

onstad

150 Joer öffentliche Transport
100 Joer städtische Bus



SERVICES DES TRANSPORTS EN COMMUN



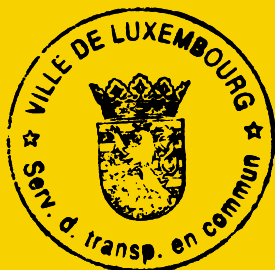
§



*150 ans de transport public
100 ans des autobus de la Ville de Luxembourg*

§

ons stad est un périodique édité
par la Ville de Luxembourg
et paraissant deux fois par an.
Fondé en 1979 par Henri Beck †



Tirage:

7.000 exemplaires

Diffusion par abonnement gratuit

Comité éditorial:

Astrid Agustsson
Jeanne Schneider
Catherine Krier
Guy Thewes

Coordination:

Simone Beck

Layout:

lola

Couverture:

Christian Aschman

Illustrations (Auteurs, sources, institutions):

Christian Aschman, Pol Aschman, Sven Becker, Charles Bernhoeft,
François Buny, Ruben Dos Santos, Batty Fischer, Marie-Paule Jungblut,
Tom Jungbluth, Anne Katina, Catherine Krier, Tony Krier, Edouard
Kutter Jr., Antoinette Lorang, Romain Rech, R.C. Riley, Charles Soubry,
Archives de la Ville de Luxembourg, ANLux, Archief Gent, Collection
Charles-Léon Mayer, Collection J.P. Steffen, Cropmark, Fabeck
Architectes, Groupement des Amis du Rail, Luxtram, Musée National
de la Résistance et des Droits humains, Musée des Tramways et des
Bus de la Ville de Luxembourg, Rotondes, Service Communication
et Relations publiques de la Ville de Luxembourg,
Teisen-Giesler Architectes, wikicommons

Imprimerie:

Imprimerie Centrale, Luxembourg

Recherche internet:

onsstad.vdl.lu

L'internaute peut (re)lire sur le site de *ons stad* toutes
les éditions publiées depuis juin 1979.

Un moteur de recherche lui permet de retrouver sans peine
un article selon son sujet, le nom de l'auteur ou celui du
quartier dont il est question.

Les articles peuvent être téléchargés en format pdf.

Toute utilisation doit mentionner le numéro et la date de parution de
ons stad, ainsi que le nom de l'auteur/e de l'article.

Contact:

onsstad@vdl.lu
onsstad.vdl.lu



Abonnement gratuit

Abonnieren Sie sich kostenlos auf abo4onsstad.vdl.lu

Abonnez-vous gratuitement sur abo4onsstad.vdl.lu



Von der Pferdetrambahn zur modernen, kostenlosen Mobilität

2025 feiert das öffentliche Transportwesen der Stadt Luxemburg gleich drei Gedenktage: 150 Jahre öffentlicher Transport, 100 Jahre städtischer Busdienst und 5 Jahre kostenlose Mobilität. *ons stad* blickt auf den Anfang des öffentlichen Transports zurück, der in eine Zeit zurückgeht, als die Festungsmauern noch stehen und die *Neue Brücke* noch nicht gebaut ist. Sowohl urbanistisch als auch verkehrstechnisch beweisen die Änderungen ab 1859, als der *Feierwon* und das hölzerne Bahnhofsgebäude eingeweiht werden, die technischen Fortschritte des anbrechenden Industriezeitalters. Ab 1875 fährt die Pferdetrambahn vom Bahnhof durch die Altstadt nach Limpertsberg, aber auch vor ihr macht der Fortschritt nicht halt: ihre elektrische Variante löst sie ab, wobei diese 1925 Konkurrenz von den ersten motorisierten Bussen bekommt. In 1964 wird die Straßenbahn dann – wie man damals glaubte – endgültig von den Bussen ersetzt. Das Bahnhofsgebäude, die *Rotondes* und der Hollericher Bahnhof sind ihrerseits – und dies aus sehr unterschiedlichen Gründen – fest in der Geschichte der Stadt verankert.

De la traction chevaline aux bus électriques

ons stad vous invite à un voyage dans le passé, évoquant les premiers trams américains, tirés par des chevaux, les difficultés qu'avaient bus, trams et voitures de se partager les chaussées ou encore les longs débats politiques en amont des décisions concernant les différents concepts du transport public en ville. Le nouveau tram qui depuis 2017 connaît un immense succès et les nombreux aspects de la multi-mobilité illustrent une vision résolument tournée vers un avenir inclusif et durable. Une approche qui se traduit par le nombre croissant de bus électriques qui sillonnent les rues de la ville. Des photos historiques de la Photothèque et un reportage sur le Musée des Tramways et Bus de la Ville illustrent les modifications que les rues et les moyens de transport de la ville ont subies depuis 150 ans.

SB



p. 8

Aux origines du tram

Robert L. Philippart



p. 12

Quand le tramway luxembourgeois faisait débat au Conseil communal (1873-1875)

Tom Birden



p. 20

De Stater Bus

Romain Rech



p. 25

La multimodalité en ville

Jeanne Schneider



p. 30

Die Leitstelle – das Nervenzentrum der städtischen Busse

Philippe Beck



p. 35

Rückblick auf die Anfänge der neuen Tram

Laura Tomassini



p. 39

De Charly an de Jangeli an der Stad

Charles-Léon Mayer



p. 17

De Päerdstram

Simone Beck



p. 43

**Das neue Bahnhofsgebäude -
Ein Wahrzeichen der
aufstrebenden Residenz-
stadt Luxemburg**

Antoinette Lorang



p. 55

**Les Collections de la Ville
Le Musée des Tramways et
des Bus et la Photothèque**

Simone Beck



p. 65

**Charles Arendt (1825-1910)
« Staats-Architekt » et la
Ville de Luxembourg**

Isabelle Becker



p. 47

**Die Rotondes
in Bonneweg –
Vom Lokschuppen
zum Kult(ur)ort**

Alain Linster



p. 60

**Nouvelles d'antan
Über Mobilität
anno dazumal**

Guy May



p. 66

**Was bedeuten die
Straßennamen der Stadt?**

Simone Beck



p. 51

**Der Bahnhof Hollerich
als *lieu de mémoire*:
Erinnerungskultur an
den Zweiten Weltkrieg
in Luxemburg**

Catherine Krier



p. 64

**Unveiling Local
Heritage: Clausen**

Marie-Paule Jungblut



Texte: Robert L. Philippart

Aux origines du tram

L'histoire du tramway luxembourgeois a fait l'objet de plusieurs études scientifiques et publications. Comme début, les auteurs ont soit choisi la date de 1873, moment où une proposition de construction d'un tramway a été soumise au collège échevinal, soit 1875 l'année où le tram a été mis en circulation. Notre objectif est de montrer que l'idée de construire un tram à Luxembourg remonte bien à 1869.

La gare extra-muros

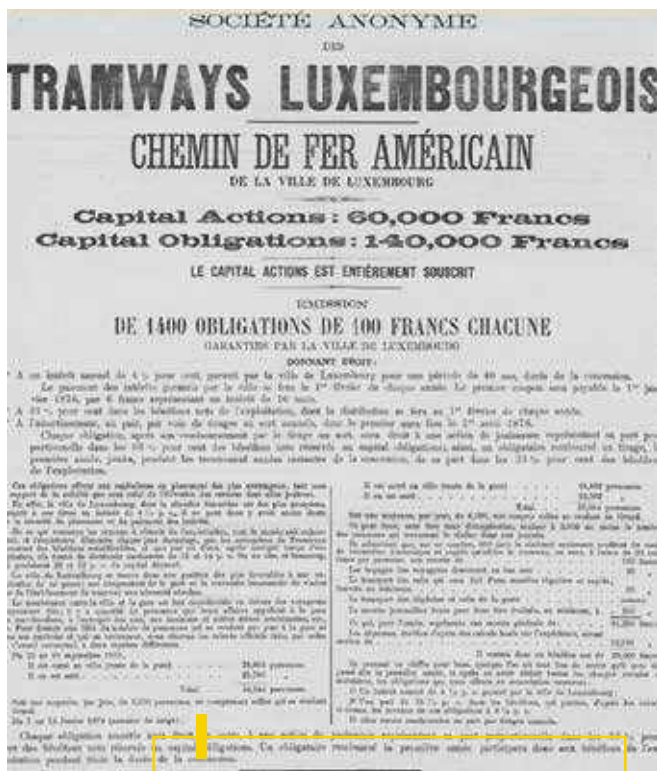
Les origines de la construction d'un « chemin de fer américain » sont liées à la question du transfert de la gare de Hollerich vers la Ville Haute. Elle était située à l'extérieur de la zone de perception de la taxe communale de l'octroi par la Ville de Luxembourg.

Lorsqu'en 1857, l'emplacement de la gare avait été débattu, cinq sites avaient été envisagés. Le projet de construction d'une gare au plateau du Saint-Esprit avait connu les faveurs de la Ville. Cependant, pour des raisons militaires, le site actuel avait été retenu. La construction de la gare en 1858 impliqua la réalisation du viaduc et l'édification de la porte Henri (1859-1861) sur l'actuel boulevard Roosevelt. Comme le rayon militaire interdisait toute construction stable et durable autour de la gare, un « nouveau quartier » émergea dès 1864 près du Viaduc sur l'emplacement de l'ancienne poudrière Marie-Thérèse. Ce fut une sorte de quartier de la gare *intra muros*.

Le démantèlement des ouvrages de la garnison et la suppression du rayon militaire ont contribué au développement des alentours de la gare. L'industrie lourde, l'artisanat, le commerce et l'hôtellerie ont rapidement représenté un bassin d'emploi considérable, suscitant une importante fréquentation. La population de Hollerich se développa plus vite que celle de la capitale, ce qui provoqua l'indignation des commerçants de la ville.

Une gare pour la Ville Haute ?

Un comité de notables demanda en octobre 1869 au Prince Henri le transfert de la gare des voyageurs vers le plateau du Saint-Esprit. La pétition soutenue par le conseiller Antoine Godart réclamait la construction d'une gare à la hauteur des casernes Marie-Thérèse (boulevard Roosevelt, intersection rue Chimay-rue Philippe II). Une commission provisoire conclut que ce projet était techniquement faisable, mais fort



1874 : Publication de la création de la Société anonyme des tramways luxembourgeois dans l'*Indépendance luxembourgeoise* (14.10.1874, N°282, p. 4)

« La construction du tramway avait, dès le début, poussé sur une opposition formidable ; aujourd'hui qu'on a pu apprécier l'utilité et la commodité de ce moyen de locomotion, sa suppression provoquerait un tollé général. »

L'Indépendance luxembourgeoise
23 décembre 1875, N° 354, p. 3

coûteux (515 000 francs). La place disponible n'aurait permis que la réalisation d'une gare pour voyageurs, celle pour les marchandises devant rester à Hollerich. Le terrain situé sur la rive droite de la Pétrusse, en amont du viaduc, et qui suite au départ de la garnison, n'avait presque plus d'intérêt, aurait été valorisé par la construction d'une gare à l'actuelle place de la Constitution, s'étendant jusqu'à la place de Bruxelles.

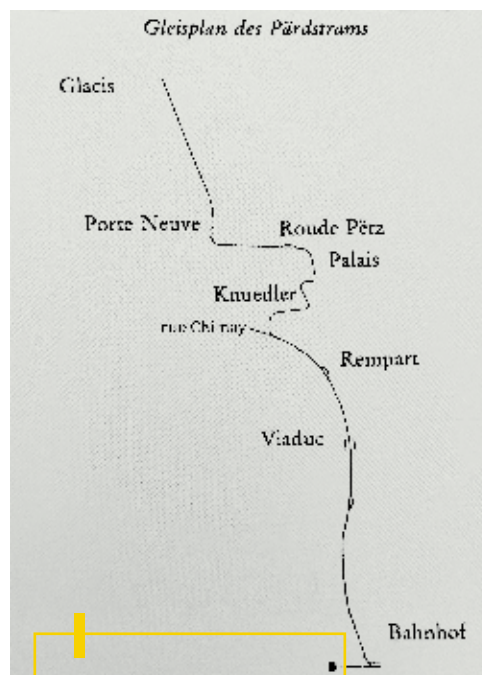
Train, tramway, monorail ou omnibus ?

Dans le cadre de ces débats, d'autres modes de mobilité furent discutés : les omnibus tirés par des chevaux, le camionnage, mais aussi le chemin de fer hippomobile. Les frais de construction d'un tramway furent estimés à 20 000 francs pour assurer un service similaire à un chemin de fer classique. Le tram à traction chevaline ne produisait ni fumée, ni bruits, ni odeur ; les rails intégrés à la chaussée ne devaient pas gêner la circulation et n'exigeaient point d'expropriation pour élargissement de la voirie.

Les ardents défenseurs d'une gare ferroviaire maintinrent leur position jusqu'au rejet par la direction des chemins de fer. L'idée de construire un tramway « nous plaît beaucoup, parce qu'un tel chemin est facilement réalisable, qu'il n'en-

gendre pas beaucoup de frais et qu'il peut rendre beaucoup de services » écrit *l'Avenir du Grand-Duché de Luxembourg* le 6 novembre 1869. Différentes idées sur le système d'exploitation furent discutées, le projet de réaliser un monorail fut lancé, le service omnibus réglementé, l'omnibus à vapeur étudié, des statistiques de fréquentation rassemblées.

