es die 1560 km lange Wettfahrt Paris-Amsterdam-Paris, welche die altherwürdige Festungsstadt solcherart in die Schlagzeilen brachte. Weil das Rennen unser Ländchen gleich zweimal streifte, brachen in den Zeitungen wahre Begeisterungstürme los. Von anhaltenden Ovationen, unter denen das Rennen sich fortgesetzt haben soll, war gar die Rede. Regelrecht politische Dimensionen gewinnt die über 1200 km führende Fernfahrt Paris-Berlin des Jahres 1901: *"(...) die Automobilwettfahrt Paris-Berlin beweist ohne Zweifel aufs neue, dass die Beziehungen zwischen den beiden großen Nachbarstaaten Deutschland und Frankreich in neuerer Zeit erfreulicherweise besser geworden sind"*, befindet die *Luxemburger Zeitung* vom 18. Juni 1901. Eine Durchgangskontrolle dieser Veranstaltung fand auf dem Territorium der Stadt Luxemburg statt. Folgendes weiß die Ausgabe der *Luxemburger Zeitung* vom 24. Juni 1901 darüber zu berichten: *"Ein äußerst reges Interesse legte gestern das Publikum der Automobilwettfahrt Paris-Berlin an den Tag. Im Laufe des Vormittags sammelten sich zahlreiche Neugierige an der Kreuzung des Äußeren Rings und der Monterey-Avenue... Um zwölf Uhr 16 Minuten traf der erste Wagen ein. Er trug die Nummer 317 und erregte bei den anwesenden Deutschen großes Triumphgeschrei, denn es war ein Wagen von Benz, und der Führer hieß W. Schmit. Herr Laval versetzte ihm das bereitgehaltene Bouquet, und die Menschenwogen schlugen um das staubige Gefährt und um seine kalbfellumhüllten, brillenbewehrten Insassen zusammen wie Meereswellen um ein Riff."*

Wenn das keine Pionierzeiten waren! ist man, nicht ohne einen Anflug von Nostalgie, ob dieser pathetischen Zeilen heute auszurufen geneigt.

Straßenverkehrsordnung und Führerschein

Von Verkehrsproblemen blieb unser Ländchen, trotz der anfangs eher schleppenden Nachfrage nach Benzinkutschen, freilich auch schon damals nicht verschont. Bereits im Jahre 1897 hatte sich unsere Kammer mit diesem leidigen Thema befassen müssen. Eine neue Kategorie von Verkehrsteilnehmern, die Fahrradfahrer nämlich, säten kräftig Unruhe auf Luxemburgs Straßen und wurden infolgedessen ständig in Unfälle verwickelt, was die Regierung dazu veranlasste, zum ersten Mal von ihrer Ermächtigung Gebrauch zu machen, den Verkehr auf den öffentlichen Straßen zu regeln. (vgl. Spang, Paul: *Das Automobil oder der Verkehrsprobleme zweiter Teil*. In: 75 Joer Führerschein 1907-1982. Luxemburg 1982, 31ff.) Bereits im Jahre 1902 sah sich die Abgeordnetenversammlung gezwungen, die Bestimmungen über Velozipede auch auf Automobile auszudehnen. Am 17. April 1903 schließlich regelte ein großherzoglicher Beschluss von 18 Artikeln den Verkehr mit Motorwagen und Fuhrwerken jeglicher Art. Die wohl bis heute wichtigste und folgenreichste Neuerung dieses Beschlusses bestand ohne Zweifel in der Einführung eines *"certificat requis pour la conduite d'un véhicule automoteur servant au transport rémunéré de personnes"*, in anderen Worten eines Berufsführerscheins. Drei Jahre später, am 24. Dezember 1906, wurde ein sog. *"certificat de capacité"*, der Führerschein, so wie wir ihn bis heute kennen, allgemeine Pflicht. Der erste "Lappen" wurde am 7. Januar 1907 an einen gewissen Herrn Joseph Glesener, 43 Jahre, wohnhaft in Niederwiltz, ausgestellt. (vgl. Spang, Paul: *Das Automobil oder der Verkehrsprobleme zweiter Teil*. In: 75 Joer Führerschein 1907-82. Luxemburg 1982, 31 ff.)

Bis es zu einer handfesten Straßenverkehrsordnung kam, sollte allerdings noch reichlich Wasser die Alzette hinunter fließen. Endgültig Realität wurde eine solche nämlich erst am 13. Februar 1914. In der Zwischenzeit war Luxemburg am 1. Mai 1910 dem ein Jahr vorher getroffenen Pariser Abkommen, den Verkehr mit Kraftfahrzeugen betreffend, beigetreten. Bereits ab dem 1. Mai 1910 galt eine Regelung, welche es den Luxemburger Automobilisten gestattete, sich die zum Betrieb eines Automobils im Bereich des Deutschen Zollvereins notwendigen Papiere und Kennzeichen gebührenfrei zuteilen zu lassen. Im ersten Jahrzehnt seines Bestehens hatte sich das Automobil zum regelrechten Schrecken der Landstraße und ebenso vieler Dörfer entwickelt. Im Jahre 1913 zählte das Großherzogtum immerhin 434 ordnungsgemäß zugelassene Kraftfahrzeuge, und gleich zweimal, am 1. Februar 1912 sowie am 26. Juni 1913, kam es in der Abgeordnetenversammlung zu einer Interpellation über die Automobile. Beide Male waren die Raserei sowie die stetig steigenden Unfallzahlen der Grund für die Aufregung am Krautmarkt. Das geeignete Mittel, um dem Ärgernis beizukommen, sahen die Herren Volksvertreter, wen wundert's, in der Einführung einer speziellen Automobilsteuer. Neben Österreich-Ungarn war Luxemburg nämlich das einzige Land Europas geblieben, welches auf eine Besteuerung seines Automobilparks verzichtete. Am 30. Juli 1913 schließlich wurde diese Steuer beschlossen. Von gesetzgeberischer Seite her brachte das darauffolgende Jahr 1914 am 13. Februar das langersehnte neue Reglement über den Straßenverkehr in ausführlichen 33 Artikeln sowie einen Beschluss über die Befestigung und Beleuchtung der Erkennungstafeln, einen Beschluss über die Prüfungsordnung für Führeranwärter von Kraftwagen und Kraftträdern und schließlich einen Beschluss über die Erhebung der erwähnten Kraftfahrzeugsteuer. Damit hatte das Automobil auch von der gesetzgeberischen Seite her endgültigen Zutritt zu unserer Gesellschaft erlangt. (Spang 1982, 31 ff.)

Erster Autoboom in der Zwischenkriegszeit

Von einem regelrechten "Autoboom" hierzulande kann man jedoch erst in den Jahren zwischen den beiden Weltkriegen reden. Zu dieser Zeit nahm die Autostadt Luxemburg nach und nach Gestalt an. Bis zum Jahre 1940 sollten innerhalb der Grenzen unseres Landes exakt 14.071 Fahrzeuge zugelassen werden. (vgl.: *Statistiques Historiques 1839-1939. STATEC Luxembourg*, 1990, 305.) Ebenso sprunghaft gestiegen war die Zahl der ausgestellten Führerscheine. Hatten im Einführungsjahr 1907 lediglich 275 rosafarbene Lappen einen Besitzer gefunden, so stieg diese Zahl langsam aber stetig an, um in den Jahren 1925-1940 jährlich zwischen 1100 und 1800 Einheiten zuzulegen. (vgl.: *Statistiques Historiques* 1990, 303.) In demselben Zeitraum schossen auch die Markenvertretungen wie die sprichwörtlichen Pilze aus dem Boden. Hatte im Jahre 1906 ein simpler Handschlag zweier Automobilpioniere, Carl Benz aus Mannheim und Jean Wagner aus Diekirch, noch genügt, um der Welt älteste Benz- und später Mercedes-Benz-Auslandsvertretung, die "Garage Jean Wagner", aus der Taufe zu heben, so entwickelte sich das Automobilgeschäft in den zwanziger und dreißiger Jahren vom einstigen Hinterhof-Dasein zu einem ebenso prestigeträchtigen wie dominierenden Wirtschaftszweig. Die frühen, mit Mühe und Not zu Auto-Reparaturbetrieben umfunktionierten ehemaligen Fahrradwerkstätten der Herren Klein oder Thorn hatten wahren Prunkbauten Platz gemacht. Noch vor dem Ersten Weltkrieg protzte Peugeot-Vertreter Saur mit Geschäftsräumen im legendären Eiffel-Stil. Und dies nicht irgendwo, sondern direkt an Luxemburgs Renommier-Meile, dem Boulevard Royal. Dass dem automobilen Fortschritt auch hierzulande die Zukunft gehörte, das machte Saur's großzügiger Garagenbau jedem unmissverständlich klar.

Kaum einen Einfluss hatte das Automobil in seinen Anfangsjahren dagegen auf das

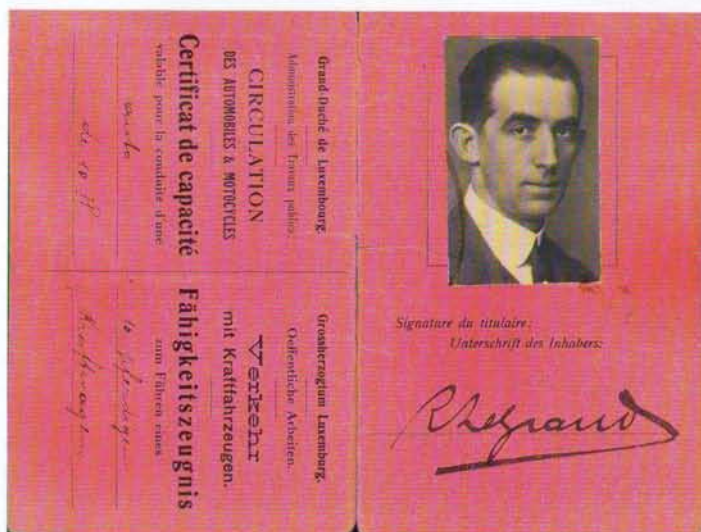
öffentliche Straßennetz. Der Grundstein hierzu war nämlich bereits zwischen 1843 und 1867 gelegt worden. Nicht zu Unrecht wird dieser Zeitabschnitt in Historikerkreisen als "*Belle Époque* der Öffentlichen Arbeiten" bezeichnet: 660 km neue Trassen, darunter fast alle heutigen National- (damals Staats-) Straßen, wurden gebaut. Als das Automobil seinen Einzug ins Ländchen hielt, konnte Luxemburg demzufolge auf ein beträchtliches und zudem gut ausgebautes Straßennetz verweisen. 925 km Staatsstraßen standen um die Jahrhundertwende 2930 km Vizinalwegen gegenüber. (vgl. *Statistiques Historiques 1839-1939. STATEC Luxembourg* 1990, 303.) Ein Zustand, an dem sich bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs nichts Wesentliches mehr ändern sollte. Erst mit dem erwähnten automobilen Boom der Zwischenkriegszeit passte sich das Straßennetz allmählich den neuen Gegebenheiten an.

Die Folgen: Das Automobil und die Stadtplanung

Einen um so nachhaltigeren Einfluss übte das Automobil dagegen auf das Bild der Hauptstadt aus. Innerhalb von nicht einmal vierzig Jahren war aus der altherwürdigen, ebenso engen wie verwinkelt-mittelalterlichen Festungstadt eine von großzügigen Avenuen und Boulevards durchzogene, weltoffene Metropole geworden.

Nichtsdestotrotz verlangte der stetig steigende Verkehr nach neuen Lösungen, die allerdings, gerade ob ihrer Innovationskraft, im übrigen nicht selten den bürokratischen Tod sterben mussten. Ein solches Schicksal ereilte offensichtlich ein von dem Landschaftsarchitekten H. Luja-Dufant im Jahre 1938 unter dem programmatischen Titel "*Les problèmes de la circulation dans la Ville de Luxembourg*" vorgestelltes Projekt. Dabei enthielt sein Konzept bereits eben jene verkehrstechnische Lösung, die wir heute, mehr als ein halbes Jahrhundert später, als Allheilmittel gegen den innerstädtischen Verkehrsinfarkt glauben gefunden zu haben: den Kreisverkehr! Um das Chaos am Brüsseler Platz (*Pôle Nord*) in den Griff zu bekommen, schlägt Luja den Bau einer sogenannten *chaussée de gyration* vor. "*De cette façon*", schreibt er, "*les véhicules les plus encombrants pourront évoluer autour du refuge central en décrivant un cercle ayant 22 mètres de rayon. Notre ville n'a que très peu d'embranchements de rues qui puissent offrir de telles facilités de circulation.*" (Luja-Dufant, H.: *Les Problèmes de la Circulation dans la Ville de Luxembourg*. In: *Revue Technique Luxembourgeoise. Bulletin de l'Association Luxembourgeoise des Ingénieurs et Industriels*. Nr. 2/1938, 54ff.) Womit wohl wieder einmal bewiesen wäre, dass der Mensch offensichtlich aus einem natürlichen Reflex dazu neigt, das Rad unablässig neu zu erfinden.

Ein weiteres Projekt Lujas sollte dagegen den Segen der Stadtväter finden. Um den Verkehrsfluss am Knotenpunkt Bahnhofsvorplatz



Führerschein (1924)
Privatarchiv j.p.h.



Autorallye
Arloner Straße, 1919

effizienter und sicherer zu gestalten, schlug er u.a. das Prinzip des *"terminus en boucle des tramways"* vor. Eine Anlage, welche im Volksmund bald auf den Namen *"raquette"* hören sollte. Der Kreisverkehr vor der Haupteingangshalle blieb dagegen ebenso ein Potemkinsches Dorf wie die sogenannte *"Gare routière"*, deren Bau Luja bereits im Jahre 1932 angeregt hatte. (vgl.: *Luja-Dufant* 1938, 54 ff.)

Im Zeichen des Prioritätssystems: Automobile Mangelwirtschaft zwischen 1944 und 1948

Wohl niemals in seiner Geschichte war die Situation des einheimischen Automobilmarktes kritischer als bei Kriegsende. Während der Jahre 1944 und 1945 hatte, außer den *"army surplus"*-Lieferungen, keinerlei Import nach Luxemburg stattgefunden. Und von jenen wenigen Exemplaren, welche 1940 dem Zugriff der deutschen Besatzer hatten entzogen werden können, befand sich die Mehrzahl aufgrund der allzu lang anhaltenden Zwangsstillegung in einem mehr als desolaten Zustand. Die rapatrierten Automobile oder auch jene, welche während des Krieges auf unseren Straßen ihren Dienst versehen hatten, waren alt und reparaturbedürftig.

Diese Mangelwirtschaft führte naturgemäß dazu, dass die Nachfrage das Angebot bei weitem überstieg. Zur Entspannung der Situation trug ein großherzoglicher Beschluss vom 12. Juli 1945 bei. Er verfügte, dass der Export von Automobilen und Motorrädern einer staatlichen Genehmigungspflicht unterliege. Gleichzeitig wurde eine Reglementierung bezüglich der Zuteilung neuer Marken eingeführt. Hintergrund dieses Beschlusses war die Tatsache, dass Produktion und Import von Neuwagen voraussichtlich nicht mit der Nachfrage würden Schritt halten können. Die staatlich verfügte Dringlichkeitsskala, das sog. *"système prioritaire"*, sollte dafür Sorge tragen, dass den Einzelwünschen mittels eines *"bon d'achat"* entsprochen werden konnte.

Mitte des Jahres 1948 hatte sich die Lage auf dem einheimischen Automobilmarkt bereits wieder so weit entspannt, dass auf das Prioritätssystem verzichtet werden konnte. Eine verstärkte Einfuhr amerikanischer Autos trug dazu bei, die Spannungen zwischen Angebot und Nachfrage kurzfristig zu beseitigen. Allein für die offensichtlich sehr begehrte Marke *Chevrolet* blieb eine abgemilderte Form der Bewirtschaftung in einem Verhältnis von 20% bestehen. Dies bedeutete in der Praxis, dass vier von fünf eingeführten Wagen frei verkauft werden konnten, während ein Exemplar nach einem vom Transportministerium festgelegten Verteilungsschlüssel an den Mann gebracht wurde.

Im Jahre 1946 lief der reguläre Automobil-Import nach Luxemburg langsam wieder an. Insgesamt wurden in jenem Jahr 494 Wagen eingeführt, davon 216 französischer, 173 amerikanischer, 103 britischer und 2 schwedischer Herstellung. Die Marke *Simca* führte mit 95 gelieferten Wagen die einheimische Statistik an. Einen zusätzlichen Aufschwung erfuhr unser Automobilgeschäft durch den Umstand, dass die strengen Bewirtschaftungsbestimmungen für ältere Fahrzeuge der Baujahre 1936 bis 1939 insofern abgemildert wurden, als deren Export nach Belgien ab diesem Datum gestattet wurde. Als Folge des ausgeprägten Fahrzeugmangels bei unseren westlichen Nachbarn hatten die Preise für luxemburgische Vorkriegs-Gebrauchtwagen stark angezogen. Der Gefahr eines regelrechten Autoschmuggels versuchte die Regierung durch ein Neuwagen-Exportverbot zu begegnen.

Als hervorstechendstes Merkmal des Automobilmarktes in den Jahren 1944-1948 kann die gespaltene Seele des luxemburgischen Käufers gelten. Sowohl der opulent-verschwenderische Straßenkreuzer amerikanischer Provenienz als auch der qualitativ hochwertige europäische Klein- und Mittelklasse-Wagen steht in seiner Gunst. (vgl.: *Auto Revue* Nr. 3/1948, 5 ff.)

