

Straßenbahn hat wieder Zukunft


Photomontage: imedia

89 Jahre lang fuhr eine Trambahn durch die luxemburgische Hauptstadt, von 1875 bis 1908 der *Päerdstram* und dann bis 1964 elektrische Schienenfahrzeuge. Busse und vor allem die zunehmende Motorisierung führten mit den Jahren dazu, dass die Tram immer mehr als Anachronismus angesehen und schließlich aus dem Verkehr gezogen wurde.

Doch die steigende Zahl der Bevölkerung und der Arbeitsplätze machte unsere Stadt zum Ballungsgebiet: Endlose Staus, Parkplatznot und Umweltverschmutzung durch Auspuffgase sind seit Jahrzehnten an der Tagesordnung, und auch der bestorganisierte Busverkehr stößt irgendwann an seine Grenzen. Es droht ein allgemeiner Verkehrsinfarkt.

Die gute alte Straßenbahn erlebt seit einigen Jahren vielerorts wieder eine Renaissance. Städte, die sie einst abgeschafft hatten, bauten sie reumütig wieder neu, und solche, die nie eine gehabt hatten, entschieden sich plötzlich für eine moderne Stadtbahn. Vielerorts im nahen Ausland erfreuten sich solche Projekte plötzlich großer Beliebtheit, so etwa in Karlsruhe, in Basel, in Straßburg und in Saarbrücken. Und die modernen Trams verschandeln keineswegs das Stadtbild: Im Gegensatz zum omnipräsenten Individualverkehr, der allenfalls für

Hektik und Stress sorgt, geben sie den Metropolen wieder jenes urbane Flair zurück, das sie früher gehabt hatten und das ihnen verloren gegangen war.

Wenn alles klappt, wird in vier Jahren auch in Luxemburg wieder eine Trambahn fahren: Nach endlosen Debatten und viel politischem Gerangel stellte Transportminister Henri Grethen am 24. Januar 2002 der Öffentlichkeit unter dem Namen *mobilité.lu* ein Strategiepapier vor, dessen Hauptzielsetzung ein sogenanntes *Modal Split* von 75:25 zwischen individuellem und öffentlichem Verkehr ist (heute ist das Verhältnis 86:14).

Durch die Verbreiterung des Eisenbahnviadukts werden künftig zwischen dem Bahnhofsviertel und dem Rham-Plateau vier Gleise zur Verfügung stehen, wodurch sowohl der Kirchberg als auch der Findel ans Schienennetz angeschlossen werden können. Das neue Mobilitätskonzept sieht vor, die Strecke Hamm-Sandweiler doppelspurig auszubauen und in Höhe des Irrgartens zum Findel und nach Kirchberg abzuzweigen.

Das Projekt soll in zwei Phasen verwirklicht werden. Bereits im Jahr 2007 soll eine erste Straßenbahnlinie von Dommeldingen aus bis zu den Kirchberger Messehallen im Einsatz sein. Der zweite Teil der Bauarbeiten – die mit sogenannten Train-Tram-Zügen befahrbare und über 4,8 Kilometer unterirdisch verlaufende Strecke vom Peripheriebahnhof bei den Messehallen über Senningerberg, Findel und Irrgarten zum Hauptbahnhof – soll im Jahr 2013 abgeschlossen sein.

Diese *Ons Stad*-Nummer handelt von der Geschichte des *Stater Tram* und des alten *Tramsschapp* auf Limpertsberg, der im Augenblick in ein Kulturzentrum umgewandelt wird. Aber wir werfen auch einen Blick in die nahe Zukunft, die nun seltsamerweise wieder einem Transportmittel gehört, das viele längst abgeschrieben hatten.



2

Onsen Tramsschapp (1908-1999)

"Zu Beginn des Jahrhunderts wurde klar, dass die Pferdestraßenbahn unwirtschaftlich und nicht in der Lage war, die immer deutlicher erkennbare Steigerung der Nachfrage nach Verkehrsbedienungen zu befriedigen. 1882 hatte die Inbetriebnahme der Vizinalbahn Jangeli stattgefunden, und als ab 1904 die stolzen Dampfloks, ebenfalls Meterspur, über die eben eingeweihte Adolphe-Brücke stampften, sah die Pferdebahn doch sehr bescheiden aus. Mehr und mehr wuchs in der Bevölkerung das Bewusstsein, dass ein auf Pferdekraft angewiesenes Transportmittel kein Aushängeschild mehr für den technischen Fortschritt im Industriezeitalter sein konnte." Eine historische Dokumentation von Adolphe Kaufhold.

14

Nach endlosen Debatten und viel politischem Gerangel: In vier Jahren soll wieder eine Straßenbahn in Luxemburg fahren

Das Kirchbergviertel und der Flughafen werden nacheinander ans Schienennetz angebunden. Ein Ausblick von René Clesse.



18

D'Madame aus dem Tram

"Dobausse war et. Jo, hei um Lentzeneck, genee do virum der Fënster. Ech houl do mam Dummelenger Tram. Do, dobaussen ass d'Madame ageklommen an ass sech setze gaangen. Ech hat d'Yoll erkannt, mä war mer net ganz sécher; hatt senger awer ëmsou méi." Eng Lëtzebuerger Short-Story vum Josy Braun.

I-VIII

pages intercalées: Ons Stad Info

- * La Fondation Félix Chomé
- * Konviktsgaard: Logements pour courts-séjour
- * «E-Mag»: Magazine pour vos économies d'énergie
- * City-Night-Bus
- * Bibliothèque municipale: Nouvelles acquisitions

19

Nouveau projet «Tramsschapp» Création d'un centre sportif, culturel et scolaire au quartier de Limpertsberg

Dès 1990 le collège échevinal envisage de créer à la place des dépôts et ateliers des trams et bus municipaux un espace destiné à la rencontre des habitants de Limpertsberg et doté des infrastructures qui font défaut dans le quartier, à savoir un bâtiment pour l'enseignement préscolaire, une crèche, un bassin d'apprentissage pour les élèves des écoles du quartier, ainsi qu'une aire de verdure agrémentée par un mobilier urbain approprié. L'architecte Jean Horger présente le projet.



22

Histoire de trains Souvenirs d'un ancien habitant de la Gare

«Mais un jour soudain un autre cadre de distraction s'offrit à nous, et celui-là bien impressionnant pour les garçons, c'était l'activité des chemins de fer si proches. L'occasion nous fut donnée de nous faire une idée plus exacte des lignes de chemin de fer qui traversaient la gare principale de Luxembourg et qui disposaient d'un ensemble impressionnant de bâtiments et d'installations techniques souvent spectaculaires. Plus d'une fois nous franchissions la place de la gare afin de monter les escaliers métalliques qui donnaient accès au pont étroit destiné aux visiteurs, tout en conduisant à la rue de Bonnevoie, en longeant les ateliers des chemins de fer.»

par Henri Beck

26

Nouvelles d'antan Transports publics en ville: Projets et réalisations (1875-1933)

par Guy May

30

Satire: "Keen SARS duerch d'Nei Avenue!"

von Jacques Drescher



Ons Stad N° 72 • avril 2003

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

Tirage: 46.000 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
(Batty Fischer, Théo Mey, Tony Krier, Marcel Schroeder)
Musée des Tramways
de la Ville de Luxembourg
Layout: Dieter Wagner
Dessins: Pit Weyer
Photocomposition:
Joseph Beffort S.A., Helfent-Bertrange
Imprimé sur les presses de
l'Imprimerie St-Paul S.A., Luxembourg

32

Was bedeuten die Straßennamen der Stadt? Eine Serie von Henri Beck

33

Stater Chronik

34

L'Athénée s'expose...

«Quand une école fait l'objet d'une exposition dans un musée - et qui plus est, dans un Musée d'Histoire - il y a de fortes chances que d'aucuns se disent que cette école est vieille, ancienne, poussiéreuse, surtout si elle fête ses quatre cents ans. Dans un monde si friand de changements et si peu installé dans la durée, une période de quatre cents ans est difficilement concevable. Et pourtant, pendant quatre siècles, le *Kollesch* a survécu à des sièges de la forteresse et à des bombardements; des occupations de ses locaux à des fins militaires et les nombreux changements de régime et d'orientation pédagogique ne l'ont pas ébranlé.» Simone Beck a fait la visite d'une exposition.



36

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

Auguste Trémont:
Tigre couché (1923)
par Georgette Bisdorff



Päerdstram (1902)

ONSEN TRAMSSCHAPP (1908-1999)

Eine Chronik rundum das Limpertsberger Trambahndepot

Onse Päerdstram (1875-1908)

Abgesehen von dem 1652 kurzzeitig in Paris eingerichteten Verkehrsdienst „Carosses à cinq sols“, achtsitzige Pferdekutschen, die in regelmäßigen Takten auf einer festen Strecke fuhren, brachten erst die zwanziger Jahre des 19. Jahrhunderts einen bedeutsamen Fortschritt in Sachen Gemeinschaftstransport: der Pferdeomnibus tauchte auf, ebenfalls in Frankreich – die Begriffe *Fiacre* und *Omnibus* wurden dort geprägt –, jedoch für einmal nicht in Paris, sondern in Nantes.

Obwohl der Name *Omnibus* in alle Sprachen einging und vorgab, dass der Verkehrsdienst „für alle“ war, blieb seine tatsächliche Leistung weit hinter dem Anspruch zurück.

Die ersten Pferdeeisenbahnen – das waren auf Schienen gesetzte und von Pferden gezogene Omnibusse – wurden 1832 in New York in Betrieb genommen. In Frankreich waren sie damals jahrelang als *l'Américain* bekannt,

nachdem sie 1853 nach Europa gekommen waren. Bis 1890 fuhren in vielen Städten Pferdeeisenbahnen. Sie waren alle Abwandlungen des „*tramway américain*“ oder „*car américain*“, so auch „*onse Päerdstram*“. Chronologisch betrachtet waren es 1853 Paris, 1861 Sidney, 1862 Genf, 1863 St. Petersburg, Kopenhagen, Kapstadt, 1864 Den Haag, 1865 Wien, 1870 London, 1871 Madrid, 1872 Sao Paulo und Barcelona.

1873 befand der Luxemburger Gemeinderat über zwei Gesuche belgischer Ingenieure, eine Pferdebahn zwischen Bahnhof und Oberstadt zu errichten. Der Antrag des Lütticher Ingenieurs Défacqs schied aus Kostengründen aus. Gemäß den Vorgaben des Lastenheftes vom März 1874 wurde der Konzessionsantrag des Brüsseler Ingenieurs Charles de Féral am 3. Juni 1874 bewilligt, und bereits am 20. September legte der Mann einen Gleisplan vor. In der Hoffnung, späterhin einen Gleisanschluss an die Eisenbahn oder an einen größeren Industriebetrieb verwirklichen zu können, wählte man die bei der Eisenbahn gebräuchliche Normalspur: 1.435 mm.

Die Arbeiten begannen unverzüglich, und nach vier Monaten war der Schienenstrang gelegt; am Sonntag, den 21. Februar 1875 konnte die Teilstrecke Bahnhof-Athenäum eingeweiht werden.

Dass samt und sonders nur belgische Ingenieure sich um den Auftrag zum Bau des *Päerdstram* bewarben, ist darauf zurückzuführen, dass belgisches Kapital, Management und Material in großem Maße weit über die belgischen Landesgrenzen hinaus in alle Welt exportiert wurden. Um die Jahrhundertwende nahm Brüssel in der europäischen Straßenbahnindustrie eine führende Stellung ein.

Am 6. März 1875 wurde der offizielle Fahrplan veröffentlicht, demgemäß zwischen 6.30 und 9.00 Uhr die Pferdebahnwagen Anschluss zu allen Zügen sicherten; von 9 bis 20 Uhr fuhr jede Viertelstunde ein Wagen in beiden Richtungen. Inzwischen hatte Féral Erfolg mit seinem Antrag, der Trambahngesellschaft die Betriebsführung des Droschkendienstes, sozusagen Pferdetaxis, zuzugestehen. Fortan standen zwei Droschken am Bahnhof und am *Roude Pëtz*. Damit war dem Wunsch, auch

abends noch immer einen Anschluss zu den an- und abfahrenden Zügen zu erhalten, entsprochen, und der Kritik, die Bahn bediene nur die Oberstadt und lasse die anderen Stadtteile und Vororte unberührt, teilweise die Schärfe genommen. Nur teuer waren sie leider, diese Droschken: 1,25 Franken kostete eine Fahrt innerhalb der Stadt, für eine Fahrt zu den angrenzenden Gemeinden, und dazu gehörten vor der Eingemeindung bereits Hollerich-Bonneweg, Rollingergrund, Hamm und Eich, waren 2,25 Franken fällig. Ein Vergleich mit den Tarifen der Straßenbahn – bei ihrer Einführung 10 Centimes für die zweite Klasse – vermittelt die soziale Dimension der Tram.

Am 24. August 1875, zur Eröffnung der Schobermesse, konnte der Gleisstrang bis zum Glacis, zur *Fouer*, bedient werden. Die Wagen wurden ein- und zwispännig gefahren, selten mit drei Pferden.

Die Vollversammlung der Tramwaygesellschaft vom 18. April 1875 beschloss eine Kapitalerhöhung von 200.000 Franken, die dem Ankauf von Droschken und der Errichtung einer Unterkunft für Pferde und Wagen dienen sollte. Zu diesem Zwecke war ein Grundstück von 1,37 ha auf dem Gebiet des Fort Wedell angekauft worden. Dieses bedeutende Festungswerk, nach dem damaligen Gouverneur von Wedell benannt, hatte eine Ausdehnung von rund 150 x 250 m und befand sich zwischen den heutigen Straßen Joseph Junck und Commerce einerseits, andererseits zwischen Bahnhofsvorplatz und der heutigen Wedellstraße.

Einige Jahre lang wurden die Pferde der Trambahn in der Hufschmiede in der alten Artilleriekaserne am Piquet vom ehemaligen großherzoglichen Hofschmied Joseph Flammang beschlagen. Diese Kaserne war 1674 von den spanischen Besatzungstruppen erbaut worden. Begrenzt von der Aldringenstraße, der Piquet-, Beck- und Großstraße, befanden sich die Gebäude auf einer Fläche von 2.200 qm.

Ein Tierarzt hielt jahraus jahrein ein wachsameres Auge auf den Gesundheitszustand der Pferde und kontrollierte Menge und Qualität von Stroh, Heu und Häcksel. Wenn nötig, wurde ein Gaul für einen oder mehrere Tage aus dem Verkehr gezogen, also krankgeschrieben. Aber allemal belegt von einem, mit des Doktors Unterschrift und Stempel versehenen Krankenschein. Im Tramsmuseum in Hollerich kann man, neben solchen Krankmeldungen, noch andere Kuriositäten entdecken.

Am 2. März 1907 beschloss die *Société Anonyme des Tramways Luxembourgeois* ihre eigene Auflösung und nahm die von der Stadt zu Beginn des Jahres angebotene Ablösesumme von 130.000 Franken für Gleise und Wagen an.

Das definitive Ende unseres *Päerdstram* war am 24. August 1908 gekommen, als die Tramwaypferde meistbietend, für die damals beachtliche Summe von 16.000 Franken, versteigert wurden.



An der Kurbel des Fahrschalters auf der Plattform: der Alltag des Wattman

Die elektrische Straßenbahn und der Tramsschapp (1908-1964)

Zu Beginn des Jahrhunderts wurde klar, dass die Pferdestraßenbahn unwirtschaftlich und nicht in der Lage war, die immer deutlich erkennbare Steigerung der Nachfrage nach Verkehrsbedienung zu befriedigen. 1882 hatte die Inbetriebnahme der Vizinalbahn *Jangeli* stattgefunden, und als ab 1904 die stolzen Dampflok, ebenfalls Meterspur, über die eben eingeweihte Adolphe-Brücke stampften, sah die Pferdebahn doch sehr bescheiden aus. Mehr und mehr wuchs in der Bevölkerung das Bewusstsein, dass ein auf Pferdekraft angewiesenes Transportmittel kein Aushängeschild mehr für den technischen Fortschritt im Industriezeitalter sein konnte.

In der Gemeinderatssitzung vom 24. November 1906 wurde dann schließlich prinzipiell beschlossen, dem Zeitgeist entsprechend ein Elektrizitätswerk für die städtische Beleuchtung und einen elektrischen Straßenbahnbetrieb einzurichten.

Als direkte Folge dieser Entscheidung erfolgte die Schaffung eines städtischen Dienstes, der des Elektro-Ingenieurs, und im April 1907 wurde Charles Petermann der Chef dieser neuen Dienststelle. Bereits 1902 war Joseph Sax zum Stadtgenieur bestellt worden, und 1909 über-

nahm Stadtarchitekt Nic. Petit das Hochbauamt. Am 6. Mai 1907 genehmigt der Gemeinderat den Kostenvoranschlag der Siemens-Schuckert-Werke Berlin; die regierungsseitige Zustimmung erfolgt bereits am 29. Mai.

Dieser Kostenvoranschlag begreift:

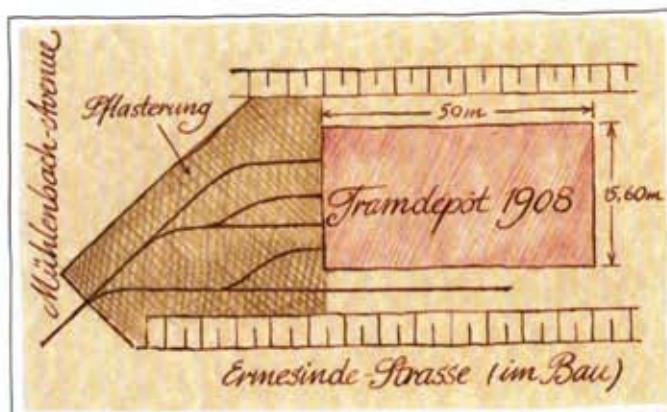
- a) Ein Elektrizitätswerk, d.h. einen Umformer von 5.000 Volt Hochspannung für Licht und Kraftstrom und die Akkumulatoranlage zur Erzeugung von 550 Volt Gleichstrom für die Trambahn: 248.655 Mark
- b) Ein unterirdisches Verteilernetz 343.862 Mark
- c) Die Bahnanlage, d.h. Wagenhalle, Reparaturwerkstätte, Gleisanlage, rollendes Material 440.565 Mark

Auf Limpertsberg war die Stadt Eigentümer eines 1,34 ha großen, baureifen Areals, begrenzt von der Avenue Victor Hugo, der Ermesindestraße und der Mühlenbach-Avenue (heute Pasteur-Avenue). Der untere, westlich gelegene Teil des Terrains, in einer Ausdehnung von ungefähr 120 x 45 Metern, an der Ermesindestraße demnach, sollte das Herzstück des Trambahnbetriebes aufnehmen, nach untenstehender Prinzipskizze aus dem Jahre 1907. Das Gelände erfüllte die Voraussetzungen zur Errichtung des Gebäudes einschließlich Gleisanschluss zur Ermesindestraße hin, mit Erweiterungsmöglichkeiten über Jahrzehnte hinaus.

Bevor die Erschließungsarbeiten auf dem Gelände beginnen konnten, musste zuerst die Ermesindestraße zwischen Mühlenbach- und Victor Hugo-Avenue instandgesetzt und teilweise mit Erdreich aufgefüllt werden.

Dabei soll in Jahresfrist die elektrische Straßenbahn diese Ermesindestraße viele Male pro Tag gefahrlos durchfahren können. Außerdem weist die Straße ein Gefälle auf: Es sind 7 Meter Höhenunterschied zwischen Victor Hugo- und Mühlenbach-Avenue.

Die Siemens-Schuckert-Werke als Generalunternehmer für die ihnen übertragenen Arbeiten – Elektrizitätswerk, elektrisches Verteilernetz und Straßenbahn – drängen darauf, dass alle anfallenden Arbeiten im Gleichklang vorangetrieben werden.



Lageplan des ersten Gebäudes (A) des Tramsschapp



FIT WIEYER

Der Bauunternehmer J.P. Michels, als billigster Submittent, wie die Siemens-Schuckert-Werke am 11. Oktober 1907 an den Schöfferrat festhalten, wird den ersten *Tramsschapp* an der Ermesindestrasse bauen.

Die Halle, mit einer Grundfläche von 775 qm, wird Unterstell- und Waschplatz sowie Reparaturzelle sein. 16 Wagen, von je 8 m Länge über Puffer, werden hier auf 4 Gleisen mit Meter-Spur unterkommen können. Auf Wunsch von Bürgermeister München wird zusätzlich ein 5. Außengleis an der Längsseite der Halle verlegt. Geplant waren: eine gemauerte Arbeitsgrube, eine Schmiede, ein Meisterbüro, Waschraum und Toilette, ein Aufenthaltsraum, ein Lagerraum mit Keller, die Fundamente für die Maschinen und eine Niederdruck-Dampfheizung. Schlussendlich Entwässerung und Umzäunung des Geländes.

Der Hallenboden war mit Holzbohlen belegt. Das Dach bestand aus Brettern mit aufgeklebter Isolierung.

Es ist schon beeindruckend, was bereits bei Inbetriebnahme des allerersten *Tramsschapp* an Einrichtungen und Maschinen vorgesehen war:

- 1 Leitspindeldrehbank,
- 1 Ständerbohrmaschine,
- 1 Riementransmissionsanlage,
- 1 Metall-Hobelmaschine,
- 1 Hebelblechschere,
- 1 Schmiedeherd mit Rauchfang,
- 1 Werkbank mit vollständiger Ausrüstung für 4 Schlosser,
- 1 Schreinerhobelbank,
- 1 Satz Hebebocke für 10.000 kg Tragkraft, zum Abheben der Wagenkästen von den Laufgestellen;
- 1 Flaschenzug für 1.000 kg Tragkraft.

Eine Beschreibung der Trambahnwagen findet sich am 27. Juni 1908 im *Luxemburger Wort*: „Heute morgen um 7 Uhr sind 3 offene Anhängerwagen für die neue elektrische Trambahn eingetroffen. Die Wagen sind sehr bequem gebaut. In ihrem hellbraunen Anstrich und den rot und weiß gestreiften Schutzgardinen zur Seite bieten dieselben einen höchst gefälligen Anblick. Im Inneren bieten sie auf 5 Bänken 20 Personen Raum, während auf den beiden, je 70 cm breiten Plattformen, die durch einen Glasverschlag von den Bänken getrennt sind, je 7 Personen Platz finden. Gegen Ende Juli sollen die Motorwagen eintreffen und alsdann die Probefahrten stattfinden.“

Am 28. Juli 1908 hatten sich die SSW (Siemens-Schuckert-Werke) verpflichtet, vertragsmäßig zum 1. August 1908 die zu erstellende Bahnanlage mit Strom zu versorgen.

Durch Zeitungsartikel (LW 4.8.08) erfährt die Bevölkerung, dass die Hälfte des Personals ausgebildet ist, und ab dem 4. August werde mindestens ein Motorwagen dauernd auf der Strecke sein. Und dass am 3. August gegen halb 6 Uhr abends bei der Probefahrt ein Motorwagen an der Ecke Groussgaass- und Neutorstraße entgleist sei.