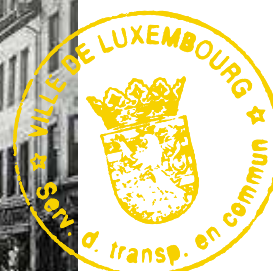
En octobre 1871, Nicolas Dudot, ingénieur civil à Uccle et l'ingénieur luxembourgeois Joseph Simons soumettaient au collège échevinal une proposition pour la construction d'un tramway hippomobile. La ville misant sur l'édification d'une gare en ville et d'un arrêt à la montée de



Le tracé du tram esquissé par Raymond Dhur



Luxembourg
Avenue de la
Porte Neuve



Clausen, elle déclina cette offre. La question de construire une gare ferroviaire près de l'actuelle avenue Emile Reuter fut alors envisagée. En novembre 1873, la *Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass und Lothringen* à Strasbourg exploitant désormais le réseau Guillaume-Luxembourg, déclina tant le projet d'une gare en ville qu'un arrêt pour Clausen.



1902 : Le tramway à traction chevaline rue Aldringen

En avant pour le tram !

La voie était donc ouverte à la construction du tramway.

Le 27 juin 1873, le conseil communal examina l'offre de l'ingénieur luxembourgeois, Charles de Féral (futur constructeur du tramway à Metz) et de Gustave Defacqz, ingénieur à la Compagnie des Chemins de fer américains à Liège. Leur proposition ne fut pas retenue « *car les sacrifices demandés à la ville (...) ne sont pas en rapport avec le service que le tramway rend à la population et aux étrangers qui profitent de ce mode de communication* »¹. Pourtant, sur base de cette offre, la ville de Luxembourg décida le 21 mars 1874 la publication d'un cahier des charges et l'ouverture d'un appel d'offres auquel les intéressés devaient répondre avant le 28 mai. Le 3 juin 1874, le conseil communal attribua la réalisation du projet à Charles Féral. La gestion, quant à elle, fut assurée par la Société Anonyme du Tramway Luxembourgeois.

Robert L. Philippart

Docteur en histoire ;
UNESCO Site Manager hon.
au ministère de la Culture

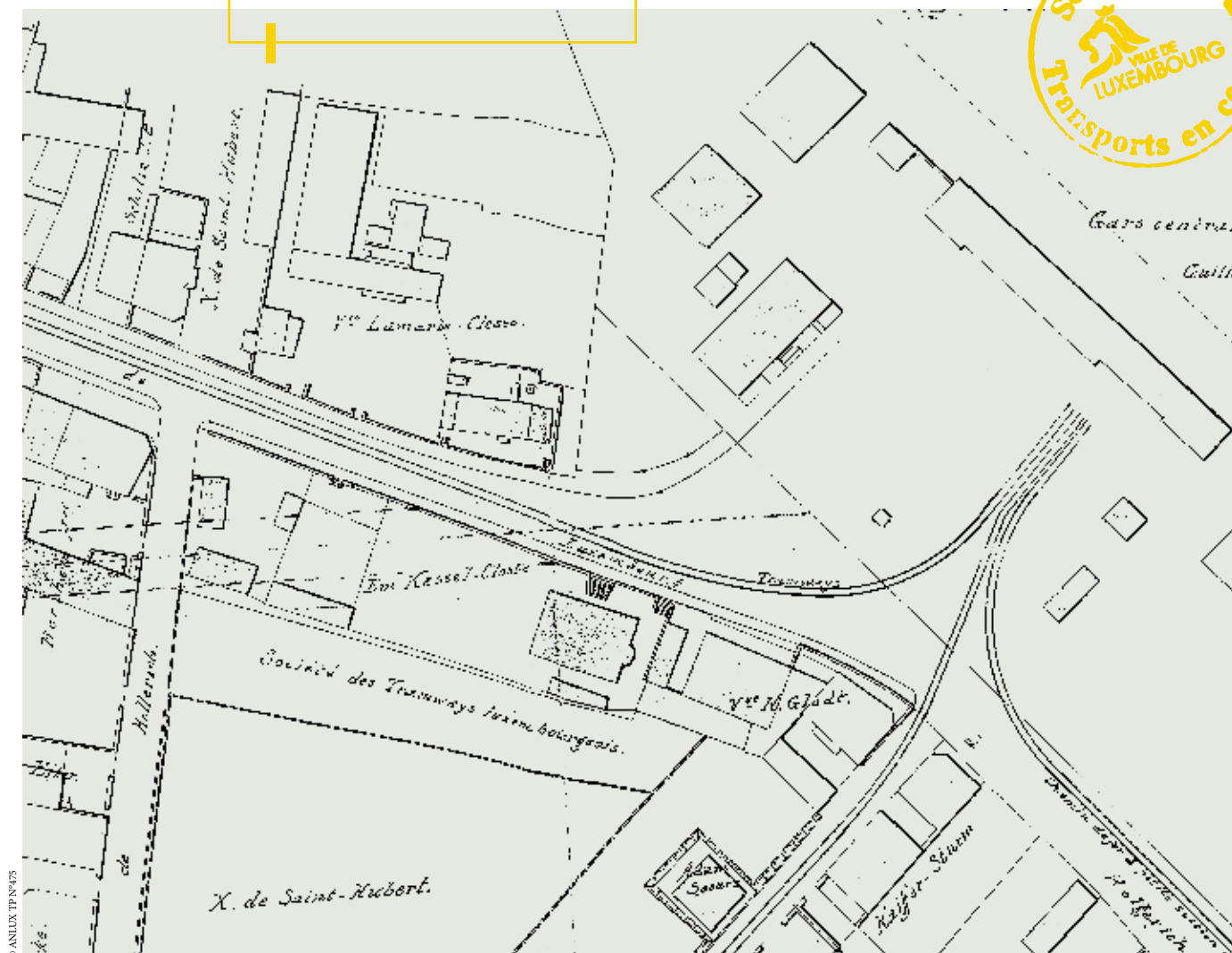
Jonction entre deux gares ?

Parallèlement à ces événements, le gouvernement avait approuvé la création d'une ligne ferroviaire Luxembourg-Longwy reliant le Grand-Duché directement à la France, l'Alsace et la Lorraine étant devenues allemandes. Pour assurer une bonne liaison, non assujettie au contrôle de la *Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass und Lothringen*, cette ligne avait été attribuée à la *Société des Chemins de fer Prince Henri* gérée par la *Société des Chemins de fer du Hainaut*. La gare de cette ligne devait être construite au Glacis près du rond-point. Toutes les instances avaient donné leur accord, mais en raison des difficultés financières qu'allait encourir la *Société Prince Henri*, le projet ne se réalisa pas. Cette gare aurait dû être « à l'instar des grandes gares de Belgique, c'est-à-dire l'emplacement où les voyageurs montent dans le train sera couvert. De plus, (...) les voyageurs entreraient de plain-pied dans les voitures. » Cette gare aurait permis de développer le quartier du Limpertsberg et de relier le pays à l'espace économique français via une société non contrôlée par l'Allemagne. Des embranchements sur le réseau Guillaume Luxembourg étaient envisagés. Le tram aurait assuré la jonction entre la gare sur le territoire de Hollerich avec cette nouvelle gare au Glacis.

Lorsque le tracé du tram fut défini en 1874 en coopération avec Charles de Féral, l'échevin Nicolas Martha et l'architecte de la ville, Antoine Lujat, étudièrent deux sites pour installer le terminus : l'avenue de l'Arsenal (Emile Reuter), la première des avenues à être ouvertes à la circulation en 1869, et le rond-point au Glacis. Les foires au Glacis et le projet d'une gare à hauteur du rond-point augmentaient l'intérêt pour ce dernier site. La démolition de la porte Neuve en 1871 et la longue ligne droite qu'offrait l'avenue désormais ouverte en 1873 ont facilité l'aménagement du terminus au rond-point. Les travaux de construction du tramway ont commencé le 5 novembre 1874 et la ligne a été opérationnelle sur tout son parcours pour la *Schueberfouer* de 1875.

Notes

¹ Conseil communal du 24 janvier 1874, dans *L'Indépendance luxembourgeoise* du 4 février 1874, N° 335, p. 3



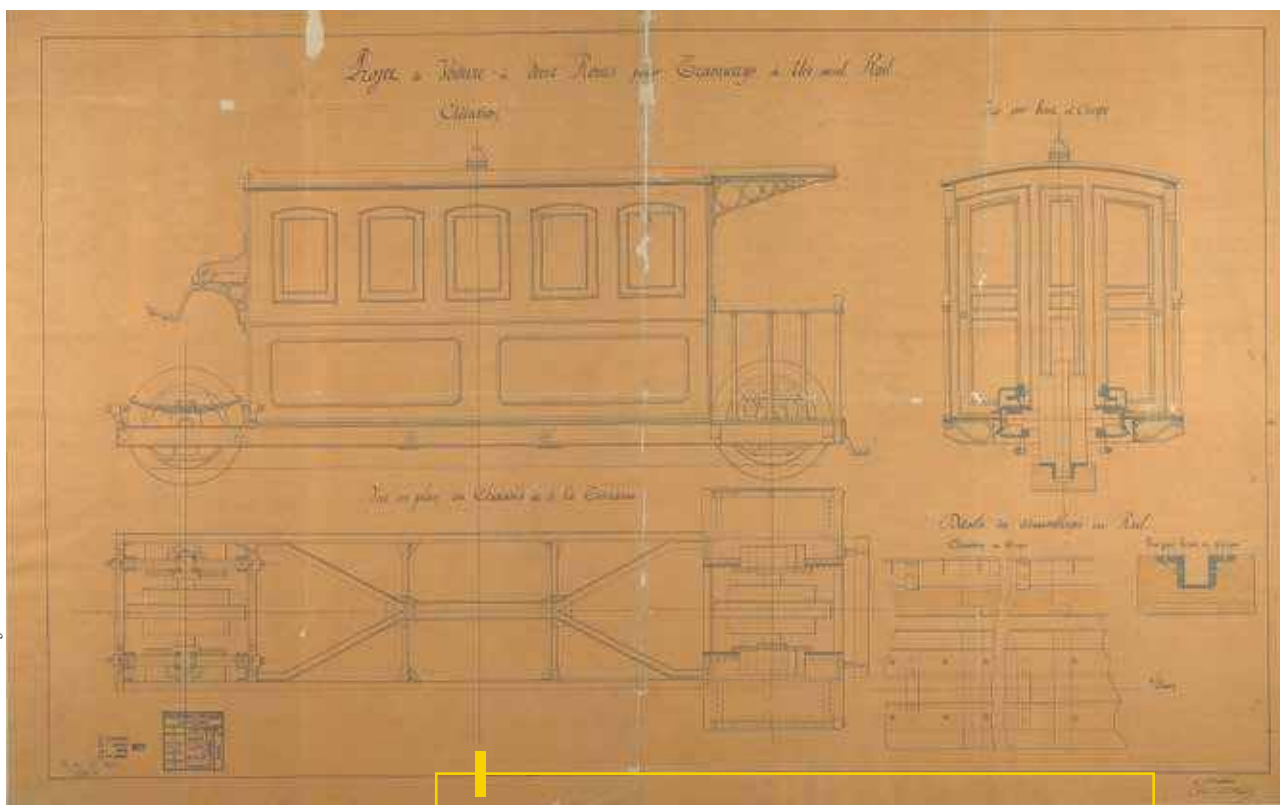
ANLUX TP N°475

Weber Paul, Onsen Tram, souvenirs et adieux, Luxembourg, 1964

Texte : Tom Birden

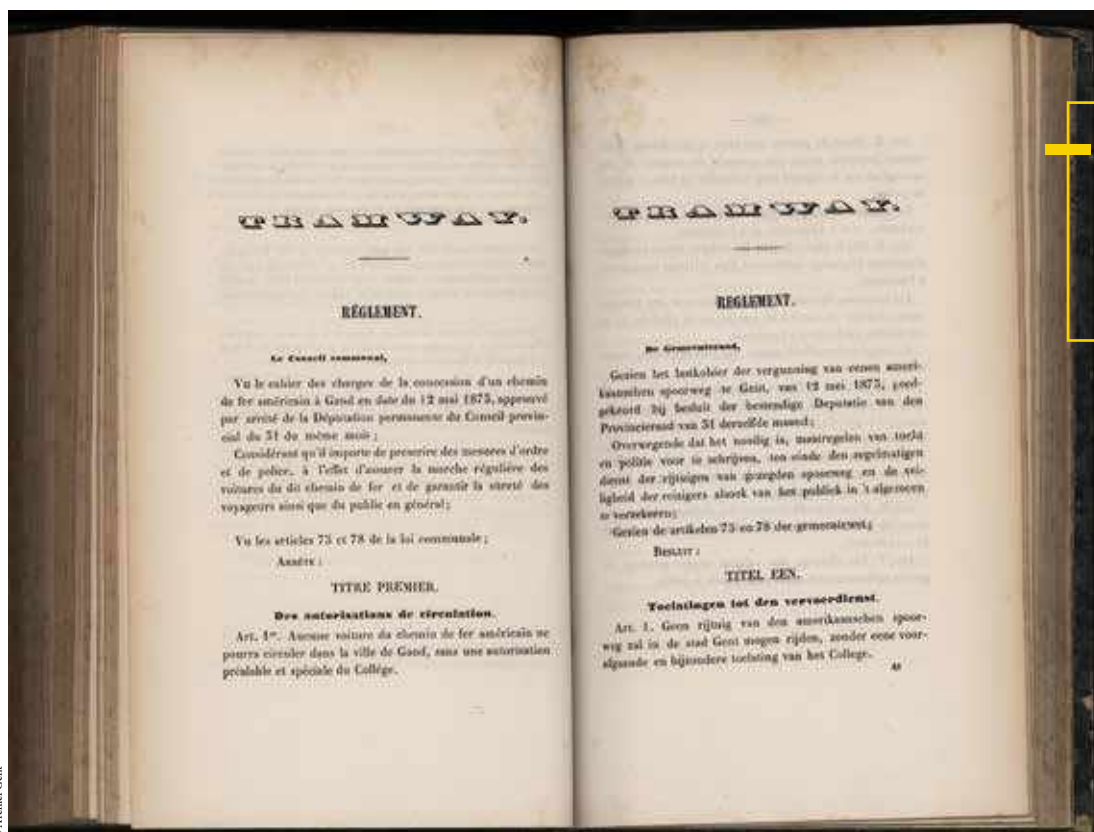
Quand le tramway luxembourgeois faisait débat au Conseil communal (1873-1875)

À partir de 1859, un chemin de fer conduit les voyageurs jusqu'à la gare centrale de Bonnevoie, située non seulement hors des murs de la ville de Luxembourg, mais également sur le territoire de la commune de Hollerich. À la sortie de la gare, les voyageurs peuvent poursuivre leur chemin à pied, ou alors faire appel à une voiture pour rejoindre la Ville Haute en empruntant le viaduc qui franchit la vallée de la Pétrusse. Luxembourg n'est dotée d'un véritable transport public qu'en 1875 avec un tramway destiné à relier la gare centrale à la Ville Haute, transportant voyageurs et marchandises.