Eine kleine Revolution: Der "Benelux-Zolltarif"

Am 1. Januar 1948 hatte es für die luxemburgische Automobilwirtschaft der unmittelbaren Nachkriegszeit eine kleine Revolution gegeben. Ab diesem Datum trat der neue *"Benelux-Zolltarif"* in Kraft. Dieser brachte eine empfindliche Erhöhung der Gestehungs- und damit der Verkaufspreise mit sich. Die bisher gültige Gewichtstaxierung war nämlich einer sog. *ad valorem*- oder Wert-Taxierung gewichen. Hierbei handelte es sich um eine Art Mehrwert- oder Luxussteuer. Statt des Gewichtes wurde nunmehr der Gegenwert des Fahrzeugs besteuert. Dieser Wechsel schlug sich in einer drastischen Erhöhung der Abgaben nieder. Statt der eher bescheidenen Gebühr von 9,50 Flux je kg Wagengewicht waren nunmehr 24% *ad valorem*, d.h. des Wagenpreises, zu entrichten. Diese Maßnahme hatte zur Folge, dass sich die Fahrzeugsteuer in den meisten Fällen schlicht und einfach verdoppelte. Als weiterer Verteuerungsfaktor kam die durch Reglement vom 19. Juli 1948 auf 7 Prozent festgesetzte Importsteuer hinzu. Beide Maßnahmen zusammen, der neue Zolltarif sowie die Erhöhung der Einfuhrsteuer, trieben den Gestehungspreis aller eingeführten Neuwagen des Baujahrs 1948 um happige 15 Prozent in die Höhe. (vgl.: *Auto Revue* Nr.3/1948, 5 ff.)

Alles in allem sah die automobilwirtschaftliche Lage in diesen Jahren nicht eben rosig aus. Die Betriebsausgaben überstiegen nicht selten bei weitem die finanziellen Möglichkeiten des einzelnen. So betrugen z.B. die Versicherungs- und Steuerlasten für einen 12-PS-Wagen im Durchschnitt 3.600 Flux jährlich. Der Liter Benzin kostete 6 Flux, der Liter Öl wiederum 27 Flux. Setzt man diese Preise in Beziehung zu dem Brutto-Jahreseinkommen eines luxemburgischen Stahlarbeiters aus dem Jahr 1948 – er verdiente exakt 64.965 Flux (vgl.: *Statistiques Historiques* 1990, 238) –, so wird deutlich, dass die meisten unter ihnen wohl auch weiterhin auf Schusters Rappen setzen mussten.

Brot und Spiele: Die Großen Preise von Luxemburg

Einige automobilistische Highlights in dieser von Entbehrungen jeglicher Art gekennzeichneten Zeit stellten die vom ACL organisierten Großen Preise von Luxemburg dar, die einzigen automobilsportlichen Veranstaltungen von Weltrang, welche jemals auf Luxemburger Boden ausgetragen wurden. Aus gegebenem Anlass hatte der Automobilclub mit seinem *Grand Prix du Centenaire* im Jahre 1939 bereits einen ersten Versuchsballon gestartet. Das Rezept war eben so simpel wie mutig. Auf einem in unmittelbarer Nähe des Flughafens gesteckten Rundkurs, welcher von der Trasse her nicht übel an die legendäre *Le Mans*-Strecke erinnerte, sollten der Welt beste Automobilrennfahrer in der heiß umkämpften Sportwagenklasse um die Wette fahren.

Der *Grand Prix du Centenaire* hatte einen brillanten Jean-Pierre Wimille auf *Bugatti* als Sieger gesehen. Der heiße Kampf zwischen ihm und dem Italiener "Nino" Farina auf dem brandneuen und von der Papierform her überlegenen Zwölfzylinder-Alfa Romeo 412 war in die Annalen des einheimischen Automobilsports eingegangen. (vgl.: *Auto-Revue*. Organe officiel du N.A.C.L. 4/1939, 69 ff.) Was lag da näher, als den kriegsgeschundenen Luxemburgern im Jahre 1949 eine Neuauflage dieses Kampfes der Gladiatoren zu bescheren?

Und erneut kamen die Besten Europas. Die blutjunge Scuderia Ferrari schickte "Gigi" Villoresi auf dem legendären Tipo 166 ins Rennen. Und gewann schon damals so überlegen wie heutzutage Schumacher. Keine andere Marke hatte dem Cavallino aus Maranello das Wasser reichen können. Die filigrane Barchetta fuhr alle regelrecht in Grund und Boden. (vgl.: *Auto Revue* 6/1949) Damit hatte der *Grand Prix de Luxembourg* einmal mehr Motorsportgeschichte geschrieben. Als eine der ersten Veranstaltungen nämlich, welche die neue Automobilmарke Ferrari in ihre Siegerlisten hatte eintragen können. Noch Jahre danach sollte der mythische italienische Sportwagenhersteller mit diesem Sieg in seinen Verkaufsprospekten werben.

Insgesamt vier Auflagen erlebte der *Grand Prix de Luxembourg* zwischen 1949 und 1953. Ab der Ausgabe 1951 wurde er allerdings ausschließlich für die im Aufwind begriffene Formel 3 ausgeschrieben. Ein Ereignis, welches unsere nationale Automobilsport-Legende Jos. Zigrand zum Anlass nahm, einen eigenen Rennwagen nach dem Reglement dieser Formel zu konstruieren, um ihn u.a. gegen den Cooper des britischen Cracks Stirling Moss einzusetzen. (vgl.: "Jos Zigrand baut den ersten Rennwagen Luxemburger Fabrikats." In: "D'Amicale" Nr. 4/1950, 67 ff.) Kein Wunder, dass der Zig Jap mehr als einmal die Schlagzeilen des einheimischen Motorsports dominierte.

Lifestyle der Fifties: Camping und Caravanning

In den fünfziger Jahren setzte langsam aber sicher auch in Luxemburg das Phänomen der Massenmotorisierung ein. Immer mehr Menschen konnten sich einen eigenen fahrbaren Untersatz leisten. Und mit der Motorisierung stieg auch das Reisefieber. Bisher unerreichbare Ziele rückten in greifbare Nähe. Mit dem stetig wachsenden Erfolg des Automobils hielt zudem eine völlig neue Form des Urlaubs ihren Einzug in unser Ländchen. Die Rede ist vom Camping und Caravanning.

Im Jahre 1953 trat der Automobilclub der *Fédération Internationale de Camping et de Caravanning* (F.I.C.C.) bei. Dem unermüdlichen Einsatz des Präsidenten der Camping-Kommission, Ernest Funck, war es zu verdanken, dass am 23. Juli 1955 in Diekirch das größte Auto-Camping-Zentrum des Landes feierlich seiner Bestimmung übergeben werden konnte. (vgl.: *Auto-Route* 4/1955, 90f.) Von nun an gehörten die Roulotten auch bei uns zum Straßenbild. Am 14. Mai 1956 gar hatte der Konstrukteur der legendären, amerikanischen Airstream-Wohnwagen, Wally Byam, zu einer Zusammenkunft im Großherzogtum geladen. Regelrechte Western-Romantik kam auf, als die schnittigen, silberglänzenden Alu-Anhänger sich am Fuße des Diekircher Herrenberges im Sonnenuntergang zur Wagenburg formierten. (vgl. *Auto-Route* 7/1956, 200f.)

Zollschikanen und Papierkrieg: Grenzdokumente in verwirrender Vielfalt

"Wenn einer eine Reise tut, dann kann er was erzählen" heißt es im Volksmund. In den fünfziger Jahren wird der Automobilreisende jedoch vor allem von dem endlosen Papierkrieg an der Grenze zu klagen gewusst haben. Das Zauberwort jener Jahre klang ebenso exotisch wie mysteriös: *Triptyk*. In der Praxis erfüllte es die Funktion eines zollamtlichen "Sesam öffne dich". Wer nämlich im Besitz dieses begehrten Dokumentes war, der genoss, weit über die Grenzen unseres kleinen Ländchens hinaus, buchstäblich "freie Fahrt". Sinn und Zweck dieses ominösen Dokumentes erläutert das *Annuaire Automobile* 1950 unseres Automobilclubs wie folgt: "Ohne *Triptyk* müsste der Automobilist bei der Überschreitung einer Zollgrenze für seinen Wagen den Einfuhrzoll bezahlen oder eine Bürgschaft hinterlegen. Dass er dies mit einem *Triptyk* nicht zu tun braucht, verdankt er seiner Mitgliedschaft im Automobilclub, der den Zollbehörden gegenüber dafür haftet, dass der betreffende Wagen innerhalb einer bestimmten Frist aus dem Einfuhrland wieder ausgeführt wird." (*Annuaire Automobile* 1950, Luxembourg 1950, 17.) Da das *Triptyk* nur für ein bestimmtes Land Gültigkeit besaß, so berechnete das französische "Acquit-à-caution" beispielsweise ausschließlich zur Einreise nach Frankreich, und so konnten sich die Grenzforma-



VW, 1957



Panhard, 1960



Chrysler, 1960



Citroën, 1957



Alfa-Romeo, 1958

litäten, bei Fahrten durch mehrere Länder, nicht selten bis ins Unermessliche steigern. Abhilfe schaffte das für alle Länder gültige und von der *Fédération Internationale de l'Automobile (F.I.A.)* ausgestellte, sogenannte *Carnet de Passages en Douanes*. Doch wer etwa der Meinung war, damit seien die Schikanen an der Grenze endgültig passé, der hatte sich zu früh gefreut. Wollte der luxemburgische Autofahrer über die eigenen Landesgrenzen hinaus, dann musste er das *Certificat International pour Automobile*, d.h. die internationale "graue Karte" sowie den internationalen Führerschein bei sich haben. Zusätzlich zum *Carnet de Passages* war am Grenzposten ein *Permis de Sortie Provisoire*, auch noch *Libre Sortie* genannt, vorzuweisen. Diese Bescheinigung wurde von der luxemburgischen Zollbehörde gegen Vorführung des Wagens und Vorlage einer quittierten Rechnung der Lieferfirma ausgestellt. Erst wer all diese administrativen Hürden erfolgreich genommen hatte, durfte seinen automobilen Fernweh ungehemmt nachgeben.

Gegen Charly, Tram und Straßenbäume. Für ein innerstädtisches Tempolimit

Die frühen fünfziger Jahre standen im Zeichen eines eigenartigen innerstädtischen Kampfes "Straße gegen Schiene", den die Straße schließlich gewinnen sollte. Der gute alte Charly wie auch später unser Tram waren dazu verdammt, einen langsamen Tod zu sterben. Einen Tod, den manche, zumindest, was die Straßenbahn angeht, heute nur allzu gern rückgängig machen würden.

Unter dem vielsagenden Titel "Die Bäume der Erkenntnis" wies das ACL-Cluborgan *Auto-Route* immer wieder auf die Sicherheitsrisiken hin, welche die so idyllisch anmutenden Baumalleen vermeintlich darstellten. Jeder gefällte Straßenbaum wurde als Sieg der Verkehrssicherheit gefeiert. (vgl.: *Auto-Route* 7/1956, 204 ff.)

Am 31. Juli 1957 wurde auf dem Gebiet der Stadt Luxemburg eine Höchstgeschwindigkeit von 60 Stundenkilometern für alle Fahrzeuge vorgeschrieben. Damit war das erste innerstädtische Tempolimit hierzulande geboren. Die Entscheidung dazu hatte man sich nicht eben leicht gemacht. Der allgemeinen Regelung vorausgegangen war ein spezielles 60 km/h-Limit auf der Arloner Straße kurz vor dem Wasserturm. Die Meinung, dass "die auf die lange Gerade folgende, scharfe Kuppe" sowie die "Nähe der signalgesteuerten Kreuzung am Sternplatz" (*Auto-Route*, été 1957, 36.) eine derartige Maßnahme rechtfertige, hatte sich durchgesetzt. Ebenso fand das folgende, generelle Tempolimit den einhelligen Beifall der Autolobby. Wenn auch mit einer aus heutiger Sicht eher überraschenden Begründung: "Wir sind damit einverstanden", versicherte *Auto-Route*, "1. weil mehr als 60 Stundenkilometer in einer Stadt nur selten zu verantworten sind, 2. weil in Luxemburg sowieso langsamer (!) gefahren wird." (*Auto-Route*, automne 1957, 27.) Wie sich die Zeiten doch ändern können!

Das automobilen Wachstum und seine Folgen

Der ungebremsste automobilen Aufschwung der sechziger und siebziger Jahre brachte jene Probleme mit sich, die uns bis heute verfolgen. Und dies kam nicht von ungefähr: mit Stand vom 1. Januar 1971 hatte der Automobilpark die Rekordzahl von 128.000 Einheiten erreicht. Und ein Ende dieses phänomenalen Wachstums war längst nicht in Sicht. Denn Luxemburg hatte in den beiden vorangegangenen Jahrzehnten ein regelrechtes Wirtschaftswunder erlebt. Die magischen Schwellenzahlen von 25.000, 50.000, 75.000 und 100.000 Einheiten wurden in den Jahren 1953, 1957, 1963 und 1967 überschritten. (vgl.: Ries, Adrien: *L'automobile dans l'économie luxembourgeoise*. Luxembourg, 1973, 12.) Die Nachfrage nach Automobilen war in nur einem Jahrzehnt von 5000 (1960) auf 15.000 (1971) Einheiten gestiegen. In einem

ähnlichen Maße hatte der Straßentransport zugenommen. 1970 beförderte die Straße 120 Prozent des Transportvolumens aus dem Jahre 1960. (vgl.: Ries 1973, 14.)

Das Goldene Zeitalter der Erdölwirtschaft verlangt immer mehr Verkehrstote

Den wohl schmerzlichsten Einfluss hatte diese Wachstumsexplosion auf die Statistik der Verkehrsunfälle. Zwischen 1950 und 1971 waren innerhalb der Grenzen des Großherzogtums 1824 Verkehrstote und 14.685 Schwerverletzte zu beklagen. Die Gesamtzahl der Verletzten belief sich im selben Zeitraum auf 45.000, was mehr als 13 Prozent der damaligen Bevölkerung entsprach. (vgl.: Ries 1973, 11.)

Auf der anderen Seite war das Automobil natürlich längst zu einem wesentlichen Wirtschaftsfaktor geworden und trug somit in nicht zu unterschätzendem Maße zum Wohlstand der Luxemburger bei. 10 Prozent der Bevölkerung arbeiteten, verteilt auf einige 1.100 Betriebe, im Jahre 1971 in der Automobilbranche.

Noch deutlicher tritt das Gewicht dieses Faktors hervor, wenn wir die mit dem Auto naturgemäß aufs engste verbundene einheimische Erdölwirtschaft etwas eingehender unter die Lupe nehmen. Anfang der siebziger Jahre machten die vom Straßentransport benötigten Erdölprodukte 12% des Gesamtbedarfs aus. An der Gesamtbilanz partizipierten sie sogar in einer Höhe von 20%. Da Luxemburg bekanntlich über keinerlei Raffinerie-Möglichkeiten verfügt, müssen die benötigten Kraftstoffe ausnahmslos importiert werden. 1971 wurden dafür 600 Millionen Flux an Devisen aufgewendet. Während desselben Zeitraums erzielte die öffentliche Hand 800 Millionen Flux an Kraftstoff-Steuerereinnahmen. Die rapide angewachsene Nachfrage brachte mit sich, dass die multinationalen Erdölkonzerne verstärkt in den Einzelhandel einstiegen. Im Jahre 1972 konnte Luxemburg landesweit auf 650 Tankstellen verweisen, eine Zahl, welche seit Ende der fünfziger Jahre mehr oder weniger konstant geblieben war. Geändert hatte sich dagegen das Aussehen dieser Tankstellen. Unter dem stetig steigenden Einfluss der Öl-Multis fielen eine Vielzahl von einsamen Zapfsäulen vor Gasthäusern oder auf schmutzigen Werkstatt-Hinterhöfen hochmodernen, architektonisch ansprechend gestalteten und verkehrstechnisch günstig gelegenen automobilen Dienstleistungszentren zum Opfer. So kam es, dass die Zahl jener Erdölkonzerne, welche über ein eigenes



Grand-Prix de Luxembourg, 1949
Valoresi / Wagner



3. Juni 1949: Zusammenstoß auf der Escher Straße

Tankstellennetz verfügten, sich zwischen 1958 und 1972 verdoppelte. Hatten sich 1958 noch ganze 8 Gesellschaften 536 Tankstellen geteilt, so verfügten im Jahre 1972 bereits 19 Firmen über eine nicht wesentlich gestiegene Anzahl (649) von Verkaufspunkten. Gleichzeitig hatte das Verkaufsvolumen in etwas mehr als zehn Jahren von 120.000 Litern jährlich (1958) auf 260.000 Liter gesteigert werden können. Der gesamte nationale Kraftstoffbedarf freilich war in einem weit beeindruckenderen Maße angewachsen. Aus den 48.000 Tonnen von 1954 waren im Jahre 1971 bereits deren 171.000 geworden. In anderen Worten: alle acht Jahre verdoppelte sich der Verbrauch! (vgl.: Ries 1973, 15ff.)

Verkehrsinfarkt und Parkplatznot

In den siebziger Jahren begann sich bereits der für die automobilen Entfesselung zu zahlende Preis abzuzeichnen: Verkehrsinfarkt und Parkplatznot wurden allmählich zu Mahnworten, denen wir auch heute noch so gut wie machtlos gegenüberstehen.