Gegen Monatsbeginn, August 1908, läuft der Betrieb stufenweise an, immer wieder durch Entgleisungen in Kurven behindert. Das Hallenpersonal – Arbeiter und Handwerker –, ist schnell auf 20 Personen angewachsen und steht unter der Leitung von Edouard Schulte, einem Mann, der mit Umsicht und Übersicht die beträchtlichen Anfangsschwierigkeiten überwindet. 14 Mann, als Schaffner oder Wattman, tun Dienst auf der Strecke.

Eine gleichgroße Halle wird 1912 längsseitig an die bestehende vom Bauunternehmen *Ledrut & Schrader* angebaut. Die gesamte überdachte Fläche beträgt jetzt fast 1.400 qm. Anstelle einer Dacheindeckung aus Holz wählte man jetzt Bims-Kassettenplatten der Firma Seifert aus Rheinbrohl, die dann auch bis zum Abriss der Gebäude im Jahre 1999 standhalten. Im Übrigen gibt es hier Anlass zum Staunen: die Kostenabrechnung ergab eine Gesamtausgabe von 66.510 Fr. gegenüber einem Kostenvorschlag von 66.500 Fr.!

Wenn man liest, unter welchen Bedingungen das damalige Fahrpersonal, und hier besonders die Wattmänner, ihren Dienst auf der offenen Plattform verrichten mussten, so versteht man, dass schrittweise die beiderseitigen Plattformen mit einem verglasten Rahmen versehen wurden. Dies stellte besondere Anforderungen an Schlosser und Schreiner; die späteren großen Umbauarbeiten an den Wagen, durch die aus Anhängern Motorwagen oder aus Motorwagen Anhänger gezaubert wurden, setzten noch andere Fähigkeiten voraus.

Anfang 1911 verlässt Direktor Charles Petermann den Betrieb, an seine Stelle tritt einige Monate später *ingénieur-électricien* Romain Schroeder. Edouard Schulte, der erste Meister im ersten *Tramsschapp* von 1907, scheidet 1915 aus.

Das rollende Material, seit 6 Jahren ununterbrochen auf der Schiene, ist überlastet und gehört generalüberholt. Größere Teile der Gleise müssten ersetzt werden, ebenso einige Stränge der Oberleitung. Die Entgleisungen, besonders in Weichen und Kurven, nehmen zu.

1909: Mitglieder des Personals der ersten Stunde im Limpertsberger Depot.

In der Mitte Chef d'Atelier Edouard Schulte, auf der Plattform von Triebwagen Nr. 2 Kontrollor Nic. Jamin



Und die Erweiterung des Netzes in Richtung Eich bis zur Einmündung der Echternacher- in die Beggener Straße am 26. Dezember 1913 verschlimmert die trostlose Lage noch weiter.

Sehen wir uns die Betriebsergebnisse für das Jahr 1917 an, so wie sie der Verwaltungsbericht festhält: Der Fuhrpark bestand aus 13 Motorwagen und 5 Anhängern sowie 1 Montagewagen (Turmwagen). Die Motorwagen haben in diesem Jahr 346.380 km, die Anhänger 96.730 km abgespult; die entsprechenden Zahlen für die Gemeinde Eich: 109.970 km bzw. 515 km. Diese Zahlen zeigen, verglichen mit den Werten von 1916, keine großen Unterschiede auf. Doch in Bezug auf die Fahrgastzahlen ergibt sich ein ganz anderes Bild. Die innerstädtischen Zahlen, zusammengefasst für 1917: 4.125.711 Personen, für 1916: 2.778.873 Personen. Betreffend Eich, für 1917: 1.237.400; für 1916: 666.814 Fahrgäste.

Zu den Ursachen dieses außergewöhnlichen Zuwachses an Passagieren gibt die Niederschrift folgende Erklärung: Aufgrund der Zwangsbewirtschaftung nach 3 Jahren Krieg und Besatzung mangelt es der Bevölkerung an ordentlichem Schuhwerk, Hamsterfahrten, die Abonnemente mit Berechtigung für unbegrenzte Fahrtenzahl wurden durch *Carnets à coupons* ersetzt, u.s.w.

Die Straßenbahn, so könnte man meinen, leidet an ihrem eigenen, beispiellosen Erfolg. Nur, soviel sich die fast zwei Dutzend Arbeiter und Handwerker auch ins Zeug legen: Verzweiflung macht sich breit, weil chronische Überforderung jede Hoffnung auf grundlegende Änderungen vermissen lässt.

Direktor Schroeder notiert in seinen Berichten vom 30.10.1918 und vom 15.11.1918 an den Schöffenrat: „Wegen Überlastung der Wagen und des Schienenstranges, nicht mehr zulässige Abnutzung des Materials. Durch Zusammenstoß eines Triebwagens mit dem Charly sind, anstatt 7, nur 6 Motorwagen zur Verfügung.“

Direktor Schroeder scheidet Anfang 1919 aus. Am 15.12.1919 tritt Jules Thiry, *ingénieur-électricien*, die Nachfolge an und zieht gleich eine Bilanz: Schlechter Zustand von Wagen und Gleisen, Mangel an Fahrzeugen, viel zu kleine Werkstätten. Das Reservematerial, z.B. die Kabel des Elektrizitätswerkes, die Laufkräne für die Räder der Trambahnwagen und vielfache andere Ersatzteile müssen unter freiem Himmel aufbewahrt werden. Die beiden bestehenden Abstell- und Werkstatthalen von 1908 und 1912 waren dazu bestimmt, 17 Fahrzeuge aufzunehmen, heute, 1920, sollen 24 Wagen unter Dach stehen und gewartet werden.

Jetzt sind plötzlich alle hellwach! Und die Zeit drängt. Am 15.10.1921 befasst Direktor Thiry den Schöffenrat mit einem Vorprojekt für die Vergrößerung der Abstellhallen und der täglichen Revisions-Arbeitsflächen. Die Bauteile von 1908 und 1912 an der Pasteur-Avenue sollen ausschließlich für die Fahrzeugreparatur genutzt werden. Und siehe da, in seiner Sitzung vom 2.2.1922 beauftragt der Schöffenrat den Architekten Pierre Conrardy „à élaborer le projet pour la construction d'un nouveau dépôt de

tramways électriques à Limpertsberg. Il a fixé le délai pour la présentation d'un avant-projet à 3 semaines...“ Am 6. Februar 1923 findet bereits die Submissionseröffnung für die Erd-, Maurer- und Steinhauerarbeiten statt.

Der Unternehmer M. Perrin aus Luxemburg erhält den Zuschlag für sein Angebot von 281.888 Franken. Das Gebäude, mit einer Grundfläche von annähernd 2.000 qm, mit der 45 m breiten Hauptfassade zur Ermesindestraße hin gelegen, wird zum Westen hin errichtet, auf dem 5 m höher gelegenen Terrain, begrenzt von der Ermesindestraße und der Avenue Victor Hugo. (Bauteil C)

10 Gleise sind vorgesehen zur Aufnahme von 44 Trambahnwagen, außerdem Aufenthaltsräume, Duschen und Toiletten, kleine Revisionswerkstätten, unterkellerte Lagerräume, eine Heizzentrale und eine Dienstwohnung.

Die Arbeiten schreiten rasch voran. Soweit als möglich setzt die Stadt auch Arbeitslose ein. Kurios mag die Anfrage an den Schöffenrat anmuten: Da die Ziegelfabrik in Bettendorf sich außerstande sieht, in den von der Stadt vorgegebenen Zeiträumen zu liefern, will der Architekt wissen, ob er, gleichgeartete Qualität und Preisniveau vorausgesetzt, Backziegel von dem neugegründeten Werk *Silico* aus Grundhof verwenden könne, um einen kuzzeitigen Engpass zu überbrücken. Da leitet der Stadttingenieur dem Schöffenrat einen Brief zu – Januar 1923 – und schreibt: „Le plaisir de savoir en état de parfait achèvement une partie de notre voirie du Limpertsberg a duré tout juste 24 heures. Le rouleau compresseur n'a pas encore quitté le prolongement de l'avenue Victor Hugo, qu'il se présente quelqu'un qui demande l'autorisation de la détruire.“ Die Ursache war ein Brief des mit der Gleisbettung im Betriebs-hof beauftragten Unternehmers: „Unterzeichneter bittet andurch ein wohlöbliches Bürgermeister- und Schöffenkollegium ihm die Erlaubnis erteilen zu wollen, den Trottoir der neu angelegten Victor Hugo-Avenue zu Limpertsberg als Fahrweg benutzen zu dürfen, zur Ausführung der ihm übertragenen Arbeiten zur Unterbettung der neu zu verlegenden Gleise als Einfahrt in die neue Trambahnhalle.“

Aber auch nach der Fertigstellung der Arbeiten erwies sich der *Tramsschapp* immer noch als zu klein, an Abstellfläche, an Arbeitsfläche und sonstigen notwendigen Räumen. 32 Motorwagen mit jeweils 10 m und mehr Länge,

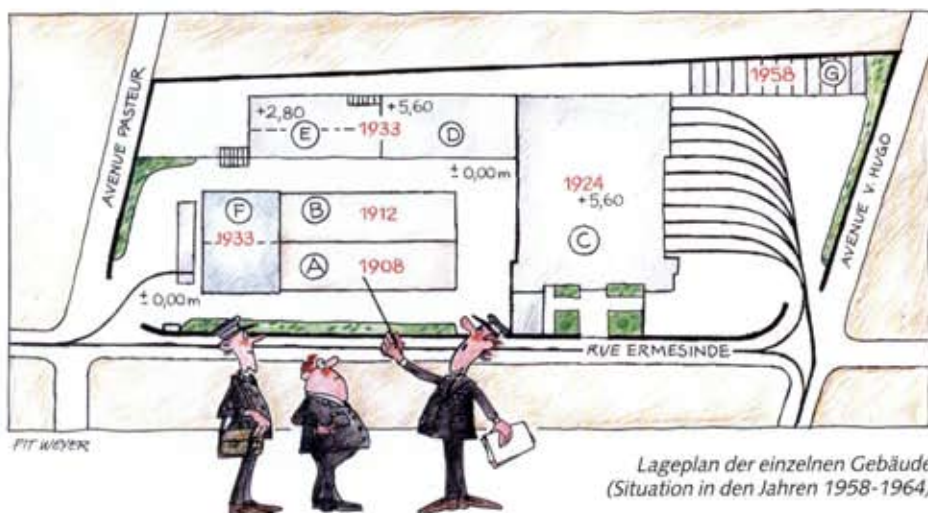
16 Anhänger, zwischen 6 und 8 m lang, 8 Busse und einige Sonderfahrzeuge mussten ein Unterdach haben, Reserveplätze für künftig anzuschaffende Trambahnwagen und Busse nicht einmal in Betracht gezogen. Stadtarchitekt Petit und seine Mitarbeiter entwerfen erste Pläne mit der Zielsetzung, eine Erweiterung der Gebäude um weitere 2.000 qm organisch in die betrieblichen Funktionsabläufe einzufügen.

Durch Beschlussfassung des Gemeinderates vom 29. Juni 1931 werden Pläne und Kostenvoranschläge gutgeheißen, und am 12. Februar 1932 werden die Gebrüder Würth, Bauunternehmer aus Luxemburg, mit den Erd-, Maurer-, Steinhauer- und Eisenbetonarbeiten zum Preise von 397.000 Franken betraut (Bauteile D, E und F). Die Gesamtausgaben belaufen sich, gemäß Endabrechnung vom 30. Dezember 1933, auf 1.237.919 Franken.

Für die Dachkonstruktion waren Stahlbinder vorgesehen, mit der Maßgabe, dass der Untergurt der die Halle „F“ betreffenden Binder konstruktiv derart ausgebildet ist, dass ein Träger mit Laufkatze, Tragfähigkeit 5 Tonnen, Hubhöhe 7 m, angehängt werden konnte. Mit diesem hilfreichen, absolut notwendigen Hebezeug konnten dann die 600-800 kg schweren Trambahnmotoren aus ihrer Lagerung gehoben und darüber hinaus schwere Lasten, wie in späteren Jahren z.B. Busantriebsaggregate, beschränkt flächendeckend transportiert werden.

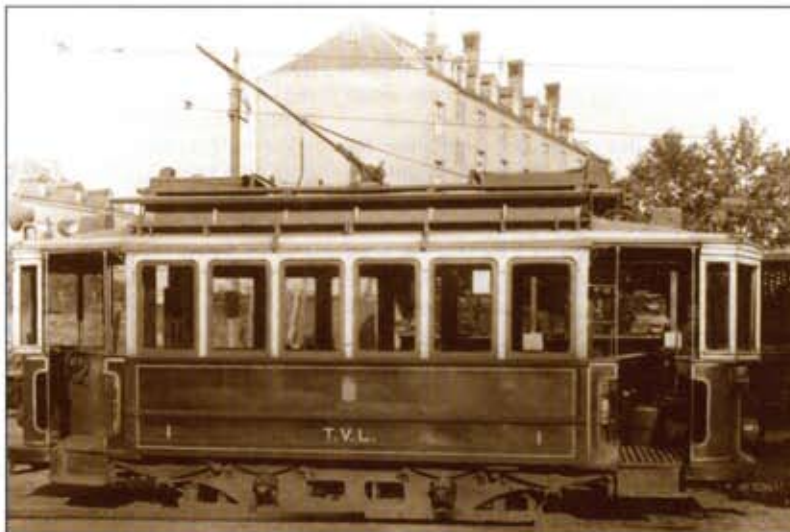
Die ungünstige Lage der fünf Hallentore zu der Toreinfahrt an der Ecke Avenue Pasteur-Ermesindestraße erlaubte es nicht, eine Weichenanlage in die kleine Hofffläche einzubetten. Die Lösung fand sich im Einbau einer Schiebebühne, die vor den Hallentoren mittels elektrischem Antrieb hin und her bewegt werden konnte und somit alle Werkstätten für alle Trambahnwagen und Autobusse zugänglich gemacht werden konnten. Die Bühne, Eigengewicht 3.895 kg, Tragfähigkeit 15 Tonnen, Spurweite 5.935 mm, wurde im August 1932 vom Arbed-Werk Dommeldingen geliefert, zum Preise von 15.150 Fr.

Damit war die Vergrößerung des Depots abgeschlossen. Wegen der drohenden Kriegsgefahr baut man vorsorglich 1933/1934 in der Werkstätte einen Luftschutzkeller mit 10 x 4 Grundfläche, einschließlich Gasschleuse.



Lageplan der einzelnen Gebäude (Situation in den Jahren 1958-1964)

*Zu Beginn der 20er Jahre: Motorwagen Nr. 1
mit halbgeschlossenen Plattformen*



*Motorwagen der Linie Neudorf
mit zwei Bügelstromabnehmern:
Schaffner Paul Schock, Wattman Jean Mantz
(Mai 1925)*



*1941: Konstruktion des Ganzstahl-Motorwagens Nr. 22.
V.l.n.r.: Jean Jungblut, Alphonse Bichel; im Wagen Jean Eschweiler und Jos Daubenfeld*

*Um 1935: Blick von Halle C (1924)
in Halle D (1933). Im Hintergrund zwei
Anhänger mit offener Plattform von 1908*



Die Kriegsjahre

Als am 10. Mai 1940 die deutschen Truppen das Großherzogtum überfielen, stand an der Spitze der Stadtverwaltung der Schöffenrat in folgender Besetzung: Bürgermeister Gaston Diderich, die Schöffen Albert Philippe, Marcel Cahen, Léopold Goebel und Emile Hamilius.

Durch die erste Verordnung der Besatzer wurden die Verhaltensregeln betreffend die Verdunklung – auch an Straßenbahn und Bus – bekannt gemacht und deren Nichtbefolgung unter strenge Strafe gestellt. Schon am 11. Mai führten die städtischen Busse erste Evakuierungsfahrten aus der Minettegegend zum Ösling durch.

Der Personennahverkehr war inexistent bis zum 17. Mai, dann lief ein Ersatzverkehr auf der Schiene an. Ein Mischbetrieb bestand nicht, alle Busse wurden – soweit Treibstoff vorhanden war – anderweitig eingesetzt und traten im Linienverkehr erst ab dem 10. September wieder in Erscheinung. Seit Ende Mai 1940 waren während einigen Monaten Busse mit dem Ziel Metz, Lille und Dijon zum Einsatz gekommen, um geflüchtete Einwohner der Südgemeinden in die Heimat zurückzubringen, derweil die Militärverwaltung mehrere Fahrzeuge beschlagnahmte, um Truppen nach Charleville, Verdun und Dunkerque zu bringen.

Umsichtig und aus Gründen der Fürsorge wendet sich Direktor Thiry am 31. Mai 1940 an das ihm unterstellte Personal von Elektrizitätswerk und Trambahnen: „...es wird hiermit ersucht, alle nicht dienstlichen Diskussionen in den Büros, Werkstätten, auf den Trambahnen u.s.w. sowohl im eigenen wie im allgemeinen Interesse zu unterlassen...“

Die kulturellen Betätigungen im ganzen Lande standen auf Sparflamme. Alle Vereine und Gesellschaften wurden von dem am 1. August 1940 eingesetzten Gauleiter Simon aufgelöst; ein Stillhaltekommissar vereinnahmte die Kassen. Die Männer der *Tramsmusek* hatten vorher Lunte gerochen: Musikalien, Fahne, Kasse, alles war abhanden gekommen, d.h. es lag bis Kriegsende in einem sicheren Versteck bei der Familie Poiré.

Am 6. September hatte Gauleiter Simon durch seine Sprachverordnung klargemacht, dass alle nichtdeutschen Namen und Bezeichnungen zu verschwinden hätten, so etwa auf den Karosserien der Fahrzeuge die Buchstaben TVL, also das Firmenlogo des Trambahnbetriebes, Reklamen aller Art, die Fahrtrichtungsanzeigen auf den Wagen sowie das „A“ auf den Haltestellenschildern, das durch das jenseits der Mosel gebräuchliche „H“ ersetzt werden musste. An der Stirnseite der Werkstätten in der Pasteur-Avenue wie auch an der Hauptfassade an der Ermesindestraße musste natürlich auch die 15 m breite, in einzelnen Metall-Schriftzeichen gefertigte Beschriftung *Tramways Municipaux* abmontiert werden. Der Gauleiter ist zudem der Meinung, dass die Trambahner vom Limpertsberg politisch umgeschult werden müssten, zu welchem Zwecke das *Schulungslager der Gauschule Traben-Trarbach* bereitstand.

Der Oberbürgermeister
GOU/Be/L

Luxemburg, den 9. November 1942.

An 811/821
z.Hd. d. Herrn Dir. Dr. Ortmeier.

Betr.: Anwendung des deutschen Grußes.

Der Kreisamtsleiter des Amtes für Besatze der NSDAP. Kreis Luxemburg teilt mir mit, daß er in letzter Zeit wiederholt beobachtet habe, daß die Gefolgschaftsmitglieder des Straßenbahn- und Omnibusbetriebes, besonders aber die Schaffnerinnen, nicht den deutschen Gruß anwenden, sondern sich teilweise sogar des Grußes „Bonjour“ und „Aurevoir“ bedienen.

Ich verweise auf meine bisher ergangenen Anordnungen, insbesondere auf meine Verfügung vom 9. Juli 42 (Amtsblatt S.57), in der ich die Dienststellenleiter für die genaue Befolgung verantwortlich gemacht habe.

Ich bitte Sie, in den Straßenbahnen und Omnibussen Kontrollen vornehmen zu lassen, auch durch Besatze in Zivilkleidung. Leichter

Verstöße

Anweisung des deutschen Oberbürgermeisters während der Nazi-Besatzung

Die Busse wurden überall und jederzeit – vorbehaltlich einer entsprechenden Brennstoffzuteilung – für vielfältige Aufgaben eingesetzt. Juden, die glückliche Besitzer von Überseepässen waren, sind 1942 als Aussiedler über Frankreich bis zur spanischen Grenze gebracht worden. Häufig sind Versorgungsfahrten nach Brüssel und Antwerpen angefordert worden, um Lebensmittel, besonders Zucker, herbeizuschaffen.

Mit dem Generalstreik vom 31. August 1942, als Folge der tags zuvor angekündigten Zwangsrekutierung der Jahrgänge 1920-1924 in die deutsche Wehrmacht, begann eine andere Qualität der Unterdrückung und des Terrors: Ausnahmezustand, Standgericht, Todesurteile. Für den Betrieb der Straßenbahnen bleiben böse und nachhaltige Folgen nicht aus. Die Führungskräfte werden als „sie bieten nicht die Gewähr“ abgestempelt, aus dem Dienst entfernt, zum Straßenbau nach Deutschland verfrachtet, in Erziehungs- oder Umsiedlungslager verbannt oder in einem der berichtigten KZs untergebracht.

Am 23. Juli 1940 war Direktor Thiry verstorben. Die Ingenieure Léon Brasseur und Emile Ziger leiteten den Betrieb bis zu den Vorgängen um den Generalstreik im August 1942. Am 22. Oktober wurde der Deutsche Ortmaier als Direktor eingesetzt, und am 1. Januar 1943 wurde der städtische Verkehrsbetrieb in die „Elektrizitäts und Verkehrs A.G.“ umgewandelt.

Aus Personalmangel wurden im Frühjahr 1943 zum ersten Male Frauen als Aushilfschaffner eingesetzt, und weil der Brennstoff immer knapper wurde, waren zwei Busse auf Holzgas umgerüstet worden. Vier andere erhielten ballonartige Gummibälge auf das Dach montiert und wurden mit Leuchtgas angetrieben.

Zu den – wie es im Nazi-Jargon hieß – „Sondereinsätzen“ oder „Gelegenheitsfahrten“ gehörte der Transport der zur Umsiedlung in den Osten verurteilten Familien von der Wohnung oder der Sammelstelle zum Bahnhof Hollerich, von wo aus die Züge in die Fremde

abfuhr. Der erste dieser Züge, dem noch viele folgen sollten, verließ den Bahnhof Hollerich am 17. September 1942.

Auch Angehörige des Betriebspersonals sind für Sonderaufgaben in Deutschland dienstverpflichtet worden. So wurden im November 1943 drei Oberleitungsmonteur nach Hamburg entsandt, um bei der Instandsetzung des Trambahnfahrdrabtes nach den Bombenangriffen vom 14.7.-23.8 zu helfen. Im Februar 1944 mussten fünf Busfahrer und drei Kfz-Mechaniker bei den Berliner Verkehrsbetrieben anheuern.

Ab 5. September 1944 ruhte der Personennahverkehr in der Stadt. Bereits Tage vorher waren die Besatzer größtenteils abgezogen, ebenso Direktor Ortmaier. Nun versuchte man zu verhindern, dass abziehende oder durchziehende deutsche Truppen sich städtische Busse für die Heimreise aneigneten, was aber nicht ganz gelang. Aber der eine oder andere Wagen ist später wieder aufgetrieben worden.