© Archives de la Ville de Luxembourg

Plan du tramway à deux roues proposé par Charles de Féral en 1873
Archives de la Ville de Luxembourg, LU P IV/1 A_7



Règlement du tramway de la Ville de Gand, largement repris par la Ville de Luxembourg (Collectie Archief Gent_MA_Gemeentebblad_1874)

Les demandes de concession

Le tramway est évoqué pour la première fois en séance du Conseil communal le 27 juin 1873, soit moins de deux ans avant sa mise en service le 22 février 1875. C'est dans le cadre d'un projet d'aménagement de l'actuel boulevard Roosevelt que le bourgmestre Charles Simonis mentionne une demande de concession qui vient d'être soumise à son administration¹.

Deux mois plus tard, le 6 septembre 1873, Charles Simonis annonce aux conseillers que deux demandes de concession lui ont été adressées afin de relier à l'aide d'un tramway la gare centrale de Bonnevoie au centre-ville de Luxembourg. Une demande de Charles de Féral, ingénieur à Luxembourg, présente un tramway à deux roues et à un seul rail². Il s'agit ici d'un dispositif novateur qui n'a encore jamais été expérimenté. Sa proposition est donc transmise à une commission chargée de l'examiner, composée d'ingénieurs, comme Tony Dutreux, du fabricant de papier et conseiller communal Jules Lamort, et de l'architecte municipal Antoine Luja. Avant même que cette commission ne rende son rapport, Féral retire sa demande initiale pour proposer un « tramway ordinaire dit

américain », donc un tramway à traction animale. Une seconde requête est présentée par Gustave Defacqz, ingénieur du tramway de Liège, qui envisage la construction d'un tramway du même type.

Les propositions sont néanmoins jugées trop complexes et divergentes, au point « qu'il est impossible de se faire une idée exacte des sacrifices que la ville aurait à assumer ». Le Conseil communal saisit donc de nouveau la commission précitée afin d'analyser les requêtes, en y ajoutant le négociant, conseiller communal et ancien bourgmestre Jean Mersch-Wittenauer, afin d'assurer la représentation du monde du commerce³.

Le rapport de la commission sur les deux propositions est présenté le 17 janvier 1874. Elle considère le prix à payer par la Ville comme trop élevé dans les deux cas. Mais note que cette dernière pourrait tout de même tirer profit d'un tramway, surtout au vu des 6 830 passages par jour en moyenne sur le viaduc de la Pétrusse et des 38 trains à l'arrivée et au départ de la gare centrale. Le Conseil communal décide donc de rédiger un cahier des charges pour la création d'un tramway⁴.

L'établissement d'un cahier des charges

Ce n'est qu'au cours des débats sur la complexité du dossier que l'utilité même du tramway est remise en question. Compte tenu de la charge financière, le conseiller Bernard-Hubert Neuman propose à ses collègues de choisir d'abord le type de transport souhaité : un omnibus ou un tramway⁵. Sa question reste sans réponse et l'opposition au Conseil communal persiste. Le conseiller Jules Lamort rappelle que la caisse municipale doit déjà financer de nombreux projets, tels que les bains et les lavoirs publics, l'abattoir ou les égouts pour les quartiers en construction. Il s'interroge : « Comment se fait-il que ce soit précisément Luxembourg qui doive faire l'essai ? Ne serait-il pas plus prudent de nous laisser devancer par d'autres cités de même importance ? ». Le bourgmestre tente de convaincre que le tramway profiterait à plus de personnes que les 8 000 habitants de la Ville Haute. L'échevin Nicolas Martha présente même le conseiller Lamort comme technophobe et prétend que, jusqu'aux Ardennes, les gens profiteraient du tramway. Avis qui n'est pas partagé par Jules Lamort, arguant pour sa part que les cultivateurs ne sont pas prêts à payer des suppléments pour un voyage et donne l'exemple de ceux venant en train de Mersch : ils descendent souvent à Dommeldange et montent à pied jusqu'à la Ville Haute afin de limiter leurs frais⁶.

Les débats se poursuivent et tournent également autour de l'itinéraire, de la sécurité, des horaires et de l'octroi. Le 21 mars 1874, le cahier des charges est finalement validé par le Conseil communal, sans la voix de Jules Lamort qui s'abstient⁷.

Deux semaines après l'adoption du cahier des charges, Charles Simonis informe l'audience que Charles de Féral est le seul soumissionnaire et que son offre est acceptée⁸. Ce dernier crée alors la Société Anonyme des Tramways Luxembourgeois⁹. Le 6 octobre 1874, le collège échevinal approuve les plans et l'itinéraire proposé, qui va de la gare centrale en passant sur le viaduc, puis par l'actuel boulevard Roosevelt, la rue de l'Athénée, la rue Notre-Dame, l'actuelle rue du Fossé, la rue de la Reine, l'actuelle rue du Marché-aux-Herbes et la Grand-Rue avant d'arriver dans la rue de la Porte Neuve¹⁰. Les travaux commencent le 9 novembre 1874¹¹.

Doter le tramway d'un règlement

Deux semaines avant la mise en service, le bourgmestre constate qu'il est « urgent de prescrire, par un règlement de police, les mesures à observer, dans l'intérêt de la sécurité publique, vis-à-vis de ce nouveau mode de locomotion. ». Le collège échevinal propose donc d'adopter le règlement de la Ville de Gand, légèrement modifié. Après la lecture du règlement proposé par le collège échevinal, les discussions s'enflamment autour des dangers du tramway, surtout en lien avec l'utilisation de l'huile de pétrole pour l'éclairage. Le conseiller Neuman assure que son utilisation pourrait « mettre en danger la vie des voyageurs ». Le conseiller Jacques Graas quitte même la séance, estimant que le débat n'est pas libre, et se fait rappeler à l'ordre par le bourgmestre¹².

Au sujet de la circulation dans les rues, le conseiller Neuman propose aussi que les habitants des rues desservies par le tramway bénéficient d'une courte tolérance de plusieurs minutes pour décharger leurs voitures. Le bourgmestre rejette vivement cette idée, estimant « qu'il n'existe pas de ville au monde, où l'encombrement des rues ne soit dégénéré par un abus aussi criant qu'à Luxembourg ». Le bourgmestre Simonis, déterminé, fait adopter le règlement malgré l'opposition de Neuman, qui vote contre¹³.

Mise en service et réception

Les travaux avancent vite et le tramway est inauguré le 16 février 1875 avant d'entrer en service le 22. Mais tout ne se passe pas comme prévu par le Conseil communal. Bernard-Hubert Neuman déplore par exemple l'état de la chaussée dans la Grand-Rue, détériorée à cause des travaux. De plus, la Ville, chargée du contrôle, reste insatisfaite de la transparence des comptes de l'entreprise de Féral¹⁴. Le conseiller Graas insinue même que Féral aurait frauduleusement doublé les frais de construction¹⁵. L'affaire aboutit à un procès. La société du tramway réclame les intérêts sur les garanties promises, mais la Ville soutient que ces intérêts ne sont dus qu'en cas de perte. Faute de transparence dans les comptes, les sommes réclamées ne peuvent donc pas être versées¹⁶. Le procès tournera en faveur de la Ville de Luxembourg et le contrôle sera renforcé¹⁷.

1902: Le tramway longe la place Guillaume un jour de marché.



Auteur: Harry Fischer / 1902. © Photothèque de la Ville de Luxembourg

Évolution du tramway

La traction animale cède la place au tramway électrique en 1908. Le réseau s'étend progressivement et atteint même Heisdorf en 1930. Toutefois, l'arrivée des premières lignes d'autobus en 1926 concurrence le tramway et soulève rapidement des doutes sur son efficacité. Dès les années 1950, le tramway cède peu à peu la place aux autobus. Le 5 septembre 1964, il fait son dernier voyage¹⁸.

Règlement du premier tramway luxembourgeois du 9 février 1875 (Archives de la Ville de Luxembourg, LU Imp. IV 1_ 98)



© Archives de la Ville de Luxembourg

Text: Batty Weber

Abreißkalender vom 10.05.1924

Heute fühlt die Bevölkerung von Bonneweg etwas wie eine Neubelebung der Gefühle, mit denen an einem schönen Oktobertag des Jahres 1859 die Stadtluxemburger zum ersten Mal von der Freitreppe des Stadthauses den *Feierwon* hörten: ... dat mir nun och de We hu fondt.

Sie sind von heute ab angeschlossen an den großluxemburger Trambahnverkehr und damit in den hauptstädtischen Umtrieb ganz und gar und gleichwertig einbezogen.

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

Seinen amerikanischen Namen behielt der Tram bis auf den heutigen Tag. Anderswo heißt er „die“ Tram, die Elektrische, die Pferdebahn, die Straßenbahn, für uns ist er unentwegt der Tram. Tausende von Luxem-

burgern sind mit dem Pferdetram groß geworden und haben immer noch nicht die Trillerpfeife der Trambahnfahrer vergessen, immer noch klingt ihnen in den Ohren das Getrappel der beiden Gäule, das sich in das Dröhnen der Schienen und das Rädergerassel mischte, immer noch ist ihrer Erinnerung der Handgriff vertraut, mit dem der Fahrer am Ende der Strecke das Pferdegesträng mit dem Bolzen vorne loshob und für die Rückfahrt am andern Ende wieder einhakte. Und auch die Gesichter der Fahrer und Schaffner sind uns unvergessen.

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

battyweber.uni.lu

Notes

- 1 Séance du Conseil communal du 27 juin 1873, Archives de la Ville de Luxembourg (AVL), LU 02,4_69, p. 129-131
- 2 Demande de concession de Charles de Féral du 28 juin 1873, AVL, LU 11 IV/1_1034
- 3 Séance du Conseil communal du 6 septembre 1873, AVL, LU 02,4_69, p. 187-188
- 4 Séance du Conseil communal du 17 janvier 1874, AVL, LU 02,4_70 p. 36-38
- 5 Séance du Conseil communal du 17 janvier 1874, AVL, LU 02,4_70 p. 39-40
- 6 Séance du Conseil communal du 7 février 1874, AVL, LU 02,4_70 p. 73-75
- 7 Séance du Conseil communal du 21 mars 1874, AVL, LU 02,4_70 p. 100 ; Séance du Conseil communal du 14 mars 1874, AVL, LU 02,4_70 p. 91
- 8 Séance du Conseil communal du 3 juin 1874, AVL, LU 02,4_70 p. 138
- 9 Séances du Conseil communal du 22 août et du 10 octobre 1874, AVL, LU 02,4_70 p. 164-201

- 10 Plan de l'itinéraire du tramway municipal du 20 septembre 1874, AVL, LU P IV/1 D_28

- 11 Lettre de Charles de Féral au Collège échevinal de Luxembourg, AVL, LU 11 IV/1_1030

- 12 Séance du Conseil communal du 6 février 1875, AVL, LU 02,4_71 p. 31-32

- 13 Séance du Conseil communal du 6 février 1875, AVL, LU 02,4_71, p. 33

- 14 Séance du Conseil communal du 9 février 1876, AVL, LU 02,4_72, p. 57

- 15 Séance du Conseil communal du 18 mars 1876, AVL, LU 02,4_72 p. 75

- 16 Séance du Conseil communal du 27 janvier 1877, AVL, LU 02,4_73, p. 41-43

- 17 Lettre de l'avocat Edouard Simonis au bourgmestre de Luxembourg du 22 décembre 1887, AVL, LU 11 IV/1_1022

- 18 Charles-Léon Mayer et al., TV.L. Trambahn der Stadt Luxemburg 1908-1964, Luxembourg, Groupement des Amis du Rail, 2021, t. 1, p. 29-75

Tom Birden

Après ses études en histoire et en archivistique à Bruxelles, Tom Birden rejoint les Archives de la Ville de Luxembourg en tant qu'archiviste en 2018 et en devient le responsable en 2024.