Im Jahre 1972 fuhren auf unserem Straßennetz, welches sich innerhalb eines Jahrzehnts kaum verändert hatte, 128.000 Fahrzeuge. Den 4.683 Straßenkilometern aus dem Jahr 1962 standen 1970 kaum 4.979 km

Ménage à trois

D'Eise vum Bréckeglänner war nach wotelech, well d'Sonn hat de ganzen Dag iwwer ferrem gewiermt. Eng Eiwegkeet war ech net méi hei ënne gewiescht. An op en Hoer hätt ech ganz vergiess, wéi schéin et konnt sinn, dem Bréisseler oder dem Paräisser Schnellzuch nozekucken, wann e lues verschwonnen ass an der Fär. Et war roueg am Dräieck haut den Owend. Just e puer Kanner hunn an der Strooss gespillt, a vu wäitem huet en Hond gebillt. D'Sonn stoung elo iwwert der schwaarzer Bréck. All owes ëm déi Zäit stoung se do. Doru konnt ech méch erënneren, wéi wann et gësch gewiescht wir. Si war bluttrout an d'Hollerecher Gare kaum nach erëm ze erkennen am Contrejour. Vun der Zwillingsbréck aus konnt ech op méngem Papp säi fréieren Atelier gesinn. "Autos Peinture" stoung a grouse rouge Buschtawen iwwert der Paart, mee d'Schrëft war verblatzt.

Mäi Papp ass Carrossier gewiescht. An der Haaptsaach huet en Autoe gesprëtzt. Als Bouf hunn ech alt emol dra spillen dierfen, mëttes no der Schoul oder an der Vakanz. Ausser an deem enge ganz hannen am Eck. Dee war tabu. Eng al Camionsbäche louch driwwer, a wéi ech eng Kéier drënner luusse wollt, do wir mäi Papp op en Hoer aus der Këscht gesprong vu Roserei.

Richteg aus dem Haische war en. Focksspanne-wëll huet e méch heem gedommt. A vun do un hunn ech e Bou ëm di faméis Bäche hannen am Atelier gemaach. Bis de Charel se enges gudden Dags erof gerappt huet.

De Charel war méngem Papp säi beschte Frënd. En hat séngem Monni säin Ueleggrousshandel an der Hollerecher Strooss geierwt, a se soten, datt kee Rack vrun him sécher wir. Mee wat mir méi wichteg war: en hat di éischt Ferrari wäit a breet. Et war en däischerbloen, décapotablen Zweesëtzer. De Charel hat en als Occasioun zu Bréissel kaaft, an 't waren dër, déi soten, et wir dem belsche Kinnek säi gewiescht. D'hallef Strooss ass zesumme gelaf, all Kéiers, wann e vrum Atelier houl. De Charel ass ëmmer nëmmen dann opgekräizt, wa séng Ferrari alt erëm net esou richtig wollt, well di dräi duebel Weber-Vergaser anzestelle, war nach laang net jidferengem sénges. Chirurge-Fangeren huet een dofir missen hunn.

"Maach de Capot emol op", dat war alles, wat mäi Papp gesot huet, wann de Charel alt neess eng Kéier vrun der Ateliersdir houl. Mat enger eeschter Minn huet en de Kapp iwwert den Zwielefzylinder gebéckt. "Gëff Gas", sot en, a gläichzäitig huet en un der Stellschrau vum





1957 Foto: Théo Mey

gegenüber. Damit war die automobilen Dichte je Quadratkilometer von 33 Fahrzeugen im Jahr 1965 auf nunmehr 50 angestiegen. Um ein Vielfaches höher fiel diese Dichte natürlich auf dem Gebiet der Stadt Luxemburg aus. Am 1. Januar 1972 wurden hier 372 Autos je 1.000 Einwohner gezählt, während der Landesdurchschnitt bei 296 Einheiten lag. (vgl: Ries 1973, 56.) Da es keinerlei Umgehungsstraßen gab, drohten die innerstädtischen Boulevards und Avenuen im Transitverkehr zu ersticken. 30.000 Fahrzeuge passierten täglich den Boulevard Royal. An Knotenpunkten wie der Arloner oder der Escher Straße wurden 18.000 bzw. 17.000 Einheiten gezählt. Bereits 1970 war der von vielen Experten als Schicksalsschwelle angesehene Wert von 2,7 Einwohnern je Pkw in der Hauptstadt erreicht worden. (vgl.: Ries 1973, 58.) Von nun an sollten Begriffe wie *ceinture*, *contournement*, *rocade* oder auch *pénétrante* aus unserem Sprachgebrauch nicht mehr wegzudenken sein. Doch dies ist eine andere Geschichte. Und sie reicht bis in die unmittelbare Gegenwart hinein.

Jean-Paul Hoffmann



Pierre Bertogne

Ralenti gedréint. Een nom aneren, mat enger Engelsgedold, huet en di dräi déck Weberen agestallt. Kaum méi wi eng Hallefstonn huet dee Spaass gedauert, an zum Schluss huet dem Charel séng Ferrari gesonge wéi eng Nuechtegailchen. Dono huet mäi Papp séch all Kéiers hannert d'Steier gesat, a mat Vollgas si mer e puermol de Pränzervee op an of geblosen. "Elo geet en", sot en um Enn an ass, ouni eng Minn ze verzéien, zréck an den Atelier gaang.

Eier ech méch emsinn hat, louch d'Bäche erof deemols. "Hei", sot de Charel an huet gegrint. "Du wéisst jo esou gär, wat drënner ass." Ech kouv mer es net zou. Eng Bugatti! "Domadde sinn ech mat déngem Papp zesummen zu Spa gefuer", sot de Charel nach, éier en d'Bäche erëm huerteg driwwer gezunn huet. Mee dat riisegt Lach am Carter hat ech nawell erbléckst. Wéi eng Fauscht esou déck war et. Datt se gewonnen hätte soss, huet de Charel zum Schluss gemengt. An du goufe mer ënnerbrach, well mäi Papp huet vun dobausse geruff.

D'Eise vum Glänner ass lues a lues ofgekillt, an d'Sonn gong fir zerguddst ënner hannert der Hollerecher Gare. De längelzeche Schied vun der schwaarzer Bréck war dat eenzeg, wat um Enn nach iwwreg blouf.

Ech kouv grad aus der Schoul deemols. D'Kichendir stoung op, a mäi Papp hat méng Schwëster em d'Taille. Geheckst hu se a gelaacht, grad wéi wa se eppes gedronk hätten. Wou d'Mamm wir, wollt ech wëssen, a wéi se méng Stëmm héieren hunn, si se allebéid zesum-

megefuert. Datt en zréck an den Atelier misst, huet mäi Papp gemengt. Dem Anita säi Chignon war lass gaangen, an en décke Putsch Hoer houg ëm bis an d'Stir.

"De Charel hat dech ënner d'Bäche kucke gelooss, deemols, gell?" sot mäi Papp no Joren eng Kéier um Heemwee. Ech krut kee Wuert eraus, sou erfieert war ech. "Wann hee nët gewiescht wir," sot e weider, "dann hätte mer gewonnen. Mee heen huet jo alles misse kaputt maachen." Mäi Papp war mëtten op der Bréck stoebliwwen. Vu wäitem konnt een de Bréisseler Schnellzuch gesi kommen.

"D'Anita? Ass hatt éieren...?" E puermol hunn ech ugesat, mee d'Wieder bloufe mer am Hals stiechen.

"Dem Charel konnt kee widderstoe", sot mäi Papp. "Och déng Mamm net."

Ech hu spire kënne, wéi säi Bléck ëmmer nach um Bréisseler Schnellzuch houg. D'Eise vum Glänner war kaum nach wotelech, an ech hunn et esou fest ugepaakt wéi nach ni.

"Wat se wiirlech wëllen", sot mäi Papp ganz lues ewéi fir séch, "dat hunn ech ni verstan. Bis haut net."

"Wien?" wollt ech wëssen, wéi ech mech e bëssen erëm hat.

"D'Fraleit", sot mäi Papp no enger Weil, an en huet elo an d'Eidelt gekuckt, well den Zuch war längst hannert der Kéier verschwonnen.

Martin Clerc

Die Autos von heute sind keineswegs hässlich, sie funktionieren tadellos, liegen keilförmig im Windkanal, sind sicher, bequem, schnell, wendig und verbrauchen wenig Benzin. Aber wer kann noch einen VW von einem Opel, einen Citroën von einem Renault oder einen Fiat von einem Toyota unterscheiden? Auch Audi, BMW und Mercedes werden sich in ihren Rundungen und in ihrem Fahrverhalten immer ähnlicher. Unsere verstopften Straßen sind voll von geklonten Stereotypen.

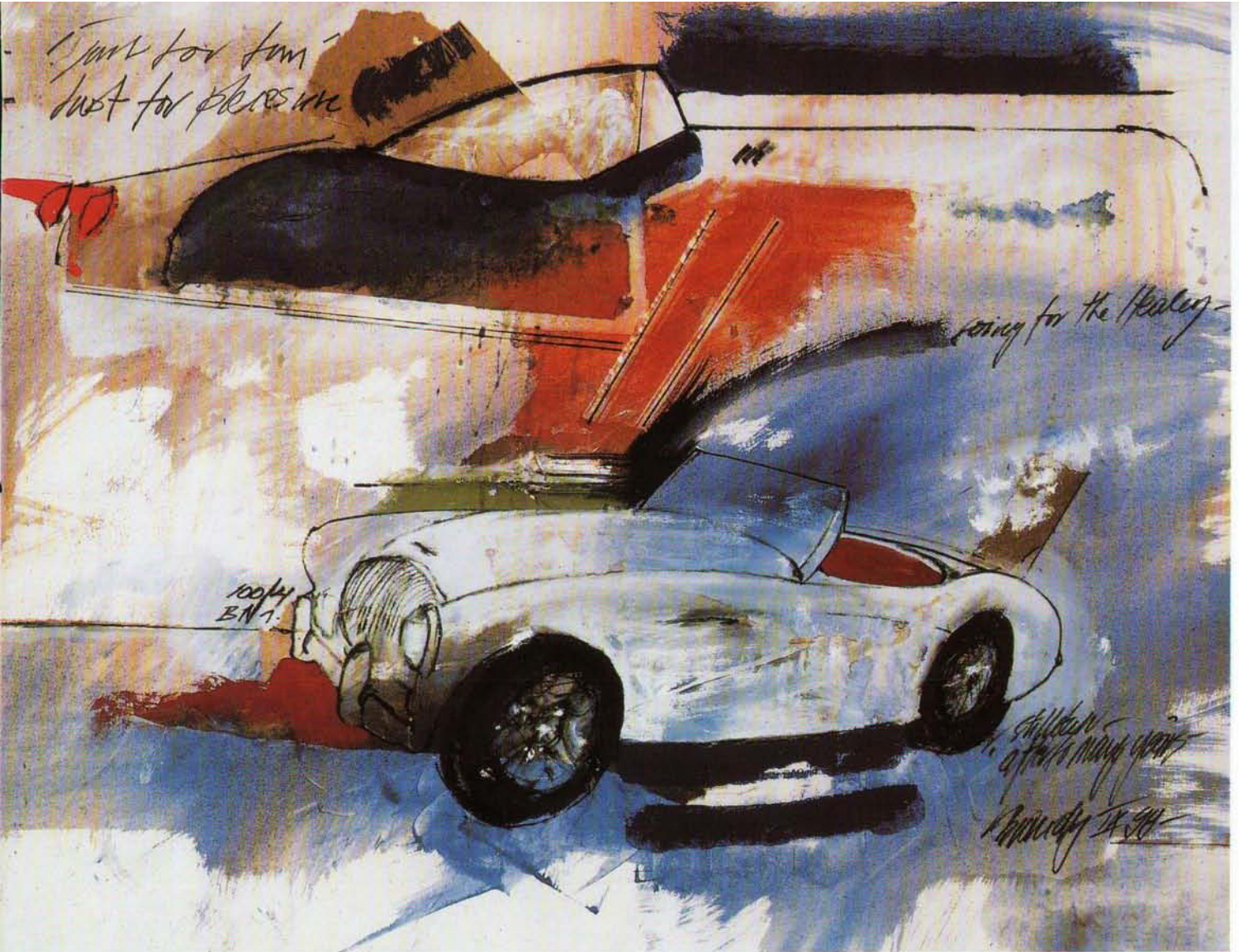
Ein schön gepflegter alter Jaguar hingegen mit blitzenden Speichenrädern – ein XK 120, ein E-Type

oder ein MK 2 – , ein Austin Healey, ein MGA oder ein MGB, ein 66er Ford Mustang, ein Mercedes 190 SL, aber auch ein Buckelvolvo aus den fünfziger Jahren, ein Cadillac-Flaggschiff aus den Zeiten des american dream, und sogar ein biederer VW-Käfer, ein Citroën 2CV, eine "onze légère", ein Peugeot 403 und viele andere Veteranen: Wer solchen, meist liebevoll restaurierten Wagen mit ihren schwarzen Oldtimer-Nummernschildern im Frühling oder im Sommer auf der Landstraße begegnet, der kriegt plötzlich so einen nostalgischen, wehmütigen Blick, als hätte gerade eine alte Liebe aus fernen Tagen seinen Weg gekreuzt.

Wunderschöne Objekte der Begierde

Wenn Besitzer von Classic-Cars ins Schwärmen geraten...





Robert Brandy: Austin Healey 100/4
Mischtechnik auf Papier, 50 x 65 cm, 1999



Der Luxemburger Maler Robert Brandy hat seit einiger Zeit sein Atelier auf den Geeseknappchen verlegt. Die renovierte alte Schlosserei bietet dem Künstler nicht nur exzellente Tageslichtverhältnisse zum Arbeiten, sondern auch genügend Platz für seine zweite große Leidenschaft: seine alten englischen Sportwagen.

So ist Brandys Arbeitsstätte in genau zwei Hälften unterteilt. Der rechte Teil des Gebäudes gehört der Kunst: Hier geht der Maler zu Werke, hier stehen in großen Regalen die selbstgefertigten, jungfräulich weißen Leinwände in Reih und Glied, an den Wänden hängen des Malers Lieblingsbilder, da stehen die Farbtöpfe, dort die angefangenen Werke auf Staffeleien, hier liegen die Tuben, die Bürsten, die Pinsel...

Und wenn der Künstler am Schaffen ist, kann er jederzeit einen zärtlichen Blick auf die linke Seite werfen, auf seine geliebten Oldtimer. Da parken sie nämlich, blitzblank gewienert in zwei Dreierreihen: Ein weißes Austin-Healey Cabrio 100/4 Baujahr 1953, ein rotes Big Healey-Coupé von 1963 mit einer Drei-Liter-Maschine und 6 Zylindern, ein kleiner grüner Frogeye Healey Sprite MK1 (1959), ein dunkelblauer Morris Minor Van von 1970 und zwei Reliant Sabre 6 aus den sechziger Jahren, einer in Blau und einer in Silber

Und gleich gegenüber stehen schön geordnet in Vitrinen Brandys gesammelte Modellautos, darunter natürlich vor allem Healeys in allen Farben und Versionen.

Woher kommt diese Liebe zu alten Autos, zu Oldtimern? Mit einer derart dilettantischen Frage wäre man in England jetzt schon unten durch. Kein Sammler würde dort jemals das Wort "Oldtimer" in den Mund nehmen: *Classic Car*, *Vintage Car* und *Veteran Car* sind je nach Epoche die trefflichen Bezeichnungen, die ein Brite für seine Schätze wählt.

Robert Brandy: "Schon als kleiner Junge war ich ein Autonarr. Ich konnte schon am Motorengeräusch erkennen, was da gerade angefahren kam, ein Citroën, ein Volkswagen, ein Mercedes, ein Jaguar, ein Peugeot, ein Opel.

Denn damals hatten die Autos noch eine Seele und vor allem ein Gesicht. Sah man sie auf sich zukommen, so war der Kühlergrill der Mund, und die Scheinwerfer waren die Augen. Manche Autos schauten grimmig drein, manche lächelten, und andere lachten sogar. Sieh mal den kleinen Frogeye da hinten, wie freundlich und geradezu verschmitzt er dreinschaut. Wenn ich mir dagegen all die Neuwagen von heute so angucke, die sehen doch fast alle gleich aus. Sie haben keine Gesichter mehr. Und wenn ich die Motorhaube bei denen aufklappe, da orte ich nur noch Computer und Elektronik. Bei den alten dagegen wirfst du einen Blick rein, und du kannst die ganze Technik verfolgen bis ins kleinste Detail. Von der wunderschönen Linienführung der Karosserien gar nicht zu sprechen."

Irgendwie ist Robert Brandy, trotz seiner inzwischen 56 Jahre, noch derselbe begeisterungsfähige kleine Junge geblieben, der er damals war, als die Autos noch ihre ureigenen Formen, Macken und Gerüche hatten. Und wenn er die wunderschönen Veteranen – vor allem seine eigenen! – malt, dann ist er plötzlich nicht mehr der Künstler der abstrakten, ineinanderfließenden Farben und Formen, wie ihn jeder kennt. Mit viel Liebe zum figurativen Detail hat er nämlich für einmal seine Schätze auf die Leinwand gebannt, und vor zwei Jahren hat die



imedia

Galerie der Banque Internationale Dexia BIL unter dem Leitmotiv *Brandy - Autoportrait* sogar eine ganze Ausstellung allein seinen Autobildern gewidmet. Und kürzlich hat Brandy gar für viel Geld ein großformatiges Konterfei eines seiner Healeys vom Besitzer zurückgekauft. "Ich habe es vermisst, ich musste es einfach wiederhaben!", so der Künstler augenzwinkernd. Heute hängt es wieder dort, wo es hingehört: an der Wand gleich über der Vorlage, dem alten Roadster von 1953.

Und noch ein Atelier

Ganz leicht zu finden ist sie nicht, die "Garage Jean Kessler" in der etwas anderen und ein bisschen "alternativen" Industriezone "Gehaansräich" im ländlichen Gonderingen nahe Junglinster. Vor gut zwanzig Jahren hat hier ein Besessener, ein gelernter Maschinenbauingenieur von der Universität Karlsruhe, in dem Gebäude einer einstigen Hühnerfarm einen Betrieb auf die Beine gestellt, der als eine der ersten Adressen in Luxemburg für die fachkundige Restaurierung und Betreuung klassischer Automobile gilt.