Am 10. September 1944 waren amerikanische Truppen in der Stadt, und einige Busse wurden für den Transport von Soldaten nach Sandweiler, in Richtung Front bereitgestellt. Wenige Tage später, am 19. September, konnte dann der Busverkehr auf zwei Linien (Gasperich, Hamm) wieder aufgenommen werden. Und am 20. Mai 1945 brachten die städtischen Busse die luxemburgischen Gefangenen aus dem KZ Dachau nach Hause.

Inzwischen ist Ingenieur Léon Brasseur zum Direktor der industriellen Dienste ernannt worden. Er unterrichtet den Schöffenrat über den bedenklichen technischen Zustand der Trambahnwagen wie auch der Busse. Außerdem, ohne dass sich die Zahl der Fahrzeuge gegenüber der Vorkriegszeit geändert hätte, seien die Passagierzahlen um rund 35% gestiegen. Den Schaffnern sei es in Spitzenzeiten oft unmöglich, die Passagiere in den Trambahnwagen zu erreichen, um die Fahrpreise zu erheben. Es müssten dringend neue Busse angeschafft werden.

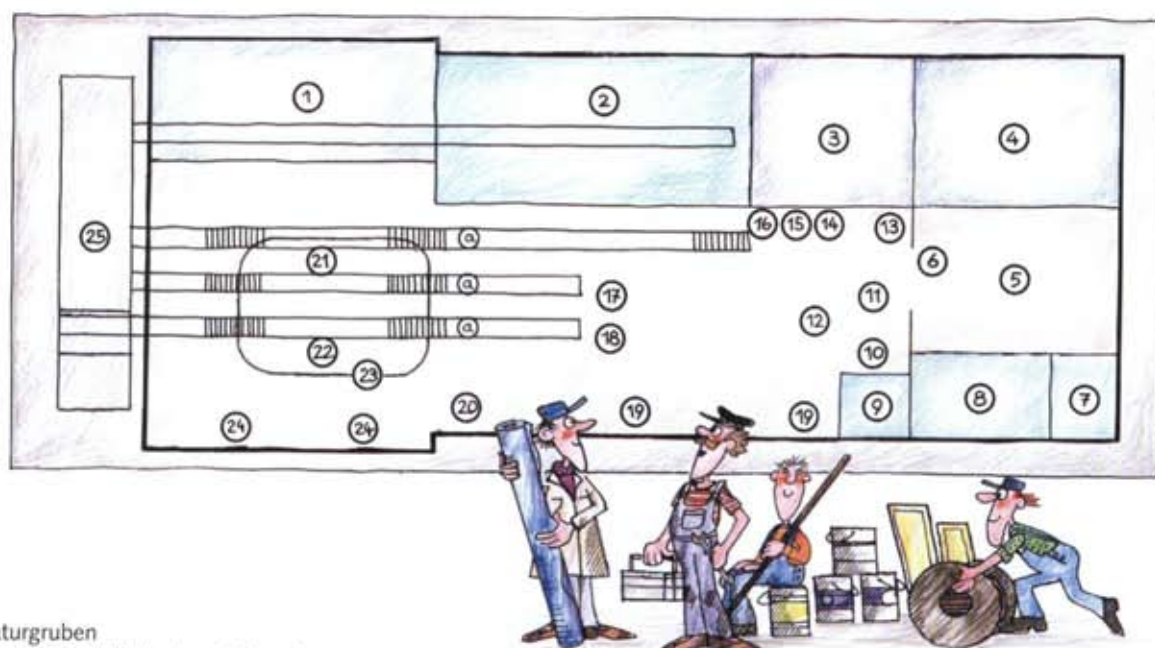


Gelegentlich einer Zusammenkunft der Schöffenräte der Stadt Luxemburg und der Gemeinde Steinsel wurden der Hauptstadt Vorhaltungen gemacht, weil seit Jahren eine Rechnung bei der Gemeindekasse Steinsel offenstünde. Leute von der Trambahn hätten im Winter 1944/1945 aus dem Steinseler Gemeindewald eine Menge Holz abtrans-

portiert. Und dafür seien noch 14.031 Franken fällig. Direktor Brasseur lässt den Kasus aufklären und schreibt dem hauptstädtischen Schöffenrat am 8. Januar 1954, dass die Geschichte bis zur Ankunft des Holzes im Depot Limpertsberg ihre Richtigkeit habe. Jedoch seien es amerikanische Soldaten gewesen, die den braven Trambahnern das Holz abgeknöpft

und in der oberen Halle des *Tramsschapp* verheizt hätten. Aufklärend ist dazu zu sagen, dass die Boys aus Übersee im Depot Limpertsberg eine Reparaturwerkstatt für ihre Fahrzeuge eingerichtet hatten. Die Unstimmigkeit ist später durch das *Office d'Aide Mutuelle Interalliée* aus der Welt geschafft worden.

Das Gebäude der Hauptwerkstätten A, B und F: Situation 1950-1960



a Reparaturgruben

- 1 Schreinerei, Modellschreinerei (Gussformen für Bremsschuhe Tram u.a.), Polsterei (Sitze Bus), Sattlerei (Schaffnertaschen);
- 2 Anstreicherei, Lackiererei, Schildermalerei, Unterhalt Gebäude;
- 3 Auto-Elektrik, Ankerwicklerei, Spulenwicklerei, Unterhalt Busheizungen, Unterhalt Gebäude;
- 4 Magazin;
- 5 Mechanische Werkstatt: Drehbänke, Bohrwerk, Fräsbank, Radial- und Tischbohrmaschine, Schleifmaschine, Hubsäge, Schnell-Tischhobelmachine (*Shaping*);
- 6 Gekoppelte Gas-Ringbrenner: Erwärmen der Bandagen (Tram-Radreifen) zum Aufschumpfen auf die Radsterne;

- 7 Feinmechanik: Tachografen Bus, Reparatur Münzwechsler, Gravur, Knipszangen (Schaffner Tram), Montage, Eichung und Verplomben der 72 Taximeter mit Standplatz auf dem Stadtgebiet;
- 8 Werkzeugausgabe;
- 9 Büro;
- 10 Schwere Blechschere;
- 11 Blech-Kantmaschine, Bördel- und Sickmaschine, Walzen-Biegemaschine;
- 12 Richtplatte;
- 13 Schmiede;
- 14 Elektrisch-pneumatisches Hammerwerk;

- 15 Glüh- und Härteofen;
- 16 Schweißposten, elektrisch u. autogen;
- 17 Karosserie Autobus;
- 18 Aufbauten Tram;
- 19 Werkbänke Schlosserei; Karosseriebauer;
- 20 Schweißposten, elektrisch und autogen;
- 21 Fahrgestelle (Chassis) Tram;
- 22 Mechanik Bus;
- 23 Kranbahn (Laufkatze);
- 24 Automechaniker, Autoelektriker, Werkbänke, Diesel-Düsenprüfstand, Hochdruckpresse;
- 25 Schiebephöhne.



Todesanzeige "als Udenken un den treien Tram", die nach der Fahrt der letzten Straßenbahn am 5.9.1964 verteilt wurde



5. September 1964: Der Festzug anlässlich der Stilllegung der letzten Straßenbahnlinie

Die Nachkriegszeit und die Abschaffung der Straßenbahn

1957 tritt Direktor Brasseur in den Ruhestand und Emile Ziger wird *Ingénieur-Directeur* der industriellen Stadtbetriebe.

Bezugnehmend auf die Darlegungen des neuen Direktors vom 14. April 1958 betreffend die Schließung und die folgende Erweiterung der Passerelle wie auch die stufenweise Abschaffung der Trambahnlinien und deren Ersetzung durch Autobusse, stimmt der Schöffenrat in seiner Sitzung vom 2. Mai 1958 den Vorschlägen zur Abschaffung der Linien der Trambahn in vier Etappen zu und beschließt, dass keine Schienen in die neue Fahrbahn der Passerelle verlegt werden.

Am 25. November 1958 dann genehmigt die Stadt einen Kredit in Höhe von 1.350.000 Fr. zur Errichtung von 12 Boxen (470 qm - Bauteil G) für Autobusse längs der Mauer zum Besitztum des Kannerland (*Congrégation des Soeurs de Sainte-Elisabeth*) hin und zur Neugestaltung des oberen Depothofes, Ecke Victor Hugo-Avenue und Ermesindestraße.

1958 verfügte der Betrieb über 48 Trambahnwagen, davon 29 Motorwagen und 19 Anhänger, die insgesamt, von 1908 bis Ende 1957, 56.770.000 km zurückgelegt und 365.063.000 Fahrgäste befördert hatten. Die Streckenlänge betrug 24,19 km, davon waren 13,15 km ein- und 5,52 km doppelgleisig.

Die Flotte der Autobusse umfasste 32 Fahrzeuge, die 10 Linien bedienten.

Dee leschten Tram

Am Samstag, den 5. September 1964, fand die letzte Fahrt eines elektrischen Tramwagens (der Nr 34) statt. Längs der Linie 10, von Beggen über Eich zum Theaterplatz und durch das Neutor hinauf zum Limpertsberger Tramschapp, nahmen Tausende Abschied von dem so oft geschmähten und doch geliebten Tram.

Zwei Stimmen zu diesem Abschied. So Jugenderinnerungen von Professor Fernand Hoffmann in der Festschrift aus dem Jahre 1981 zum 50jährigen Jubiläum der Tramsmusek:

„Und selbstverständlich träumte er den Traum eines jeden Jungen. Er sah sich selbst Fahrkarten ausgeben, Abonnements knipsen und gar – Sehnsucht aller Sehnsüchte – Herr sein über Kurbel, Warnbimmel, Handbremse und Streusandkasten. Zu Hause, wenn niemand ihn beobachtete, probte er ‚Hanne fäerdeg? Da looss e goen!‘

Ein Schaffner, ein Wattman, das waren Respektpersonen. Sie bestimmten wer aufstehen musste und wer sitzen bleiben durfte, ob man in der ‚guten Stube‘ des Wageninnern bleiben durfte oder hinaus musste ‚in die Küche‘ auf der Plattform. Ein Kontrolleur aber war ein fern grollender Gott, ein silberbetreßter Zeus, dem man sich nur auf Wink näherte.

... dann, auf der Fahrt zum Kolléisch, als die Plattform gerammelt voll von Schülern und Lehrern stand, der Kalauer: ‚Mal ist die Trambahn voller, mal ist sie leerer, aber noch nie war sie so voller Lehrer!‘“

Und Bürgermeisterin Lydie Polfer in „*Les Tramways de la Ville de Luxembourg*“, herausgegeben von der *Association des Modélistes Ferroviaires de Luxembourg* (1985):

„A présent, 'Onsen Tram' n'est plus qu'un souvenir. Mais n'oublions pas qu'il a servi fidèlement et sans défaillance des générations de citadins et de migrants, en temps de paix et durant deux guerres et combien de fois ne fut-il pas le salut des rentre-tards et des trainards“.

Auf drei vertonten Farbfilmen sind die letzte Fahrt der Straßenbahn, die letzten Reparaturvorgänge an einem Trambahnwagen im Tramschapp und die 50-Jahr-Feier der Tramsmusek (jetzt geziert mit dem Namen *Section de musique des Services Industriels de la Ville de Luxembourg*) von Pierre Bellion für kommende Zeiten verwahrt.

An zwei Männer des damaligen Pärds-tram soll noch in Dankbarkeit erinnert werden: Jacques Baus und Jean Theis. Beide haben 1963 dem Betrieb zur Seite gestanden, als es galt, den Anhänger Nr. 103 der Elektrischen zu einem Pferdetrambahnwagen umzubauen. Viele Detailfragen konnten dank ihrer Hilfe geklärt werden. Jean Theis ließ es sich sogar als 88jähriger nicht nehmen, eine Wegstrecke lang die Pferde des Pärds-tram im Festzug zu führen gelegentlich der letzten Fahrt des elektrischen Tram am 4. September 1964.

Das Autobuszeitalter

Ab 1964 führten also die Busse in der Stadt Luxemburg das große Wort. 16 neue Wagen, mit halbpneumatischer Federung, übernahmen die zu erbringende Verkehrsleistung auf der Linie 10. Wenn bis jetzt der elektrische Trambahnbetrieb mit dem städtischen Elektrizitätsdienst unter dem Namen „Usine et Tramways Electriques“ gekoppelt war, so dokumentierte nun der Busdienst mit allen Betriebsteilen seine Eigenständigkeit unter dem Namen „Service des Transports en Commun“. Direktor war Emile Ziger, dem ebenfalls die städtischen Dienststellen Elektrizität, Gas und Wasser unterstanden.

Ab dem 1. Januar 1964 hatte Paul Wilwertz den Bürgermeisterposten inne, und Fernand Zürn, als verantwortlicher Schöffe u.a. auch für den Busdienst zuständig, leitete den Umbruch und Aufbau eines effizienten, öffentlichen Verkehrsbetriebes ein.

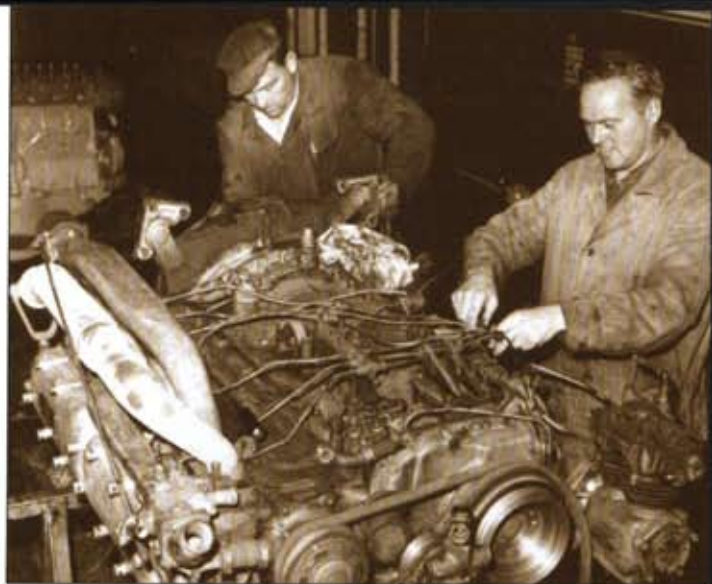
Unter Ausnutzung auch des kleinsten Raumes wurden nun im *Tramsschapp* notdürftig Büros geschaffen, um die noch im Elektrizitätswerk beheimateten busspezifischen Betriebsteile auf Limpertsberg anzusiedeln. Ab 1965 waren die Abteilungen Fahrpläne, Gestaltung der Dienstpläne des Fahrpersonals, Kasse und Abrechnung der Schaffner- und Chauffeureinnahmen sowie die Kontrolleure nach Limpertsberg umgezogen.

Inzwischen waren die meisten Wagen der Trambahn verschrottet oder verkauft worden, zwei (Motorwagen Nr. 26 und Anhänger Nr. 121) waren an ein Brüsseler Museum ausgeliehen worden (1980 jedoch in den heimatischen Stall zurückgekehrt), ein anderer (die Nr. 34) war im Depot vor fremden Augen versteckt worden. Heute ist er im *Tramsmusée* in Hollerich zu besichtigen.

Unter einem Dach waren jetzt die Abteilung Technik mit 80 Handwerkern und Arbeitern, der Fahrdienst mit 240 und die Verwaltung mit 20 Personen angesiedelt. Und 110 Busse gehörten dazu.

Die tägliche Plagerei nahm unerträgliche Formen an. So musste, wenn nach der abendlichen Spitzenstunde des Berufsverkehrs die Busse in schneller Folge ab 18.30 Uhr im Betriebshof ankamen, das Betanken vom

1963: Die späteren
Garagen- und
Werkstattmeister
Alphonse Bichel und
Albert Klein
beim Zusammenbau
eines Horizontal-
Dieselmotors AEC 145 CV



Depotpersonal besorgt und zeitgleich bereits mit dem Ausfegen und Abstauben durch das Reinigungspersonal begonnen werden. Der Wagen wurde dann ohne Zeitverlust in die Halle gefahren, um in der Enge des Hofes Platz zu schaffen für die nächsten Ankömmlinge. In der Halle durften die Busse mit nicht mehr als einer Handbreit Abstand voneinander abgestellt werden. Im Nachhinein möchte man sich gar nicht vorstellen, was im Falle einer Feuersbrunst mit dem Fuhrpark geschehen wäre.

Hier sollte man denn auch an die Waschhalle erinnern, die abends zum Abstellplatz wurde, und sich vergegenwärtigen, dass alle Fahrzeuge von Hand gewaschen werden mussten (eine vollautomatische Waschanlage mit Unterbodenwäsche stand erst in den Betriebsanlagen in Hollerich, die im September 1975 eingeweiht werden, zur Verfügung).

1965 wurde, anstelle der Lose-Blätter-Fahrpläne der verschiedenen Linien, in Kooperation des Fahrplanbüros mit den bekannten Grafikern Lex Weyer und Pe'l Schlechter, zum allerersten Male ein Fahrplanheft gestaltet und in den Verkauf gebracht. Am 1. Juli 1965 wird auf einer ersten Gruppe von Bussen der Einmannbetrieb eingeführt. Die in der Folge freigestellten Schaffner, 25 an der Zahl, leisten wertvolle Dienste bei der Einrichtung und Überwachung der zeitgleich installierten *Zone Bleue*. Am 6. April 1964 bereits war das neue Athenäum in Hollerich in den Streckenplan aufgenommen worden.

Von der Stadtverwaltung wird das Institut von Prof. Dr. Walter Grabe der Technischen Universität Hannover mit der Erarbeitung eines Generalverkehrsplanes beauftragt. Neben bedarfsgesteuerter Linienführung und Fahrplangestaltung tritt in dieser Zeit verstärkt die Durchsetzung von Neuerungen und technischen Verbesserungen an den Bussen in den Vordergrund.

Zu diesem Zwecke erfolgte vom 3. bis zum 21. Oktober 1966 eine Verkehrserhebung auf den Bussen der Stadt, der CFL und jenen der Privatunternehmer mittels Tonbandgeräten, durchgeführt von 16 besonders geschulten städtischen Schaffnern. Es sei hier eingeflochten, dass sie sich mit Bravour ihrer Aufgabe entledigten. Befragt wurden 36.000 Fahrgäste auf den Bussen der Stadt, 5.600 auf jenen der CFL und 10.400 auf jenen der Privatunternehmer.

1968 wird eine erste Serie von 20 Bussen mit Fahrschein-Ausgabeapparaten und Münzwechslern ausgerüstet; gleichzeitig werden zum ersten Male an 20 Haltestellen in den eigenen Werkstätten entworfene und gebaute beleuchtete Fahrplankästen angebracht.

Länger schon war ein Überdenken der eingefahrenen Fuhrpark-Strategien fällig. Die Folge einer ausschließlich von finanziellen und wirtschaftlichen Aspekten diktierten Einkaufspolitik war ein Fahrzeugpark, in dem manchmal bis zu 6 verschiedene Marken vertreten waren. Die Folgen dieser Diversifizierung waren in technischer Hinsicht erhebliche Mehrkosten, was Lagerhaltung und Wartung betraf, zum anderen gestaltete sich die Bedienungsfreundlichkeit aus der Sicht der Fahrer und die Benutzerfreundlichkeit, aufgrund der verschiedenen Stufen- und Sitzanordnungen, alles andere als optimal.

1969 fällt ein neuartiger Bus im Stadtbild auf, es ist der, nach Richtlinien des VÖV (Verband öffentlicher Verkehrsbetriebe) gebaute VÖV-Standard-Linienbus, den alle deutschen Bushersteller im Fertigungsprogramm haben. Diesem ersten genormten und auch von der UITP (Union des Transports Publics) empfohlenen Wagen wird ein beispielloser Erfolg beschieden sein. Weitere 10 Busse werden mit Funkgeräten ausgerüstet, sie sind in den Wintermonaten als erste frühmorgens auf der Strecke und sind abends auch die letzten draußen im Netz. Ihnen obliegt es, dem in der Funkzentrale diensttuenden Kontrolleur bei winterlichen Temperaturen den Straßenzustand, vornehmlich in den Gefällen, zu melden.

1962:
Motorwagen und
Anhänger der Linien
Stadtzentrum,
Limpertsberg und Merl
werden verschrottet.
Im Vordergrund
Pierre Sinner, Meister
der Werkstätten Tram
und Schlosserei





August 1970:
Die Gleisanlage
im Hof an der Victor
Hugo-Avenue wird
ausgebaut und
anschließend die
Schwarzdecke
erneuert

Im Zeitraum von 1964 bis 1969 sind 31 Busse einem Karosserieumbau unterworfen worden. Die allen Handwerkern abgeforderte Leistung war eine enorme Herausforderung. Lange hatten die Busse nämlich nur an der Vorderfront, über der Windschutzscheibe, eine Fahrtrichtungsanzeige (ein von innen, von Hand drehbares Filmband), und um die Fahrzeuge kundenfreundlicher zu machen, mussten sie karosseriemäßig so umgebaut werden, dass auch an der rechten Wagenseite, neben der Vordertüre, und hinten, über dem Rückfenster, ein Filmkasten eingeschweißt werden konnte.

Es konnte nicht ausbleiben, dass die größten und bestens ausgerüsteten der gemeindeeigenen Werkstätten – eine Belegschaft, in der 17 verschiedene, handwerkliche Berufe vertreten waren – für vielseitige Aufgaben im Interesse der Stadt beansprucht wurden. So war etwa zum Nationalfeiertag, damals noch am 23. Januar begangen, jeweils ein festlich geschmückter, mit 1000 Lampen ausgestatteter Tram-Motor-Wagen am Fackelzug beteiligt. Und seit Kriegsende bis in die sechziger Jahre ist die Weihnachtsbeleuchtung in den hauptstädtischen Straßen, vom Entwurf bis zur Ausführung und Montage, das Werk des Tramsschapp-Betriebspersonals gewesen. Auch anlässlich von Staatsbesuchen oder anderen Festlichkeiten sprangen die Leute vom Tram in die Bresche. So z.B. 1963 bei Gelegenheit der 1000-Jahr-Feier der Stadt. Damals ist das 15 m hohe, 1500 kg schwere Millennium-Emblem, von 300 Speziallampen erleuchtet, in den Limpertsberger Werkstätten gebaut und unter schwierigen örtlichen Verhältnissen am Fort Louis installiert und an der Festungsmauer in 25 m Höhe verankert worden.

Um das Jahr 1968 sind endlich auch erste Entwürfe eines Haltestellen-Unterstandes (*aubette*, *abrius*, in unserem Sprachgebrauch: *Tramshäuschen*) bearbeitet und identisch im Aufbau, aber variabel in der Formgebung, im Netz installiert worden, insgesamt 62 Einheiten bis 1981.

Am 14. Februar 1970 empfängt die Stadt die amerikanischen Mondfahrer Conrad, Bean und Gordon, und dem betriebseigenen Musikkorps, eben der *Tramsmusek*, fällt die Ehre zu, mit 46 Mann den Astronauten ein Ständchen darzubringen.