Text: Simone Beck

De Päerdstram

1859, wéi de *Feierwon* an d'Stater Gare (aus Holz!) ageweit gouf, stoung d'Festung nach an d'Nei Bréck war nach net gebaut. Et gouf och keen „ëffentlechen Transport“ vun der Uewerstad iwwer d'Al Bréck op d'Gare. Mat Gepäck war de Wee beschwéierlech, an et louch op der Hand, dass besser Verbindungen tëschent Uewerstad a Gare hu missten entsoen. Et huet awer laang gedauert, bis dës ëmgesat goufen. Eréischt den 21. Februar 1875 gouf de Päerdstram feierlech ageweit.



Auteur: Charles Bernhoeft / 1908 / © Photothèque de la Ville de Luxembourg

1908: De Päerdstram fiert eng leschte Kéier iwwer di Al Bréck.

Dës Léisung war inspiréiert vun dem New Yorker Päerdstram, dee schonn 1832 operationell war an deem säi Konzept vu villen europäesche Stied iwwerholl ginn ass. Dësen Tram, deem seng Ween op Schinne gelaf sinn a vu Päerd gezu goufen, ass dofir oft *tramway américain* genannt ginn.



D'Kutsche virun der Stater Gare



Auteur: inconnu / 1907 © / Photothèque de la Ville de Luxembourg

An der Stad Lëtzebuerg hat d'Aféierung vum Päerdstram esou laang gebraucht, well komplizéiert Debatten am Gemengerot iwwert d'Linneféierung, d'Breet vun der Spuer an de Finanzéierungsmodell gefouert goufen. Schliesslech krut de Bréisseler Ingénieur Charles de Féral am Juni 1874 den Zouschlag fir eng éischt Tramslinn. Dës sollt eng Spuer vun 1 435 m kréien, wéi se och bei der Eisebunn üblech war. Dat sollt e spéidert Ubanne vum Tram un d'Industriebetriber erliichten.

Den neien Tram an deier Kutschen

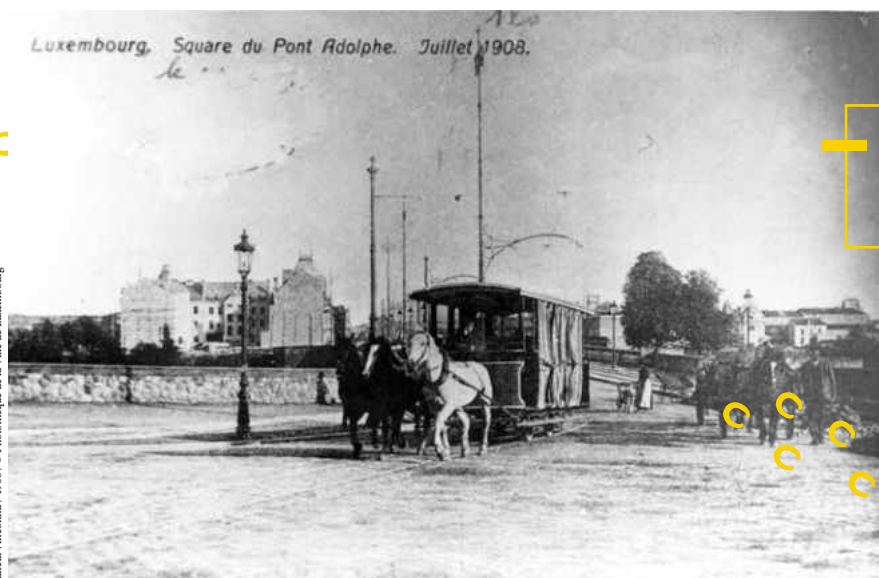
Schonn den 21. Februar 1875 konnt déi éischt Deelstreck vun der Gare bis bei de fréiere Koléisch ageweit ginn. Wéi dunnt dräi Wochen duerno de Farplan erauskoum – vu mueres 9 bis owes 8 all Véierelstonn an déi zwou Richtungen – koum et séier zu Kritik. De Farplan géif sech – zumol owes – net no dem Farplan vun der Eisebunn riichten. De Charles de Féral huet dunnt eng Ufro eragereecht, fir kënnen e Kutscheservice unzebidden: jeeweils zwou dëser *voitures sur place* stoung vrun der Gare an um Roude Pët. Allerdéngs war dëse Service net fir jiddereen: an der Stad selwer huet eng Faart 1,25 Frang kascht – géint 0,10 Frang fir en Tramsbilljee. Als Verglach: fir de Präis vun enger Faart an der Kutsch krut ee 5,5 kg Brout oder e Mëttegiessen an engem Restaurant (mat Wäin!).

Scho séier gouf d'Offer vum Päerdstram vergréissert: iwwer 2,2 km goug – mat maximal 12 Kilometer an der Stonn – vun der Gare iwwert d'Passerelle (d'Al Bréck) duerch d'Enneschtgaass, de Gruef, rue de la Reine an d'Groussgaass bei d'Neipuert a vun do – *Schueberfouer oblige!* – weider op de Glacis. Et gouf nuren ee festen Arrêt um Roude Pët, soss ass de Päerdstram stoe bliwwen, wann e Foussgänger vum Trëttout aus en Zeeche gemaach huet.



De Päerdstram bëit vun der Groussgaass an d'Aldringerstrooss.

Auteur: Charles Bernheft / 1908 / © Photothèque de la Ville de Luxembourg



Den „elektrësche“
Päerdstram fiert
iwwert d'Nei Bréck.

Aarbecht fir d'Päerd a Freed fir d'Kanner

Päerd, Ween an Atelierien: dat brauch alles Plaz. Ier d'Gemeng en Terrain op der Gare (an der haiteger Joseph-Junck-Strooss) dofir kaf huet, goufen d'Päerd an der Artilleriekasär um Piquet beschloen. E Véidokter huet reegelméisseg no hinne gekuckt an huet och heiansdo e Päerd misse „krankschreien“.² Och wann se all zwou Stonnen ausgewiesselt goufen, hate se schwéier Laaschten ze schleefen, an dat och heiansdo de Bierg op.³

Deem enge säi Leed, deem anere seng Freed: D'Kanner hate grouss Spaass, sech hannen un de Won ze hänken, während déi méi Grouss dovu profitéiert hunn, wann den „Trasmännchen“ e Patt huele war, d'Päerd lasszemaachen, ëm den Eck ze lafen an dann nozekucken, wa versicht ginn ass, d'Déieren erëm anzefänken. An der Press gouf sech iwwerdeems iwwert d'Päerdsdrecker „und das Rabbeln und Gestuckels“⁴ op dem Pavé opgereegt.

Eng nei Bréck, en neien Zuch...

Wéi de Päerdstram 1875 de Betrib opgeholl huet, waren d'Festungswierker am Gaang ofgerappt ze ginn, wat d'Liewen an der Stad fundamental geännert huet. Awer och de Grand-Duché huet sech opgemaach: Duerch d'Eisebunn (an d'Memberschaft am Zollverein) konnt sech d'Industrie entwéckelen an auslännesch Betriber hate sech am Groussraum Hollerech niddergelooss. Wéi 1904 d'Nei Bréck ageweit gouf, gouf och eng grouss Konkurrenz vum Päerdstram ageweit: d'Linn 12 – de *Charly* mat senger Damp ugedriwwener Lokomotiv – ass iwwert d' Nei Bréck de Boulevard Royal erop duerch de Rollengergronn op lechter-

nach gefuer – oder besser getuckelt: hien huet fir déi Streck zwou an eng hallef Stonn gebraucht. Och sinn zu där Zäit déi éischt Privatautoe gefuer, déi zwar am Ufank keng Konkurrenz fir de Päerdstram waren, awer dach eng nei Zäit agelaut hunn.

... an en neien Tram

Dës nei Zäit hat schonn 1888 ugefaangen, wéi d'Gemeng d'Konzessioun fir e Siemens-Dynamo ginn hat, deen um Cavalier Jost (vis-à-vis vum haitege Casino-Forum d'Art contemporain) Stroum fir 5 (!) Clientë produzéiert huet. Spéider hunn d'*Siemens-Schuckert-Werke*⁵ déi Produktioun iwwerholl, an du stoung engem elektreschen Tram näischt méi am Wee. Vun 1908 un ass dësen neien Tram daagsiwwer op dräi Linne gefuer, gouf awer nuets vum Päerdstram ofgeléist. Allerdéngs war och den elektreschen Tram fir d'Awunner vu Gronn, Clausen a Pafendall keng Léisung: si hu missen op d'Autobusse waarden, fir bequeem an d'Stad an op d'Gare ze kommen.

Bibliographie

Dhur Raymond: Die Pferdestrassenbahn der Stadt Luxemburg, in: *Hémécht* Jg. 34, Heft 4, 1982, S. 467 ff.

1 Hoffmann Jean-Paul, Dhur Raymond, Clesse René, Balthasar Marcel, De Stater Tram 1875-1993, Hrsg. Stad Lëtzebuerg, 1993, S. 18

2 May Guy, Osen Tramsschapp (1908-1999), Eine Chronik rundum das Limpertsberger Trambahndepot, in: *ons stad* 72/2003, S. 2

3 Siebenaler Gilles, Alte Bekannte, in: *Luxemburger Wort*, 08.12.2017, S. 24

Georges Frederick, Luxembourg, Une ville, un tram, Luxembourg 2018, S. 14

4 Osen Tram, souvenirs et adieux, plaquette éditée par la Ville de Luxembourg à l'occasion de la substitution de la dernière ligne de tramway par l'autobus le 5 septembre 1964 (s.p.)

5 www.industrie.lu/ « Stéchuert « Électricité » (ofgeruff den 13. September 2025)

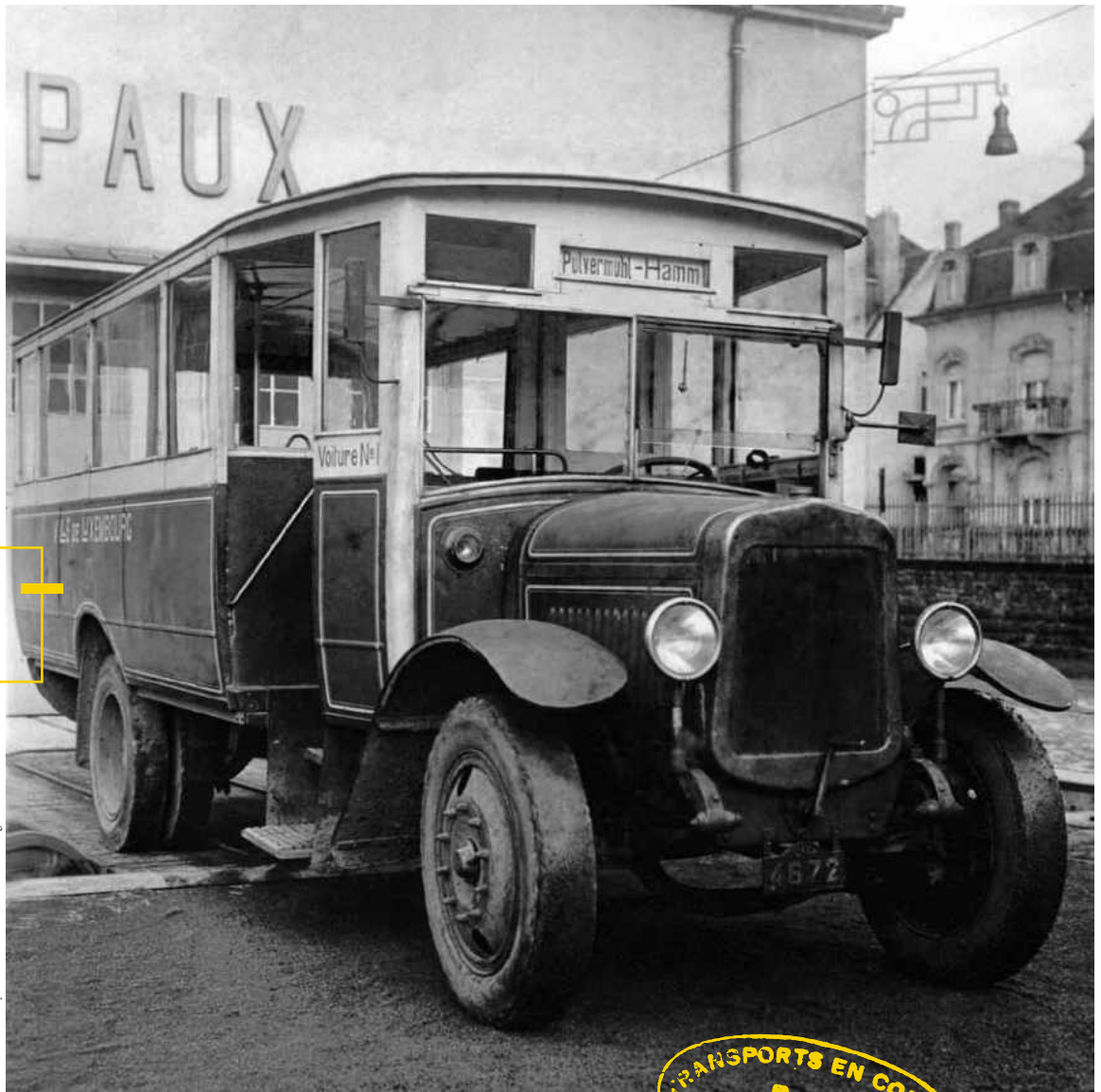
Simone Beck

ass Presidentin vun der Lëtzebuenger UNESCO-Kommissioun a Coordinatrice vun „ons stad“.