"Kesselesch Jhang" (48), der in Luxemburg-Reckenthal zu Hause ist, war von klein an ein Autonarr, aber er hat es fertiggebracht, Leidenschaft und fachliche Kompetenz auf einen Nenner zu bringen. Hier haben wir es mit jemandem zu tun, der die alten Schlitten nicht nur liebt, sondern sie auch fachkundig auseinandernehmen und wieder zusammenbauen kann.

Und wenn seine Kunden ihm die Zeit dafür lassen, dann baut er schon mal seine Marke Eigenkonstruktion: Zum Beispiel aus einem BMW-Motorrad einen 400 kg leichten vierrädrigen Roadster mit Aluminiumchassis und Polyesterkarosserie, der es bei minimalem Benzinverbrauch locker auf 220 Stundenkilometer bringt.

"Und wenn der Künstler am Schaffen ist, kann er jederzeit einen zärtlichen Blick auf die linke Seite werfen, auf seine geliebten Oldtimer."

Guy Hoffmann



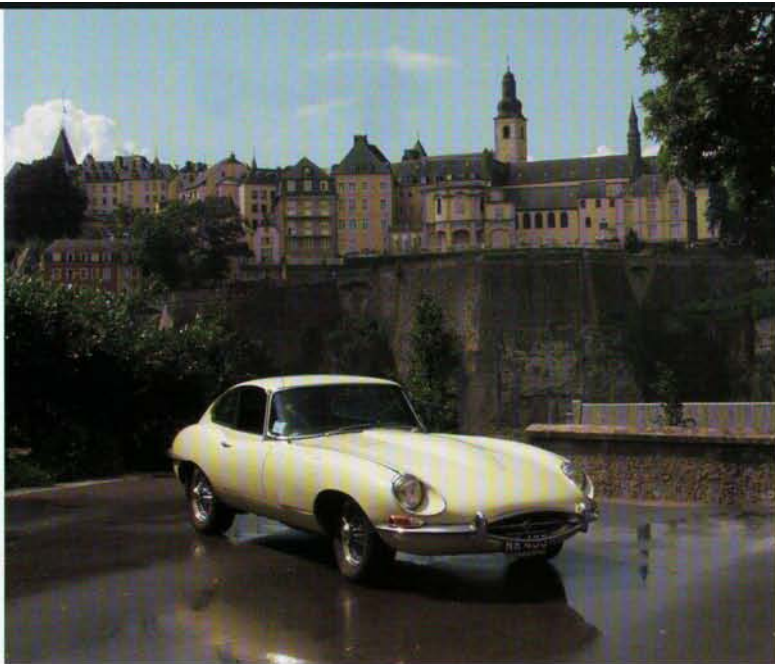


Die von Wiesen und Bäumen umsäumte Werkstatt in Gonderingen ist eine wahre Fundgrube für Nostalgiker. Gleich hinter dem großen Eingangstor steht ein knallrotes Jaguar XK-120-Cabriolet aus den fünfziger Jahren mit ausgebautem Motor. Auf der Hebebühne thront eine halbfertige Marke Eigenbau, in einer Ecke parkt ein funkelneuer Westfield-Roadster, gleich dahinter wartet ein champagnerfarbener 12-Zylinder-E-Type mit Motorschaden auf die Stunde der Reparatur. Und wer weiter ins Halbdunkle vordringt, der findet noch einen wunderschönen alten Bugatti Typ 13 von 1919, einen Jensen aus den frühen Siebziger sowie eine Kuriosität mit Elektromotor: einen *Sebring Vanguard*, den die Luxemburger Zollverwaltung auf dem Flughafen Findel vor dreißig Jahren, während der großen Ölkrise, aus prophylaktischen Gründen angeschafft hatte.

Und überall Kisten und Kästen mit alten Schrauben, Dichtungen, Vergasern, Schaltern, Batterien, Ventilen, Getrieben, Kabelverbindungen, Reglern und was man sonst noch so braucht. In einem Hinterraum liegen mindestens zwanzig komplette Motoren, von Jaguar über MG und Austin Healey bis Aston Martin. "Hei gët näischt ewech geheit", sagt Jhang lakonisch.



Jean Kessler (links) vor fachkundigem Publikum



“Wer solchen, meist liebevoll restaurierten Wagen mit ihren schwarzen Oldtimer-Nummernschildern im Frühling oder im Sommer auf der Landstraße begegnet, der kriegt plötzlich so einen nostalgischen, wehmütigen Blick, als hätte gerade eine alte Liebe aus fernen Tagen seinen Weg gekreuzt.”

Etwas später nimmt er uns mit zu einer großen Scheune. Nachdem er das Tor aufgesperrt hat, können wir nur noch staunen. Hier lagern seine Schätze: mindestens dreißig Oldtimer, die einen mit Tüchern ummantelt, die andern mit einer mindestens fünfjährigen Staubschicht wie mit einer edlen Patina bedeckt.

Irgendwie kommt einem ein besonders exquisiter Weinkeller in den Sinn.

Hier wartet u.a. einer von Jhang Kesslers absoluten Favoriten, ein Lotus Elite aus den

frühen Sechzigern, auf seine Wiederauferstehung. Ein E-Type-Cabrio steht da, ein Maserati, ein Tatra, ein Alfa-Romeo, ein fertig restaurierter Healey Sprite, ein wuchtiger Chevrolet 8-Zylinder, ein Rosengart...

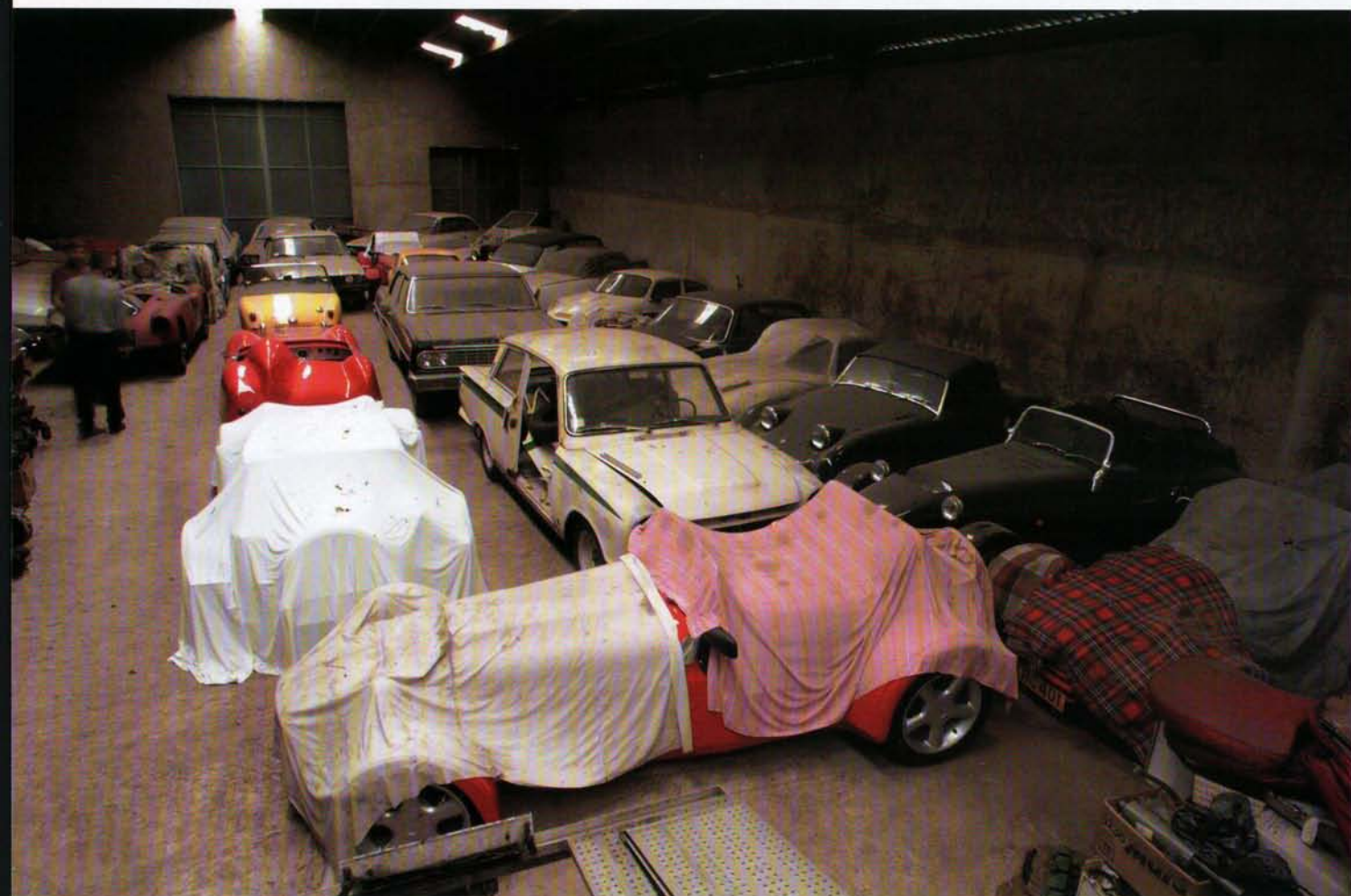
Die riesige, grabesstille Scheune, in die nur wenig Tageslicht eindringt, in der diese Ikonen der Automobilgeschichte vor sich hindämmern, hat fast schon etwas Sakrales. Irgendwann holt einen das Muhen der Kühe von draußen allerdings wieder in die Wirklichkeit zurück.

Zusammen mit dem Fotografen steigen wir in dessen neuen Volvo-Kombi und fahren in die Stadt zurück. Wunderbar leise surrt der Turbo-Dieselmotor, die Klimaanlage ist eingeschaltet, Schwedenstahl, Airbag und ABS sorgen für unsere Sicherheit.

Aber irgendwie würden wir jetzt lieber in einem "richtigen" Auto sitzen. Einem, in dem der Motor noch aufheult und in dem man noch die Straße spürt und das Fahren genießen kann.

Vielleicht, denke ich, sollte man sich für's Wochenende und für die sonnigen Tage im Jahr einen Oldtimer zulegen. Und für alles andere den öffentlichen Transport benutzen. Wäre das nicht überhaupt die intelligenteste Lösung zur Verhinderung des definitiven Verkehrsinfarkts?

René Clesse



«Circulez» (René Leclère/1938)



En 1938, la Ville de Luxembourg et le Gouvernement financent la production d'un court métrage (9 min) éducatif «contre les dangers de la circulation moderne»¹. Le film est conçu et réalisé par René Leclère, l'unique cinéaste professionnel luxembourgeois de l'époque.

Le fil conducteur de «Circulez» est constitué par le célèbre speaker radiophonique Léon Moulin, à la voix grave et chaude. Filmé devant une voiture de retransmission de Radio Luxembourg, il commente en luxembourgeois les différentes scènes reconstituées et rappelle aux spectateurs les principales règles du code de la route.

Leclère met en scène les comportements irréfléchis, négligents ou inattentifs des usagers de la route (piétons, automobilistes, vélo- et motocyclistes). Afin de renforcer l'impact du film, le cinéaste procède à la reconstitution d'accidents ou de situations dangereuses à l'aide d'acteurs ou de figurants. Partant de l'idée qu'il

faut être «instructif sans ennuyer»², Leclère introduit dans son film des scènes de 'fiction' à caractère humoristique, voire burlesque. Les parties à caractère éducatif sont reliées par des séquences mettant en scène les mésaventures de deux provinciaux (interprétés par Hary Haagen et Auguste Donnen) qui arrivent en ville avec leur vieille voiture («das älteste noch im Lande sich befindende Automodell»³) et qui à cause de leur inexpérience et leur maladresse, sont confrontés à toutes sortes de problèmes.

En dépit de son sujet, «Circulez» est un film plutôt léger. Outre les intermèdes comiques, le ciel dégagé, la ville radieuse et ensoleillée ainsi que les rues et les boulevards presque vides (la circulation est beaucoup moins dense qu'aujourd'hui) et une bande musicale rythmée et enjouée créent une véritable ambiance estivale.

Paul Lesch



¹ Archives de la Ville de Luxembourg, dossier 100a/5/37 (lettre du 1.7.1938)

² id. (lettre du 22.12.1938)

³ Escher Tageblatt, 10.6.1938

Pour de plus amples informations sur «Circulez» et les autres films réalisés par le premier cinéaste professionnel luxembourgeois, nos lecteurs peuvent se référer au livre *René Leclère. Pionnier du cinéma luxembourgeois* de Paul Lesch et à la vidéo-cassette rassemblant sept documentaires de René Leclère, éditée en 1999 par le Centre national de l'audiovisuel.

"Auto"



dat heescht

A Millesch musse mueres dräi Leit ëm hallwer siwen opstoen: den Norry fir an d'Schoul, d'Mamm fir op hire Büro an de Papp fir op säin. Net grad all Mueren, well sonndes kënnen se leie bleiwen. Awer vu méindes bis samschdes ginn et Fréibiren; och samschdes, wéinst dem Norry senger Schoul. Papp a Mamm setzen den Norry da bei senger Schoul of, an si ginn duerno bis op de Maart um Knuedler, beim Wëllem sengem Päerd.

Ofgesinn dovun, datt si zu dräi an engem eenzegen Auto an d'Stad fueren, ass d'Famill Miller eng ganz normal Famill. An awer, wann een do sou géint siwen Auer mueres eng kleng Maische wier, da géif een dräi Leit erliewen, déi iergendwéi llicht dernieft sinn. Huelt mol nëmmen ee vun deene leschten Deeg aus där leschter Woch, looss mer soen den Dag, dee matzen an der Mëtt vun der Woch läit, de Mëttwoch:

Der Mamm hire Wecker schellt ëm hallwer siwen. Si steet op, geet niewendrun den Norry erwächen a geet dann an d'Douche. Si léisst de Papp nach ronken, well wann si aus der Douche kënnt, da brauch si Zäit, fir sech virum Spigel a Fassong ze bréngen an derfir ze suergen, datt och den Norry herno ënnert d'Leit passt. An där Zäit huet de Papp Zäit, fir och ënnert d'Douche ze klammen, well zesumme mam Norry geet d'Mamm an där Zäit de Kaffi maachen.

Dat ass all Dag sou, mä haut ass jo dee Mëttwoch, dee mer äis erausgepickt hunn. A gleeft mer es, dat wat elo kënnt, ass wuel net alldeeglech, mä beileiwen net ausser der Rei.

Iwwerdeems d'Mamm haut virum Spigel extra spët fäerdeg ass, probéiert den Norry, an der Kiche Kaffi ze maachen. Iwwel gelaunt wéi meeschtens ass de Papp ënnert d'Douche getierkelt a fënnt, datt dat waarmt Waasser äiskal ass an datt et eng Éiwegkeet dauert, bis et waarm gëtt. Hie mécht et kuerz, gräift iwwerem Rausklammen nom Bueddich, rëtscht op de Plättercher aus, verstaucht sech déi riets déck Zéif a flucht wéi en ...t ass och egal.

Hien iwwerem Undoen an d'ugedoe Mamm virum Spigel héiere wéi den Norry vun ënnena ríft, et wiere keng Filtertute méi do, hie kënnt kee Kaffi maachen. De Papp wëllt erofruffen, et wieren der bestëmmt nach do, hie soll se sichen, du geet – et ass genoe siwen Auer – d'Schell vun der Hausdier. Mat hallef verstauchener décker Zéif hippt de Papp d'Trap rof, späert d'Hausdier op a léisst sech vun engem agebo-

kelte Mann kommandéieren, d'Garagepaart opzemaachen, well dee géif am Keller gären de Stroumkonsum opschreiwen.

"Wien ass do?", ríft d'Mamm vun uewenop, an den Norry äntwert am Papp senger Plaz: "Den Zählermännchen!"

Den Norry an d'Mamm – si ass lo och an der Kichen – mussen sech agestoen, datt d'Famill wierklech vergiess huet, fir eng Reserve mat Filtertuten unzeleeën, an d'Mamm seet zum Papp, deen d'Kellertrap eropgehippt kënnt, 't misst haut ouni Kaffi goen, 't wier well zéng op siwen. De Papp ass nach ze midd, fir sech schonn opzereegen, erwëscht um Mantelbriet säi Mantel an hippt nees d'Kellertrap rof fir bei den Auto. Mamm a Fissi komme mat enger Banann am Grapp hannendrun, an alles klëmmt an.

De Papp wëllt starten, mä just viru fält him an, datt hie gëschter Owend d'Autoschlüssele mat opgeholl hat. "Wéinst dem Homejacking", sot en nach. Hie klëmmt nees raus, knécht nees d'Trap rop an d'Haus, an no gutt fënnf Minutten huet hien d'Schlüsselen uewenop um Kicheschaft hannert enger Taass mat Pünesen, Neel a Bureausklame fonnt. Den Norry an d'Mamm soe guer näischt, a scho rullt den Auto schéi riicht aus der Garage raus. Den Auto, dat heescht de Papp, rippt uewen awer d'Poubelle, déi hien owes rausgestallt hat, fir se haut de Mueren net ze vergiessen, well mëttwochs mueres kommen d'Drecks männercher. De Papp flucht, d'Mamm klëmmt raus a geet an d'oppe Garage eng Schépp an eng Biischtsichen, fir nees alles an d'Poubelle ze kréien. Dat geet nawell schätzeg, d'Mamm klëmmt nees eran, mä lo streikt dem Papp seng Commande, mat där een d'Paart elektresch zoumaache kann.