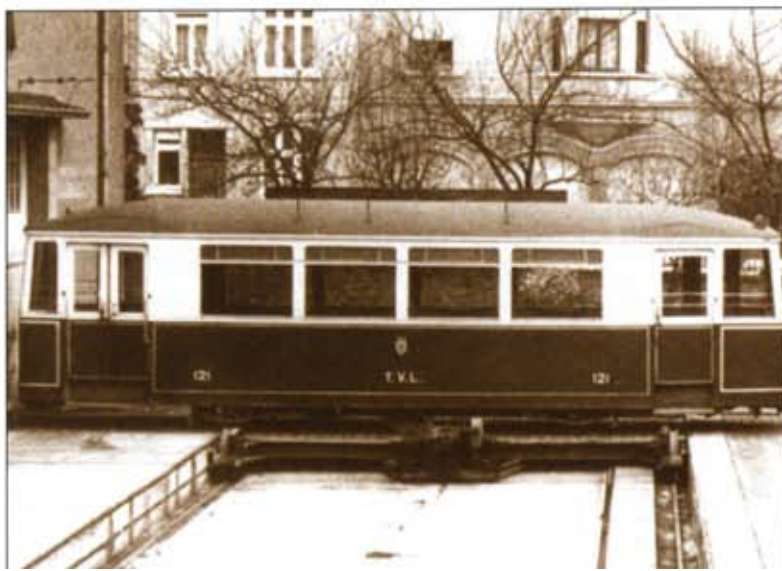
Der nicht mehr vertretbare Druck des motorisierten Individualverkehrs, die abnehmenden Reisegeschwindigkeiten aller

Beteiligten am öffentlichen Personennahverkehr und die Ausuferung der nicht vorhersehbaren Abweichungen zwischen Fahrplan-Sollzeiten und tatsächlichen Ist-Zeiten sind Anlass zur – zeitlich gestaffelten – Einführung des Einbahnverkehrs auf den Hauptachsen und zur Verkehrsumlegung auf Parallelstraßen.

Am 12. Dezember 1971 wurde dann der Einbahnverkehr definitiv eingeführt: Boulevard Grande Duchesse Charlotte und Avenue Monterey, dazu parallel und gegenläufig Boulevard Joseph II und Avenue de l'Arsenal (heute Avenue Emile Reuter); im Bahnhofsviertel am 21. Juli 1972 die Avenue de la Liberté zwischen Place de Paris und Straßburgerstraße in Richtung Bahnhof, gegenläufig dazu die Avenue de la Gare und der Viadukt. Schließlich am 3. Juni 1973 Bd Roosevelt, Avenue de la Liberté und Adolphe Brücke zwischen Place de Bruxelles und Place de Paris in Richtung Bahnhof. Dazu eine, gegen die Flutrichtung des fließenden Verkehrs gerichtete Busspur zwischen Place de Paris und Place de Bruxelles. Für den *Tramsschapp* bedeutete dies, dass jeweils innerhalb von 24 Stunden alle Fahrzeuge und ebenso die in Frage kommenden Haltestellen in einer Tag- und Nachtschicht und Überstunden dem neuen Stand der Dinge angepasst werden mussten.

Direktor Emile Ziger geht nach fast vierzig Jahren Dienst bei der Stadtverwaltung am 17. Januar 1972 in Pension, und im Juli 1974 ernannt der Gemeinderat zwei Ingenieure als Nachfolger: Marcel Bernardy für die Dienste Elektrizität und Feuerwehr sowie Roger Heynen für Gas und Wasser.

Um 1960:
Anhängers Nr. 121 auf
der Schiebebühne.
Dieser Wagen wie auch
der Motorwagen Nr. 26
sind im Hollericher
Tramsmuseum zu
besichtigen



Vom 18. bis zum 26. Mai 1974 findet die Foire erstmalig in den funkelneuen Ausstellungen hallen auf Kirchberg statt. 46.000 Besucher benutzen die eingesetzten Sonderbusse.

1975 wird Roger Heynen auch der Busdienst zugeteilt.

Der Umzug nach Hollerich

Um den städtischen Busdienst aus seiner Isolation herauszulösen, um sein geschlossenes Verkehrsnetz und die Qualität seiner Verkehrsbedienung internationalen Vergleichen zu unterziehen, wurde schließlich in den sechziger Jahren Kontakt mit mehreren Verkehrsbetrieben unserer Nachbarländer aufgenommen.

Wichtig war in diesem Zusammenhang die Auslandsmitgliedschaft – ähnlich Holland, Schweiz, Österreich u.a. – beim deutschen *Verband Öffentlicher Verkehrsbetriebe (VÖV)* mit Sitz in Köln. Damit standen auch Luxemburg alle Ausschüsse und Arbeitskreise dieses bedeutenden, aktiven Verbandes zur Verfügung.

Inzwischen, 1966, waren mehrere innerbetriebliche Funktionspläne und Vorschläge für Organisationsstrukturen und Arbeitsabläufe von der Betriebsleitung erarbeitet worden. Sie wurden im Juni den Mitgliedern des Ausschusses für Betriebshöfe und Werkstätten in seiner Sitzung in Heidelberg zur Diskussion und Begutachtung vorgelegt.

Sechs Wochen später hielt der Schöfferrat die schriftliche Stellungnahme des Betriebes wie auch die des Ausschusses in Händen, zusammen mit dem Vorschlag, die Bremer Architekten- und Ingenieurgruppe *Gesterling* mit der Ausarbeitung der Pläne und Kostenvoranschläge zu betrauen. Am 10. Juli 1966 gab der Gemeinderat grünes Licht, die Pläne und Kostenvoranschläge zum Bau einer Garage für 120 bis 150 Busse, großer Hauptwerkstatt und Verwaltungsgebäude weiter zu verfolgen. Der ausgewählte Standort war ein 6 ha großes, der Stadt gehörendes Gelände östlich des Hollericher Friedhofs, neben den Anlagen des städtischen Gasdienstes und unmittelbar an der zu erbauenden Autobahn nach Esch gelegen.



Sämtliche vorbereitenden Arbeiten hatte Gesterling im August 1967 abgeschlossen, und am 15. Juli 1968 wurde der Gemeinderat mit dem Projekt des Bauvorhabens befasst. Aus Gründen der Finanzierung war das Gremium der Meinung, vorerst die Abstellhallen, eine Revisionswerkstatt und ein Verwaltungsgebäude zu errichten und den Bau der Hauptwerkstatt in einer späteren, zweiten Bauphase vorzunehmen.

Der definitive Kostenanschlag in Höhe von 165,5 Millionen Franken wurde am 8. Juni 1971 einstimmig vom Gemeinderat verabschiedet, der erste Spatenstich fand am 9. November 1971, die Straußfeier am 19. Oktober 1973 und die Einweihung am 26. September 1975 statt. Der Betriebshof der Verkehrsbetriebe der Stadt Luxemburg ist der 14. dieser Art, der die Unterschrift Gesterling trägt.

Für manche Betriebsangehörige war am Sonntag, den 14. September 1975 ein bewegender Augenblick gekommen. Den *Tramsschapp* verließ um 23.05 Uhr zum letzten Male ein Bus, um die Linie Weimerskirch-Kirchberg zu bedienen, Terminus dieser Fahrt war die Garage Hollerich. Damit hatte eine Epoche ein Ende gefunden und der Limpertsberger *Tramsschapp* hatte als Betriebshof ausgedient. Kaum waren Ross und Reiter, die Busse und die Fahrer samt Verwaltung ausgezogen, da zogen auch schon nette und hilfsbereite Mieter – im wahrsten Sinn des Wortes – in die freigewordenen Räumlichkeiten ein: die Sektion Luxemburg-Stadt der Rotkreuz-Sekuristen.

Seit dem 15. September 1975, seit der Ausfahrt eines ersten Busses um 4.08 Uhr, war die neue Autobusgarage in der Rue de Bouillon Heimstatt für 127 Fahrzeuge, Zentrale für 335 Betriebsangehörige (ohne die noch in den Limpertsberger Werkstätten Beschäftigten), Fahrdienstleitstelle und zuständig für den Wageneinsatz.

Weitere Neuerungen bzw. Anpassungen in Bezug auf Streckenführung und Fahrpläne bringt am 12. September 1977 die Inbetriebnahme des neuen Busbahnhofs Stadtmitte an der Hauptpost.

Um einerseits die Fahrer zu entlasten und andererseits die Reisezeiten zu verringern durch Verkürzung der Einstieg- und Haltezeiten, war am 1. Juni 1978 der – wie er im Fahrjargon genannt wird – „Eiserne Schaffner“ eingeführt worden, die so genannten Selbstentwerterapparate.

Neuland: die ersten fünf 17,20 m langen Gelenkbusse nehmen am 7. Januar 1980 ihren Dienst auf den Bonneweger Linien auf, ein

wenig später werden zwei kleine Fahrzeuge für den Transport von Rollstuhlfahrern angeschafft.

Zum Ausbau des Leistungsstandards und zur Senkung der (erdrückenden) Betriebskosten wurde 1983 Heinrich Brändli, Professor an der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich, vom Schöffenrat mit der Überprüfung des Busbetriebes der Stadt Luxemburg beauftragt.

Es ging darum, einerseits in Zusammenarbeit mit den örtlichen politischen Entscheidungsträgern, andererseits in Kooperation mit den Fachleuten des Betriebes, einen Lösungsansatz zu entwickeln, der:

- fachlich und sachlich einem Optimum entspricht oder zumindest gut vertretbar ist und eine deutliche Verbesserung gegenüber dem bestehenden Zustand darstellt;
- unter Beachtung der lokalen, politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse realisierbar erscheint;
- die lokalen, verkehrlichen, baulichen und betrieblichen Gegebenheiten bestmöglich berücksichtigt.

Die neue, funktionelle Hauptwerkstatt in Hollerich ist am 19. Oktober 1990 eingeweiht worden, und seit Beginn des Jahres stehen im Limpertsberger *Tramsschapp* die alten Werkstätten leer.

1999 ist mit dem Abriss der Bauteile A, B, D, E, F und G begonnen worden, um Platz zu schaffen für ein Sport-, Kultur- und Schulzentrum. Augenblicklich – 2003 – ist nur eine riesige Baugrube zu sehen.

Hiermit wären wir am Ende der kurzgefassten Historie vom Limpertsberger *Tramsschapp* angelangt, eine Geschichte, die wie gesagt 1908 begann und, über zwei Weltkriege hinweg, während achtzig Jahren eng mit der Geschichte unserer Stadt verknüpft war.

Gebäudefront an der
Ermesinde-Straße
(1978)



Einweihung der neuen
Autobusgarage
in Hollerich:
Der verantwortliche
Architekt
Heinz W. Gesterling
mit Bürgermeisterin
Colette Flesch
(26. 9. 1975)



Das Tram- und Busmuseum der Stadt Luxemburg

Der alte Lack ist auf Hochglanz poliert, der Elektromotor läuft einwandfrei, die Schienen sind fachgerecht verlegt, aber sie führen nirgendwohin: Luxemburgs letzter Trambahnwagen, die Nr. 34, die Beggener Linie 10, die am 5. September 1964 ihren Dienst quittierte, ist seit dem 1. April 1991 in der Hollericher Rue de Bouillon im neuen Tramsmusée zu besichtigen, zusammen mit einer alten Pferdetram, zahlreichen originalgetreuen Autobusmodellen, historischen Uniformen sowie unzähligen Fotos und Dokumenten aus einer Epoche, in der die Menschen noch ein bisschen mehr Zeit füreinander hatten.

Das Tramsmusée ist donnerstags, samstags und sonntags sowie an Feiertagen jeweils von 13.30 bis 17.30 Uhr geöffnet, daneben können Besuche unter der Nummer 4796-2385 telefonisch vereinbart werden. Bis Ende des Jahres 2002 haben sich mehr als 82.000 in- und ausländische Besucher (Schulklassen inbegriffen) begeistert gezeigt von den einzigartigen Exponaten.

Das vor den Museumstoren angelegte Gleis hat bedauerlicherweise nur eine Länge von rund 80 m. Der Chronist teilt die Meinung vieler Besucher und Enthusiasten des Tram, dass, wie Ende der 80er Jahre vorgesehen und dementsprechend auch Vorarbeiten geleistet worden waren, das Gleis um einiges verlängert werden müsste. Ein Großteil der Gleiskomponenten liegt seit Jahren zum Einbau bereit. In der Tat, einige Hundert Meter Schienen, herrührend von den Strecken Beggen, Merl und Rond-Point Schuman, wären trotz einer gewissen Abnutzung ohne weiteres zu verwenden, da die Bahn stromseitig für eine maximale Geschwindigkeit von 5 km/h ausgelegt ist. Ebenso stehen neue, galvanisierte Masten, 1987 nach Maß in den Limpertsberger Werkstätten gefertigt, zur Verfügung. Wenn auch die Jahre enteilen, der Chronist gibt die Hoffnung nicht auf und schließt mit ein paar Zeilen von Erich Kästner aus dem Gedicht „Die unzufriedene Straßenbahn“:

„Ein Unglück gab's. Und keine Reise.
Erinnert euch, bis ihr es wisst:
Wenn man als Straßenbahn geboren ist,
dann braucht man Gleise.“

Adolphe Kauffhold
chef de service e.r.

Quellen:

Archives de la Ville de Luxembourg;
Archives du Musée des Tramways et Autobus;
Jules Thiry: Usine et Tramways Electriques de la Ville de Luxembourg;
„De Stater Tram, 1873-1993“, Ausgabe 1993, ISBN 2-87993-000-6
„Tramsmusek“ 1931-1981, Broschüre Juni 1981.

Fotos:

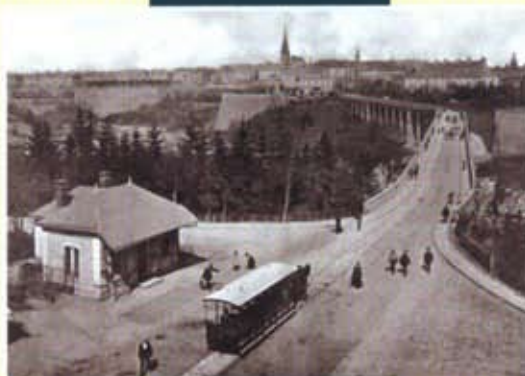
Musée des Tramways et Autobus, Marcel Frantzen,
François Kaufmann, Tony Krier, Pit Schneider.

Zeichnungen: Pit Weyer



Das Tramsmusée in Hollerich

TRAMWAYS MUNICIPAUX



De Stater Tram
1875-1993

„De Stater Tram“ kostet 39€

(Portokosten: 6 € Inland, 8 € Ausland) und kann durch Überweisung auf das CCP IBAN LU39 1111 0895 0066 0000 des städtischen Autobusdienstes bestellt werden.

Das Buch liegt auch im Tramsmusée in der Hollericher Rue de Bouillon zum Verkauf aus.
Auskunft: Tel. 4796-2385, Fax 29 92 09
website: www.autobus.lu



89 Jahre lang fuhr eine Trambahn durch die luxemburgische Hauptstadt, von 1875 bis 1908 der Pärdestram und dann bis 1964 elektrische Schienensfahrzeuge. Busse und vor allem die zunehmende Motorisierung der Bevölkerung führten mit den Jahren dazu, dass die Tram immer mehr als Anachronismus angesehen und schließlich aus dem Verkehr gezogen wurde.

Doch die steigende Zahl der Bevölkerung und der Arbeitsplätze machte unsere Stadt zum Ballungsgebiet: Endlose Staus, Parkplatznot und Umweltverschmutzung durch Auspuffgase sind seit Jahrzehnten an der Tagesordnung, und auch der bestorganisierte Busverkehr stößt irgendwann an seine Grenzen. Es droht ein allgemeiner Verkehrsinfarkt.

Guy Hoffmann



*Nach endlosen Debatten
und viel politischem Gerangel:*

In vier Jahren soll wieder eine Straßenbahn in Luxemburg fahren

Das Kirchbergviertel und der Flughafen werden nacheinander ans Schienennetz angebunden

«Le mode de locomotion urbain le plus antique, le plus antédiluvien, le plus rococo, le plus riquiqui, le plus vieux jeu, le plus archaïque, le plus primitif, le plus ancestral, le plus encombrant, le plus illogique, le plus stupide est le tramway électrique. (...) On supprime peu à peu partout dans le monde ce véhicule préhistorique. La France en libéra ses routes, l'Allemagne en dégagée ses rues, Paris s'en est débarrassé, ainsi que tout le département de la Seine. La Grande-Bretagne l'a envoyé rejoindre bus et cars à chevaux. A Rome, il provoquerait le rire, et à

New-York, l'hilarité. Mais à Luxembourg on le garde précieusement, on le met en conserve, on le choie, on le caresse, on l'embrasse sur la bouche.»

Das schrieb 1939, ganz im Zeitgeist von Fortschritt und Moderne, der frankophile Luxemburger Schriftsteller Marcel Noppeney. Lange Zeit, bis in die siebziger Jahre hinein, sah es ja so aus, als würde er Recht behalten. Aber irgendwann musste man einsehen, dass das zunehmende Verkehrswachstum mit einer Verminderung

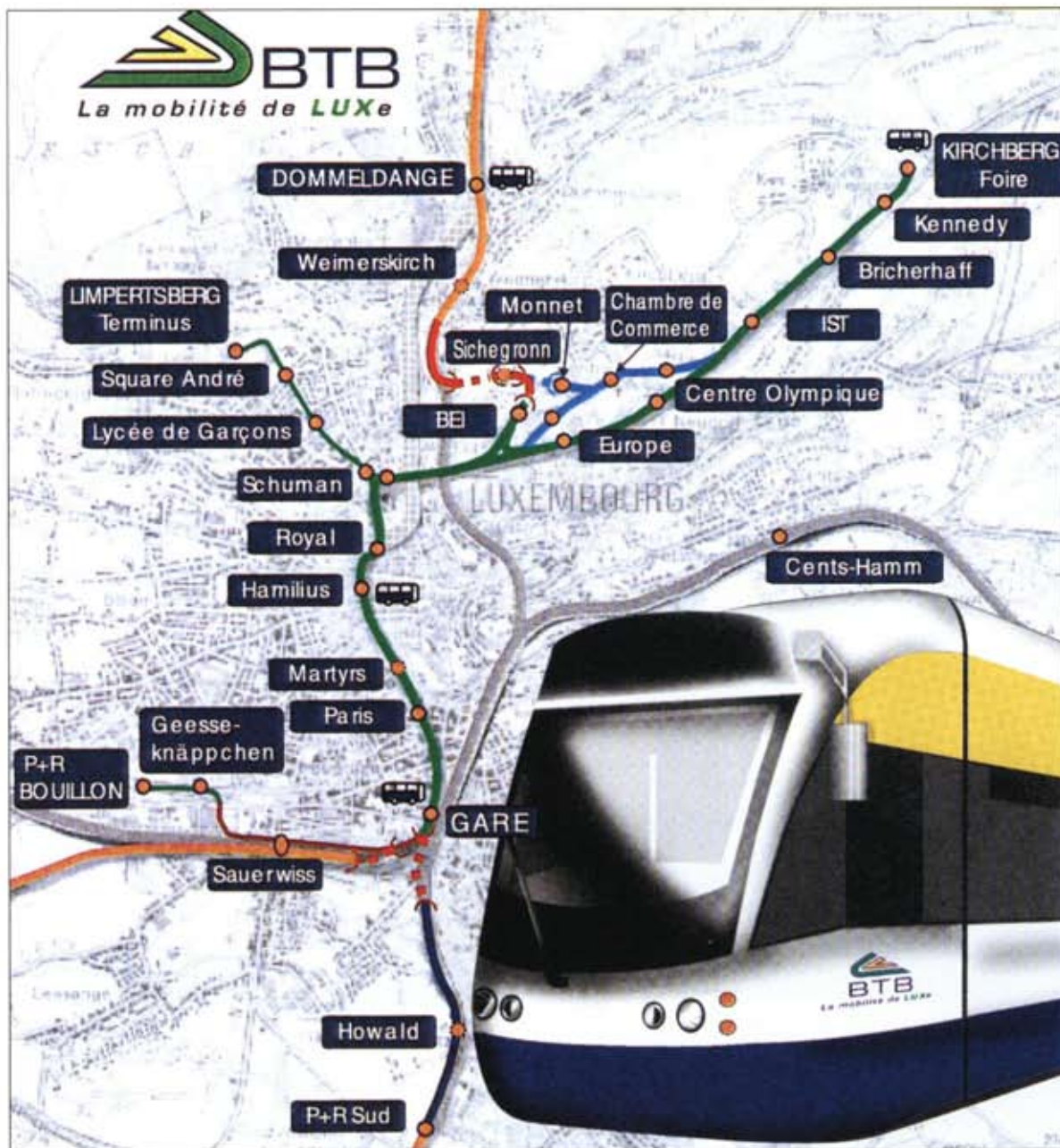
der Lebensqualität einherging. Immer mehr Autos bedeuteten keineswegs immer mehr Freiheit, sondern bloß mehr Staus.

Die gute alte Straßenbahn feierte plötzlich wieder Renaissance. Städte, die sie einst abgeschafft hatten, bauten sie reumütig wieder neu, und solche, die nie eine gehabt hatten, entschieden sich plötzlich für eine moderne Stadtbahn. Vielerorts im nahen Ausland erfreuten sich solche Projekte plötzlich großer Beliebtheit, so etwa in Karlsruhe, in Basel, in Straßburg und in Saarbrücken.

Straßburg, 2003

imedia





So sollte die Linienführung der Stadtbahn aussehen, wie sie das BTB-Projekt Ende der neunziger Jahre vorsah. Doch das Projekt scheiterte vor allem am Widerstand einer Mehrheit der Stadtbewohner, die sich mit Schlagworten wie „Keen Zuch duerch d’Stad“ oder „Keen Tram duerch d’Nei Avenue an de Boulevard Royal“ zur Wehr setzten.

Anfangs der neunziger Jahre kam auch in Luxemburg die Idee einer modernen Regionaltram mit Anbindung an das CFL-Schiennetz auf, und unter dem Namen *Bus-Tram-Bunn* (BTB) wäre sie fast Wirklichkeit geworden.

Doch das BTB-Projekt wurde zum Politikum und scheiterte vor allem am Widerstand einer Mehrheit der Stadtbewohner, die sich mit Schlagworten wie „Keen Zuch duerch d’Stad“ oder „Keen Tram duerch d’Nei Avenue an de Boulevard Royal“ erfolgreich zur Wehr setzten.

Im doppelten Wahljahr 1999, in dem die Luxemburger sich sowohl ein neues Parlament als auch neue Stadträte wählten, kam die nationale politische Wende, und die geplante Regionalbahn war erst einmal vom Tisch.

Aber nicht für lange. Auch die neue Regierungskoalition kam an den brennenden Fragen eines zeitgemäßen öffentlichen Transports nicht vorbei. Über 280.000 Privatautos sind nämlich heute in Luxemburg angemeldet, was bedeutet, daß auf jeden der rund 130.000 Haushalte des Großherzogtums mehr als zwei Wagen kommen. Tendenz: natürlich weiter steigend. Allein in der Hauptstadt sind also rund 80.000 Autos angemeldet, von den zig tausend Grenzpendlern, die täglich per Auto zu ihrem Arbeitsplatz kommen, gar nicht mal zu reden.