Text: Romain Rech

De Stater Bus

Mit der Zusammenlegung der benachbarten Gemeinden Eich, Hamm, Hollerich und Rollingergrund mit der Stadt 1920 zu „Gross-Luxemburg“, bedurfte es in den neuen Stadtvierteln auch einer Anbindung an das Stadtzentrum. Die Einwohner der neu erschlossenen Baugebiete wünschten sich eine angemessene Anbindung, die wegen der geringen Bevölkerungsdichte nicht durch eine Straßenbahn, sondern durch den Autobus hergestellt werden sollte. Er benötigte keine aufwendige Schieneninfrastruktur und konnte so kostengünstiger eingesetzt werden.



Autobus Nr. 1 im
Betriebshof auf
Limpertsberg 1930

© Musée des Tramways et des Bus de la Ville de Luxembourg



Autobus Nr. 120 als erster Standardbus bei der Vorstellung im Hof der früheren Ausstellungshallen auf Limpertsberg 1969



© Musée des Tramsways et des Bus de la Ville de Luxembourg

Die ersten Autobusse in der Stadt

Der Stadtrat Luxemburg befasste sich Ende 1925 mit dem Thema Autobus und bestellte die ersten drei Fahrzeuge aus französischer Herstellung für die neuen Linien nach Hamm und Rollingergrund. Diese Strecken wurden am 1. April 1926 feierlich eingeweiht. Es stellte sich bald heraus, dass weitere Autobusse angeschafft werden mussten, um die Stadtteile Cessange und Gasperich an das Stadtzentrum anbinden zu können. Die Fahrten kamen bei der Bevölkerung sehr gut an, sodass das junge Busnetz weiter ausgebaut werden sollte. Das neue Stadtviertel Val-Ste-Croix sowie die Vororte Grund und Pfaffenthal erhielten in weiteren Etappen ihre Linien, nachdem der Fuhrpark vergrößert wurde. Die Autobusse hatten einen Holzaufbau und waren mit Benzinmotoren bestückt. Zu Beginn der 1930er Jahre entschied sich die Verwaltung zur Anschaffung von Fahrzeugen mit Stahlaufbauten, Dieselmotoren und einem größeren Fahrgastraum. Die zu jener Zeit sich in Betrieb befindliche junge Flotte wurde in

den eigenen Werkstätten auf Limpertsberg modernisiert, indem ebenfalls Dieselmotoren eingebaut und sie mit einer Stahlkarosserie versehen wurden. Der städtische Autobus sollte in keiner Weise Konkurrent der Straßenbahn sein, sondern das öffentliche Verkehrsnetz vervollständigen.

Seine Rolle im Stadtverkehr

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges trat der motorisierte Individualverkehr sehr schnell in Erscheinung und machte der in der Stadt verkehrenden Tram langsam aber sicher den Garaus. Die Stadt Luxemburg entschied sich dazu, dem Autobus den Vorrang gegenüber der Straßenbahn zu geben. Zum Fuhrpark gesellten sich deutsche, belgische und englische Fahrzeuge mit moderneren, leistungsfähigeren Antrieben und größeren Fahrgasträumen. Mit der Umstellung des Neudorfer Trams auf Busbetrieb im Jahre 1952 betraten die Verkehrsbetriebe zögerlich Neuland. Erhielten die abgestellten Tramwagen teilweise noch eine Aufarbeitung, behauptete

Bus Nr 101 mit neuer Farbgebung auf dem Betriebsgelände in Hollerich 1989



sich der beweglichere Autobus in den kommenden Jahren und ergatterte sich die Führungsposition im Betrieb. 1964 löste er endlich den *Stater Tram* ab und breitete sich nicht nur auf den ehemaligen Schienensträngen aus, sondern auch in neuen, aufstrebenden Stadtvierteln. Ende der 1960er Jahre hielt der deutsche Standardbus in den Hauptstadtstraßen Einzug und verdrängte mit seiner einfachen Bauart und Heckantrieb seine älteren „Arbeitskollegen“ mit ihren Unterflurmotoren. Die Direktion der Verkehrsbetriebe war stets bedacht, seiner Kundschaft einen modernen Fuhrpark vorzeigen zu wollen und so mit der weiteren Entwicklung Schritt zu halten. Die Fahrzeuge wurden wegen ihren Kapselmotoren immer weniger lärmbelastend. Bedingt durch das Bevölkerungswachstum kam die Stadt Luxemburg nicht umhin, früher oder später die Anschaffung von Gelenkbussen vorzunehmen. Diese mussten im stetig wachsenden Schülerverkehr zu den Lehranstalten und auf den früheren Tram eingesetzt werden.

Der Bus als modernes, umweltfreundliches Verkehrsmittel

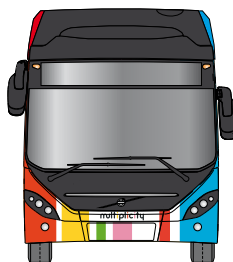
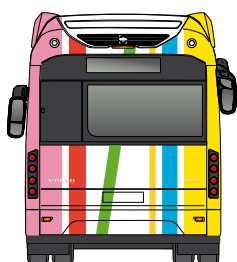
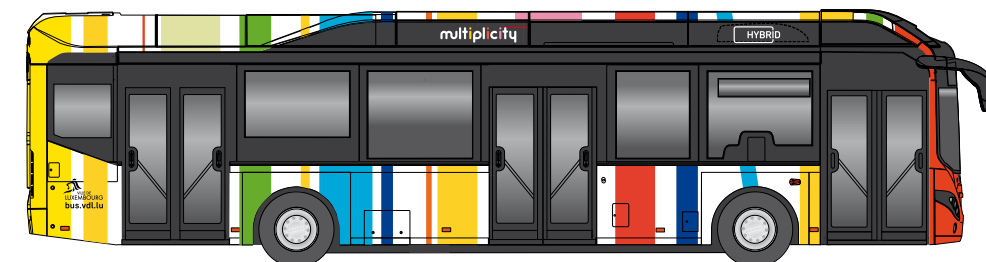
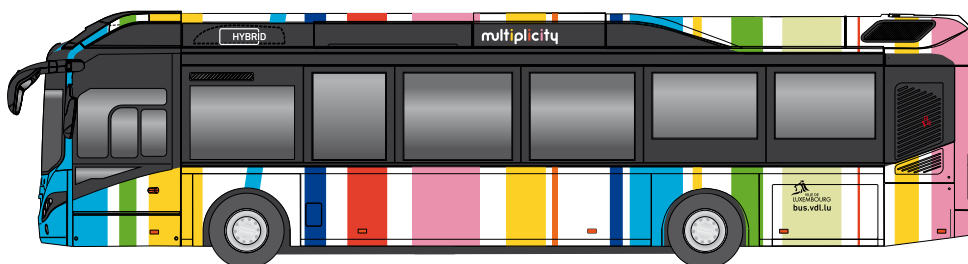
Die Stadt Luxemburg litt zusehends unter dem motorisierten Verkehr. Das Auto wurde in den 1970er Jahren erschwinglicher. Erste Maßnahmen zur Eindämmung des Verkehrs waren die Einbahnstraßen-Regelung sowie die Einführung einer Fußgängerzone. Der städtische Autobus erhielt die Aufgabe, seine Kundschaft so nahe wie möglich ins Stadtzentrum zu bringen. Ein erster Versuch war der Zubringerdienst vom größten Parkplatz der Stadt, dem Glacis, zu den Geschäften. Mit der Zeit genügten diese Maßnahmen nicht und die Stadträte berieten in ihren Gremien, um sogenannte Auffangparkplätzen an den großen Straßeneinfahrten zu errichten. Ende der 1980er Jahre wurde ein erster Versuch in Beggen gestartet, und es sollte der Beginn einer Erfolgsgeschichte werden. Einen besonderen Eindruck sollte die Änderung des Erscheinungsbildes der Autobusse vermitteln, indem 1989 die blau-gelbe Farbgebung aufgegeben wurde und durch eine freundliche weiß-gelb-orange-blaue ersetzt wurde. Mit der Modernisierung des Busnetzes durch die Einführung von Busspuren und Durchmesserlinien Anfang 1990 konnten bessere Fahrzeiten erzielt werden und verschiedenen Kundenwünschen Rechnung ge-

tragen werden. Die stark frequentierten Linien erhielten Taktverkehre von bis zu 10 Minuten und weniger, was die Attraktivität stark erhöhte und viele Autofahrer dazu bewegte, ihre Autos in der Garage oder auf dem Auffangparkplatz stehen zu lassen.

Die Direktion des Autobusbetriebes war nicht nur mit dem Netz beschäftigt. Weltweit wurden neue Antriebsformen für Autobusse getestet und die Stadtverwaltung wollte nicht tatenlos zusehen. Aufsehen erregten die Mitte der 1990er Jahre vorgestellten Hybridbusse, welche elektrisch geladen werden konnten und ein eingebauter Benzinmotor bei nicht vorhandener Ladestation Strom herstellte. Später kamen hydraulisch angetriebene Busse hinzu. Zudem wurden 45 Fahrzeuge auf Biodiesel umgestellt und sollte so einen Beitrag zur Verminderung der schädlichen Abgase im Stadtverkehr leisten. Die Stadt Luxemburg beteiligte sich dann ab 2004 am

ehrgeizigen, weltweiten Projekt von Brennstoffzellenbussen mit 3 Fahrzeugen. Während zwei Jahren waren Mitarbeiter der Herstellerfirma auf dem Betriebsgelände anwesend, um den Unterhalt der Autobusse zu tätigen und die gemessenen Daten wie Laufleistung in den verschiedenen Jahreszeiten sowie Stromverbrauch auf den eingesetzten Linien und ähnliches an die Zentrale des Projektes zu übermitteln. Dort wurde mit den gesammelten Daten schon an der neuen Generation von Brennstoffzellenbussen gearbeitet. Anfang 2007 endete diese Episode, da die geografische Lage Luxemburgs nicht ideal war.

Die Stadt Luxemburg gab sich 2011 mit der Einführung einer grafischen Charta für alle Verkehrsteilnehmer eine neue Identität mit dem Namen *Multiplicity*. Der Fuhrpark erhielt eine neue Farbgebung und sollte dies so zum Ausdruck bringen. Die Verantwortlichen des Autobusbetriebes fanden in der Folge immer



Auszug aus der grafischen Charta „Identité visuelle AVL - version octobre 2022“



© Photo Romain Rech

Vollelektrischer Bus Nr. 117 auf dem Betriebsgelände in Hollerich 2018

schadstoffärmere Fahrzeuge in der Busindustrie vor. Es wurden erste Einkäufe in Richtung Hybridbusse mit Dieselmotor getätigt. Das Ziel sollte die vollständige Umstellung des Fuhrparks von Diesel auf Elektrobetrieb sein. Wegen den hohen Anschaffungskosten der Fahrzeuge und dem kostspieligen Aufstellen der Ladestationen an den Endpunkten der Linien ist das Vorhaben auf mehrere Jahre gestreckt worden. Am Ende des Vorhabens ist die Stadt Luxemburg eine der ersten Hauptstädte, die über eine rein elektrische Busflotte verfügt und so einen ihrer Beiträge gegen Klimawandel erfüllt.

Romain Rech

Verantwortlicher des Musée des Tramways et des Bus de la Ville de Luxembourg i.R.

Quellen

Thiry Jules, Usine et Tramways électriques de la Ville de Luxembourg 1908-1933, Éditions du Groupement des Amis du Rail (GAR) a.s.b.l.

Archives du Musée des Tramways et des Bus de la Ville de Luxembourg

Texte: Jeanne Schneider



La multimodalité en ville

La ville de Luxembourg est une métropole cosmopolite à taille humaine, comptant quelque 136 000 habitants originaires de 169 pays différents, répartis sur une surface de 51,73 km². Au quotidien, ce chiffre est augmenté d'environ 200 000 navetteurs qui viennent en ville pour rejoindre leur lieu de travail.

La géographie de la capitale est marquée par des dénivelés importants à surmonter. L'un des plus grands défis est de garantir l'accessibilité à partir de tous les quartiers, en reliant notamment les faubourgs situés dans les vallées aux plateaux. Toutefois, il n'a jamais été aussi facile de se déplacer en ville : grâce aux nombreux moyens de transport et aux infrastructures modernes, chaque résident et chaque visiteur disposent d'un large choix pour se rendre d'un bout à l'autre de la ville.

Qu'est-ce que la multimodalité ?