"D'Batterie ass eidel", erkläert den Norry iwwerem Bananne-Maufelen. "Dat weess ech och", grommelt de Papp a klotert nees raus, fir d'Paart mam Handgrëff zouzemaachen. "Hues de dem Norry d'Prüfung ënnerschiwwen?", ríft d'Mamm no, a schonns ass den Norry och nees dobaussen a seet zum Papp: "Déi läit nach uewenop, déi muss de nach ënnerschiwien."

De Papp waart, bis den Norry mat der Prüfung kënnt, zitt d'Paart zou, klëmmt bei d'Famill a setzt den Auto raus an d'Strooss, Direktioun Zentrum.

"Hues de da keng Batterie méi fir an däi Piipser?", fret d'Mamm, an ouni eng Äntwert ofzewarden, seet se: "Ënnerschiw d'Prüfung direkt!, bei der Schoul hues de dat schonn nees

vergiess, an da kritt den Norry nees eng Strof." Si klëmmt nach eng Kéier raus, fir déi zwou Bananneschuelen an d'Poubelle ze geheien, souvill Zäit muss sinn, 't ass jo lo réischt hallwer aacht.

"Da gitt mer e Bic!", jéimert de Papp. D'Mamm, déi nees rakkëlmt, huet kee prett, mä den Norry fënnt een am Schoulsak; d'Ënnerschréft steet eenzock hannert der 46. Et sinn nëmmen dräi Kilometer bis an den Zentrum, mä fir an d'Stad ran ass ëm hallwer aacht bal ëmmer Stau, an de Mëttwoch mécht do keng Ausnahm.

Si kommen ongeféier mat zwanzeg an der Stonn virun, lauschten iwwerdeems d'Neiegeketen, d'Wieder an och d'Situatioun op eise Strossen, an do mengt een um Radio, de Verkéier géif haut ganz normal lafen.

Op der Schoulauer ass et zéng vir aacht a ronderëm parken, schläichen, tuten a kéieren ongeféier honnertfofzeg Autoen, déi alleguerten e Jong oder e Meedchen an d'Schoul bruecht hunn oder bréngen. 't ass gutt, datt alt nëmmen e puer Schoulbussen drënner sinn.

Den Norry spréngt mam Schoulsak am Grapp raus, mä och d'Mamm mengt, si géif de Rescht zu Fouss goen, da wier s'éischter um Büro, wéi wann de Papp se nach géif féieren. Dat ass haut och net fir d'éischt, de Papp seet näischt, a versicht ëmzedréien. Da's all Schouldag Mueren e Konschtstéck, an de Papp seet ëmmer "sou laang wéi ech dat nach kann, ouni en Accident ze bauen, si meng Reflexer o.k."

Ponkt aacht ass hien um grouse Parking. Bei him geet et op der Aarbecht net op fënnf Minutten un, 't ass also nach alles an der Rei. Beim Horodateur ass gottseidank och kee virun him, mä hie mierkt firwat: deen ass futti, kapott, ausser Betrieb, jiddefalls blockéiert schonn deen éischten Euro. Lo versteet hien, firwat beim Parkomat, eng fofzeg Meter méi wäit, zéng Leit an der Schlaang stinn. Hien hippt dohinner, seng Zéif pëffert ëmmer méi.

Wéi e mam Parkschein am Grapp endlech nees beim Auto ass, geet him e Stach duerch d'Häerz: Hien huet sech ausgespaart. D'Schlüssele stieche brav bannen, mä d'Diere sinn zou, do hëlleft kee Rubbelen a kee Fluchen. Bei deene meeschten Autoen ass dat haut guer net méi méiglech, mä säin ass där awer nach keen. Den Norry an seng Mamm hunn him och schonn honnertmol gesot, hie soll sech en Handy kafen, eng Kéier bräicht en een, mä hien huet nach keen. Dat wier lo sou einfach: Seng Fra huet

"vum selwen"

Théo Mey, 1952

deen zweete Schlëssel vum Auto ëmmer an hirer Posch. Hie géif senger Fra lo uruffen, se soll op de Parking kommen, mä sou, ouni Handy, lo brauch hien eng richtig Telefonscabine.

Där steet nach eng um aneren Eck vun deem grouse Parking. Also lass! Wat steet dann dodrop geschriwwen? D'Cabine géif nëmme mat enger Kaart fonktionéieren an net mat Mënz. Wann een awer keng sou eng Telefonskaart huet? De Papp flucht, datt et schwaarz an der Luucht gëtt, den Norry an seng Mamm héieren et jo net. Et ass zwanzeg op aacht, eigentlech misst hie lo um Büro Bescheid soen, datt et eng Grëtz méi spët gëtt.

Dat mam Schwaarz-an-der-Luucht-ginn ass guer net sou falsch, well iwwert der Stad hunn sech Wolleken zesummegezunn, déi soss näischt wëlle hunn, wéi lo gläich d'Waasser net méi ze halen. Am Auto leien zwee Präbblien, denkt de Papp. "Do leien se jo gutt!", grommelt hien.

Et gëtt nëmme méi eng Méiglechkeet: e puer honnert Meter zu Fouss ze goen. Do ass e Bistrot, deen ëm hallwer néng opmécht. Da ríft en ebe vun do der Mamm mam Schlëssel un an drénkt do e Kaffi bis se kënnt...

Muss ech lech lo nach verzielen, datt de Bistrot, deen "Um heemelegen Eck" heescht, mëttwochs säi fräien Dag huet? De Papp, deen am Schloreen op den "heemelegen Eck" zouhippt, gëtt et no zéng Minutte gewuer. Hie steet plätschnaass virun der zouener Dier – 't ass déi zweet Dier fir haut de Mueren – a weess, datt seng Zéif am Schong schwëllt, datt en de Schong misst ausdoen, an datt en deen duerno ni méi ukrit. An hie misst lo onbedéngt iergendanzwousch op d'Dëppen. Elo réischt mierkt en och, datt hien nach ëmmer de Parkziedel am Grapp huet, an datt deen ufänt opzeweechen. Ganz gemittlech fíert e fonkelneie Bus laanscht, et sëtzt bal keen dran.

Looss mer hei ophalen. Iergendwéi wäert sech alles nees agerenkt hunn, well 't war e ganz normale Mëttwoch an der Mëtt vun enger ganz normaler Woch. An zum Här Miller mat der gebrachener Zéif sot den Dokter am Röntgenzëmmer op dësem Owend, als Trouscht, souzeoen: "Kuckt an d'Zeitongen, et gëtt Schlëmmes."

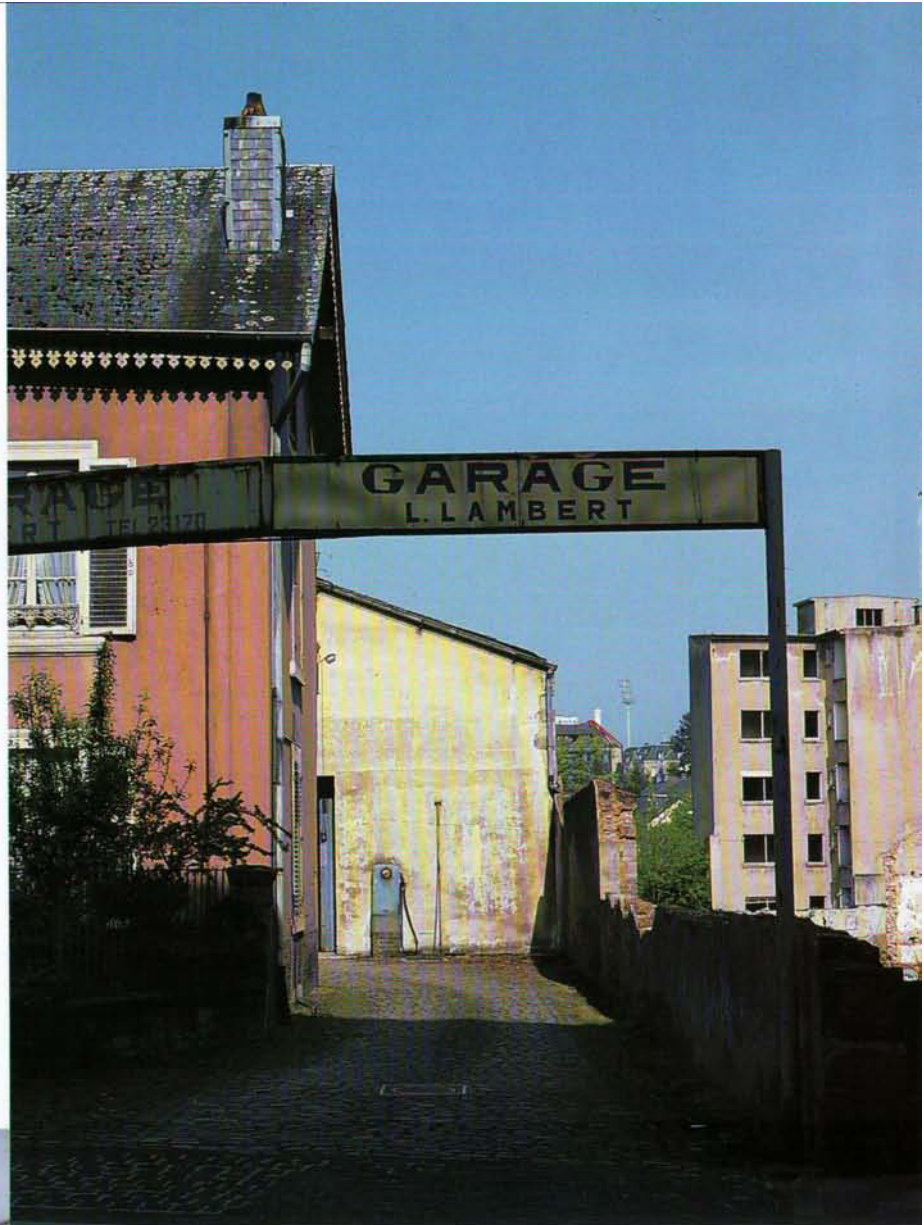
Josy Braun

"Si kommen ongeféier mat zwanzeg an der Stonn virun, lauschteren iwwerdeems d'Neiegkeeten, d'Wieder an och d'Situatioun op eise Strossen, an do mengt een um Radio, de Verkéier géif haut ganz normal lafen."



Irgendwann fiel es mir auf. Die Häuserzeile dicht am Sternplatz wirkte immer vernachlässigter. Immer mehr Wohnungen standen leer. Und dies in unmittelbarer Nähe zum Stadtzentrum. Auch die modernen Eigentumswohnungen wurden von ihren Bewohnern nach und nach im Stich gelassen. Am meisten tat mir das nette Haus mit dem an spanische Architektur erinnernden Erker leid, dass es so schmachlich enden musste.

“Dee Leschte



vun der Stäreplaz”

Die riesigen, ehemaligen Ställe des großherzoglichen Hofes standen ja schon die ganze Nachkriegszeit über leer, jedenfalls war hier schon jahrzehntelang kein Pferdewiehern mehr zu hören. Eines Tages wurde sogar das in der Nähe stehende, alte halberfallene Steinkreuz abgebaut und vor der Belairer Pfarrkirche aufgerichtet.

Irgendwie entwickelte sich hier am Sternplatz alles anders als bei sonstigen Projekten. Es wurde immer deutlicher, hier war nur eine lange, sehr lange Agonie zu erwarten. Der Place de l'Etoile sollte kein schneller, schmerzloser Tod beschert sein.

Bald stand fest, hier gibt es keine Umkehr. Die Brennnesseln hatten ihren festen Platz erobert. Die Plakate der Rockkonzerte an den blinden Fenstern und bröckelnden Mauern ebenfalls. Eine Tankstelle nach der andern wurde abgerissen. Ich hoffte, dass nun endlich auch das hässliche, hohe Mietshaus am Boulevard Grande-Duchesse Charlotte abgerissen würde, das wie ein fauler Zahn in einem ungepflegten Mund aus dem allgemeinen Chaos herausragte.



Optische Illusion oder nicht, es schien mir sogar schief gebaut. Aber nein, hier wurden weiterhin Haare geschnitten. So konnte ich mich, jedes Mal wenn mir die Haare gekürzt oder der Bart gestutzt wurde, mit dem Figaro über die unterdessen mehrfach angekündigten, hochtrabenden Neugestaltungspläne unterhalten. Der wusste jedes Mal neue Horrorgeschichten zu erzählen. Existenzängste plagten ihn. Zu nahe am Pensionsalter, um anderswo eine neue Existenz aufzubauen, schaute er betrübt in die Zukunft. Auch hatte er Angst, da der Rest seines Gebäudes unbewohnt war und sich allerlei dunkle Gestalten dort herum trieben. "Ich hoffe, dass sie mir nicht einmal aus Versehen die ganze Bude in Brand stecken".

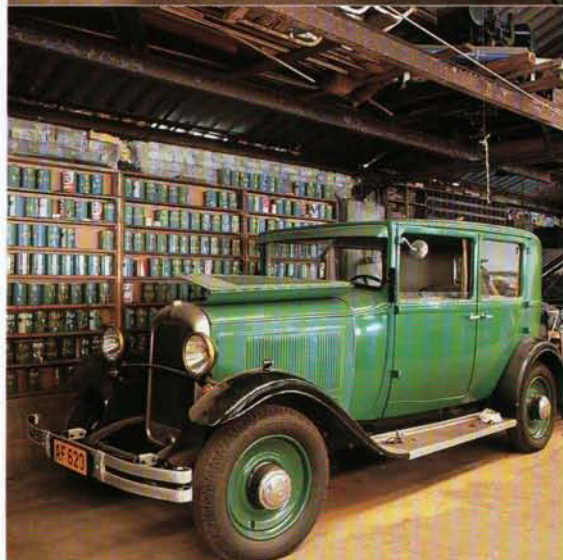
An schönen, sonnigen Tagen sah man auch abenteuerliche Gestalten hinter den Ruinen an einem improvisierten Grill hantieren. Ein Schnellläufer im Parka huschte von Ruine zu Ruine, als ob er hier aufgewachsen wäre. Plötzlich setzte eine grelle Graffitizeichnung auf einem Mauerrest kulturelle Akzente.

Dann buddelten endlich Riesenbagger ein Riesenloch, es geschah etwas! Das Regenwasser musste aufgefangen werden, damit die Keller im Rollingergrund nicht volllaufen sollten. Aber überall sonst nahm die Natur ihre Rechte immer stärker in Anspruch. Der rege Autoverkehr konnte sie dabei nicht stören, weder die Busse, noch die Feuerwehrgewagen, die hier mehrmals am Tage von der Arloner Straße her ihre Sirenen heulen ließen. Disteln und Geröllpflanzen zeigten, dass sie mit wenig zufrieden sind.

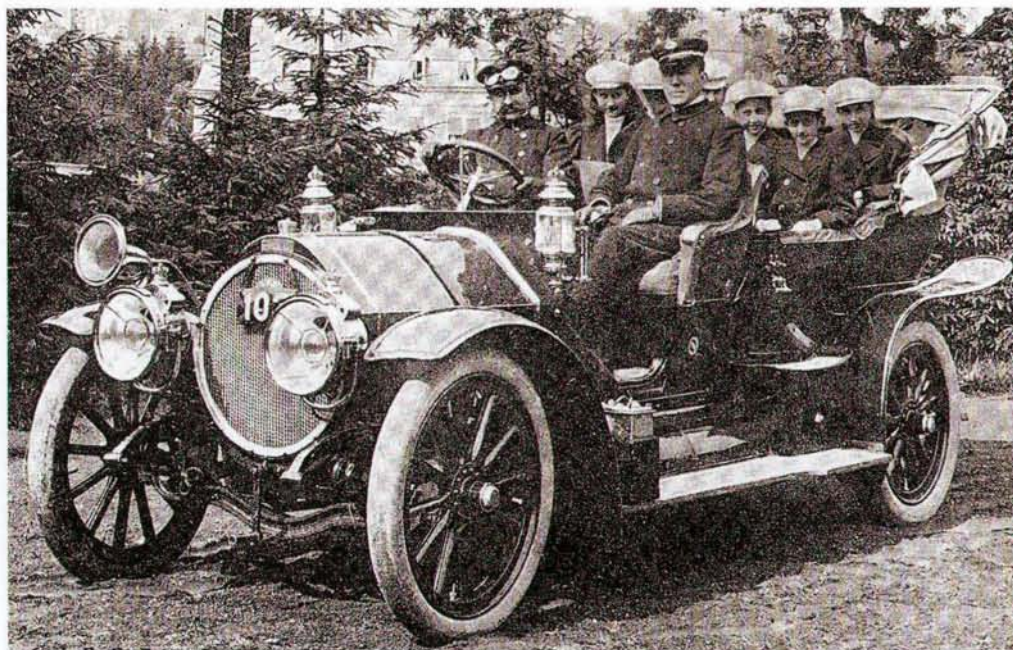
Doch eine Oase trotz noch heute dem Chaos. Wie eine Fata Morgana steht die Garage Lambert nebst schmuckem Landhaus aus der Jahrhundertwende so, wie sie schon immer gestanden hat. Ein gepflegtes Gärtchen mit Rosen und allerlei Blumenbeeten vervollständigen die Idylle. Hier wohnt einer, der sich nicht so schnell klein kriegen lässt. Einer, der sich noch fast jeden Tag in seine Werkstatt begibt und hier versucht, die Zeit anzuhalten. Im Monteuranzug bewegt er sich inmitten seiner Werkzeuge, die schon viel Rost angesetzt haben. Ein leichter Ölgeruch verschönert seinen Lebensabend. Hier ist er bei seinen Oldtimern, an denen es immer wieder etwas zu polieren und zu basteln gibt. "Nein, fahren kann ich damit nicht mehr, meine Augen lassen mich im Stich", sagt er wehmütig. Die glorreiche Vergangenheit, seinerzeit, als er diesen Betrieb aufgebaut hat, verblasst immer mehr. Die Vorkriegsjahre, die Zeit des Zweiten Weltkriegs, die Nachkriegsjahre. Hier soll eine neue Straße gebaut werden, mitten durch sein Haus und mitten durch seine Garage. Um Platz zu machen für Autos – Autos, die sein Lebensinhalt waren und immer noch sind. Als hätte es noch eines Beweises bedurft: Die Revolution frisst ihre eigenen Kinder.