Sowohl der Kirchberg als auch der Findel werden ans Eisenbahnnetz angeschlossen. Bereits im Jahr 2007 soll eine erste Straßenbahnlinie von Dommeldingen aus bis zu den Kirchberger Messehallen im Einsatz sein. Ausschnitt aus dem Streckenplan

© Ministère des Transports
Schroeder & Associés
Ernst Basler + Partner



Nicht mehr durch die Stadt, sondern drum herum

Am 24. Januar 2002 stellte Transportminister Henri Grethen der Öffentlichkeit unter dem Namen *mobilité.lu* ein Strategiepapier vor, dessen Hauptzielsetzung ein sogenanntes *Modal Split* von 75:25 zwischen individuellem und öffentlichem Verkehr ist (heute ist das Verhältnis 86:14). In den vergangenen Monaten lief die Umsetzung dieses Modells langsam an. Das Transportministerium plant den Bau einer zweiten Eisenbahnbrücke neben dem alten *Viadukt (Blisser Brück)*, und die CFL haben für viele Millionen Euro neues und modernes Zugmaterial bestellt.

Mit dem Bau der neuen Brücke werden künftig zwischen dem Bahnhofsviertel und dem Rham-Plateau vier Gleise zur Verfügung stehen, wodurch sowohl der Kirchberg als auch der Findel ans Eisenbahnnetz angeschlossen werden können. Das neue Mobilitätskonzept sieht vor, die Strecke Hamm-Sandweiler doppelspurig auszubauen und in Höhe des Irrgartens zum Findel und nach Kirchberg abzuzweigen.

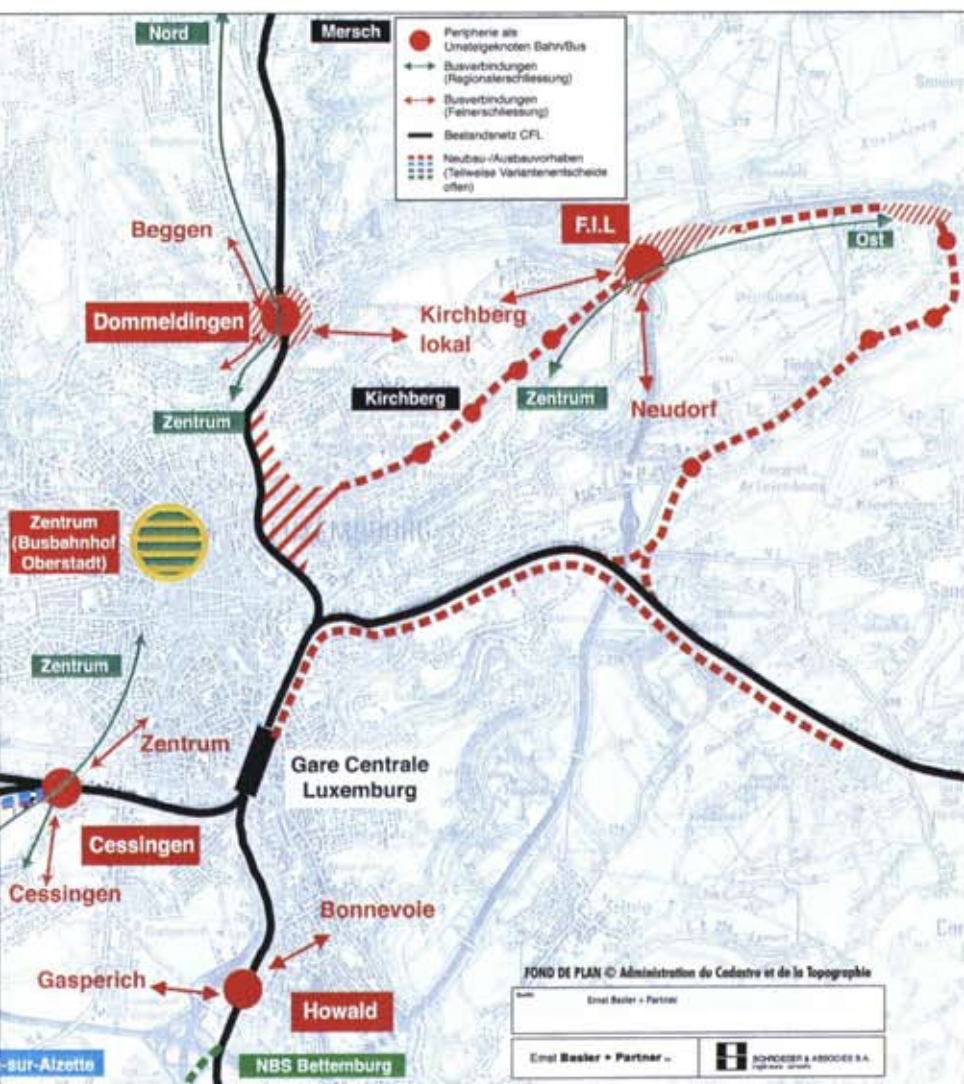
Das Projekt soll in zwei Phasen verwirklicht werden. Bereits im Jahr 2007 soll eine erste Straßenbahnlinie von Dommeldingen aus bis zu den Kirchberger Messehallen im Einsatz sein. Der zweite Teil der Bauarbeiten – die mit sogenannten *Train-Tram*-Zügen befahrbare und über 4,8 Kilometer unterirdisch verlaufende Strecke vom Peripheriebahnhof bei den Messehallen über Senningerberg, Findel und Irrgarten zum Hauptbahnhof – soll, wenn alles klappt, im Jahre 2013 abgeschlossen sein.

Alles in allem sieht der vom Regierungsrat abgesegnete Gesetzentwurf für die 14,8 Kilometer lange neue Schienenverbindung rund 390 Millionen Euro vor.

Eine Verlängerung der Kirchberg-Tram über Limpertsberg und via Stadtzentrum zum Bahnhof ist für das Transportministerium und den Luxemburger Schöffenrat bis zu diesem Zeitpunkt noch kein Thema, genau so wie der Schienenanschluss an den riesigen Schulkomplex *Geesseknäppchen*.

Aber im Hinblick auf den 700.000-Einwohnerstaat wird ein zeitgemäßer öffentlicher Transport noch für so manche Überraschung gut sein. Aus der Not wird eben manchmal die Tugend – und vielleicht sogar die Vernunft – geboren.

René Clesse



D'Madame aus dem Tram

Um Lentzeneck sinn ëm dës Auer schon net
mê vill Still eidel; et geet op zéng Auer lass,
an da kënnt d'Fatima. D'Fatima ass hei freides
d'Bistrot-Pianistin an zwar eng, déi des Däiwels
ass. Hatt kënnt ganz ënnen aus der Algarve, 't
kënnt och eng Zigeinerin oder Marokkanerin
sinn, mä 't spillt lech "d'Hechtercher aus der
Stad" an d'"Kättchen, Kättchen" grad sou aus
dem Handgelenk wéi den "My way", den
"Seeweldanz" oder "d'Moldau". Géint eelef
hieft hei schon een deen aneren an d'Luucht,
an d'Luuchte gi réischt aus, wann deen Aller-
leschten säin allerleschte Patt, deen en nach
kuerz virun dräi krut, ausgedronk huet.

Mech hieft hei keen an d'Luucht, well
freides sëtzen ech scho géint néng Auer op
mengem Hocker, riets vun der Kaffismaschinn, a
kucken dem Geneviève no, wann dat seng
Humpen zaapt. Bei him gesäit jiddwer Humpen
aus wéi e Meeschterstéck aus der Zapschoul.
Herno, wann d'Fatima bis an d'Taste schléit,
dann dréien ech mech um Hocker ëm nonzeg
Grad a kucken deenen zackerdjesse Fangeren
no, wann se wéi benzeg iwwert d'Tasten danzen.
Hatt ass nach net do, de Kaméidispegel huet
sech nach am Zam, an dofir kann ech och
zimlech daitlech verstoen, wat mäi lénsken
Noper nieft mir um Barstull knoutert. En huet just
d'"Wort" wechgeluecht a gemengt "dann ass et
lo nees ënnert der Hauf."

"Wat gelift?", froen ech, well 't kënnt sinn,
datt deen Häerchen, deem ech der gäre fënnefa-
siwwenzeg ginn an dee bestëmt keng siechzeg
Kilo op d'Wo bréngt, mat mir geschwat huet.

"Majal", seet en, gräift nees nom "Wort",
faalt et nees ëmständlech ausereneen a potert
mat mir virun, wéi wa mer äis vu Spillschouls-
zäiten hier kenne géifen. "Heit, kuckt hei! Do
steet et! 't huet sech nees bestuet. Kennt Der déi
Madämmchen net? Ech awer, souguer ënnert
hirem Meederchersnumm. Mä Dir kennt mat
Sécherheet hire Mann, oder hutt e kannt, den
Här Friederich, well den Här Minister Friederich
ass jo scho laang iwwert de Jordan. Mä hatt ...!"
Hie schwätzt net direkt aus, wat e mengt, mä
laacht virdrun eng Kéier haart, kuerz an dréchen.
"Ech sot deemools schon, 't ass eng gutt
Louder, mä eng Louder ass et."

An du fänkt den Häerchen, vun deem ech
de ganzen Owend keen Numm gewuer ginn, un
ze verzielen, ech kréie knapps déi eng oder aner
Täschefro ze stellen.

Hien hätt mol eppes mat deem gehat,
nëmme fir ganz kuerz, mä awer; dat wier Enn der
fofzeger Jore gewiescht. An du wier d'Yoll
("Yolande" hat ech sou just am "Wort" z'entzif-
fere kritt, de Familljennumm net méi) op d'Uni
gaangen. "Aus den Augen, aus dem Sinn"; net
hatt him, mä hien dem Yoll. Duerno hätt hien et
jorelaang net méi ze gesi kritt. "Ech gouf a blouf
och weider näischt wéi en Tramsmännchen an
hu mech an de Siechzeger Jore mam Anni
bestuet. 'Anni', dat huet och besser bei mech
gepasst, wéi 'Yolande'; mir ware vun doheem
aus kleng Baueren, a stellt lech mol vir, eng vu
menge Schwestern hätt 'Yolande' geheescht,

an de Papp hätt gebierelt: 'Yolande', géi
d'Schwäi fidderen."

Mä héieren hätt hie spéider sou muenches
vun Yoll. "Wéi et vun der Uni koum, war et
Affekot, an 't hat sech de Mann fir d'Liewen
direkt vun do matbruecht, dee Friederich do.
Dee war wuel Affekot wéi hatt, mä hatt wier
zéngmol besser gewiescht wéi hien, hunn se
gesot. An enges Daags wier de Friedrich heem-
komm, an d'Yoll hätt him houfreg matgedeelt,
hatt hätt hien an d'Partei gemellt. "A wat fir
enger war de Friederich scho méi?, 't ass mer
ausdenkeg ginn."

Ech kann him et net soen, déi Zäit war
Politik fir mech e Buch mat siwe Sigelen.

"'t sief dann", fiert deen anere virun. "De
Friederich hätt am Ufank wuel géint déi Manipu-
latioun gemault, mä hätt um Enn awer Appetit
un der Politik kritt. Hatt hätt him seng Riede fir
op d'Parteikongresser geschriwwen, hunn se
verzielt, an no e puer Joer souz de Friederich an
der Chamber. Well hatt him nach ëmmer d'Riede
geschriwwen huet, gouf en och zimlech séier
Statsekretär an duerno Minister. D'Madame
Minister blouf an hirer Super-Affekoten-Etude
diskret am Schiet, mä huet hire Guet vun do aus
gedréckt, diskret virugedréckt. Um Enn souz de
Friederich zu Bréissel. A lo verzielen ech lech
eng."

Ech kucken op d'Auer, well 't ass drop
an drun, datt d'Fatima opkräizt. D'Geneviève
huet well d'Käerzen op den Dëscher a Brand
gestach.

"Dobausse war et. Jo, hei um Lentzeneck,
genee do virun der Fënster. Ech houl do mam
Dummeldenger Tram. Do, dobaussen ass d'Ma-
dame ageklommen an ass sech sette gaangen.
Ech hat d'Yoll erkannt, mä war mer net ganz
sécher; hatt senger awer ëmsou méi. Wéi et
ënnen a Clausen rausgeklommen ass, huet et
mech ugesprach. 'Fränzi? Du bass et jo?', sot et.
'D'Yoll?', hunn ech mech den Domme gemaach.
'Genee!', huet et gelaacht, wéi geet et dir,
Fränzi? 'Du gesäis jo', hunn ech gelaacht, mä
well hatt scho rausklamme wollt, hunn ech mech
net gepackt a geruff: 'Du has jo schéi Chance,
Yoll, datt s de de Fränzi deemools luppe gelooss
has, soss wiers de haut eng Tramsmännerchers-
madame.' Hatt war scho mat engem Fouss um
Trottoir, mä du huet nach séier eppes misse
raruffen. 'Tramsmännerchersmadame?', huet et
haart gelaacht, 'Gleef du déi net! Da wiers du
haut Minister, mäi Jongl! A fort war et."

"Abee jo!" Ech muss laachen an eng
Schlupp huelen.

"Heit, liest!", seet de Fränzi sou haalwer
rosen. "Liest, wien et sech lo nach gekroopt
huet! Kennt Der deen net? E pensionéierten
Ambassadeur!"

"Kee klengen Dreck!"

"Kee pensionéierten Tramsmännchen, Här!
Dach net fir d'Yoll! Ech sot jo, 't ass eng gutt
Louder, mä eng Louder ass et."

Wéi wann en Tusch fälleg wier, facht d'Fa-
tima lo an d'Tasten. Alles klappt.

Josy Braun



Hochzäit am Tram (1942)

Nouveau projet «Tramsschapp»

Création d'un centre sportif, culturel et scolaire au quartier de Limpertsberg



Dès 1990 le collège échevinal envisage de créer à la place des dépôts et ateliers des trams et bus municipaux un espace destiné à la rencontre des habitants de Limpertsberg et doté des infrastructures qui font défaut dans le quartier, à savoir un bâtiment pour l'enseignement préscolaire, une crèche, un bassin d'apprentissage pour les élèves des écoles du quartier, ainsi qu'une aire de verdure agrémentée par un mobilier urbain approprié. A cette occasion il souhaite intégrer dans le nouvel espace l'une ou l'autre bâtisse existante, témoin de l'architecture industrielle du début du siècle.

Les ateliers du Tramsschapp en 1951



Lors de l'élaboration du projet d'aménagement se basant sur des études plus approfondies des réels besoins, il s'est avéré qu'à la place de la piscine, qui pourrait sans tarder être construite avec la nouvelle école rue Batty Weber, il faudrait concevoir une halle des sports et qu'à la place de la crèche prévue il faudrait donner la préférence à la création d'un établissement pour l'éducation précoce et de foyers de midi et de jour, nouvellement demandés par le législateur. La crèche, quant à elle, pourrait être construite rue Joseph Hansen.

Ainsi, après de longues et multiples discussions au niveau des autorités et instances, des intéressés et concernés, le programme définitivement arrêté se compose comme suit:

- Reconversion de l'ancien «Tramsschapp», datant de 1924 et construit par l'architecte Pierre Conrardy (1884-1964), en centre culturel et sociétaire et, en partie, en foyer scolaire;
- Construction d'une halle des sports;
- Construction de locaux pour l'éducation précoce et l'enseignement préscolaire;
- Construction d'un parking souterrain;
- Aménagement d'un jardin public.

A ces constructions il faut ajouter

- une résidence de 33 appartements pour personnes âgées à réaliser par l'a.s.b.l. «Fondation Tramsschapp» pour le compte de la «Fondation Jean-Pierre Pescatore».

C'est sur ce programme que l'architecte Romain Hoffmann qui était entré en lice dès le premier avant-projet, élabore son projet définitif qui est présenté pour approbation au conseil communal le 13 décembre 1999.

Nouveau projet «Tramsschapp»



Descriptif du nouveau projet

Reconversion de l'ancien «Tramsschapp» en centre culturel et sociétair dans le corps principal et l'aile gauche du bâtiment de 1924

L'entrée principale, située rue Ermesinde, donne sur un vaste hall d'entrée (30 x 12,8 m) avec bar, cuisine et installations sanitaires. Le hall servira utilement aux manifestations locales, réunions et réceptions de moindre envergure. Il sert aussi de foyer pour la grande salle multifonctionnelle (34 x 20 m) attenante qui pourra accueillir jusqu'à 500 personnes.

Cette salle qui sera dotée d'une scène escamotable fera l'objet d'une décoration et d'une acoustique particulièrement soignées. Elle est reliée à une grande remise au sous-sol par un monte-charge.

Dans l'aile gauche sont installées des salles de réunion avec remises et bureaux réservés aux diverses sociétés du quartier.

Reconversion de l'aile droite de l'ancien «Tramsschapp» en foyer scolaire de 7 salles de classe (105 - 112 m²), divisibles en deux et 1 salle (232 m²) divisible en trois

Le foyer, accessible de la rue Ermesinde et réparti sur deux niveaux, est pourvu d'une cuisine de proximité au sous-sol et d'installations sanitaires adéquates.

- Construction d'une halle des sports accolée à l'ancien «Tramsschapp».

L'entrée principale pour spectateurs et l'entrée réservée aux sportifs se situent rue Ermesinde. Les spectateurs disposent d'un vaste hall d'entrée avec bar et installations sanitaires. La salle des sports qui mesure 45 x 30 x 9 m est divisible en trois et permet d'exercer trois activités sportives en parallèle. Elle est dotée de 2 rangées de gradins fixes (120 places assises) et de gradins escamotables (480 places assises), soit un total de 600 places assises. Le nombre des remises, vestiaires, douches et blocs sanitaires tient compte de la subdivision de la salle en trois.



- Construction d'un complexe scolaire avec entrée avenue Victor Hugo.

Le bâtiment regroupe autour d'une vaste cour intérieure 4 salles de classe de 88 m², réparties sur deux niveaux ainsi que 2 salles de classe de 88 m² et 1 hall de séjour de 132 m² réservés à l'éducation précoce qui disposera de sa propre aire de jeu.

- Construction d'un parc de stationnement souterrain (en dessous du jardin public et de la halle des sports) avec 296 emplacements répartis sur deux niveaux.

L'entrée du parking se situe avenue Pasteur, la sortie se trouve rue Ermesinde.



- Aménagement d'un jardin public de quelques 15 ares s'étendant entre la halle des sports et

- la Résidence pour personnes âgées qui se situe le long de l'avenue Pasteur.

Elle comprend 33 appartements d'une surface nette de 76,5 m² se composant d'un petit hall d'entrée, d'un séjour de 27 m², d'une petite cuisine, de deux chambres à coucher (17,6 m² et 10,2 m²), d'une salle de bain et d'un W.C. A chaque logement correspond une cave et un emplacement au parking souterrain. La résidence offre en outre à ses locataires une salle de séjour commune de 63 m².

Ainsi se développera sur une longueur de quelque 190 m et couvrant un terrain de 1,42 ha, s'intégrant parfaitement dans le tissu urbain existant, une série de nouvelles constructions et un ancien bâtiment réhabilité, au bénéfice de tous les âges et répondant aux besoins sociaux et culturels du quartier.



Le chantier

imedia

Jean Horger

Luxembourg

Der Bahnhof — La gare.

Histoire de *trains*



Souvenirs d'un ancien habitant de la Gare

Après avoir habité pendant de longues années dans les localités de Hollerich et de Bonnevoie où ils étaient nés, mes parents finirent par s'établir dans un des quartiers résidentiels du plateau de la Gare, séparés de la vieille ville par la vallée de la Pétrusse, bien aménagée dans son cadre de belles plantations, ornementé d'arbres splendides aux espèces les plus variées.

Personnellement, je suis né dans un bel et agréable appartement situé dans le boulevard de Hollerich qui aujourd'hui porte le nom de boulevard de la Pétrusse. Mais, après quelques années déjà, notre famille était obligée de déménager et nous devions nous fixer dans la rue de Reims d'abord, et plus tard dans la rue Joseph Junck. Aussi devais-je fréquenter l'école primaire la plus proche, connue de ce temps-là comme école Nilles, située dans une rue du même nom. Cette dénomination fut changée plus tard en rue de Strasbourg.

Jusqu'avant la guerre de 1940 notre vie de garçon était des plus plaisantes, la circulation dans notre voisinage n'étant ni encombrante ni dangereuse. A longueur de journée, nous pouvions jouer sur les trot-

toirs et dans les rues où nous habitions. Tant que nous voulions, nous pouvions fouetter notre toupie, cogner nos billes qu'elles étaient grosses ou petites, faire tourner notre cerceau qu'il était de bois ou de métal et lancer nos balles quelles qu'elles aient été. En hiver, si la neige était bonne, nous prenions nos traîneaux, pour les faire glisser à pleine joie dans les vallées de la Pétrusse. Volontiers nous suivions les ébats de nos camarades qui ne manquaient jamais de prendre en main les canifs de leurs poches pour montrer leur habileté au jeu.

Mais un jour soudain un autre cadre de distraction s'offrit à nous, et celui-là bien impressionnant pour les garçons, c'était l'activité des chemins de fer si proches. L'occasion nous fut donnée de nous faire une idée plus exacte des lignes de chemin de fer qui traversaient la gare principale de Luxembourg laquelle disposait d'un ensemble impressionnant de bâtiments et d'installations techniques souvent spectaculaires. Plus d'une fois nous franchissions la place de la gare afin de monter les escaliers métalliques qui donnaient accès au pont étroit destiné aux visiteurs, tout en conduisant à la

rue de Bonnevoie, en longeant les ateliers des chemins de fer. Quelle attraction ne fût-ce pour nous d'admirer avec étonnement et d'observer en détail des trains exceptionnels, voire étonnants venant de l'étranger pour entrer en gare de Luxembourg. De tels trains étaient mis en mouvement par de puissantes locomotives à vapeur que nous guettions de loin déjà et dont la fumée était parfois si dense qu'on pouvait s'y cacher.

Peu à peu il était devenu nécessaire de raccorder aux chemins de fer certains établissements nouveaux qui avaient été créés au cours des temps et qui étaient situés à l'ouest de la place de la Gare, plus particulièrement aux abords de la rue Mercier et de la rue du Commerce.

Une ligne de chemin de fer appropriée provenant du réseau central devait traverser en ligne perpendiculaire la partie supérieure de la place de la Gare, afin de pouvoir utiliser une grande plaque tournante par laquelle il était possible d'atteindre aussi les établissements industriels et autres qui en avaient besoin. Il s'agissait surtout de la fabrique de champagne *E. Mercier et Cie d'Epinal* qui s'était établie à Luxembourg

vers la fin du 19^e siècle, afin d'y faire accompagner des vins blancs appropriés qu'on importait régulièrement de vignobles français à l'aide de grandes voitures-citernes amenées par chemin de fer.