En mobilité, la multimodalité désigne la combinaison de plusieurs modes de transport pour réaliser un trajet. La présence de plusieurs options permet de choisir, pour chaque partie du parcours, le moyen le plus adapté afin d'éviter les pertes de temps. En cas de bouchon, un bus peut prendre du retard, alors que le vélo ou la marche à pied permet de gagner en rapidité.

L'arrivée en ville en voiture, pour profiter ensuite d'un P+R (Park and Ride), est l'un des exemples les plus connus de multimodalité. Recourir au transport public qui, depuis le 1^{er} mars 2020 est entièrement gratuit sur l'ensemble du territoire du Grand-Duché, au vélo ou à la marche à pied permet de réduire les coûts liés au stationnement et au carburant. Par ailleurs, cela diminue l'impact environnemental en réduisant significativement la production de CO₂.

Des déplacements rapides et fluides

Les transports en commun ont pour objectif de permettre à tout un chacun de se déplacer rapidement et aisément grâce à une offre pensée pour favoriser des changements de mode simples et des correspondances sans contrainte.

Le réseau de bus, profondément réorganisé en 2018, est le réseau plus performant de la ville, reliant tous les quartiers. Avec 33 lignes régulières et 8 lignes nocturnes, les bus municipaux assurent la mobilité de la majorité des habitants.



Auteur: Mick Deuling / © Ville de Luxembourg

Intérieur du bus dans le design de la flotte de la Ville de Luxembourg

Anciens quais de bus dits *Hamilius*

Auteur : François Bumy / 1987 / © Photothèque de la Ville de Luxembourg



La gare de bus dite *Hamilius*

Prendre le bus pour se rendre en ville dans les années 1980 signifiait passer par le *Hamilius*. Depuis la fin des années 1970¹, la place devant le bâtiment de l'ancienne poste, située le long de la rue Aldringen, était réservée aux bus. La plus grande partie des lignes de bus passait par le *Hamilius*. Avec ses arrêts d'attente couverts, les

guichets d'information et un accès direct à l'activité commerciale du centre-ville, ce site s'inscrivait parfaitement dans la modernité du temps.

Le *Hamilius* est devenu LE point de rencontre pour tout le monde. Où se donnait-on rendez-vous à l'époque pour flâner en ville ? Au *Hamilius*, devant la poste !

En surface, il s'agissait d'une gare routière, par contre, au -1, il y avait plein de secrets que l'on pouvait découvrir. Des petites boutiques, un corbonnier, un kiosque à snacks, un bar avec plats à emporter (style take-out) et bien d'autres. Ce niveau souterrain était aussi un passage piéton permettant d'éviter le boulevard Royal, un axe routier principal, facilitant ainsi les déplacements sans perte de temps.

Dans les années 1990, cette partie souterraine est devenue un lieu incontournable pour la scène du hip-hop et des *skateboarders*, ainsi que les amateurs du graffiti. Un documentaire d'Alain Tshinza raconte l'histoire de la culture hip-hop née dans cet espace souterrain entre 1980 et 2000.²

Le passage souterrain fut fermé définitivement en mars 2015. Le parking *Hamilius*, inauguré fin 2019, a pris sa place.

Auteur : François Bumy / 1987 / © Photothèque de la Ville de Luxembourg

Accès au souterrain de l'ancien *Hamilius*

Or, les bus ne constituent pas le seul mode de déplacement. Surtout pour les personnes qui se rendent en ville. Les pôles d'échange situés à la périphérie de la ville, comme celui de la place de l'Étoile ou celui situé au Kirchberg, permettent une arrivée en bus RGTR ou en train suivie d'un changement facile, accessible et de courte distance vers un autre moyen de transport, tel que le tram ou le *vel'OH* !

Bien que le réseau des autobus relie les 24 quartiers entre eux, le tram représente un moyen de transport performant qui dessert les axes principaux. De la Gare au Kirchberg, ou de l'Aéroport jusqu'à Bonnevoie, les longs trajets n'ont jamais été si simples. Cependant, le tram circule au niveau de la Ville-Haute et des plateaux. Et les habitants des vallées, que font-ils ?

Tram avec passage piéton



Auteur : Anna (Mille) / © Ville de Luxembourg



Auteur : Frank Schneider / © Ville de Luxembourg

Pôle d'échange près du Stade de Luxembourg

L'ascenseur panoramique du Pfaffenthal



Auteur : Charles Soubry / © Ville de Luxembourg



De la terre au ciel

Afin de répondre également aux besoins des utilisateurs habitant ou travaillant dans les faubourgs, il s'agissait de trouver une solution permettant de surmonter littéralement cet obstacle. L'ascenseur du Grund, mis en service en 1987, a déjà permis de relier le plateau du St. Esprit (Cité judiciaire) au Grund.

Mais il fallait aussi une liaison verticale du côté du Pfaffenthal pour permettre aux personnes provenant des quartiers de l'est de la capitale (Eich, Dommeldange, Pfaffenthal, etc.) de se rendre en ville. À cet effet, la Ville de Luxembourg a décidé de construire l'ascenseur panoramique du Pfaffenthal, qui est non seulement un moyen de transport performant pour piétons et cyclistes, mais aussi un chef-d'œuvre architectural qui sait attirer visiteurs et touristes. En 30 secondes, l'utilisateur s'élève de 60 m en hauteur pour une durée totale du parcours de 94 secondes. 5 cyclistes et 10 piétons y trouveront confortablement place et pourront profiter de la vue panoramique exceptionnelle.³

Or, l'ascenseur n'est pas la seule liaison verticale. Le funiculaire⁴, reliant le Pfaffenthal au pôle d'échange, a été mis en service en 2017 et garantit une mobilité intermodale fluide, car il relie la gare Pfaffenthal-Kirchberg au tram, au réseau de bus ainsi qu'au réseau des pistes cyclables.

Le vélo – la solution pour les déplacements rapides

Tous les trajets en ville sont assez courts, et se prêtent parfaitement à des déplacements à pied ou à vélo, à l'exception du dénivelé parfois exigeant, mais qui se révèle aujourd'hui facilement surmontable grâce aux ascenseurs et autres innovations.

Bien que les personnes sportives y voient un défi, c'est grâce aux vélos à assistance électrique que les trajets à deux-roues sont devenus une option pour tout le monde. En 2008, la Ville de Luxembourg a introduit le système de location de vélos en libre-service *vel'OH*. En 2018, dix ans après sa création, l'ensemble de la flotte a été remplacée par des cycles à assistance électrique. Plus de 100



© Ville de Luxembourg - Anna Kulina



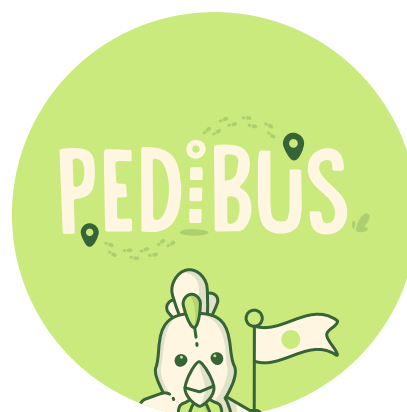
Borne de location de vélos en libre-service
- vel'OH !

stations de location sont disponibles sur le territoire de la capitale et des communes limitrophes. Il s'agit donc d'un moyen de transport non négligeable qui permet un déplacement plus rapide et écologique en ville.

Et les enfants ?

Les enfants peuvent également profiter de tous les moyens de transport susmentionnés pour se déplacer en ville. Cependant, à côté du transport scolaire, la Ville encourage les déplacements à pied pour les courts trajets. L'objectif est de réduire l'usage de la voiture sur les faibles distances. Ainsi, depuis 2021, la commune introduit des lignes de pedibus dans les différents quartiers de la ville. Sous l'œil vigilant d'un accompagnateur formé, les plus jeunes de notre société peuvent se rendre à l'école en toute sécurité.

Chers lecteurs, n'hésitez donc pas à vous rendre en ville, que ce soit en voiture, en bus, en train, à vélo ou à pied ! Les nombreux moyens de transport que la Ville met à votre disposition vous permettent un déplacement facile, rapide et confortable.



Notes

- 1 Il n'y a que très peu de sources, cependant, un article sur virgule.lu indique l'année 1977 comme date de mise en service de cette gare routière (<https://www.virgule.lu/luxembourg/le-centre-hamilius-ferme-reorganisation-du-reseau-des-bus>)
- 2 *Hamilius : Hip-Hop Culture in Luxembourg* (2010) – documentaire de Alain Tshinza
- 3 *L'ascenseur panoramique Pfaffenthal-Ville-Haute*, Ville de Luxembourg, Juillet 2016
- 4 *Le funiculaire est unique en son genre*, blogcfl.lu/fr Groupe CFL – 16 décembre 2022

Jeanne Schneider

est chargée de communication à la Ville de Luxembourg depuis 2007 et responsable des projets de communication du Service Circulation.

Text: Philippe Beck

Die Leitstelle – das Nervenzentrum der städtischen Busse

Gegenüber dem Kreisverkehr und dem Parkhaus Bouillon liegt, verborgen hinter einer dichten Baumreihe, das weitläufige Areal des *Service Autobus* der Stadt Luxemburg. Die *Leetstell* ist die operative Zentrale des städtischen Busbetriebs. Erklärungen von Lex Bentner, Leiter des öffentlichen Transports der Stadt Luxemburg.



Ein vielseitiger Beförderungsbedarf

Aktuell umfasst das städtische Busnetz 33 reguläre Linien. Das Ziel des AVL-Netzes besteht darin, zwischen den 24 städtischen Vierteln eine Direktverbindung oder Verbindungen mit maximal einem Umstieg anzubieten. Das gleiche Ziel gilt übrigens auch für die beiden wichtigsten Haltestellen *Hamilius* und *Gare Centrale*. Etwa ein Drittel der Linien fahren zudem angrenzende Gemeinden an.

Weitere Dienstleistungen beinhalten den regulären Schultransport sowie Spezialfahrten, die auf Anfrage und je nach Verfügbarkeit durchgeführt werden. Der Dienst *Call-a-Bus* richtet sich an Menschen über 70 sowie Rollstuhlnutzer. Sonderlinien werden eingerichtet, wenn größere

Baustellen oder Ereignisse wie die Schueberfouer, der ING Marathon oder wie zuletzt die Feierlichkeiten zum Thronwechsel stattfinden. Ungeplant springt die AVL auch ein, wenn etwa ein dringender Schienenersatz bei *Luxtram* oder einer CFL-Linie notwendig ist. Schließlich sind da noch die Nachtbusse *City Night Bus*, die am Wochenende Nachtschwärmer sicher nach Hause bringen.

Angekommen im Nervenzentrum

Die *Leetstell* ist die operative Schaltzentrale des Busbetriebs. Der Raum ist überschaubar groß, doch die Atmosphäre beeindruckt: eine Wand voller Monitore, auf denen unablässig Daten zusammenlaufen, davor vier Arbeitsplätze, von denen während der Betriebszeiten mindestens



Eingangsbereich und Hauptgebäude des *Service Autobus de la Ville de Luxembourg* (AVL) in Hollerich, mit dem *Atelier* im Hintergrund



Den Überblick behalten: das tun die Leitstellenbeamten dank moderner Systeme und zahlreicher Monitore



Auteur: Anthony Dehez / © Maison Moderne

zwei dauerhaft besetzt sind. Drumherum weitere Posten – am Tag unseres Besuchs fast alle besetzt. Während des Gesprächs mit Lex Bentner kommt der Raum kaum zur Ruhe.

Hier lässt sich verfolgen, wo sich jeder Bus gerade befindet und ob er pünktlich oder verspätet unterwegs ist. Bentner erklärt: „Die Leitstellenbeamten stehen in ständigem Kontakt mit den Fahrern, um auf Verspätungen oder Zwischenfälle reagieren zu können. Auch organisatorische Abläufe finden hier statt: Krankmeldungen oder kurzfristige Urlaubsanträge machen sogenannte Wechsel notwendig, die direkt aus der Leitstelle heraus organisiert werden.“

Die generelle Planung wiederum erfolgt vorab, im Planungsbüro. Dort wird z. B. festgelegt, wo während der Spitzenzeiten Gelenkbusse eingesetzt werden und wo Standardbusse genügen. Zudem werden in diesem Büro Anfragen entgegengenommen, z. B. für Großereignisse wie für den Marathon. Diese werden in Zusammenarbeit mit Polizei, CGDIS und anderen Diensten vorbereitet. Ob für den regulären Verkehr oder für Sonderdienstleistungen: Im Planungsbüro werden auf Basis der Linienführung, der Frequenzen und

der verfügbaren Fahrer mit spezieller Software Fahrpläne und Dienstpläne erstellt und an die Leitstelle übermittelt.

Die Leitstellenbeamten, Teil eines breit aufgestellten Dienstes

In der Leitstelle arbeiten insgesamt 19 Beamte. Zwei von ihnen übernehmen als Chefkontrolleure die Verbindung zwischen Planung und Ausführung und bereiten die Fahrer täglich auf die Herausforderungen vor, die sie auf ihren Strecken erwarten. Fast rund um die Uhr ist die Leitstelle besetzt – lediglich drei Stunden in der Nacht herrscht kurzzeitig Ruhe.