Pol Tousch

"Hier wohnt einer, der sich nicht so schnell klein kriegen lässt. Einer, der sich noch fast jeden Tag in seine Werkstatt begibt und hier versucht, die Zeit anzuhalten."



Wie an anderer Stelle dieser Nummer berichtet, verkehrten die ersten in Luxemburg angemeldeten Automobile bereits vor 1900. Doch sollte es noch bis zum Jahre 1908 dauern, bis die großherzogliche Familie sich entscheiden konnte, wenigstens zum Teil auf dieses moderne Fortbewegungsmittel umzusteigen.¹ Bei besonderen Anlässen – wie während der Jahrhundertfeiern 1939 – wurden jedoch die Pferdekutschen auch weiterhin benutzt.² Heute ist Luxemburg übrigens eine der ganz wenigen Hauptstädte, in der das Pferd, ob bei offiziellen Anlässen oder bei Einsätzen der Ordnungskräfte, total aus dem Straßenbild verbannt ist.



1908: Erbgroßherzogin Marie-Adelheid und die Prinzessinnen Hilda, Antonia und Charlotte im neuen N.A.G.-Berlin von Großherzogin Marie-Anna.

Das erste Automobil am großherzoglichen Hof

Im Rahmen dieses Beitrags wollen wir uns näher mit jenem Wagen beschäftigen, der im großherzoglichen Hause das Zeitalter der Motorisierung eingeläutet hat. Wir schreiben das Jahr 1908. Großherzog Wilhelm ist bereits längere Zeit durch seine Krankheit gezeichnet, und seine Gattin, Großherzogin Marie-Anne, ist seit dem 19. März als Statthalterin eingesetzt. Die älteste der sechs Töchter, Prinzessin Marie-Adelaide, zählt gerade 14 Lenze.

Ende Juni desselben Jahres meldet der Münchener Generalvertreter der N.A.G.³ dem großherzoglichen Hofmarschall Freiherr von Ritter, dass er einen N.A.G.-Wagen, Type B I, mit Doppelkarosserie aus dem Hause Kruck aus Frankfurt/Main, bestehend aus Phaeton (Cabriolet) und Limousine, für den folgenden Monat Oktober an das großherzogliche Haus liefern könnte. Bis zur Auslieferung könnte dem Großherzog ein "Interimswagen" der gleichen Marke, die bereits an verschiedenen befreundeten Fürstenhöfen zum Fuhrpark gehörte, zur Verfügung gestellt werden.

Kurze Zeit später erfolgt dann die definitive Bestellung. Ende Juli schlägt die N.A.G. dem Hofmarschall überraschend vor, "... statt des in Auftrag gegebenen Modells 1908 (26/45 PS) die neue für 1909 vorbereitete Type B II (31/55 PS), zu

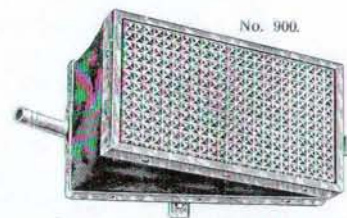
verwenden, welche außer einem stärkeren Motor noch wesentliche Vervollkommnungen und Verbesserungen aufweist ...". Der Fabrikant will somit "... sicher sein, dass die Lieferung wirklich in jeder Beziehung zur Zufriedenheit des erlauchten Auftraggebers ausfällt, und zeigen, wie sehr ihm daran liegt, diese Zufriedenheit zu erringen...".



Dieser erste großherzogliche Wagen ist vorerst für Schloss Hohenburg in Bayern, den Sommersitz der Familie, bestimmt.

Ende September wird dem Hofmarschall eine ausführliche Auftragsbestätigung unterbreitet. Was alles bereits damals an Komfort und Extras möglich war, erfahren wir aus der detaillierten Rechnung: "... ein Vierzylinder-Motor mit 55 PS, zwei vordere gewölbte Kotflügel und durchgehende Trittbretter mit Messingschienen und Gummibelag, geteilte Motorhaube mit Riemen und Schloss, ein Satz Gummipuffer mit Riemen, Renold-Ketten, zwei Kettentriebe mit dreißig Zähnen extra, ein Satz Räder mit Continentalbereifung vorne 915/105, glatt, hinten 935/135, eine Auspuffklappe, ein kompletter Satz Werkzeug und Reserveteile, zwei Stirnbrettlaternen mit abnehmbaren Kronen, eine extra große Hupe mit 2 m langem Schlauch.

Ferner eine Kombinationskarosserie der Firma Kruck, ein Druck-Verdeck aus Segeltuch mit Seitenteilen, eine Galerie mit Drahtgeflecht und Messingschnörkel auf dem Limousinen-Ansatz, ein Brillenkasten zwischen den Führersitzen, zwei Armschlingen in dem Limousinen-Ansatz, eine verschließbare Mahagoniklappe unter dem Führersitz, eine vermessingte Gepäckbrücke, für beide Karosserien verwendbar, ein Sprachrohr, ein hochgelegter Pneumatikhalter für zwei Reservereifen, ein Vordach, unten Mahagoni poliert, auf Messingpolierten Fensterstangen mit Scheibe, zwei Umstecksitze à la Vanden-Plas mit Lehnen. An den Türen seitlich der Fondsitze je eine Tasche sowie an den Seiten des Führersitzes ebenfalls je eine Tasche, eine elektrische Innenlampe mit seidenem Blendenrohre, ein Aschkästchen (sic), ein Visitenkartentäschchen, seidene Springstores an sämtlichen Fenstern, Rückwand der Limousine geschweißt, beide Karosserien im Ganzen vier Centimeter länger wie die normalen Kruckkarosserien, Sitze zwei cm tiefer, Phaeton ganz in Aluminium.

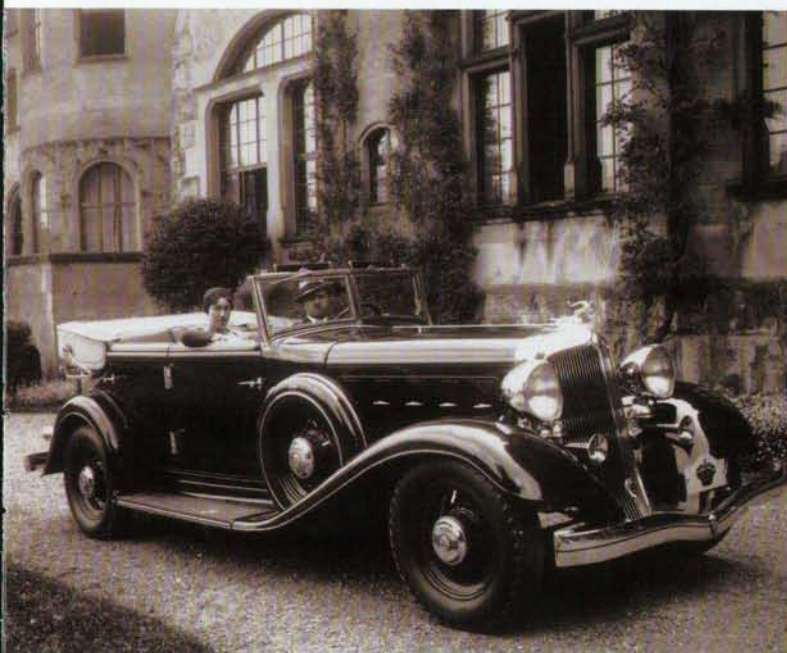


Limousine-Karosserie teilweise mit Aluminium bespannt, Teppiche in Art der Polsterung für das Innere beider Karosserien, Gummibelag für den Führersitz. Auf den

¹ Im Jahre 1911, also noch drei Jahre später, bekam Königin Wilhelmina der Niederlande ihr erstes Automobil: einen Wagen der Marke "Spyker".

² Einige der großherzoglichen Kutschen sind übrigens heute im Kutschenmuseum in Peppingen, dessen Besuch unbedingt zu empfehlen ist, ausgestellt.

³ N.A.G. war die Abkürzung für Neue Automobil-Gesellschaft m.b.H. Berlin. Stammhaus der Gesellschaft war die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft (A.E.G.). Die N.A.G. hatte in fast allen europäischen Hauptstädten sowie in Brasilien Filialen und Vertretungen für die aus ihren Fabrihallen kommenden Luxusfahrzeuge, Motordroschken, Lastwagen, Omnibusse, Elektromobile und Bootsmotoren.



Großherzogin Charlotte und Prinz Félix
in einem Chrysler Imperial 8 von 1931



Über 7 Sitzplätze verfügte der 8-Zylinder-Buick, mit dem die
großherzogliche Familie am 10. Mai 1940 das Land verließ.
Das Fahrzeug war im Juni 1998 im Trasmusée der Stadt Luxemburg
ausgestellt. Foto: Musée des Tramways

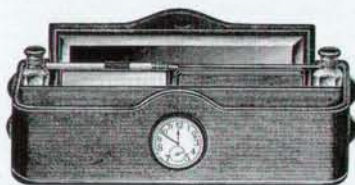
Türen beider Karosserien aufgemalte Königskronen, nach Art der in Luxemburg besichtigten Kronen. Die Breite der Karosserie etwas breiter wie normal. Zwei hintere Kotflügel."

Ferner für die Limousine: "ein Pneumatikkoffer für zwei Mäntel und eine Anzahl Schläuche, zu befestigen auf dem Dach der Limousine, zwei Kantinen als Pendant mit silbernen Dosen und Flacons-beschlägen, ebenso mit Silber die Notizbücher und Blocks usw., ein Hutnetz, eine wasserdichte Decke, eine versenkte Wagnuhr, ein herausziehbarer Auftritt zum Dach der Limousine. Für Phaeton: eine schräge, verschiebbare Vorderscheibe, Celluloid-Vorhänge hinter dem Führersitz, Housse in Gummistoff zum Überziehen über das niedergelegte Verdeck, Überzüge von Gummistoff über alle Sitze mit Leder-auflagen und Ledernähte, Seitenvorhänge zu dem Verdeck, Sicherheitsriegel an den Türen außen. Zwei weitere Umstecksitze und ein Lattenrost zum Schutze des Benzin-kessels, ein dritter, klappbarer Notsitz zwischen den beiden ersten Sitzen, ein Entwickler (Acetylen-Apparat), zwei Scheinwerfer ohne Krone, 2 Stollenlaternen mit abnehmbarer Krone für Kerzen (die Stalllaternen und die Spritzbrettlaternen sind auf den Seitenscheiben mit eingezätzten Kronen versehen), eine Akkumulatorenzündung, zwei Gleitschutzdecken für die Hinterräder, eine Akkumulatorenbatterie für die Innenbeleuchtung ...".

Der Preis dieses Automobils ist mit 26169 Mark angegeben. Ende Oktober 1908 wird der Wagen, in den beiden Ausführungen, mit der Eisenbahn von Frankfurt/Main nach München gebracht: Schloss Hohenburg liegt nur wenige Kilometer von der Bayernmetropole entfernt.

Zu einem späteren Datum wird das Fahrzeug dann, wieder mit der Bahn, von München nach Luxemburg überführt. Es sollte bis zum Jahre 1913 in Betrieb bleiben.

Im Sommer 1911 bestellt die großherzogliche Verwaltung in Luxemburg ein zweites Automobil. Diesmal fällt die Wahl auf einen "Benz-Wagen mit Benzinchassis 14/30 PS". Anfang 1914 – in der Zwischenzeit war Großherzog Wilhelm verstorben und Großherzogin Marie-Adeläide war ihm auf dem Thron gefolgt – liefert die Daimler-Motoren-Gesellschaft aus Untertürkheim ihr zweites Fahrzeug an den großherzoglichen Marstall, eine "Mercedes Phaeton-Landaulet-Carosserie mit einem 25/55 HP Mercedeschassis". Die Farbe aller (offiziellen) Hoflimousinen ist seit jeher dunkelblau oder schwarz.



In den darauffolgenden Jahren – Anfang 1919 war Großherzogin Charlotte als Staatsoberhaupt vereidigt worden – werden regelmäßig neue Wagen angeschafft bzw. ausgediente Fahrzeuge ersetzt. Prinz Felix, der Gemahl von Großherzogin Charlotte, hatte seit jeher ein Faible für Sportwagen.

Nachstehend ein Überblick über die Neuanschaffungen aus den zwanziger und dreißiger Jahren:

Minerva (1923) - Fiat 510 (1923) - Fiat 501 (1923) - Fiat Coupé (1923) - Fiat Spyder Sport (1924) - Lancia Lambda (1925) - Panhard (1926) - Buick (1927) - Itala (Turin) 1928) - Fiat Torpedo (1929) - Cadillac (1929) - Talbot K 78 Long (1930) - Ford 12 PS (1931) - Chrysler Imperial Eight (1931) - Plymouth Sedan (1934) - Vauxhall (1935) - Chevrolet Master Touring Sedan de Luxe (1936) - Opel (1936) - Packard (1938) - Buick (1938) - Hillmann Minx de Luxe Saloon - Fiat 508 C, 4 Zyl. (1939), ein Geschenk für Erbgroßherzog Jean zu seinem 18. Geburtstag.

Namen wie Rolls-Royce oder Bentley sucht man demnach vergebens in den Inventaren.

Von den Vorkriegswagen ist – leider nur ein einziger bis heute erhalten geblieben: der im Jahre 1938 in Dienst gestellte Buick (8 Zylinder / 7 Sitzplätze), mit dem die großherzogliche Familie am 10. Mai 1940 ins Exil flüchtete. Großherzog Jean bestand darauf, diesen "historischen" Wagen, den man nach der Befreiung des Landes wieder zurückgeholt hatte, komplett instandsetzen zu lassen, sodass er bis heute fahrtüchtig geblieben ist. Der erst im Jahre 1988 in Dienst gestellte 4-Liter-Daimler, der heute nur bei höchst feierlichen Anlässen zum Einsatz kommt, wird uns hoffentlich über das 21. Jahrhundert hinaus erhalten bleiben.

Guy May



"Et war wierklech net einfach!"

Nachdenklichkeiten zu einer
hauptstädtischen Ausstellung
über Luxemburg
unter dem Nazi-Stiefel

An "Literatur" über 52 Monate deutscher großdeutscher Herrschaft über ein kleines Fürstentum gebricht es Luxemburg wahrlich nicht. Nur, ist dieser düsterste Zeitabschnitt in der Luxemburger Geschichte nicht bereits vergangener als Vergangenheit? Wer außer dem direkt und indirekt Betroffenen nimmt sich denn die auch bald 60 Jahre nach Kriegsende immer noch nicht abreißende Serie einschlägiger Veröffentlichungen, seien sie anspruchsvoll geschichtswissenschaftlicher, seien sie dilettierend autobiographischer Natur, ernsthaft vor? Gleicht der Akt des Schreibens über Luxemburg und die Luxemburger als "VolksgenosInnen" im Gau Moselland also nicht doch einem Begräbnis erster Klasse? Wie macht sich der letzte Überrest einer Generation, für welche die braune Gewaltherrschaft der historische GAU gewesen ist, den in eine notorische Wohlstands-, ja Spaßgesellschaft Nachgeborenen verständlich? Wie muss in einer Zeit und in einer Welt, die Kultur gedankenlos aufbraucht, die Ausstellung dieses martialisch, politisch und vor allem menschlich dunklen, zudem über Gebühr mythisierten und mystifizierten Kapitels ausgerechnet in einem Museum beschaffen sein, damit es nicht wiederum als hoffnungslos verstaubt, kurzum selber museal "herüberkommt"?

Eine Ausstellung ist, wie ihr Name sagt, etwas Gestelltes, Herausgestelltes, Hervorgehobenes. Ausstellungen haben notwendigerweise viel Statuarisches an sich. Dagegen eine Ausstellung, die dem nur scheinbar eindeutigen Leitspruch wie ".....et war alles net esou einfach" gerecht werden will! Ihre Kuratoren müssen sich

"Die hauptstädtischen Museumsleute und ihre Mitarbeiter beschriften, bebildern und betonen die physikalische Evidenz:
Starkes Licht wirft dunkle Schatten."





imedia

nach bestem Wissen und Gewissen anstrengen, ebenso wohl vorzuführen und zu belegen, dass ein Überlebender zum ixten Male die Binsenwahrheit ausgesprochen habe, das Leben unter der Naziknute sei ungemein schwer gewesen, dass aber auch ein Nachgeborener nach eingehender Prüfung der Zeugnisse durchaus zur Einsicht hat kommen können, die Dinge verhielten sich etwas komplexer, als sie bislang und einseitiger Verherrlichung zuliebe dar- und ausgestellt worden seien.

Schon aus dem Titel der Ausstellung im Museum der Hauptstadt ist ein Zögern, ein Zaudern herauszulesen; das mit der Zusammenstellung und der multimedialen Zurschaustellung der düstersten Epoche in der noch kurzen Luxemburger Nationalgeschichte anvisierte Ziel, die verfolgte Absicht machen die durchwegs blutungen (ja, jungblutigen!) Ausstellungsmacher vollends klar anhand des Programms, das sie dem 380 Seiten starken, so sparsam wie eloquent bebilderten Lesebuch verordnen, das ihre Show begleitet und unterfüttert: Es verbreitet keine Thesen und Theorien, ergeht sich nicht in Apologien oder Hagiographien, sondern es stellt ausdrücklich Fragen nach Luxemburg und seinem Schicksal im Zweiten Weltkrieg.