En se promenant avec nous dans la cour des voyageurs située devant la gare centrale, nos parents tenaient à nous rappeler que ce bâtiment bien particulier n'avait pas été d'une présentation banale. Exécutés en bois, ses éléments de façade avaient été placés à colombage au cours des années 1858 et 1859. À beaucoup de visiteurs cette gare fit une belle impression d'architecture, quitte à ce que les matériaux employés pouvaient le cas échéant présenter un risque exagéré d'incendie, redouté par certains voyageurs. Les autorités responsables, surtout celles qui dépendaient de la forteresse, finirent par réclamer une gare nouvelle d'une conception plus moderne répondant mieux aux exigences de l'époque. Finalement un projet nouveau, dû à la société des Chemins de Fer Alsace-Lorraine, avait été élaboré par l'architecte Alex Rüdell de Berlin; ce plan fut exécuté au cours des années 1907 à 1912 et cela dans un style néo-baroque, auquel d'aucuns reprochèrent une ostentation exagérée.

Dans les périodes précédentes, tenant compte des directives émanant du commandement militaire antérieur au démantèlement de la forteresse en 1867, la préférence avait dû être donnée à des exécutions en bois surtout dans le quartier de la Gare, pour autant que les hôtels et les auberges étaient concernés. D'ailleurs certains de ces édifices avaient été

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



Le Jhangeli à la gare de Luxembourg au début du siècle dernier

La Compagnie des Grands Vins de Champagne E. Mercier & Cie au quartier de la Gare



conservés encore longtemps, ce qui était le cas pour le *Café Kessel-Clesse* auquel fut substitué plus tard une partie de l'*Hôtel Alfa* et pour le *Café Hëlze Bud*, qui devait être conservé longtemps encore jusqu'au milieu des années 1950.

Ce qui plus est, pour beaucoup d'habitants s'était posé la nécessité d'organiser enfin, à titre d'essai, un système approprié de transports en commun. Aussi dès 1875, les instances responsables s'étaient-elles décidées pour la mise en œuvre à titre d'essai d'un service de tramway à traction chevaline. Le premier trajet eut lieu entre la gare principale et l'Athénée, situé dans la rue Notre-Dame, à côté de la Cathédrale. Le parcours emprunta nécessairement l'avenue de la Gare et la Passerelle. Une année plus tard la ligne choisie fut prolongée par la Grand-rue jusqu'au champ des Glacis. Entre-temps pour faciliter le service en cause, on augmentait le nombre indispensable des écuries et celui des ateliers techniques d'entretien qui furent installés dans le réduit du Fort Wedell. Le 14 août 1908, le tramway par traction chevaline fut définitivement aboli pour être remplacé par des voitures à moteur électrique. De la sorte le transport des personnes fut largement modernisé, étant entendu que le trajet en vigueur continuerait à suivre l'avenue de la Gare et le viaduc de la Passerelle.

Peu à peu le moment était venu d'examiner si un autre parcours ne pourrait pas être adopté pour relier le quartier de la Gare au centre de la ville, et cela en suivant la «nouvelle avenue». La partie supérieure de cette artère, entre la place de Paris et «le nouveau pont» était située sur le territoire de la ville de Luxembourg qui l'avait dénommée avenue de la Liberté. Sa partie inférieure, moins large, entre la place de



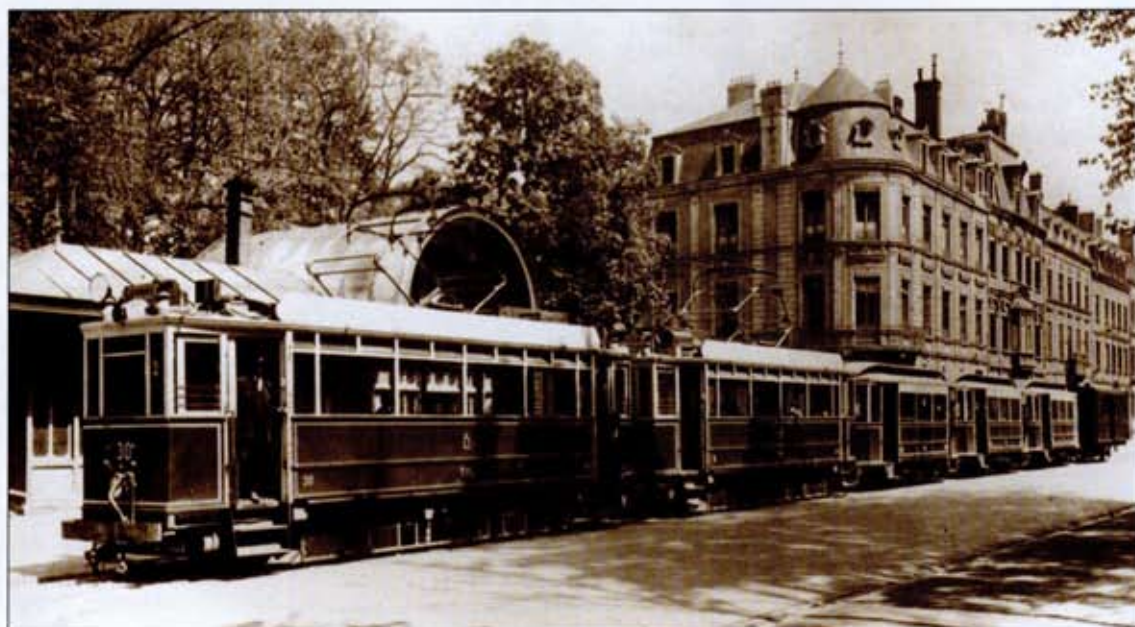
Luxembourg Pont Adolphe et Passerelle.



Le Chareli dans le quartier de la Gare en route vers Echternach

Paris et la place de la Gare, appartenait à la ville de Hollerich-Bonnevoie et portait le nom d'avenue Adolphe.

Vers le début du 20^e siècle, «la nouvelle avenue» ne fut pas encore pourvue d'un revêtement solide en dur, sillonnée qu'elle était de profondes ornières qui souvent étaient remplies d'eau stagnante; son artère manquait même de bordures et de caniveaux. Quoi qu'il en soit, peu à peu on était arrivé à considérer l'avenue de la Liberté comme un élément essentiel de l'urbanisation bien réglée de la capitale. De même cette artère permettait d'y installer une partie importante de la ligne de chemin de fer à voie étroite devant un jour relier la capitale de notre pays à la ville d'Echternach. Nous nous devons également d'évoquer ici d'autres rôles considérables incombant à certaines parties de la voirie publique, insistant sur l'importance exceptionnelle qui revient au pont Adolphe. Cet ouvrage, une construction osée d'une beauté exceptionnelle est dû à l'ingénieur Albert Rodange, fils du poète Michel Rodange. Il fut assisté par l'architecte Paul Séjourné, bien connu pour sa réputation de constructeur de ponts importants en France. L'ouverture solennelle de la ligne de chemin de fer reliant Luxembourg à Echternach a eu lieu le 19 avril 1904. Les hôtes d'honneur avaient rendez-vous à 13 heures sur le pont Adolphe côté de la gare où ils montaient dans un train spécial orné de drapeaux et de guirlandes, et comprenant une locomotive à vapeur, un fourgon et trois voitures pour personnes.



Vers 1930:
La ligne Luxembourg-
Dommeldange à l'arrêt
au parc municipal
dans la rue de l'Arsenal

Le Ministre d'Etat Paul Eyschen et le Directeur général Charles Rischard, Ministre des Travaux publics, participaient en tant que représentants du Gouvernement aux solennités projetées. Le clergé était représenté par l'Evêque en titre Mgr Jean Koppes qui dans un premier discours honorait le sens profond de cette journée exceptionnelle. Ensuite le Bourgmestre de la capitale ainsi que celui de la commune de Hollerich prenaient la parole pour reconnaître l'importance qu'avaient pour eux tant la «nouvelle avenue» que les installations ferroviaires qui étaient placées sur leur territoire. En dernier lieu ce fut le Ministre d'Etat Paul Eyschen qui tenait à prendre la parole.

À 13.30 heures, le train occupé de personnalités d'honneur prenait le départ en quittant le pont Adolphe. Un grand nombre de spectateurs, tous bien curieux, avaient pris place le long du trajet envisagé passant par l'avenue de l'Arsenal. Un premier arrêt eut lieu à Rollingergrund où un programme spécial à l'intention des personnalités de marque avait été organisé. Le bourgmestre compétent y prenait la parole, le représentant du Gouvernement lui répondant brièvement. À la suite un concert de musique et de chant fut interprété par les sociétés respectives, un vin d'honneur clôturant les festivités. Le train d'honneur s'arrêta dans les communes concernées où des manifestations comparables eurent lieu. Ce fut le cas pour les localités de Dommeldange, Hostert, Gonderange, Junglinster, Bech et Consdorf. Suivant exactement l'horaire fixé, le train arriva à Echternach à 16.30 heures.

Pendant les premières semaines, on pouvait constater une affluence appréciable des voyageurs. Et rapidement le petit train vers Echternach obtint sa dénomination particulière, celle de *Chareli*, à n'en pas

douter le diminutif du prénom qui était celui du Ministre compétent Charles Rischard.

Nous avons publié dans le numéro 26 du périodique *Ons Stad* un article sous le titre «Comment dans le temps on parvenait au Rollingergrund – La ville et son passé récent». Cette contribution s'était proposé de parler plus particulièrement des différents modes de transport en commun intéressant surtout les quartiers de Rollingergrund et de Muhlenbach, lesquels étaient desservis par un petit train à vapeur utilisé depuis l'ouverture du pont Adolphe. Il parlait de la gare de Luxembourg et devait relier la capitale à la ville d'Echternach et cela jusqu'en 1950. Pour une partie de cette distance, celle concernant le tronçon de Luxembourg-Gare à Dommeldange, il fut renoncé à l'ancien tortillard à vapeur, afin d'y substituer un mode de traction électrique qui allait rester en fonction du 17 septembre 1928 au 11 mai 1944. Ce mode de locomotion devait suivre l'avenue de la Liberté, le pont Adolphe et le boulevard Royal, pour obliquer ensuite vers la gauche par l'avenue de l'Arsenal (actuellement avenue Emile Reuter), tout en traversant la place de l'Etoile. Il descendait finalement par les localités de Rollingergrund et de Muhlenbach pour atteindre les quartiers d'Eich et de Dommeldange.

En ce qui concerne les trains dépendant du réseau à voie étroite, et provenant d'Echternach pour se rendre en direction de Luxembourg, ils devaient pourtant utiliser encore des locomotives à vapeur jusqu'à la station de Dommeldange à partir de laquelle les trains en question étaient remorqués par des machines à traction électrique.

Après l'occupation du pays par les troupes allemandes, tous les trains en service devaient obligatoirement se servir de locomotives à vapeur quelle que fût leur

destination. Les voitures motrices à traction électrique furent mises hors de service et devaient être déposées dans les remises de Bonnevoie qui appartenaient à la commune de Luxembourg. Elles furent complètement détruites le 11 mai 1944 par des attaques aériennes américaines.

Finalement pour compléter le rôle efficient qu'a eu le train du *Chareli*, il ne suffit pas d'exécuter la destination envisagée par les voyageurs qui voulaient être transférés d'un lieu à un autre, mais il s'agissait encore d'organiser le transport des marchandises et autres denrées à une autre destination bien arrêtée.

Ce qui plus est, des bâtiments appropriés servant de gare ou de station ont été érigés pour assurer le service des voyageurs à un endroit s'adaptant à leurs besoins. Il en fut ainsi d'une construction en bois, construite à côté de la Villa Vauban, dans l'avenue Emile Reuter. Elle contenait une salle d'attente, un bureau et une remise nécessaire. Une gare spéciale pour marchandises a été aménagée dans la route d'Arlon, du côté opposé au val Ste Croix. Finalement une gare plus étendue a été créée à Dommeldange avoisinant la route d'Echternach. Elle se trouvait située au talus de droite de cette artère, à l'accès de la rue des Sources. Pendant longtemps cette gare servait surtout de salle d'attente, d'un bureau et d'un logement de service. Elle comprenait encore un hangar, plusieurs remises et garages dont l'un servait de dépôt pour locomotives. L'immeuble en question a été démoli en 1984 par le Gouvernement en dépit de la résistance acharnée d'un grand nombre d'habitants qui faisaient tout pour conserver cette maison dite *Gare Chareli*. Hélas, leur résistance était vaine!

Henri Beck

«L'immeuble en question a été démoli en 1984 par le Gouvernement en dépit de la résistance acharnée d'un grand nombre d'habitants qui faisaient tout pour conserver cette maison dite Gare Chareli. Hélas, leur résistance était vaine!»

L'ancienne Gare de Dommeldange avant la construction de la route d'Echternach



Transports publics en ville: Projets et réalisations (1875-1933).



Belle Époque
(1906)

Tram! Tram! Tram!

Die Befestigung an der Trambahn ist derartig mangelhaft, und die Schienen stehen in Folge dessen so weit über das Strassenniveau hervor, dass die Achsenbrüche an Droschken und Herrschaftswagen zu den alltäglichen Vorkommnissen gehören. Abhilfe thut dringen Noth.

So klagt die "Frankfurter Ztg." vom 2. Februar. So werden wohl auch nächstens die luxemburger Blätter klagen.

(D'Wäschfra, 6. Februar 1875)

Am 27. Juni 1873 wurde zum ersten Mal über eine von Pferden gezogene Straßenbahn im hauptstädtischen Gemeinderat debattiert. Bereits im Juni 1875 konnte die erste Linie eingeweiht werden.

«L'inauguration du **tramway luxembourgeois** a eu lieu dimanche. A 1½ heure le train d'honneur est parti de l'avenue de la Porte-Neuve. Les voitures étaient pavoisées aux couleurs nationales.

Parmi les invités se trouvaient des membres du Gouvernement, du Conseil communal de la ville, du corps des chasseurs, de la gendarmerie, des chemins de fer et de nombreux fonctionnaires.

Une foule de curieux logeaient la voie et suivaient avec le plus vif intérêt l'essai du nouveau mode de locomotion. En moins de 10 minutes, les voitures entrèrent dans la gare où elles furent reçues aux sons de l'hymne nationale exécutée par la musique du corps des chasseurs. Les invités s'étaient réunis dans les salles d'attente de 1re et 2e classe que l'administration des chemins de fer avait gracieusement mises à la disposition de l'administration du Tramway, le vin d'honneur leur fut offert et, à cette occasion, M. Du Bois, président du Conseil d'administration de la société, prononça le discours suivant: «L'inauguration qui nous réunit aujourd'hui marque une nouvelle étape du Grand-

Duché dans la voie du progrès (...) L'importance des Etats ne se mesure pas exclusivement sur leur étendue territoriale. Ce qui constitue leur véritable grandeur s'est leur indépendance, c'est le développement progressif de la richesse publique et du bien-être individuel des citoyens (...) Le Gouvernement et vous, MM. du Collège et du Conseil communal, qui tenez à honneur de vous associer aux hautes pensées et aux nobles efforts de Son Altesse Royale, vous avez compris que les chemins de fer à traction par chevaux, ce que l'on appelle les tramways américains, sont le complément indispensable des grandes artères sur lesquelles la vapeur emporte, avec plus de puissance, les éléments de richesses recueillis sur les divers points du territoire. Pour que les bienfaits du grand réseau puissent être pleinement utilisés, il faut que toutes les parties du pays soient mises en relation avec lui. Tel est le rôle fécond que les tramways sont appelés à remplir. La ville de Luxembourg donne donc aujourd'hui un exemple qui sera suivi. Le tramway que nous inaugurons la rapproche de la gare du chemin de fer, que



«Train à vapeur sur route sans rails, système Scotte»:
Dieser Zug verkehrte 1897
zu Testzwecken in der Hauptstadt
sowie quer durch das Großherzogtum

de nécessités topographiques, ou autres, avaient laissée à une distance trop grande. Mais ce n'est là qu'un premier pas: la société des tramways continuera son œuvre, et, dans un avenir peu éloigné je vois le Grand-Duché sillonné de voies de communication qui porteront la vie et la fécondité dans toute son étendue (...) M. Salentiny, directeur-général, répond, au nom du Gouvernement (...) que les fondateurs de l'œuvre ont compris que l'éloignement des chemins de fer du centre de la ville devait disparaître, et, en créant le tramway, ils ont fait disparaître cet éloignement; c'est grâce à cette construction que chaque maison de la ville se trouve pour ainsi dire située sur le chemin de fer et reliée à ces grandes voies de communication qui sont les artères du monde (...). Le Bourgmestre remercie M. Dufranc qui a fait preuve de tant d'intelligence dans l'exécution des travaux; il a eu à combattre la pluie, la neige et la gelée, et cependant, malgré ces entraves, il a réussi à achever les travaux dans un laps de temps relativement très-court (...) M. Sendret, membre du Conseil municipal de Metz, prononce quelques paroles pleines de tact et d'à propos: (...) Metz et Luxembourg sont de villes sœurs, tant sur rapport des us et coutumes que des mœurs, de la langue, du travail. Luxembourg a été heureux de voir tomber ses murs; plutôt à Dieu que Metz pût voir tomber les siens. Luxembourg marche dans la voie du progrès et de la prospérité (...) M. Dubois: Celui qui, après quatre années d'absence, rentrerait aujourd'hui à Luxembourg, ne pourrait retenir son étonnement et son admiration à l'aspect des changements considérables accomplis en si peu de temps. Ces fossés et ces forts qui, naguère, enserraient la ville comme une ceinture de fer, remplacée par de magnifiques boulevards, des jardins spacieux et des villas charmantes; un abattoir, des bains publics, des quartiers nouveaux surgissant de terre comme par enchantement; tout témoigne de l'intelligente activité qui préside à la transformation de la capitale du Grand-Duché (...) M. Martha, échevin, soulève la question «comment le tramway est-il arrivé à s'établir?» (et en donne la réponse). M. de Féral, administrateur-directeur de la société des tramways, était de passage ici et s'est trouvé dans une maison où les intérêts et l'avenir de la ville ont été discutés en comité privé. M. de Féral a saisi une

idée en vol, il a eu foi dans l'avenir de la ville dont il a compris les besoins, il a étudié la question de l'établissement du tramway et il a réussi à réaliser cette idée...

(Indépendance Luxembourgeoise
23 février 1875)

Man verfolgte jedoch stets mit Interesse die Weiterentwicklung der Verkehrsmittel im Ausland. So liess man die vom französischen Erfinder Scotte (1848-1933) im Jahre 1890 gebaute Strassenlokomotive – die ohne Schienen, aber mit Stahlrädern versehen, praktisch überall zum Einsatz kommen konnte – zu Testfahrten nach Luxemburg kommen:

«Le problème de la traction mécanique sur route sans rails, appliquée au transport en commun des voyageurs et au transport des marchandises, est aujourd'hui résolu par l'emploi de voitures à vapeur. Le train Scotte permet de relier aux voies ferrées les localités non desservies par les chemins de fer ou les tramways (...) Il ne nous reste plus qu'à ajouter quelques mots pour mettre nos lecteurs au courant de l'essai fait hier à Luxembourg, essai qui n'a pas laissé défrayer toutes les conversations. Y ont assistés: M. Eyschen, ministre d'Etat, M. Rischard, directeur général des travaux publics, M. Rodange, ingénieur en chef, MM. Lefort, Ferron et Schäfer, commissaires du Gouvernement près les chemins de fer, M. Sutor, ff. d'ingénieur d'arrondissement, M. Luja, architecte de la ville, Bousson, ingénieur du

Guillaume-Luxembourg, Wittenauer, ingénieur, Sivering, chef de bureau des travaux publics, Manternach et Wittenauer, conducteurs des travaux publics et plusieurs membres de la presse.

Après avoir fait des évolutions dans la cour de la gare pour démontrer la prodigieuse flexibilité des voitures, le train s'est dirigé du côté de Hollerich au milieu d'une affluence considérable de curieux. L'escorte nous était fournie par un certain nombre de bicyclistes qui voltigeaient autour de nous pendant tout le trajet, tandis que les bonnes femmes nous regardaient passer d'un air aboré. La distance de la gare à Hollerich est couverte en quelques minutes. A côté de l'église de Hollerich, le mécanicien fait stopper subitement au milieu de la forte pente pour démontrer la puissance des freins des voitures; la même manœuvre se répète dans la montagne, connue pour sa raideur - 7pCt. Mais l'excellente machine a bien vite raison de toutes les difficultés. Sur la route de Rollingerggrund, on fait des essais de vitesse tandis qu'un peu plus loin il s'agit de vaincre des courbes d'un court rayon et d'autres obstacles (...). Après avoir gravi la côte d'Eich où l'on s'arrête à n'importe quel endroit pour

Für die Sommersaison waren offene Wagen vorgesehen

N° 3. - Train Scotte à Voyageurs (Service d'Été)





Der "Train Renard", welcher 1908 zu Testfahrten nach Luxemburg bestellt wurde.
Ein Vorläufer des heutigen Petrus-Express?

prouver que le démarrage est aussi facile que l'arrêt, on remonte sur le plateau de Limpertsberg par l'ancienne route d'Eich (...). M. Scotte qui dirigeait lui-même le convoi et qui, avec l'amabilité la plus parfaite, nous a donné tous les renseignements nécessaires (...). En résumé, le voyage s'est passé dans les meilleures conditions possibles, les voitures sont confortables, la fumée n'incommode pas – il n'y avait que des nuages de poussière soulevée par la rapidité de la marche – et le cahotage est insignifiant...»

(Indépendance Luxembourgeoise
16 septembre 1897)

Des essais supplémentaires eurent lieu à travers tout le Grand-Duché. Le trajet Clervaux-Marburg-Weiswampach-Troisvierges-Asselborn-Derenbach-Wiltz p.ex. (52,2 km) durait 6 heures. La dernière étape menait de Wiltz à Ettelbruck, où le voyage se terminait brusquement. Il n'y a aucune source fiable qui donne les raisons de cette fin subite. Mais l'explication se trouve peut-être dans les premiers vers d'une chanson sur le train Scotte présentée par Auguste Donnen dans la revue «Letzebuerger Flautereien» de Lexi Brasseur et Pol Clemen de 1902: «E kann net kommen, en ass gebascht...». D'ailleurs, ni au Luxembourg ni à l'étranger, ce moyen de locomotion, avec ses roues en acier, n'a pu s'imposer.

*

Man hielt folglich bis auf weiteres an dem von der Bevölkerung viel benutzten Pferdetrain fest. Sogar ausländische Besucher waren von diesem Verkehrsmittel stark beeindruckt, wie nachstehender Leserbrief in einer belgischen Zeitung belegt.

«Impressions de petite ville.

Luxembourg, petite ville et capitale, compte, paraît-il, dix-huit mille âmes, possède un souverain appelé grand-duc, ignore le suffrage universel, n'est pas doté d'un conseil communal, s'abstient de l'institution du jury, ne joue pas au garde-civisme et compte une armée de cinq cents hommes sur le papier, réduite en réalité, à un maigre bataillon commandé par un gros major.

L'entrée de la ville semble celle d'un bourg, et un tramway attendant les trains annonce seul que l'on est parvenu dans une ville.