Die Leitstellenbeamten stellen nur einen kleinen Teil der Belegschaft dar. Insgesamt zählt der *Service Autobus* rund 150 Busse und 550 Mitarbeiter, davon rund 400 Fahrer. Ebenso viele Fahrer sind im Auftrag von Subunternehmen unterwegs. Die Leitstelle überwacht den gesamten Fahrdienst, unabhängig vom Arbeitgeber. Zu Leitstelle und Fahrern hinzu kommen die Verwaltung, die IT-Abteilung, das Planungsbüro, die Werkstatt, das Reinigungsteam, die Kontrolleure und die Ausbilder.

Seit Einführung des kostenlosen ÖPNV haben die Kontrolleure ihre ursprüngliche Aufgabe zwar verloren, aber nicht ihren Namen. Heute leisten sie v. a. praktische Hilfe: Bleibt etwa ein Gelenkbus in einer Baustellensackgasse stecken, fahren sie mit ihrem Einsatzwagen hinaus und unterstützen vor Ort. Die Ausbilder wiederum kümmern sich um Grundausbildung und Weiterbildung: von der Kenntnis des Liniennetzes über die Bus-Technik und interne Prozeduren bis hin zum Umgang mit aggressiven Passagieren. „Es dauert Wochen, bevor neue Fahrer allein unterwegs sind – der Busführerschein ist dabei Voraussetzung, nicht Teil der Ausbildung“, so Lex Bentner.

Von Zwischenfällen zur Qualitätssicherung

Bei Zwischenfällen stehen Fahrer und Leitstelle in engem Austausch. Alle Vorkommnisse werden dokumentiert, und je nach Kategorie werden verschiedene zuständige Personen im Dienst informiert. Bei technischen Problemen etwa die Werkstatt. „Es kommt vor, dass ein Bus aus tech-

nischen Gründen im Depot bleibt und nicht auf seiner geplanten Strecke fahren kann. Dann muss kurzfristig umgeplant werden“, erklärt Bentner.

Aggressionen, ob zwischen Passagieren oder gegenüber dem Fahrpersonal, werden ebenfalls erfasst – auch mit dem Ziel, die Qualität des Dienstes kontinuierlich zu verbessern. „Zusammen mit dem *Service Communication et Relations publiques* der Stadt Luxemburg führen wir regelmäßig Sensibilisierungskampagnen durch: aussteigen lassen, bevor man einsteigt; nicht zu laut telefonieren; älteren Fahrgästen Sitzplätze überlassen. All das soll dafür sorgen, dass Busfahren für alle angenehm bleibt.“

Technologische Innovation, auch im Bus

Von der Planung bis zur Ausführung läuft in der Leitstelle heute alles digitalisiert: die Fahrpläne der Busse, die Anzeigen in den Bushaltestellen ... Beim Arbeitsbeginn gibt der Fahrer im Bordrechner die Nummer seines „Umlaufs“ ein – vergleichbar mit einer Flugnummer. So erscheinen auf der



Beispiel einer Sensibilisierungskampagne, wie sie zusammen mit dem *Service Communication et Relations publiques* der Stadt in den Bussen organisiert werden.



Das in der Stadt am meisten eingesetzte Elektrobuss-Modell, der Mercedes-Benz Citaro, in den typischen *Multiplicity*-Farben. Hier bei der Aufladung der Batterie, dem sogenannten *Biberonnage*.



Auteur : Tom Jungbluth / © Ville de Luxembourg

Außenanzeige und am Fahrerplatz die korrekten Fahrtdaten. Diese Telematiksysteme werden vom AVL-Dienst selbst in die Busse eingebaut. Die Kommunikation zwischen Bus und Leitstelle funktioniert über SIM-Karten, von denen pro Bus für die verschiedenen Systeme mehr als ein Dutzend installiert sein können.

So behält die Leitstelle in Echtzeit den Überblick über alle Fahrzeuge. „Natürlich weiß das Planungsbüro oft, wo und wann Verspätungen wahrscheinlich sind“, sagt Bentner. „Zu Stoßzeiten setzen wir deshalb gezielt mehr Busse ein, damit die Frequenz stimmt. Denn die meisten Leute gehen einfach zu ihrer Haltestelle und schauen live, welcher der nächsten Busse sie zu ihrem Ziel bringt.“

Im Fall einer ungeplanten Umleitung ist es die Aufgabe der Leitstelle, allen Fahrern der betroffenen Linie Bescheid zu geben. Dafür besteht die Möglichkeit, in ausgewählten Bussen gleichzeitig eine Durchsage zu machen, wie auch schriftlich und ggf. in einer zweiten Sprache eine Nachricht durchzugeben. „Ergänzend zu den heutigen Systemen planen wir, ein Modul mit Navigationssystem einzuführen. In Zukunft wird dem Fahrer eine Alternativroute auf dem Bildschirm angezeigt, was die Qualität des Dienstes weiter

verbessern wird“, erklärt Lex Bentner. „Planung ist das eine, die Praxis sieht oft anders aus“, erklärt Bentner. „Unser Ziel ist es auch, mit den Fahrgästen künftig noch schneller und direkter kommunizieren zu können.“

100 % Elektrifizierung bis Ende 2026

Das erste Pilotprojekt in Sachen Elektrifizierung fand 2016 statt. „Seit dieser sehr positiven Erfahrung hat sich die Kapazität der Batterien derart stark entwickelt, dass wir heute bereits die 100 % ins Visier nehmen können; ein Ziel das übrigens auch im aktuellen Koalitionsvertrag festgeschrieben ist.“ Infrastrukturtechnisch macht dies ein intelligenter Mix möglich: Ladestationen an Endhaltestellen für lange Linien, Ladepunkte im Depot für den Rest.

Dank des Zukaufs von mehreren Dutzend neuen Bussen in diesem Herbst wird die AVL die Marke von 80 % Elektrifizierung im Laufe des nächsten Jahres erreichen. Bis Ende 2026 soll der gesamte Fuhrpark elektrisch fahren. „Damit gehören wir zu den ersten Städten Europas“, betont Bentner. „Die Umstellung verbessert die Lebensqualität in den Vierteln – und auch die Fahrer freuen sich, da Elektrobusse leiser und angenehmer zu fahren sind.“

Philippe Beck

ist als Berater im Bereich Öffentlichkeitsarbeit tätig und beschäftigt sich nicht nur im Rahmen seiner beruflichen Projekte leidenschaftlich mit aktuellen Themen des Zeitgeschehens.

Text: Laura Tomassini

Rückblick auf die Anfänge der neuen Tram: Ein Gespräch mit André von der Marck

„Die Tram fährt!“, so lauteten die Schlagzeilen am 10. Dezember 2017. Nach 53 Jahren war die Straßenbahn, die bereits zuvor lange Zeit das Luxemburger Stadtbild geprägt hatte, endlich zurück. Wo zwischen 1875 und 1908 jedoch eine „Pferde-Eisenbahn“ die Bewohner und Besucher der Hauptstadt von A nach B transportierte und anschließend bis 1964 eine elektrische Straßenbahn fuhr, rollt nun eine moderne Tram, deren Netz von Jahr zu Jahr wächst. Im Interview blickt André von der Marck zurück auf seine zehn Jahre als Generaldirektor bei *Luxtram* und verrät, was es brauchte, um ein Stück Luxemburger Kulturgut zurück auf unsere Straßen zu bringen.



Im Juli 2018 wurden drei neue Straßenbahn-Haltestellen eingeweiht, die zum Place de l'Etoile im Zentrum der Stadt führen.

Sie ist bunt, leise und fährt im Schnitt alle vier Minuten: Die Tram ist aus der Stadt nicht mehr wegzudenken, denn nach über 50 Jahren „Pause“ ist ihr Comeback definitiv gelungen. Dass das neue alte Transportmittel in Luxemburg so gut ankommt, ist zu einem Großteil André von der



Marck zu verdanken, denn zehn Jahre lang stand der gebürtige Elsässer an der Spitze der Planungs- und Bauarbeiten der Luxemburger Tram. Am 7. Juli 2024 ging es für von der Marck zwar offiziell in Rente, ein Jahr danach blickt der Ex-Generaldirektor von *Luxtram* aber immer noch stolz auf das, was er und sein Team geschafft haben.

Die Geschichte der Tram startet dabei schon lange vor van der Marcks Ankunft im Großherzogtum, denn bereits zwischen 1875 und 1964 fuhr man in der Stadt mit der Straßenbahn. Einst durch Busse ersetzt, wurde die Notwendigkeit eines anderen Transportmittels spätestens Anfang der 2000er deutlich, so dass Gespräche zur Wiedereinführung einer Tram geführt wurden. „Als ich eingestellt wurde, war die Entscheidung bereits gefällt. Meine Aufgabe bestand darin, die erste Linie zu realisieren“, erinnert sich von der Marck. Als einer der Experten für den Bau von Straßenbahnen in Europa wusste er genau, was es alles für die Ausarbeitung eines funktionierenden Tram-Netzes brauchte.

Eine Umsetzung im Rahmen des Budgets

„Die Umsetzung eines solch komplexen und Millionen Euro schweren Projektes ist stets kompliziert, man braucht also jemanden mit Erfahrung“, so der ehemalige Bauleiter. Administrative sowie juristische Prozeduren, die Wahl und Bestellung des richtigen Rollmaterials, die Erstellung eines entsprechenden Lastenhefts: die Liste der anstehenden Aufgaben war lang, denn im Schnitt dauert es fünf Jahre, bis eine Straßenbahn wirklich fährt. „Eine wichtige Etappe war die Errichtung eines Tramsschapp, denn dieser musste von der ersten Stunde an operationell sein.“ Neben der exakten Koordination der Baustellen sowie dem Wunsch der Politik, lokale Unternehmen mit einzubeziehen, war eine der Haupt-Challenges, das Team von *Luxtram* aufzustellen. „Als ich ankam, war ich Nummer Neun im Gebäude. Wir hatten eine kleine Mannschaft mit nur wenig Erfahrung. Heute arbeiten über 200 Mitarbeiter für *Luxtram* und sämtliche Ausbildungen werden in-house geführt“, erklärt von der Marck.



Im Juli 2024 wurde der neue Tram-Abschnitt zwischen dem Bouneweger Lycée und dem Stadion offiziell eingeweiht.

Seit März diesen Jahres bedient die Tram-Linie insgesamt 24 Haltestellen und ist 16 Kilometer lang.



© Luxtram

Für die zukünftigen Fahrer der Tram wurde ein eigenes Ausbildungszentrum errichtet; die Luxemburger Ausbilder wurden von Professionellen aus Nantes geschult. Das Wichtigste bei allem, so von der Marck: die Einhaltung des geplanten Budgets. „Eines meiner Markenzeichen ist es, dass ich mich stets an den Finanzierungsplan halte und dies ist mir auch in Luxemburg gelungen“, betont der ehemalige *Luxtram*-Generaldirektor. Mit einer guten Ausgangslage sowie präzisiertem Reporting und permanenter Prüfung habe man es geschafft, die öffentlichen Gelder optimal zu nutzen, so dass jeder Euro in etwas umgewandelt werden konnte, von dem heute ganz Luxemburg profitiert.

Eines neues Stadtbild mit Charme

Zufrieden sei er besonders über die Ausweitung der Linie, die ursprünglich nur zwischen Kirchberg und dem Bahnhof fahren sollte, nun jedoch ebenfalls zum Flughafen und zum Stadion fährt. Warum gerade eine Straßenbahn die richtige Wahl für Luxemburg-Stadt war, erklärt der Experte so: „Als System ist die Tram viel umweltfreundlicher als Busse, sie macht weniger Lärm und nimmt weniger Platz im öffentlichen Raum ein als andere Bahnsysteme. Wir konnten so nicht nur



© Luxtram

Die neue Straßenbahn ist nicht nur ein echter Hingucker, sondern trägt auch maßgeblich zur Verkehrsberuhigung zentraler Achsen der Luxemburger Hauptstadt bei.

den Verkehr in der Avenue de la Liberté beruhigen, sondern auch neue Bäume pflanzen und das Stadtbild positiv verändern.“ Wo einst also Staus und Busse für Chaos auf den Straßen sorgten, rollt die Tram nun gemütlich an den anderen Gefährten vorbei und hat eine weitaus größere Kapazität als andere Transportmittel.





Auteur: Frank Schneider / © Ville de Luxembourg

Ein weiteres Plus, das die meisten wohl nur unterbewusst wahrnehmen: „Bei Schienen weiß man ganz genau, wohin die Fahrt geht, was den Fahrgästen ein Gefühl der Sicherheit vermittelt.“ Auch für Personen mit eingeschränkter Mobilität ist die Tram ein Upgrade, denn die Bahnsteige befinden sich auf derselben Höhe wie der Tritt ins Tram-Innere, so dass die Hürde einer Stufe wegfällt. Stolz ist von der Marck bei alledem auf das Design der neuen Tram, das mithilfe einer ordentlichen Portion politischem Mut aus einer ganzen Palette an Vorschlägen gewählt wurde. „Die Tram bleibt natürlich zuallererst ein Fahrzeug, doch ihr Look ist enthusiastisch und modern und wurde speziell für Luxemburg entworfen.“

Modern, mit einem Hauch Geschichte

Durch die Kreativität von mehreren Künstlern, darunter Designer Eric Rhinn, Künstler Michel Léonardi und Lichtdesignerin Isabelle Corten, ist eine einzigartige Tram-Linie entstanden, die Wiedererkennungswert verspricht. Ein Highlight: das Ton-Design des Luxemburger Pianisten Michel Reis sowie das „Ding-Dong“ der historischen Straßenbahn Luxemburgs, das extra für die neue Tram im Straßenbahn- und Busmuseum aufgenommen wurde. „Wenn man ein solches Projekt ausarbeitet, ist es immer interessant, eine Verbindung zur Geschichte zu ziehen. Es sind alle diese kleinen Details, aus denen ein Ganzes entsteht“, so von der Marck. Es gehe darum, etwas zu schaffen, das gleichzeitig praktisch, ästhetisch und einzigartig

ist, getreu den Anforderungen der Region, denn keine Straßenbahn gleicht der anderen. „Warum ist die Tram ein voller Erfolg? Genau deswegen“, sagt der ehemalige Bauleiter.