"...et war alles net esou einfach" versucht sich folglich, dem essentiell statuarischen, statischen Charakter jeglicher Ausstellung zum Trotz, gewissermaßen an der Quadratur des Kreises, will aus den "idées par trop reçues" ein für alle Mal ausbrechen, möchte, kurzum, "bewegen".

Es ist deshalb von Seiten eines älteren Zeitgenossen, dessen Jahrgang noch einen Zipfel vom Mantel der üblen Geschichte erhascht hat, kein wohlfeiles Lob an die Adresse der, wenn schon nicht um absolute Wahrheit, so doch um größtmögliche Wahrscheinlichkeit und wissenschaftliche Ausgewogenheit aufrichtig bemühten Verantwortlichen, wenn er ihnen bestätigt, sie würden den eigenen hohen Ansprüchen grosso modo bewundernswert gerecht. Dieses Fazit lässt sich sogar ex negativo ziehen: es ist umgehend, kurz nach der Eröffnung, in völliger Missachtung ihres Mottos, gegen die Ausstellung wiederum ins Feld geführt worden, sie streiche zum Nachteil einer ansehnlichen Zahl nachweislich guter, naziresistenter und geschundener Luxemburger die leider auch nicht unbedeutende Mehrheit ihrer passiven, mitlaufenden und aktiv kollaborierenden Landsleute allzu plastisch heraus. Die hauptstädtischen Museumsleute und ihre Mitarbeiter dagegen beschriften, bebildern und betonen die physikalische Evidenz: Starkes Licht wirft dunkle Schatten.

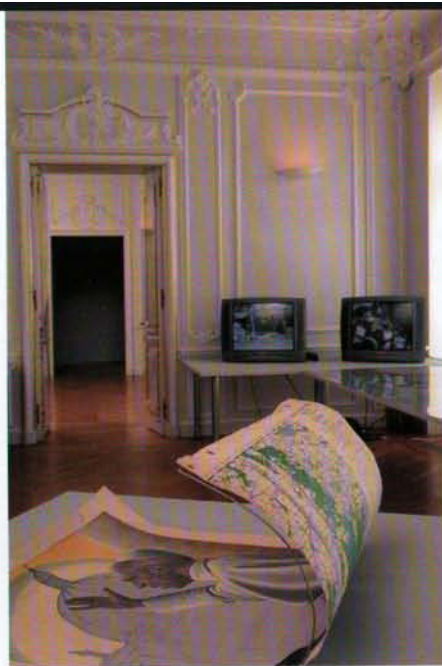
Der Kriegs- und Besetzungsschau in der Rue du St. Esprit ging u.a. eine Ausstellung über Hexenwahn voraus. Der nationalhistorischen Aufklärung zuliebe bleibt zu hoffen, dass sich eine böse Ahnung der AusstellungsmacherInnen nicht bewahrheite: Als der Reporter sich in den ersten Ausstellungstagen durch die Säle hatte führen lassen, waren ihm knapp 3000 Schaulustige und Lernwillige vorausgegangen; von ihnen aus hochgerechnet, würde es "Luxemburg unter der Nazierrschaft" womöglich nicht schaffen, an die Zahl der Besucher heranzukommen, die der mittelalterliche Wahnsinn von Hexen anzulocken vermochte.

Bedauerlich, kläglich gleichfalls, wenn Primärschüler herangekarrt werden müssen, auf dass "...et war alles net esou einfach" halbwegs ansehnliche Besucherzahlen einfahren könne. Die Erfahrung lehrt, der Unterricht dringt eher nie als selten bis zu den völkermörderischen Weltkriegen des 20. Jahrhunderts vor; allein, weder dieses pädagogische Manko noch die Verhinderung durch Prüfungs- und Examenzeit sind aus dem Munde von Geschichtsprofessoren stichhaltige Argumente, ihren Gymnasialklassen so umfassendes und neuwertendes Anschauungsmaterial, wie es über einen historisch einzigartigen Ausnahmezustand im Heiligen-Geist zur nachhaltigen Warnung versammelt ist, vorzuhalten.

Michel Raus

"... et wor alles net esou einfach"

Nach bis den 3. November 2002:
D'Ausstellung iwwer
den Zweete Weltkrich
am Stater Geschichtsmusée



Musée d'Histoire
de la Ville de Luxembourg
14, rue du Saint-Esprit
L-2090 Luxembourg

Öffnungszeiten

täglich (außer montags): 10.00 - 18.00 Uhr
donnerstags: 10.00 - 20.00 Uhr

Eintrittspreise

Erwachsene: 5,00 €
Jugendliche und Senioren über 65: 3,70 €
Kinder unter 12 Jahren: freier Eintritt
Gruppen ab 15 Personen: 3,70 € / Person

Katalog

"... et wor alles net esou einfach"
Questions sur le Luxembourg et la Deuxième
Guerre mondiale / Fragen an die Geschichte
Luxemburgs im Zweiten Weltkrieg,
Luxemburg 2002
375 S. / 30 €
(ISBN 2-919878-25-5)

Kontakt

Informationen:
Tel.: (+352) 4796 4500
Fax: (+352) 47 17 07
www.musee-hist.lu
secretariat@musee-hist.lu

Presse - Public relations
Tel.: (+352) 4796 4561
Fax: (+352) 47 17 07
b.fuge@musee-hist.lu

Museumspädagogik / Buchung
von Führungen und Workshops
Tel.: (+352) 4796 4570
Fax: (+352) 47 17 07
m.mailliet@musee-hist.lu

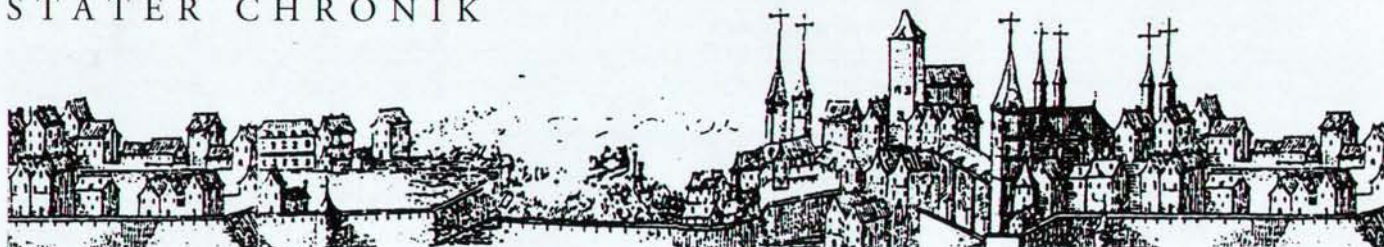
BEGLEITPROGRAMM

Vorträge

Gespräche mit Zeitzeugen
Filmreihe der Cinémathèque
der Stadt Luxembourg
"Die Gewalt der Bilder.
Propaganda im NS-Film (1)"
Filmvorführungen mit Expertenkommentar
und Publikumsdiskussion
Workshops für Kinder und Jugendliche

Führungen

Regelmäßige Führungen
donnerstags: 18.00 Uhr (Lëtzebuergesch)
sonntags: 15.00 Uhr (Deutsch / Lux.)
16.00 Uhr (Französisch)
(zusätzliche Termine auf Anfrage)
Historische Stadtrundgänge
(mit dem Luxembourg City Tourist Office)
sonntags: ab 19.05.2002
Treffpunkt 15.00 Uhr beim Museum.



In memoriam: Pierre Frieden, Echevin de la Ville †

Peu de jours auparavant il nous avait encore promis une contribution "Ma première automobile" pour le présent numéro de *Ons Stad*. L'article en question ne devait plus être écrit. Le 28 avril dernier, peu de jours après son soixante-dix-septième anniversaire, Pierre Frieden décéda de façon tout à fait inattendue à son domicile à Cessange.

Avec lui *Ons Stad* perd un collaborateur fidèle et dévoué, qui pendant de longues années a enrichi par son talent et la qualité de ses articles les pages de notre journal.

Le monde politique pleure en lui un homme droit et intègre, profondément humaniste.

Pierre Frieden naquit le 14 avril 1925 à Merttert. Pendant la guerre son attitude patriotique lui avait valu le renvoi de l'Athénée; enrôlé de force, il fut envoyé en Russie où il se retrouva interné avec beaucoup d'autres compagnons d'infortune à Tambov, ce camp de prisonniers de sinistre mémoire.



Après la guerre il reprit ses études de sciences humaines et devint professeur dans l'enseignement technique, plus tard à l'Ecole des Arts et Métiers. Suivant les traces de son oncle Pierre Frieden (1892-1965), qui pendant les années quarante et cinquante avait été d'abord député, puis ministre et finalement ministre d'Etat, il rejoignit les rangs du parti chrétien-social.

En 1978 il fut élu membre du Conseil communal de la Ville de Luxembourg; une année plus tard il obtint son premier mandat de député, charge qu'il garda jusqu'aux élections parlementaires de 1999.

De 1982 à 2000 Pierre Frieden détenait sans interruption le mandat d'échevin municipal; les activités de la vie culturelle entre autres étaient de son ressort.

Mais même dans sa retraite il ne voulait pas rester inactif. Son occupation de prédilection était l'écriture. Ainsi on retrouve nombre de ses articles dans les pages culturelles de la *Warte* ainsi que dans celles de *Ons Stad*, publication à laquelle il se sentait particulièrement lié.

Stadtarchitekt Jean Horger nahm Abschied vom Berufsleben



Nach über 30 Jahren im Dienst der Stadt Luxemburg ist Stadtarchitekt Jean Horger am 1. Mai in den wohlverdienten Ruhestand getreten.

Jean Horger, Jahrgang 1937, schloss 1965 seine Studien in Paris ab und eröffnete 1966 ein eigenes Architektenbüro. 1971 trat er in die Dienste der Stadt Luxemburg, und bereits am 9. Juli 1979 wurde er zum "architecte-directeur" ernannt. 1995 übernahm er ebenfalls die Leitung des städtischen Urbanismusdienstes.

Zu den Projekten, an deren Verwirklichung Jean Horger in seiner langen Amtszeit maßgeblich beteiligt war, zählen u.a. das Kapuzinertheater, das städtische Geschichtsmuseum und die Renovierung des Cercle-Gebäudes. Zudem wirkte er an der Ausarbeitung des Joly-Plans mit.

Zu Jean Horgers Nachfolgerin auf diesem verantwortungsvollen Posten hat der Gemeinderat Stadtarchitektin Martine Vermast bestimmt.

Was bedeuten die Straßennamen der Stadt?

Schuman (Robert,
Rond-Point und Boulevard)

Der Rond-Point Schuman befindet sich am Ende der Avenue de la Porte-Neuve in Richtung Limpertsberg und ermöglicht ein rechtes Abbiegen der Fahrzeuge in den Boulevard gleichen Namens, der zur Grande-Duchesse-Charlotte-Brücke führt.

Durch Schöffengeratsbeschluss vom 13. und 16. September 1963 tragen Platz und Straße den Namen des französischen Politikers und Ehrenbürgers der Stadt Robert Schuman, "Initiateur de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier (CECA), première étape vers une Europe unie", wie die Inschrift auf seinem Denkmal lautet.

Schuman wurde am 29. Juni 1886 in Luxemburg-Clausen als einziger Sohn eines aus Lothringen stammenden Vaters und einer luxemburgischen Mutter geboren. In Clausen verbrachte er seine Kindheits- und Jugendjahre, sprach luxemburgisch und wuchs, da er die luxemburgischen Schulen besuchte, zweisprachig auf, zwischen dem germanischen und dem romanischen Kulturraum. Nach seinem Abschluss am Athenäum studierte er von 1904 bis 1910 an verschiedenen deutschen Universitäten die Rechtswissenschaften, ein Studium, das in Straßburg mit der Promotion zum Doktor der Rechte seinen Abschluss fand. Seine Praxis als Anwalt in Metz wurde durch den Ersten Weltkrieg unterbrochen; nach dessen Ende wurde Schuman durch die Rückkehr Elsass-Lothringens an Frankreich französischer Staatsbürger.

Nun begann seine politische Tätigkeit: Er gehörte dem Stadtrat von Metz an, und als Mitglied der Katholischen Volkspartei war er bis zu seiner Verhaftung durch die Gestapo



im Jahr 1940 Abgeordneter der Französischen Nationalversammlung. 1942 gelang ihm die Flucht nach Südfrankreich, wo er in verschiedenen Klöstern Schutz vor den Nazis fand.

Nach Kriegsende nahm er schon sehr bald wieder am politischen Leben teil. Als Vorsitzender der christlich-sozialen Partei des "Mouvement de Rassemblement populaire" wurde er in die Nationalversammlung gewählt. Danach folgten einige Jahre ministerieller Tätigkeit; so war er von 1948-1953 Außenminister. In diese Zeit fallen seine Bemühungen um eine europäische Einigung, ein Gedanke, der an sich nicht neu war; auch Churchill hatte ihn schon 1946 in einer Rede aufgegriffen.

Aber inzwischen hatte sich die politische Lage verändert. Der "Kalte Krieg" war ausgebrochen, der Eisernen Vorhang hatte Europa in zwei politisch und wirtschaftlich getrennte Lager gespalten; eine politische Einigung Europas schien in weite Ferne gerückt.

Um in Westeuropa nicht durch ein geschlagenes und geschwächtes Deutschland ein gefährliches Vakuum entstehen zu lassen, förderten die U.S.A. dessen wirtschaftliches und militärisches Erstarken, eine Politik, die wiederum Frankreich sehr beunruhigte. Es ist nun das Verdienst Robert Schumans, erkannt zu haben, dass das Verhältnis Deutschland-Frankreich ein europäisches Problem war, das es zu lösen galt, wollte man

nicht weitere Konflikte heraufbeschwören. Gestärkt und unterstützt in seinem Bestreben wurde Schuman durch den europäisch denkenden Ökonomen und Technokraten Jean Monnet. Am 9. Mai 1950 stellte er im Rahmen einer Pressekonferenz eine historische Erklärung für den Neuaufbau Europas vor; sie sollte als "Schumanplan" in die Geschichte eingehen. Ihr zufolge sollte die deutsche und französische Kohle- und Stahlproduktion einer gemeinsamen obersten Behörde mit supranationalem Charakter unterstehen, die außer Deutschland und Frankreich der Mitwirkung anderer Staaten offenstand.

Am 18. April 1951 unterzeichneten die Außenminister der inzwischen auf sechs Mitgliedstaaten angewachsenen Gemeinschaft in Paris den Vertrag für die "Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl". Dieser Vertrag der so genannten "Montan-union" trat am 23. Juli 1952 in Kraft.

Sitz der neuen Behörde wurde schließlich, nach längerem Tauziehen zwischen anderen, größeren Städten, Luxemburg. Es sollte zunächst ein Provisorium sein, doch es wurde zum Dauerzustand. Inzwischen teilt sich unsere Stadt die Ehre, europäische Institutionen zu beherbergen, mit Brüssel und Straßburg.

In zahllosen Vorträgen hat Schuman immer wieder für seine Vision eines nicht nur wirtschaftlich, sondern auch politisch geeinten Europas geworben.

Ihm wurden zahlreiche Ehrungen zuteil: Von 1958-1960 war er Präsident des Europäischen Parlaments in Straßburg mit dem Ehrentitel "Vater Europas". Von Papst Pius XII. erhielt er den Pius-Orden, die Stadt Aachen verlieh ihm den Karlspreis und den Erasmus-Kulturpreis.

Robert Schuman starb am 4. September 1963 und wurde in Scy-Chazelles bei Metz begraben.

Seit 1988 wird von katholischer Seite seine Seligsprechung betrieben. Er war eine von tiefer Religiosität durchdrungene Persönlichkeit mit ausgeprägtem Sinn für soziale Fragen und dem Bestreben, christliche Grundwerte im politischen Leben durchzusetzen.



Une saison théâtrale trois étoiles...

Sascha Ley

Nous devons encore patienter une saison avant de pouvoir admirer le Théâtre Municipal au Rond-Point Schuman dans sa nouvelle splendeur. Mais notre plaisir ne sera que d'autant plus grand! En attendant, les équipes du Théâtre Municipal et du Théâtre des Capucins ont conjugué leurs efforts pour nous présenter un magnifique programme commun, qui – chantier oblige – se donnera majoritairement dans la salle du Théâtre des Capucins. Après l'ouverture de la «Grande Maison», les spectacles programmés en commun seront répartis entre les deux théâtres selon des critères de scénographie.

En attendant, le programme riche et varié que Marc Olinger et Frank Feitler nous proposent pour la saison 2002 - 2003 nous réserve des soirées théâtrales hors de pair. Pas moins de dix productions en français, allemand et luxembourgeois témoignent d'une situation linguistique et créatrice probablement unique en Europe. Les plus grands noms de la littérature théâtrale sont au rendez-vous, des personnages historiques investiront la scène du Théâtre des Capucins, sur laquelle on chassera également des ravisseurs ou des sorcières.

Ainsi la saison commence tout en beauté avec «Maria Stuart» de Friedrich Schiller, mise en scène par Marion Poppenborg, une habituée du Théâtre des Capucins que nous sommes heureux de retrouver. Entourées de Frédéric Frenay, Tom Leick et Daniel Plier, Sascha Ley et





Myriam Muller

Myriam Muller incarneront Elisabeth I et Marie Stuart dans cette grande et terrible histoire de lutte pour le pouvoir, de passion et d'ambition.