Oh! le barroque véhicule que celui qui roule dans des entourures de dindon, entre deux rails rien moins que parallèles. Il circule de la gare au fond de la ville, reliant les deux quartiers modernes qui entourent la vieille ville. Deux chevaux, mal harnachés, y sont attelés, le tirent péniblement d'abord, le soulèvent avec violence; puis, bientôt, en des galops précipités l'enlèvent. La docile voiture tressante, s'échappe de ses rails pour y retomber avec un fracas de ferrailles disjointes. Le cocher, vieux postillon des joyeuses diligences, claque son fouet dans des avis impérieux, asticote le flanc des chevaux, les excite de la voix par de rudes jurons du terroir, et s'époumone à déchirer les airs du crieri perçant d'un sifflet.

On avance, on court, on vole. Tous les dix mètres, en quelque tournant – où le frein joue un rôle indispensable – ce sont des arrêts brusques suivis d'enlevées puissantes, des courses prestigieuses à travers les rues à angles précipités.

Sans s'être rompu le cou, mais accosé et éreinté, l'on atteint le point terminus de ce voyage émotionnant. La cocher y a mis de la rudesse, mais on est arrivé vite: c'est tout son désir.»

(Le Métropole, Anvers, 21 septembre 1897)

Mit der Versteigerung der ehemaligen "Trampferde" ging im Monat August des Jahres 1908, nach mehr als zweijährigen Beratungen, die Aera der Pferdetrambahn, die 1875 begonnen hatte, endgültig zu Ende. Als Alternative bot sich u.a. ein vom französischen Colonel de Génie Charles Renard aus Billancourt konzipiertes Fahrzeug an, der sogenannte "Train Renard". Auch dieses, ähnlich wie das von Scotte gebaute Fahrzeug, war nicht auf Schienen angewiesen. Im Herbst 1908 liessen die politisch Verantwortlichen auch dieses Verkehrsmittel zu Testfahrten nach Luxemburg kommen. Sie führten durch die verschiedenen Stadtteile sowie über Land, konnten jedoch ebenfalls nicht überzeugen. So verblieben nur noch Busse mit Oberleitung oder elektrisch getriebene Straßenbahnwagen. Der Stadtrat entschied sich für Letztere. Am 1. Oktober 1908 wurde das hauptstädtische Elektrizitätswerk ebenfalls in Betrieb genommen und so konnten die Haushalte direkt mit Strom versorgt werden.

Lidd Nr. 5.

Den elèctreschen Tramm.

I. Lo hu mir en Tramm mat Elèctricitéit
Dé rullt d'urch ons Strössen matt Wuplicitéit,
A wa mir da wöllen, get drä séch gesät
Da fuère mir Bau'ren elèctresch an d'Stätt.

Refr.: Mir rullen, mir rullen wëll dät séch ons schéckt;
Dé Binnchen, dé Binnchen, dé mécht ons verrékt.

II. Dé Binnchen, dé mécht ons jo wirkléch vill Fréd,
An d'Stén dé donken ons duérär net léd.
Mir fuören elèctresch am Rén, an der Sonn
Mir spuören de Prappli, dät ass da gewonn.

Refr.: Mir rullen, mir rullen, u. s. w.

III. A wanu och ons Mummen net giér et gesinn,
Da rulle mir dach wa ganz löschdég mir sinn;
Wëll wa mir zesammen mól setze beim Gläs,
Da mécht ons dät Rullen verdeiwelt vill Späs.

Refr.: Mir rullen, mir rullen, u. s. w.

IV. A sollte mir fuören mól iwer de Stréch,
Da lësst ons dé Binnchen nach guér net am Stéch;
Mir bleiwen net hénken, mir bunn nach vill Gléck;
D'Elèctresch dé rullt ons no hém erem zeréck.

Refr.: Mir rullen, mir rullen, u. s. w.

Aus der Revue "Holl'rech bleiwt Holl'rech"
aus dem Jahre 1907

Um jenen Leuten entgegenzukommen, welche weder schreiben noch lesen konnten, hatte man anfangs die verschiedenen Straßenbahnlinien durch Farben gekennzeichnet (grüne, rote, weisse und gelbe Linie). Erst viel später ging man auf eine Numerierung über. Ein Lied aus der Revue "Holl'rech bleiwt Holl'rech", die am 10. Februar 1907 im Festsaal des "Léiwékeller" aufgeführt wurde, hatte bereits die "Elektrische" als Thema*.



1934: Der Bahnhofplatz mit der Schienenschleife ("Raquette")

Über 50 Jahre verkehrte die mit elektrischem Strom betriebene Straßenbahn in der Stadt. Technokraten und (kurzsichtige?) Politiker nahmen Anfang der sechziger Jahre eine übereilte Entscheidung: die "Tram" wurde endgültig (?) durch qualmende Busse ersetzt. Die letzte öffentliche Fahrt erfolgte vor knapp 40 Jahren, am 5. September 1964, auf der Strecke Walferdingen-Zentrum (Linie 10). Man hatte versäumt, das Schienennetz sowie die Wagen im Lauf der Jahrzehnte den jeweiligen Bedürfnissen und technischen Errungenschaften anzupassen. Einzelne Maßnahmen, den öffentlichen Transport zu fördern bzw. zu verbessern, schlugen meistens fehl. Erwähnen wir nur die bereits im Jahre 1904 vorgeschlagene Bahnstation "Clausener Halt" auf dem Münsterplateau, von wo aus die Benutzer der Nordstrecke praktisch ohne Umweg in die Oberstadt gelangt wären.

Im Monat Oktober 1933 feierte man das 25jährige Jubiläum des Elektrizitätswerks sowie der elektrischen Strassenbahn verbunden mit der Einweihung eines neuen "Tramsschapp" (die ersten im Jahre 1908 gebauten Ateliers auf Limpertsberg wurden in den Jahren 1912, 1924 und 1933 vergrößert; sie sind in der Zwischenzeit alle der Spitzhacke zum Opfer gefallen). Neue Tramwagen wurden damals nicht fahrbereit angeliefert sondern die einzelnen Teile wurden in den Limpertsberger Hallen zusammengesetzt. Das 25jährige Jubiläum der "Elektrischen" wurde im Jahr 1933 gebührend gefeiert. Dazu ein sehr kurzer Auszug des Berichts einer Escher Tageszeitung...

"...Die Begrüßungsansprache hielt der hauptstädtische Bürgermeister. Er hob speziell die Dienste des Herrn Direktor Thiry und seiner Mitarbeiter Kolbach, Brasseur und Bastian hervor, sowie die des H. Stadtarchitekten Petit und seines Akolyten

H. Kandel. Und noch recht viele wurden beweihräuchert, die den üblichen und bekannten bürgermeisterlichen Weihrauchduft und Schmalztopf wohl nicht allzu ernst nahmen; schließlich tat es ja auch nicht weh..."

(Escher Tageblatt, 16. Oktober 1933)

Um 1926: Linie Rollingergrund-Eich-Luxembourg



1932 zählte das Trambahnnetz 30,8 km, 1908 waren es 8,6 km. 1933 gab es zwölf Linien, 1908 waren es vier. 1932 wurden 7,8 Millionen Passagiere befördert**, 1908 waren es 608.000. Die ersten Autobusse (Linie Hamm, 9,1 km) wurden 1926 eingesetzt. Im Jahre 1908 waren 37 Mann beim Verkehrsdienst der Stadt beschäftigt, 1933 waren es insgesamt 296 (inkl. Busfahrer).

Es wird wieder viel über eine Straßenbahn für die Hauptstadt gesprochen. Und geschrieben. Und das schon seit Jahren. Ein Ende ist demnach noch nicht abzusehen.

Eines Tages wird man den ganzen Schriftverkehr, belegt durch Zeitungs- und Filmausschnitte, in einer Abteilung des sehenswerten Hollericher "Trasmusée" zurückverfolgen können und feststellen müssen, dass – einmal mehr – eigentlich alles beim Alten geblieben ist...

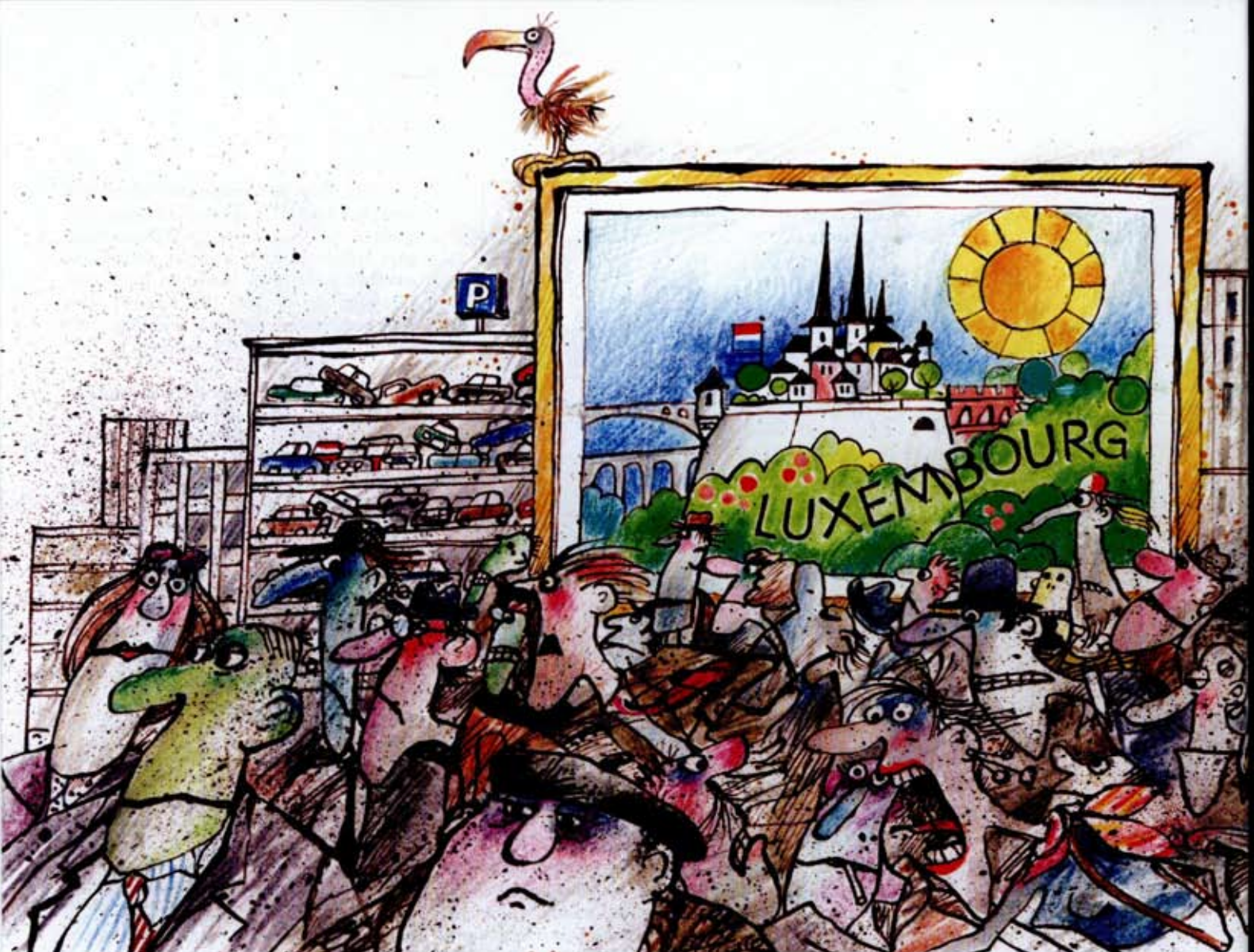
Guy May

* Bis zum Jahre 1933 waren folgende Trambahnlinien in Betrieb genommen worden: Neudorf (16. Juli 1923); Hollerich (2. September 1923); Bonneweg (11. Mai 1924); Merl (14. Februar 1926); Rollingergrund (14. Januar 1929).

** Ein Busdienst bediente folgende Stadtteile: Hamm (ab 1. April 1926); Gasperich-Cessingen (1. April 1927); Val-Sainte-Croix (15. Februar 1929); Grund-Pfaffenthal (8. Juni 1931).

Bibliographie:

- Dhur, Raymond, Die Pferdestrassenbahn der Stadt Luxemburg, in: Hémecht 4/1982, SS. 467-494; Chronik des öffentlichen Nahverkehrs in der Stadt Luxemburg (1908-1944), in Hémecht 4/1985, SS. 514-555; 4/1987, SS. 513-569; 4/1989, SS. 541-582;
- Thiry, Jules, Les services électriques de la Ville de Luxembourg 1933;
- ANLux, TP 780, 781.



SATIRE

"Keen SARS duerch d'Nei Avenue!"

"Da auf den Schienen, wo immer Päerds-drecker liegen, da läuft der Tramway. Was das Rabbeln und Gestuckels angeht, kann er es getrost mit dem Mondorfer Zichelchen aufnehmen. Sonst ist darüber nichts zu sagen, wie das Institut alt, wie die andern armen Leut, mit Wasser kocht."

Guide Humoristique
de Luxembourg, 1895
(zitiert aus "De Stater Tram 1875-1993")

Für große Aufregung bei der hauptstädtischen Geschäftswelt sorgt das heimtückische Projekt einer Straßenbahn. Auch wenn in einer ersten Phase lediglich ein Anschluss des Kirchbergviertels und des Flughafens an das Schienennetz geplant ist, befürchten aufrechte Bürger, die sich von Anfang an gegen das BTB-Projekt wehrten, dass nun vollendete Tatsachen geschaffen werden sollen. Wir unterhielten uns mit Herrn Kack, seines Zeichens Miederwarenhändler und Vorsitzender der neuen Bürgerinitiative "Keen SARS duerch d'Nei Avenue!"

Ons Stad: Herr Kack, man kennt Sie als unermüdlichen Kämpfer gegen das BTB-Projekt, das einen Tram durch die Avenue de la Liberté vorsah. Das ist aber jetzt vom Tisch, da eine Verlängerung der Kirchberg-Tram über Limpertsberg und via Stadtzentrum zum Bahnhof für die politisch Verantwortlichen kein Thema ist. Was bezwecken Sie denn eigentlich mit Ihrer Bürgerinitiative?

Herr Kack: Das nun vorgelegte Projekt einer Umzingelung der Hauptstadt durch eine Tram-bahn ist ein Komplott gegen unsere Geschäftswelt. Wir befürchten, dass es sich nur um den Beginn eines Konzepts handelt, das über kurz

oder lang auch die Verlegung von Schienen und hässlichen Oberleitungen kreuz und quer durch unsere schöne Stadt bedeutet. Haben die Bauarbeiten einmal angefangen, wird man diese Bande nicht mehr bremsen können. Wenn ich bedenke, dass jetzt in der südchinesischen Provinz Guangdong der SARS-Virus ausgebrochen ist, dann kann ich nur sagen: Nein danke! Mit uns nicht!

Ons Stad: Aber was hat das denn mit dieser neuen Modekrankheit zu tun?

Herr Kack: Pfercht man allzu viele Grenzpendler in eine Trambahn, dann stecken die sich gegenseitig an. Wie schnell kann da der Virus auf die Neue Avenue übergreifen! Man hat ihn ja sogar schon in Kanada geortet.

Ons Stad: Aber Kanada liegt doch weit weg.

Herr Kack: Unsere alte Großherzogin war in Kanada im Exil.

Ons Stad: Aber die fährt doch nicht mit der Tram.

Herr Kack: Trotzdem ist schnell etwas passiert. Wir haben ja diese vielen chinesischen Touristen in der Stadt, die sich nicht einmal für unsere einheimischen Miederwaren interessieren. Ich gehe nicht mehr ohne Zungenschaber und Mundschutz vor die Tür.



Ons Stad: Es handelt sich vornehmlich um japanische Touristen.

Herr Kack: Chinesen, Japaner, Grenzpendler. Was ich sagen will, ist doch, dass eine Trambahn eine völlig altmodische Sache ist. Wie wollen Sie da die Hygiene in den Griff kriegen? Wir können doch nicht etwas wieder einführen, was wir 1964 unter dem Jubel der Bevölkerung abgeschafft haben.

Ons Stad: Und wie wollen Sie das Verkehrschaos in den Griff kriegen?

Herr Kack: Jeder halbwegs vernünftige Garagist wird Ihnen sagen, dass das nur durch mehr Autos geht. Denn wenn wir mehr Autos in der Stadt haben, sind die politischen Autoritäten gezwungen, auch mehr Parkplätze zu bauen. Und schon ist das Problem gelöst und die Leute können bequem im Stadtzentrum Miederwaren einkaufen.

Ons Stad: Dennoch sollen nur Kirchberg und Findel ans Schienennetz angeschlossen werden, weil sie ja nicht im Zentrum liegen. Das müsste Sie doch arrangieren.

Herr Kack: Das ist ein Trick. Wenn einmal die geplante unterirdisch verlaufende Strecke vom Peripheriebahnhof bei den Messehallen über Senningerberg, Findel und Irrgarten zum Hauptbahnhof fertiggestellt ist, wird die Jugend-

kriminallität zunehmen. Außerdem sind unterirdische Durchgänge ideale Nistplätze für jugendliche Nichtsnutze mit Massenvernichtungswaffen. Nehmen Sie bloß das Centre Aldringen. Als einfacher Miederwarenhändler traut man sich ja heutzutage nicht mehr ohne Drohne und Gasmaske auf die Straße.

Ons Stad: Sie befürchten also, das Tramprojekt könne eines Tages auf die Innenstadt ausgedehnt werden. Was schlagen Sie also vor?

Herr Kack: Wir sind nicht prinzipiell gegen das neue Mobilitätskonzept der Regierung. Aber da es hauptsächlich darum geht, die Grenzpendler um die Stadt herum zu fahren, und da die Grenzpendler ja naturgemäß im Ausland wohnen, sollte das Projekt auch dort realisiert werden, und nicht in Luxemburg.

Ons Stad: Das ist doch nicht Ihr Ernst.

Herr Kack: Wir haben ein alternatives Projekt ausgearbeitet, das die Umgehung des Landes durch eine Pferdeisenbahn vorsieht. Das ist ökologisch, und die Pferde kacken im Ausland und nicht bei uns. Dazu bedarf es nur des Baus einer neuen Brücke über die Autoroute du Soleil bei Arlon und der Verlegung einer doppelspurigen Schienenstrecke rund um das Land, das heißt durch die Province de Luxembourg, durch Deutschland in der Höhe von Bitburg und durch

Lothringen in der Höhe von Knutange-Hayange-Hagondange. Das würde ansteckende Krankheiten von uns fernhalten und uns den Anblick hässlicher Tramsschienen ersparen.

Ons Stad: Und wie sollen all die Trambenutzer zur Arbeit nach Luxemburg gelangen?

Herr Kack: Wir bauen viele Auffangparkings in Belgien, Deutschland und Frankreich und fahren die Leute mit aneinandergestrickten Bussen, die so aussehen wie eine Trambahn, bequem zu ihrem Arbeitsplatz.

Ons Stad: Hilfe!

Herr Kack: Überlegen Sie doch mal. Die neue Trambahn wird die Leute sowieso nicht direkt ins Zentrum zu ihren Arbeitsplätzen fahren. Stattdessen soll die Endstation der Bahn sich am Stadtrand befinden, und die Fahrgäste müssen für die restlichen Kilometer vor dem Ziel auf Busse umsteigen. Da kommt es doch auf die paar Kilometer mehr nicht an.

Ons Stad: Herr Kack, wir danken Ihnen für dieses aufschlussreiche Gespräch.

Das Gespräch führte Jacques Drescher

Was bedeuten die Straßennamen der Stadt?

Semois (Rue de la)

Sie führt von der Rue de la Vallée hin zur Rue St. Quirin (Promenadenweg der Petrus) und trägt seit dem 16. Mai 1925 den Namen des Flusses Semois. Die Semois fließt im *Ancien Duché* in der belgischen *Province du Luxembourg*. Sie entspringt in der Nähe von Arlon und schlängelt sich in unzähligen Windungen, vorbei an der Stadt Bouillon, durch ein Tal von oft wilder landschaftlicher Schönheit.

Kurz nachdem sie das belgische Territorium verlässt, mündet sie bei Monthermé in Frankreich als *Semoy* in die Meuse. Während der deutschen Besatzungszeit trug sie den Namen "Hermann Löns-Straße".

Sept-Arpents (Rue des)

Das in Mühlenbach gelegene Viertel trägt diesen Namen seit dem 16. Mai 1925. Die Rue des Sept-Arpents beginnt am Eicherfeld und führt zunächst durch bewaldetes Gebiet und dann an Wohnhäusern vorbei in die Rue de Mühlenbach.

Durch das fortschreitende Verschwinden der Gärtnereibetriebe in Mühlenbach, einst eine Haupteinnahmequelle der Einwohner, wurde wieder Bauland frei. Von der daraufhin rasch einsetzenden Bautätigkeit waren auch die Sept-Arpents betroffen.

Durch Gemeinderatsbeschluss vom 14. April 1954 wurde der Name jenem Teil der Straße vorbehalten, der von der Rue Jean-Pierre Huberty links abzweigt, vor der Kirche wieder in diese einmündet und in der Rue de Mühlenbach endet.

Eine weitere Abzweigung befindet sich vor den Schulen; hier trägt sie den Namen Rue de l'Ecole und führt in die Rue Emile Metz.

Die dem Hl. Fiakrius, dem Schutzheiligen der Gärtner geweihte Kirche wurde von 1962-1964 erbaut und war eine Filiale der Pfarrei Weimerskirch.

Sept-Fontaines (Rue des)

Diese kleine Straße im Stadtviertel Rollingergrund – ihr Name wurde durch Beschluss des Gemeinderates vom 16. Mai 1925 bestätigt – zweigt von der Rue de Rollingergrund ab, führt am Restaurant *Siroebueren* vorbei und mündet in einem längeren Bogen Richtung Bridel in die Rue de Kopstal.

Sie liegt in einem der malerischsten Winkel des Rollingergrund, von den bewaldeten Kuppen des *Bambesch* umgeben, aus denen die sieben Quellen entspringen, die den Mühlenbach bilden. Da der Baumbusch seit undenklichen Zeiten der Stadt Luxemburg gehörte, war somit auch sie die Eigentümerin der besagten Quellen. Sehr früh wuschen die Stadtbewohner hier schon ihr Leinen, und im Jahre 1736 ließ die Gemeindeverwaltung mehrere Waschbecken errichten, für deren Baukosten sie die Einnahmen des Holzschlages von zwei Jahren benötigte. Zudem wurde ein Haus mit Scheune und Stallungen errichtet und an einen Mann namens Feipel verpachtet. Ihm stand das notariell beglaubigte Recht zu, sich für die Benutzung der Waschbecken und der zum Trocknen aufgerichteten Stangen bezahlen zu lassen. In diesen von Notar Kleber angefertigten Akten taucht zum ersten Mal der Name "Siebenbrunnen" auf.

Diese Wäscherei war bis in die jüngere Vergangenheit in Betrieb, und die Bleuelschläge der Wäscherinnen waren jahrhundertlang bis weithin zu vernehmen.

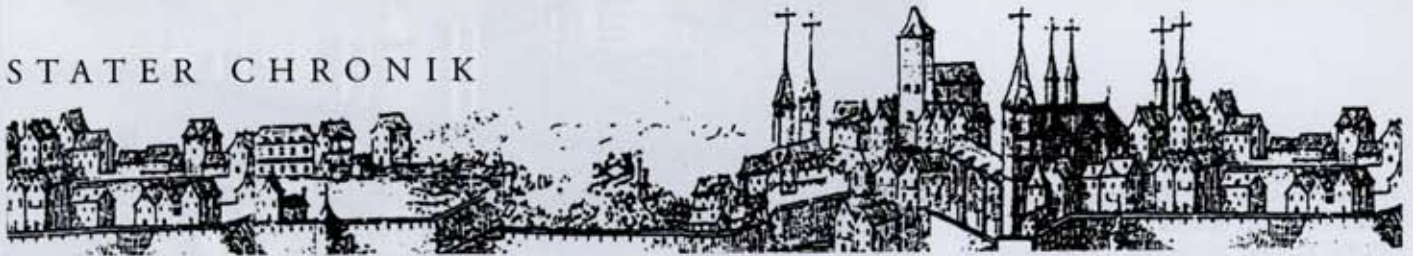
Hotels und reiche Privatkunden ließen in jener Zeit die Wäsche mit Leiterwagen heranzufahren, und für die im Rollingergrund ansässigen Arbeiterfamilien bot die schwere Arbeit der Waschfrauen einen äußerst willkommenen Nebenverdienst. Wer kann sich heute noch – in der Zeit der vollautomatischen Waschmaschinen – diese mühselige und körperlich anstrengende Arbeit vorstellen?

Wegen der staatlicherseits verordneten Verbreiterung der Straße nach Bridel-Kopstal wurde – zum Leidwesen vieler alteingesessener Einwohner – das pittoreske Waschhaus mit seinen Nebengebäuden 1971 abgerissen. Immerhin macht heute eine vor einigen Jahren angebrachte Erinnerungsplakette die Spaziergänger auf die Geschichte des Waschhauses aufmerksam. Was die *Siroebueren* betrifft, so sei noch kuriositätshalber angemerkt, dass im Jahre 1756 die Gebrüder Boch sich beim Magistrat der Stadt um ein Gelände zur Errichtung ihrer Steingutfabrik bewarben. Der ihnen zugewiesene Ort in Siebenbrunnen war zu diesem Zweck bestens geeignet: der reiche Baumbestand lieferte das Material zum Heizen der Öfen, während das Wasser zur Verarbeitung der ausgezeichneten Tonerde sozusagen frei Haus aus den reichhaltigen Quellen floss.

Siebenbrunnen – so lautete auch lange Zeit der Name der 1843 gegründeten Pfarrei, bis diese, um eine Verwechslung in den Akten mit Simmern (Septfontaines) zu vermeiden, in "Pfarrei Rollingergrund" umbenannt wurde.



DER GIEBEL DER WASCHANLAGEN VON SEPTFONTAINES
wo früher die Bleuelschläge der Wäscherinnen tagsüber zu vernehmen waren



In memoriam: Willy Bourg †

Einen Tag vor seinem 69. Geburtstag verstarb am 21. Februar nach langer Krankheit der Abgeordnete und ehemalige CSV-Generalsekretär Willy Bourg. Der engagierte und gradlinige Politiker war seit 1985 Mitglied des Parlaments, von 1979 bis 1988 amtierte er als hauptstädtischer Gemeinderat und von 1988 bis 1996 als Schöffe der Stadt Luxemburg.

Willy Bourg wurde am 22. Februar 1934 in Luxemburg geboren. Nach dem Besuch der Sekundarschule absolvierte er ein Studium in der Reserveoffiziersschule von Arlon und an der *Ecole Royale Militaire* in Brüssel. 1959 wurde er zum Leutnant der Armee befördert. Bis 1967 war er als Offiziersinstruktor besonders für die Ausbildung der Großherzoglichen Garde verantwortlich. Nach Abschluss seines Ingenieurstudiums in Karlsruhe wurde er ab 1972 als Professor ins *Lycée technique des Arts et Metiers* berufen, deren beizugeordnetem Direktor er bis zum Jahre 1985 war. Seinen alten Freunden aus der Armee blieb er aber im Geiste immer verbunden. Davon zeugen vor allem seine in den vergangenen Jahren erschienenen, überaus populären Bücher *Eis Garde* und *Ons Armée*.

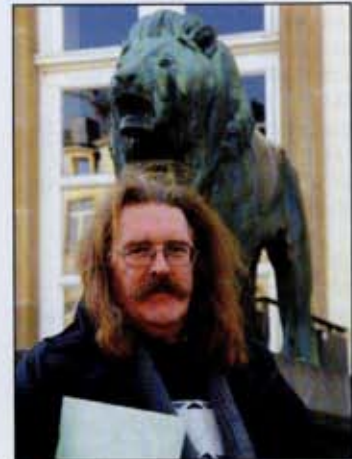
1975 kandidierte Willy Bourg erstmals für die CSV bei den hauptstädtischen Gemeindegewahlen. 1979 wurde er in den Stadtrat gewählt. Von 1988 bis 1996 war er Mitglied des Schöffenrates, wo er die Ressorts Finanzen, Jugend, Drittes Alter, Öffentlicher Transport und Schulausbildung innehatte. Zwischen 1994 und 1996 war er als Erster Schöffe auch zuständig für die Abteilungen Finanzen, Autobusdienst, Schule und Soziales. Unter seiner Regie wurde u. a. der öffentliche Transport in der Stadt Luxemburg mit großem Erfolg neugestaltet.

In der Gemeinderatssitzung vom 25. November 1996 legte der damals 62jährige Politiker aus Gesundheitsgründen sein Amt als Erster Schöffe der Hauptstadt nieder. Sein Nachfolger im Schöffenrat wurde Paul-Henri Meyers.

Guy W. Stoos als neuer Gemeinderat vereidigt

Am vergangenen 24. Februar trat Guy W. Stoos im Luxemburger Stadtrat die Nachfolge von Janine Wehenkel-Frisch an, dies wegen des bei der Partei *Déi Lénk* geltenden Rotationsprinzips.

Guy W. Stoos, Jahrgang 1950, lebt in Merl und ist von Beruf Informatiker und Cartoonist. Mit seinen Karikaturen zum politischen Zeitgeschehen in zahlreichen Publikationen hat er sich seit vielen Jahren hier zu Lande einen Namen gemacht. Er ist Mitbegründer und regelmäßiger Mitarbeiter der satirischen Wochenzeitschrift *Den neie Feierkrop* und Mitglied der Nationalen Koordination und des Koordinationsbüros von "*déi Lénk / la Gauche*".



Forums des jeunes dans le plan communal de la jeunesse

L'année dernière, la Ville de Luxembourg a commencé la mise en oeuvre du plan communal de la jeunesse. Financé à parts égales par la Ville de Luxembourg et par l'Etat, le plan communal de la jeunesse est un instrument permettant de réagir ponctuellement aux besoins des jeunes. Il comprend deux volets: d'un côté la planification et la promotion de la participation des jeunes, de l'autre côté les recherches sur la jeunesse. Le *Centre d'Etudes sur la Situation des Jeunes en Europe* (CeSije) a été chargé de cette dernière partie; dans les années à venir le CeSije effectuera un état des lieux détaillé par quartier. Le Service de la Jeunesse de la Ville de Luxembourg, qui s'occupe du volet participation des jeunes, a choisi, dans une première phase, ses moyens d'action et s'est décidé prioritairement à organiser des forums de jeunes parce qu'ils répondent à l'engagement des adolescents qui est plutôt ponctuel et thématique.

Les dates des 3 prochains forums sont les suivantes:

samedi 17 mai 2003, forum des jeunes Limpertsberg, Lycée technique des Arts et Métiers; samedi 14 juin 2003, forum des jeunes Gare, Centre «Annexe Itzigerstee»; samedi 5 juillet 2003, forum des jeunes Bonnevoie-Nord, Centre Culturel Bonnevoie.

Les forums des jeunes se tiendront de 9.00 à 17.00 heures; tous les jeunes résidents des quartiers, âgés entre 12 et 19 ans, sont cordialement invités à participer.



L'Athénée s'expose...



Quand une école fait l'objet d'une exposition dans un musée – et qui plus est, dans un Musée d'Histoire – il y a de fortes chances que d'aucuns se disent que cette école est vieille, ancienne, poussiéreuse, surtout si elle fête ses quatre cents ans. Dans un monde si friand de changements et si peu installé dans la durée, une période de quatre cents ans est difficilement concevable. Et pourtant, pendant quatre siècles, le Kolléisch a survécu à des sièges de la forteresse et à des bombardements ; des occupations de ses locaux à des fins militaires et les nombreux changements de régime et d'orientation pédagogique ne l'ont pas ébranlé. Il a même survécu à son propre enterrement quand en 1964 il a dû quitter la rue Notre-Dame pour l'exil du Geesseknäppchen. Et, victoire brillante entre toutes, il a survécu à l'arrivée de la gente féminine qui en 1968 a pris cette bastion que d'aucuns espéraient à jamais à l'abri de cette intrusion troublante.

L'exposition «Athénée de Luxembourg - 400 ans de vie scolaire», conçue et coordonnée avec compétence et humour par Antoinette Reuter, montre à merveille la continuité et la tradition de cette école fondée par les Jésuites il y a 400 ans. Elle révèle certaines constantes de la

vie scolaire, qui n'ont guère changé au cours des siècles. Mais elle montre aussi «l'innovation dans la tradition» : les changements, les réformes, les nouvelles approches dans tant de domaines qui font de l'Athénée une école moderne et dynamique.

La mise en espace de la première salle de l'exposition rend bien l'atmosphère quelque peu oppressante, intimidante d'un établissement sévère. Sans le vouloir, on se sent un peu dans la peau d'un petit qui, venant de la sixième de l'enseignement primaire, se trouve soudainement confronté aux terreurs que lui inspire ce temple du savoir. Et la Consolatrice des Affligés, dont un beau tableau du XVI^e siècle provenant du Collège des Jésuites domine la salle, ne semble jamais avoir si bien mérité son nom ! Il ne fait pas de doute non plus que l'ange gardien, dont les Jésuites ont introduit le culte, avait fort à faire pour protéger et guider les premiers pas des petits dans cette nouvelle étape de leur vie. Evidemment, les carrières remarquables d'un Alexandre Wiltheim ou d'un François Xavier de Feller, tous deux des élèves du Collège des Jésuites, puis Jésuites eux-mêmes, ne pouvaient que motiver tous ceux qui après ces illustres prédécesseurs usaient les bancs rue Notre-Dame.





Mais il semble bien qu'il n'y avait pas que des enfants de chœur parmi ces chères têtes blondes. Nicolaus Cusanus souligne dans sa «Christliche Zuchtschul» les nombreux dangers que guettent les élèves qui doivent loger chez l'habitant. Pour mettre un peu de beurre dans leurs épinards, qui devaient en manquer souvent, les citoyens de la ville prenaient bien volontiers des jeunes collégiens comme locataires qui devaient alors vivre avec les soldats de la garnison eux aussi hébergés dans des foyers privés. L'on devine aisément toutes les tentations qui guettaient: alcool, jeux, jurons et les femmes... Mais en 1750, les choses devaient se corser: un élève du Collège des Jésuites écrivait des lettres de rançon à un curé, le menaçant d'incendier sa maison s'il ne payait pas une certaine somme. Découvert, il quitte le pays et s'engage à Cologne dans l'armée autrichienne. Manque de chance, il est ramené à Luxembourg comme membre d'un régiment destiné à assurer la garnison. Il est immédiatement reconnu et emprisonné au château de Heisdorf, d'où il est délivré par ses camarades d'école qui se sont munis d'armes à feu. La garnison de l'époque semble avoir eu beaucoup de mal à venir à bout de ces soixante-huitards avant l'heure.

Dans le passage menant à la salle suivante, nous pouvons nous familiariser avec les différentes époques et mutations qui ont marqué l'histoire du Collège après la suppression de l'ordre des Jésuites (1773). Notre lecture, rythmée par le carillon si familier du *Feierwon*, nous apprend que les étapes de l'école étaient souvent intimement liées aux régimes et aux changements politiques de l'époque. Si le collège thérésien (1773-1795) est marqué par la formation des jeunes selon les idées des philosophes des Lumières et par l'arrivée d'enseignants laïcs (payés par le trésor public et par le minerval dû par les élèves), la période française (1795-1814) amène des changements considérables au niveau des programmes. En effet, on accorde désormais une importance plus grande aux sciences naturelles et aux mathématiques. L'Athénée royal (1817-1839) cherche sa voie, contraint d'adapter le programme en vigueur aux Pays-Bas aux exigences luxembourgeoises. En 1839 est décidée la création d'une deuxième école secondaire, l'Ecole industrielle, dont les élèves devront cohabiter longtemps avec ceux de l'Athénée rue Notre-Dame, avant de pouvoir emménager en 1908 dans l'«Industrieschoul» du Limpertsberg. Dès 1841, des pro-gymnases

accueillaient des élèves à Diekirch et à Echternach, mais ils devaient venir à l'Athénée pour faire leur examen de maturité.

Les objets exposés soulignent la dignité des enseignants qui au XIX^e siècle enseignaient encore en toge. Puis, ils ne la portaient plus que lors de grandes occasions, comme la procession de l'Octave par exemple. Cette toge, mais aussi le vélo vétuste avec sa besace en cuir tout usée illustrent mieux qu'un long texte la distance parcourue. Tout comme la photo du dortoir au convict épiscopal ouvert en 1872 par l'évêché. Interdiction de parler le luxembourgeois, de manger des chocolats ou de lire des livres prohibés figurant sur l'index! *Tempora mutantur...*

La période douloureuse de l'occupation nazie est illustrée par le témoignage très sobre d'avis mortuaires de jeunes, décimés dans la fleur de l'âge «fern der Heimat», nous rappelant en ce moment – si besoin était – à quel point l'histoire est une science inutile...

En 1939, enseignants et parents d'élèves s'étaient plaints des conditions sanitaires déplorable dans l'ancien «Kolléisch» et déjà avant la guerre, un concours d'architectes était lancé pour un nouveau bâtiment qui devait finalement être inauguré en 1964. L'ancien Athénée a été dignement «enterré» par un convoi funèbre accompagné des cris déchirants des «pleureuses» du Lycée de jeunes filles.

L'espace clair et gai de la dernière salle de l'exposition constitue un contraste saisissant avec la première salle, austère et digne. Les livres gris et peu avenants font place à des volumes haut en couleur, l'encrier est remplacé par le stylo à plume et le clavier d'ordinateur. Le veston-cravate encore porté dans les années 50 fait grise mine à côté des jeans, t-shirts et autres baskets. Le joyeux chaos haut en couleur dans les corridors de l'Athénée actuel est tellement plus vivant que l'austérité (du moins en surface) de l'ancien collège. Car on ne manque pas de constater que sur presque toutes les photos, les jeunes du *ale Kolléisch* ont l'air gai et rigolard, qu'ils semblent bien s'amuser et que la sévérité de leur cadre d'études ne semble avoir eu qu'une influence très limitée sur leur bonne humeur.

L'Athénée d'aujourd'hui, bien qu'enraciné dans une tradition qui remonte au début du XVII^e siècle, est une école moderne et engagée: ses élèves innovent dans d'ambitieux projets informatiques, ils s'engagent avec dévouement dans des projets humanitaires et font tous les ans salle comble lors du grand événement culturel que constitue *Kolléisch in Concert*. Ils organisent des manifestations contre la guerre, montrant ainsi qu'ils sont des jeunes responsables et réfléchis, s'inscrivant ainsi dans la longue lignée de ceux qui les ont précédés dans l'Alma Mater qui porte le nom de la déesse du savoir et des connaissances.

Simone Beck

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

Au printemps 1980, quelques mois seulement avant sa mort au mois d'octobre de la même année, Auguste Trémont a connu l'immense joie de pouvoir assister à une rétrospective organisée en son honneur à la Villa Vauban - Musée Pescatore. Cette exposition se voulait globale et définitive d'autant plus que depuis plusieurs années l'artiste avait dû arrêter son travail à cause d'une maladie des yeux.

Déjà de son vivant, Auguste Trémont était surtout connu comme animalier au point qu'il en était lassé par moment. Or même plus de vingt ans après sa mort on continue d'associer son nom aux deux lions qui se trouvent devant l'Hôtel de Ville de Luxembourg et qui semblent obstinément avancer vers un but inconnu, malgré la foule qui se presse autour d'eux les jours de marché. Nous retrouvons des lions dans d'autres réalisations de Trémont comme par exemple dans la crypte de la cathédrale, à l'entrée de la maison grand-ducale ou encore devant le palais épiscopal.

Or Trémont n'a pas seulement sculpté et peint des animaux. Il était un artiste talentueux aux dons multiples et fut aussi à l'aise dans la peinture que dans la gravure ou la sculpture. Ses créations sont riches de leur diversité. Ainsi entre 1945 et 1970 a-t-il créé 34 sujets différents pour 52 timbres, ce qui lui a valu de devenir membre d'honneur de l'Union des Philatélistes de Luxembourg. Retenons surtout le timbre de la Libération du 1^{er} mars 1945 avec la tête de l'héraldique lion rouge, le timbre consacré à la Consolatrice des Affligés également en 1945, ainsi que les séries Caritas de 1953-54-55. Près des deux tiers des timbres montrent des animaux, mais Trémont a reproduit aussi d'autres sujets inspirés par la vie quotidienne, les traditions, les paysages, la vie religieuse, économique et industrielle.

Auguste Trémont

(né le 31 décembre 1892 à Luxembourg et y décédé le 23 octobre 1980)



Auguste Trémont est le fils d'un couturier/tailleur établi dans la Grand-Rue à Luxembourg. Peut-être les mannequins de l'atelier de son père ont-ils inspiré ses premières études de proportions et de mouvement.

Le jeune homme fait ses études à l'Ecole des Artisans de Luxembourg dans la section de peinture décorative. De 1908-09 il suit les cours de Pierre Blanc, Eugène Kurth et Ferdinand d'Huart. Puis il part perfectionner ses connaissances à Paris où il s'inscrit à l'Ecole Nationale des Arts Décoratifs puis aux Beaux-Arts. Il travaille également dans les ateliers d'Eugène Morand et Gabriel Ferrier.

La guerre l'oblige à rentrer au Luxembourg où il suit à nouveau les cours de Ferdinand d'Huart et de Pierre Federspiel. Il travaille en 1915-17 comme dessinateur à l'Arbed et peint dans les forges de Dudelange les ouvriers au laminoir soulignant l'effort du travail fourni par son trait puissant. En 1918, il remplace à l'Athénée le professeur d'Huart avant de retourner à Paris où il finit par s'installer comme artiste indépendant jusqu'à son retour à Luxembourg en 1976.

Dès 1924 il s'adonne en dehors de ses dessins et peintures, à la sculpture et se forme une solide réputation comme un des meilleurs animaliers de son époque, si bien qu'il obtient des commandes importantes et expose aussi bien au Luxembourg qu'à Anvers, La Haye, Venise et bien entendu en France.



Tigre couché (1922)

Trémont est aussi le cofondateur du premier salon de la Sécession et participe aux salons de 1927 et 1929 en y présentant des tigres royaux, un bison d'Amérique, un chimpanzé sautillant et un tigre en marche.

L'artiste possède un oeil sûr et le don d'observateur qui lui permet d'étudier de près la démarche et le comportement des animaux. Son art classique et naturaliste se situe en dehors des modes. Mais les critiques sont unanimes à dire qu'il était meilleur sculpteur que peintre appliquant la couleur avec froideur et sobriété. Mais qu'il s'agisse d'animaux ou de portraits, de peinture ou de sculpture, Trémont s'avère un maître absolu de la forme qui est la base de son art.

A ses débuts, Trémont s'intéresse surtout aux animaux exotiques (tigres royaux, lions, taureaux noirs de l'Amérique, panthère, guépard, aigle), qui l'impressionnent par leur majesté et leur force. Il cherche à fixer le mouvement et à reproduire «la marche féline de l'animal sauvage». Ce n'est que nettement plus tard que l'artiste se tourne vers les animaux de nos régions et les animaux domestiques qu'il montre souvent couchés et pelotonnés dans une attitude de tranquillité et de repos. Mais à chaque fois il réussit non seulement à leur insuffler la vie, mais aussi à leur donner une âme. On le situe en principe au même niveau que les animaliers français Paul Jouve et François Pompon.

Parallèlement, pendant de longues périodes de sa vie, il traite aussi le paysage, notamment celui de la région parisienne (Quai de la Seine, le Pont-Marie à Paris...) ainsi que la figure humaine avec des portraits de Mme Auguste Trémont, de Paul de Pidoll, du peintre Lacroix-Bravard, de Charles-Antoine Hernandez, de «Gavroche», le gamin de Paris, auquel il tenait personnellement beaucoup ou encore de Mme Valsuani, la femme du fondeur, et de Metty Gaasch, impressionnant ouvrier des forges de Dudenlange. Bien moins connus sont les nus, les natures mortes et les fleurs de Trémont qui a également créé un billet monétaire.

Parmi ses créations monumentales marquantes il faut compter aussi le Monument aux Morts à Diekirch. Il a également participé à l'agrandissement de la cathédrale, dont il a réalisé le nouveau portail, qui illustre les deux testaments, depuis le péché originel jusqu'à la résurrection, comptant en tout une centaine de personnages et une cinquantaine de figures d'animaux. En 1951, l'artiste a collaboré à la restauration de la basilique d'Echternach dont l'Autel principal a été conçu selon ses plans.

Georgette Bisdorff

mat.	mat.	mat.	mat.	mat.	mat.	minutes	soir	soir	soir	soir	soir	soir	soir	soir
55	535	600	—	620	705	735	05 35	935	1005	1035	755			
03	540	605	—	625	710	740	10 40	940	1010	1040	800	*	*	**
05	543	608	—	628	713	743	13 43	943	1013	1043	803	837	1037	1217
*	545	610	—	630	715	745	15 45	945	1015	1045	805	839	1039	1220
	547	613	—	632	717	747	17 47	947	1017	1047	807	842	1042	1223
	551	618	615	635	721	751	21 51	951	1021	1051	810	845	1045	1227
	555	622	619	640	725	755	25 55	955			***			
	—	624	621	Poste- Gare	727	757	27 57	957						
	600	626	623		730	800	30 00	1000						
	602	628	625		732	802	32 02	1002						
	606	631	*		735	805	35 05	1005						
	610	636	—	651	740	810	40 10	1010						

MUNICIPALUX



749	00	825	55	25	749	819	849	919	949	1020			
752	01	823	58	28	752	821	852	921	951	1025			
755	02	833	03	33	755	825	855	925	955	1030			
800	740	834	04	34	757	826	856	926	956	Dépôt			
803	743	837	07	37	759	829	859	929	959	1040			