A la fin du mois, changement de registre avec «Homekrimi» de Luc Feit, une farce policière en luxembourgeois, mise en scène par l'auteur lui-même. Nous y retrouverons avec plaisir ses compères du «Fräie Vollekstheater» Josiane Peiffer, Fernand Fox et Marc Olinger, ainsi que Marie-Paule von Roesgen, Serge Tonon, Klaus Nierhoff et Tom Leick.

Le début du mois de novembre sera réservé à «Dance People» avec une nouvelle chorégraphie de Jean-Guillaume Weis, tandis qu'à la fin du mois, Marc Olinger signera la mise en scène de «Une envie de tuer sur le bout de la langue» de Xavier Durringer, une pièce légère et drôle dans laquelle nous verrons Caty Baccega, Valérie Bodson, Jérôme Varanfrain, Hervé Sogne, Frédéric Frenay et Frédéric Bodson.

Au niveau des productions, le décembre sera consacré à «Hernani» de Victor Hugo, le spectacle coproduit par le Théâtre des Capucins et le Festival de Wiltz et mis en scène par Hervé Dubourjal.

C'est Victor Hugo que nous retrouverons dès janvier 2003, non pas comme auteur d'une pièce mais comme personnage, en compagnie de Goethe, excusez du peu! Cette coproduction entre le Théâtre d'Esch et le Théâtre des Capucins créera une pièce spécialement écrite par Jean-François Prévand où il mettra face à face deux monuments de la littérature mondiale que les aléas de l'histoire (et de leurs histoires respectives) ont conduits à Luxembourg. Si nous savons que les deux hommes n'ont pas pu se rencontrer, nous attendons néanmoins avec impatience leur dialogue aux confins des cultures romane et germanique. Le grand acteur français Jean-Claude Drouot, que beaucoup de nous connaissent encore comme Thierry la Fronde et qui, plus récemment, a campé un magnifique Zola à la télévision, incarnera Victor Hugo, tandis

que Philippe Noesen prêtera ses traits et son talent à Goethe. Une magnifique soirée en perspective!

En janvier, le théâtre des Capucins coproduira avec le Théâtre de Trèves «Hexenjagd» d'Arthur Miller, dans une mise en scène d'Andreas Baesler. Les lycéens qui avec «The Crucible» en lisent la version anglaise, connaissent les deux périodes sombres de l'histoire américaine que Miller incrimine dans sa pièce: la chasse aux sorcières de Salem à la fin du XVIIe siècle, mais aussi l'époque du sinistre MacCarthyisme au début des années 50 du XXe siècle.

Deux productions intéressantes en février: «Un ennemi du peuple» d'Henrik Ibsen que le Théâtre des Capucins coproduit avec la prestigieuse Cartoucherie de Vincennes avec entre autres Pierre Martot, Valérie Bodson, Caty Baccega, Roger Francel et Marc Olinger, suivi à la fin du mois par une nouvelle pièce de Pol Greisch «Kiischtebléien». Si l'auteur en situe l'action comme une suite à la «Cerisae» de Tchekov, il ne veut qu'une parenté assez éloignée avec ce classique du théâtre russe. Nous attendons avec impatience la mise en scène de Claude Mangen, qui aimerait nous montrer parallèlement sa vue de la «Cerisae».

Après Marion Poppenborg, un autre revenant: Franz-Josef Heumannskämper signera la mise en scène de «Push-Up 1-3» de Roland Schimmelpfennig, un des grands succès du moment sur les scènes allemandes. Josiane Peiffer, Doris Plienert, Sascha Ley, Monique Reuter, Steve Karier, Fernand Fox, Germain Wagner et Frédéric Frenay incarneront les personnages de cette pièce qui opposent des ambitieux se déchirant dans une lutte sans merci pour une promotion vaniteuse à un vieux couple de concierges satisfaits de leur vie.

Avant la reprise de «Mademoiselle Julie» de Strindberg avec Myriam Muller dans le rôle titre au mois d'avril, le cycle des productions terminera – comme il avait commencé – par un grand classique du théâtre européen: «Andromaque» de Jean Racine. Claudine Pelletier assurera la mise en scène de cette magnifique pièce dont la distribution est encore en cours.

Nous voyons donc que la création théâtrale à Luxembourg se porte bien, très bien même. C'est avec impatience que nous attendons la nouvelle saison, et ceci d'autant plus qu'elle nous réserve aussi de magnifiques surprises au niveau des spectacles d'accueil.

Annie Girardot revient avec sa belle interprétation de Madame Marguerite de Roberto Athayde, tandis que Günther Lamprecht et Claudia Amm seront «Josef und Maria» dans la pièce subtile et tendre de Peter Turrini. Nous rencontrerons les «Sekretärinnen» de Franz Wittenbrink et parcourrons les «Effroyables Jardins» de Michel Quint avec Jean-Paul Farré mis en scène par Gérard Gélès. La Comédie Française viendra à Luxembourg présenter «Une visite inopportune» de Copi mis en scène par Lucas Hemlet avec entre autres Simon Eine et Sylvia Bergé. Le Théâtre des Capucins accueillera le Centre Dramatique National de Besançon avec «Vêtir ceux qui sont nus» de Luigi Pirandello,

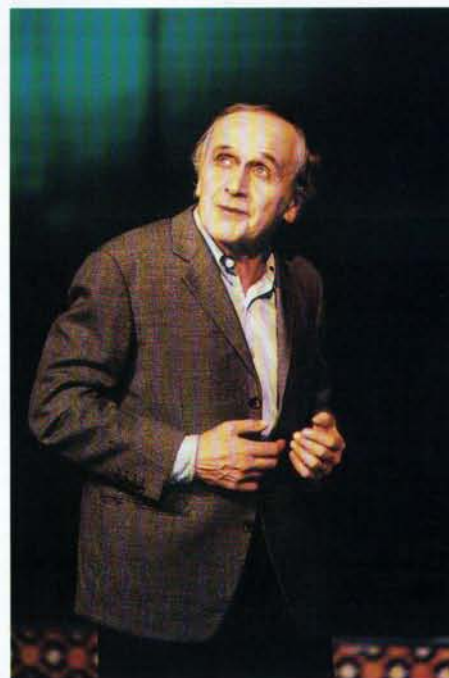
tandis que fin novembre nous aurons l'immense plaisir de voir André Jung dans «Der Messias» de Patrick Barlow. Ce conte de Noël un peu particulier connaît un succès triomphal partout où Jung et son compère de la première heure, Michael Wittenborn, le présentent. C'est en effet depuis 1988 qu'ils y incarnent deux acteurs minables qui répètent l'histoire de Noël. Créé à Bâle, le «Messias» a voyagé avec ses deux protagonistes (soutenus efficacement par Marion Breckwoldt) de Hambourg à Zurich et vient maintenant à Luxembourg dans une production des *Münchner Kammerspiele*.

La compagnie 4L12, fidèle au Théâtre des Capucins, revient avec son nouveau spectacle qui essaie de recréer le monde à vue, avec un seul acteur et un humour noir, comme à l'accoutumée. Le Théâtre Arlequin de Liège présente une version scénique (signée José Brouwers) de «Zadig» de Voltaire, tandis que le Théâtre de la Vie de Bruxelles dépoussière «Le médecin malgré lui» de Molière. Slawomir Mrozek sera à l'honneur dans «Lauter Sünder», une création du *Westfälisches Landestheater*, une pièce drôle et légère qui pose certaines questions essentielles.

Un autre point fort de la saison sera «Antigone» de Sophocle, présentée par le renommé *Theater an der Ruhr* dans une mise en scène de Roberto Ciulli qui jette sur cette figure tragique un nouveau regard. Dans «Le Fantôme de Shakespeare» Philippe Avron nous racontera avec sensibilité son amour pour le théâtre et fait de cette pièce, dont il est également l'auteur, un hymne au théâtre.

Fin avril nous aurons la joie d'accueillir le *Theater in der Josefstadt* de Vienne avec «Frühere Verhältnisse/Abschiedssouper» de Nestroy/Schnitzler, une mise en scène de Peter Gruber avec Fritz Muliar et Elfriede Ott (entre autres). Dans le cadre de ce spectacle, le direc-

Pol Greisch





Annie Girardot revient avec sa belle interprétation de Madame Marguerite

teur de la *Josefstadt*, Helmut Lohner, fera une lecture du «Rosenkavalier» de Hugo von Hofmannsthal dans le Studio-Brasserie du Théâtre des Capucins.

Les enfants retrouveront avec joie une nouvelle pièce de Jemp Schuster «Eemer, zweemer, hëllef mer!», «Ritter Fred» de la Theater Compagnie Lion ou «Je pense que tu es belle» par la Compagnie Transhumance.

Terminons sur un autre point fort du programme des Théâtres: «Literatur beim Kapuziner». Les soirées de lecture littéraire qui ont connu un franc succès la saison dernière continueront en 2002-2003 avec des auteurs très célèbres. Ainsi le 24 septembre, l'auteur Martin Walser sera l'hôte du Théâtre des Capucins, suivi

le 14 octobre par Michel Tournier. Martin Mosebach, Guy Helminger, Christiane Baroche et Robert Menasse liront également des extraits de leurs œuvres au Studio Brasserie tout au long de la saison.

Un programme d'une telle richesse et d'une telle diversité comblera tous les amateurs de théâtre, qu'ils préfèrent les grands classiques ou la création moderne, les tragédies ou des pièces dites plus légères. C'est avec impatience que nous attendons les trois coups de la nouvelle saison!

Simone Beck



Abonnement «Étoiles»

Le Théâtre des Capucins propose un abonnement «Étoiles» regroupant cinq spectacles d'accueils prestigieux:

«Madame Marguerite» de Roberto Athayde avec Annie Girardot, le 16 et 17 octobre 2002

«Une visite inopportune» de Copi avec la Comédie Française le 24 novembre 2002

«Messias» de Patrick Barlow avec André Jung (Münchner Kammerspiele), le 30 novembre et le 1er décembre 2002

«Le Fantôme de Shakespeare» de et avec Philippe Avron le 8 janvier 2003

«Frühere Verhältnisse / Abschiedssouper» de Nestoy / Schnitzler avec le «Theater in der Josefstadt», Vienne, le 29 et 30 avril 2003

Cet abonnement est mis en vente au prix de 90 €. Avant le 1er septembre 2002, les billets pour ces spectacles ne sont pas vendus séparément. Après cette date, ils sont mis en vente au prix unitaire de 20 €. Renseignements: 22 06 45

Les responsables des deux théâtres pendant la conférence de presse dans la cour des Capucins



«Pas moins de dix productions en français, allemand et luxembourgeois témoignent d'une situation linguistique et créatrice probablement unique en Europe.»

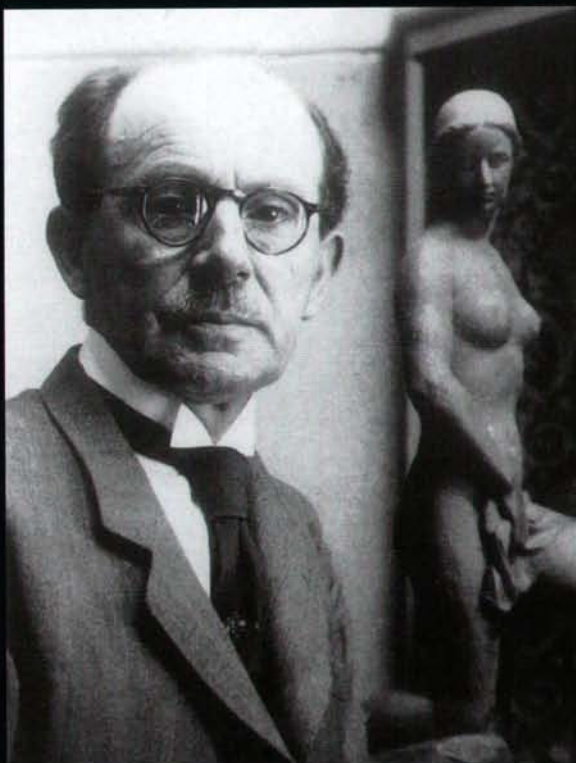
La Collection Luxembourgeoise du Musée National d'Histoire et d'Art

Il y a deux ans la commune de Bascharage a rendu hommage à l'artiste-sculpteur Claus Cito, l'un de ses plus illustres citoyens; dans une grande exposition rétrospective, on a essayé de donner une vue approfondie de la richesse et de la qualité de l'oeuvre de l'artiste qui, hormis ses années d'études et d'apprentissage passées à l'étranger et son séjour à Bruxelles de 1909 à 1921, a toujours vécu et travaillé à Bascharage.

La plupart des Luxembourgeois connaissent Cito en tant que créateur de la «Gëlle Fra», ce monument érigé à la place de la Constitution en souvenir des victimes de la première guerre mondiale. Grâce à cette rétrospective dans la Hall 75 de Bascharage l'artiste, qui dans les années vingt et trente était le sculpteur et le portraitiste le plus recherché du Luxembourg, est sorti un peu de l'oubli dans lequel il était tombé. En effet, quand en 1985 la «Gëlle Fra» a repris sa place en haut du monument détruit sous l'occupation, les journaux ont à peine cité le nom du sculpteur à qui nous devons ce monument. Claus Cito est plus que le simple créateur de la «Gëlle Fra». Il se classe parmi les meilleurs sculpteurs du Luxembourg.

Claus Cito

(né le 26 mai 1882 à Bascharage et décédé le 5 octobre 1965 à Pétange)



De son vrai nom Cito s'appelait Nicolas Joseph. Il est né le 26 mai 1882 en tant que deuxième enfant de Jean Cito et de Susanne Leick. Le père était maréchal-ferrant et tenancier d'un petit bistro. La mère est décédée alors que l'enfant n'avait que trois ans. Comme le prénom de Nicolas était relativement fréquent dans la vaste famille des Cito, on finit par l'appeler «Josy». C'est bien plus tard à Düsseldorf qu'il choisit comme nom d'artiste celui de Claus Cito.

Son père s'opposait formellement à des études artistiques. Mais en s'inscrivant comme élève à l'Athénée d'Arlon Cito avait la possibilité de fréquenter également les cours de dessin du soir du professeur Henri Bourger, dont la fille Marie-Antoinette, appelée Mimi, devait plus tard devenir l'épouse de Frantz Seimetz.

Cito profite de la première occasion qu'il trouve pour entamer des études à l'étranger, notamment à Düsseldorf, où il se lie d'amitié avec le grand peintre allemand August Macke, qui est venu lui rendre visite à Bascharage juste avant son départ pour le front, où il est tombé en Champagne dès les premières semaines de la guerre.

En raison d'un certain degré de daltonisme ses professeurs conseillent à Cito d'abandonner la peinture et de se tourner vers la sculpture. Il obéit, mais crée à cette époque aussi des décors pour différentes pièces de théâtre, ce qui lui vaut le titre de conseiller artistique.



Claus Cito:
La Grande Duchesse Charlotte
(marbre, 1939)

En 1906, alors que Cito vient de recevoir le Prix Grand-Duc Adolphe pour ses bustes exposés au Salon du Cercle artistique, il part s'installer à Bruxelles. C'est là qu'il apprend en 1920 la nouvelle d'un concours publié à Luxembourg, où l'on envisage d'ériger un monument du souvenir pour honorer les légionnaires luxembourgeois qui avaient péri dans les années de l'Entente. C'est le projet de Cito qui est retenu.

Le 9 décembre 1921 l'artiste revient vivre définitivement à Bascharage, où il s'aménage un atelier. Deux ans plus tard, en 1923, la «Gëlle Fra», pour laquelle le modèle avait été une amie bruxelloise qui a aussi inspiré d'autres de ses créations, est inaugurée solennellement. Par la suite les commandes officielles ne tardent plus. Nous lui devons de nombreux monuments funéraires privés ou officiels, ainsi qu'un grand nombre de reliefs, de grandes statues, plâtres et monuments érigés dans les parcs, cimetières et endroits publics, ou encore des bustes et des médailles comme celles représentant la Grande-Duchesse Charlotte. C'est lui aussi qui est le créateur des quatre statues dans la crypte de la cathédrale de Luxembourg.

Même s'il a fait ses études artistiques au début du vingtième siècle, Claus Cito n'a guère été influencé par l'Art Nouveau. Son art reste plus ou moins classique. Il n'y a que «l'Agenouillée» et la «Frieuse» qui s'écartent de son art traditionnel et qui ont été sculptées plus tard en souvenir de son professeur Lehmbruck.

Pendant les années de la guerre Cito s'est retrouvé brièvement à la Villa Pauly. Par ailleurs deux Allemands lui ont rendu visite à Bascharage pour lui demander la création d'un nouveau monument aux morts, commande que Cito fut obligé d'accepter, mais dont il fit traîner la réalisation jusqu'à la fin de la guerre.

Les dernières années de sa vie, attristées et assombries par la disparition de la «Gëlle Fra», il les passe dans une maison de gérontologie de Pétange, où il décède le 5 octobre 1965, sans avoir eu la satisfaction de voir la «Gëlle Fra» reprendre sa place en haut du monument. Ce n'est que vingt ans plus tard, en 1985, que le Monument du Souvenir, restauré et reconstruit comme autre fois, fut inauguré une deuxième fois.

Georgette Bisdorff

Pour de plus amples détails, nos lecteurs pourront se référer au numéro 60 de *Ons Stad* dédié entièrement à l'histoire du monument de souvenir national.

L'exposition d'été de la Photothèque Municipale

THÉO MEY: CHASSEUR D'IMAGES



Du 13 juillet au 25 août 2002:
Exposition au Cercle Municipal
de la Ville de Luxembourg
Ouvert tous les jours
de 10 à 20 heures. Entrée libre