Ob es ihm schwergefallen sei, „sein“ Projekt an Helge Dorstewitz abzugeben, beantwortet von der Marck mit einem Lächeln: „Es ist wie mit Kindern – man weiß, dass sie irgendwann erwachsen werden und hofft, sie so zu erziehen, dass sie irgendwann selbstständig sind und nicht mehr auf ihre Eltern angewiesen.“ Wenn der 65-Jährige heute in Strasbourg oder Nice mit der Bahn fährt, weiß keiner der anderen Gäste, dass er für den Bau der Netze zuständig war und dies sei auch gut so. „Ich brauche keine Lorbeeren zu ernten und gebe nach 30 Jahren gerne die Hebel an eine jüngere Generation ab, die hoffentlich neue Ideen bringt und es noch besser macht als ich.“

Laura Tomassini

ist freiberufliche Journalistin und arbeitet seit über zehn Jahren für zahlreiche Medien Luxemburgs. Sie hat Medienwissenschaft an der Universität Trier studiert und ist Projektleiterin des dreisprachigen Jugendmagazins Extra Saar-Lor-Lux.

Quellen

<https://luxembourg.public.lu/de/emoxies/tramway-anime.html>

<https://www.vdl.lu/de/besuchen/kunst-und-kultur/kulturstatten/museen-und-ausstellungsraeume/strassenbahn-und-busmuseum-der-stadt-luxemburg>

<https://www.wort.lu/luxemburg/es-war-einmal-die-tram/920361.html>

<https://luxtram.lu/fr/luxtram-annonce-le-depart-a-la-retraite-de-son-directeur-general-andre-von-der-marck-et-nomme-son-successeur-helge-dorstewitz/>

Text: Charles-Léon Mayer

De Charly an de Jangeli an der Stad

Es war schon ein besonderer Anblick, die kleinen Schmalspurzüge mit den blau-gelben Wagen dampfend und rauchend, sowie mit ständigem Geläute und viel Pfeifen durch die Hauptstraßen der Stadt fahren zu sehen, unter Staunen von Ortsfremden, vor allem aber zum Ärger der Anrainer und Autofahrer. Hier möchte der Autor an sie erinnern, die in seiner Jugend noch zum Alltag der Stadt Luxemburg gehörten.



© Sammlung J.P. Steffen



Personenzug der Remicher Bahn aus der Zeit nach 1900, mit typischer kastenförmiger SLM-Tramway-lokomotive von 1894 und neuen großen Wagen.

Schmalspurbahnen in Luxemburg

Nachdem seit 1859 die Eisenbahn das Land mit seinen Nachbarn verbunden und die aufkommende Eisenindustrie und weitere Landesteile angebunden hatte, erschien der Bau zusätzlicher Linien in Normalspur zu kostspielig, um weniger besiedelte Gegenden mit geringerem zu erwartendem Verkehrsaufkommen zu erschließen. Hierfür eigneten sich, nach Erfahrungen aus dem Ausland, eher Bahnen mit kleinerer Spurweite, die sich besser an das Gelände anpassen ließen und nach Möglichkeit den vorhandenen Landstraßen folgen und sie sogar mitbenutzen könnten. So kam es ab 1880 zum Bau mehrerer meterspuriger Schmalspurbahnen, von denen jene nach Remich und Echternach die Straßen der Stadt Luxemburg mitbenutzen sollten.

Jangeli, die Bahn nach Remich

Laut Gesetz vom 2. Oktober 1880 war erstmals die Konzession zum Bau und Betrieb von zwei Sekundär- und Straßeneisenbahnen beschlossen worden, von Remich über Mondorf nach Luxemburg und von Fels nach Cruchten. Die Konzession erging an die *Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik* in Winterthur (SLM), welche damals schon mehrere solcher Bahnen errichtet hatte. Der Konzessionär übergab seinerseits den Betrieb an die neu gegründete *Luxemburger Sekundärbahngesellschaft* (LSB).

Feierlich eingeweiht wurde die Remicher Bahn am 16. Februar 1882. Wie die am Vortag eröffnete Felser Bahn wurde auch sie im Volksmund *Jangeli* genannt, nach dem Felser Bürgermeister



© R.C. Riley / Sammlung GAR

Auf dem Bahnhofsvorplatz steht der nachmittägliche *Charly* nach Junglist abfahrtbereit hinter dem Pilottramwagen, mit im Vordergrund ein 1938 für die Echternacher Linie bestimmter Diesellokomotivwagen.

und Deputierten Jean Knaff (1825-1917) wegen dessen großen Verdiensten für die Ersterung seiner Bahn. Der Begriff *Jangeli* war allgemein für die Schmalspurbahnen im Gebrauch.

Wie die große Bahn berührte der *Jangeli* jedoch nicht den eigentlichen Stadtkern, die Oberstadt. Ihr Ausgangspunkt war vor dem Bahnhof Luxemburg, gelegen auf dem Gebiet der bis 1920 noch eigständigen Gemeinde Hollerich. Aus militärischen Gründen musste dieser außerhalb der Festung in Kanonenreichweite liegen, somit jenseits des Tals der Petrus. Die Gleise verliefen in der Straße in Richtung Bonneweg, Howald und Hesperingen. Die Züge bestanden anfangs aus kastenförmigen sogenannten Tramwaylokomotiven und kleinen Personenwagen. Ab 1903 kamen normale, gebraucht aus der Schweiz beschaffte Lokomotiven und große vierachsige Personenwagen dazu.

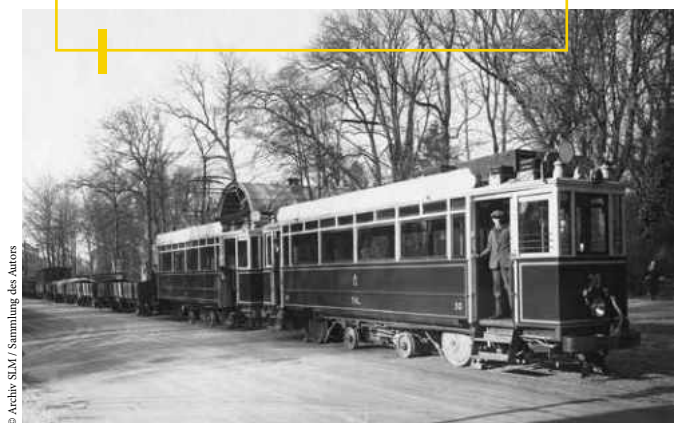
***Charly*, die Bahn nach Echternach**

Eine besondere Rolle bei der Entwicklung des Stadtverkehrs kam der mit fast 46 km längsten meterspurigen Schmalspurbahn von Luxemburg nach Echternach zu. Am 19. April 1904 wurde sie entsprechend der damaligen Gepflogenheiten sehr feierlich eingeweiht. Gebaut und ausgerüstet mit dem benötigten Rollmaterial wurde sie, laut dem Gesetz vom 26 Juni 1897 betreffend den weiteren Ausbau des Schmalpurbahnnetzes, vom Staat auf eigene Kosten als sogenannte Vizinalbahn, mittels Finanzierung durch Vergabe von Erzschürfrechten im Süden des Landes. Sie war die erste, und damals nicht vorhersehbar, die

letzte komplett neu gebaute, größere Bahnlinie des Landes im 20. Jahrhundert. Im Volksmund wurde sie *Charly* genannt, nach dem damaligen Generaldirektor für öffentliche Bauten Charles Rischard.

Auf dem Stadtgebiet verlief die vom Bahnhofsvorplatz ausgehende einspurige Strecke in oder entlang bestehender oder neuer Straßen. So folgten die Züge auf der linken Straßenseite der Adolphe-Avenue (heute Avenue de la Liberté), im unteren Teil direkt entlang der Häuserfronten, um weiter das Petrusstal auf der neuerbauten Adolphe-Brücke zu überqueren. Anschließend wechselte sie auf die rechte Seite des Königsrings (Boulevard Royal) und bog auf Höhe der Grand-rue in die Arsenalstraße (heute Avenue Emile Reuter) in Richtung Stadtpark ab, wo sich die Haltestelle Luxemburg-Stadt mit einem sehr markanten Stationsgebäude genannt *Charlys Gare* befand. Etwas weiter, nach Passieren des Sternplatzes und entlang der damals bestbekannten Wirtschaft *Wintersdorf*, folgte die Bahnhofsanlage *Glacis* mit Ausweichgleis, Gleisen für den Güterumschlag und einer Güterhalle. Die Strecke verlief dann in der Staatstrasse, mit mehrmaligem Seitenwechsel, entlang der Häuser durch den damals noch selbstständigen Gemeindehauptort Rollingergrund, und weiter über Mühlenbach nach Eich. Auf Höhe der Faïencemanufaktur *Villeroy et Boch* bestand ein Ausweichgleis und es gab einen Werksanschluss mit zwei Gleisen einschließlich einer Gleiswaage. Die *Faïencerie* war bis zuletzt ein Hauptkunde der Bahn.

Am 17. August 1928 hat auf einer Versuchsfahrt ab Dommeldingen ein Güterzug mit den beiden *Charly*wagen und 14 Güterwagen die Station Luxemburg – Park erreicht. Besonders dieses Bild benutzte die SLM für die Darstellung in den technischen Fachzeitschriften ihres neuen, hier gut einsehbaren Untergestells mit Lenkachsen.



© Archiv SLM / Sammlung des Autors

Ab dem Eicher Platz verließ das Gleis die Straße, um nach einer Steigung die Alzette und die Eisenbahnlinie nach Norden des Landes zu überqueren, um in den Bahnhof Dommeldingen zu gelangen. Letzterer war im oberen Teil der Ortschaft gelegen, abseits des sich im Tal befindlichen Bahnhofs der normalspurigen Nordstrecke. Er umfasste eine größere Gleisanlage und eine mehrgleisige Fahrzeugremise. Ab Dommeldingen verschwand die Bahn in den Grünwald in Richtung Senningerberg und weiter nach Junglinster, Consdorf und Echternach.

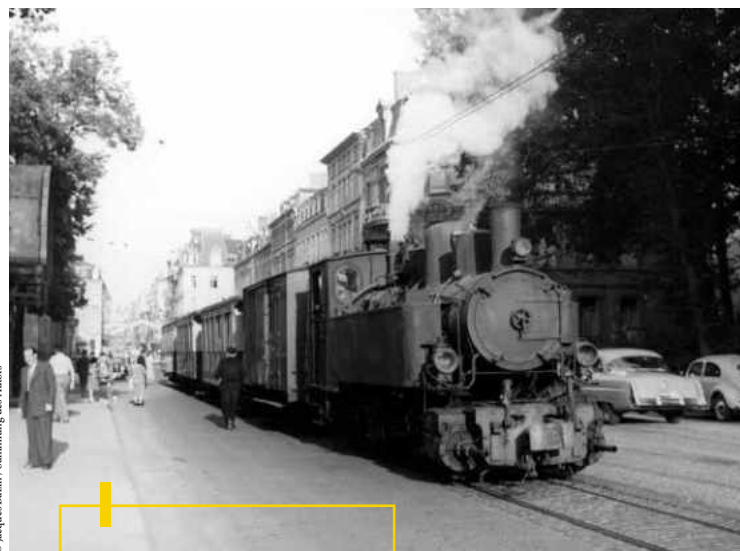
Die Haltestellen in Rollingergrund und Mühlenbach hatten keine eigenen Gebäude oder Einrichtungen. Dort erfolgte der Fahrkartenverkauf durch benachbarte Wirte in dem *Café de la Station*.

Der Betrieb der neuen Bahnlinie wurde laut Abkommen vom 12. April 1904 vom Staat der Gesellschaft der *Luxemburger Sekundärbahnen* (LSB) übertragen. Zum Einsatz kamen von schweren vierachsigen Dampflokomotiven der Bauart Mallet geführte Züge mit großen vierachsigen Reisezugwagen und zweiachsigen Gepäckwagen. Ab 1906 war im Bereich der Stadt und deren unmittelbaren Umgebung zu den wenigen Streckenzügen sogar ein bescheidener Lokal- und Vorortverkehr eingeführt worden.

Als die Schmalspurbahn gebaut wurde, verkehrte in der Stadt noch die Pferdetram. Mit dem Aufkommen der elektrischen Trambahn kam es 1908 zu parallel zur Schmalspurbahn in der Adolphe-Avenue verlegten Gleisen vom Bahnhof in die Stadt. Mit der Einführung der neuen Trambahn wurde der zuvor genannte Lokalverkehr schon wieder eingestellt.

Mit fortschreitender Bebauung der auf dem Stadtgebiet benutzten Straßen wurden die Dampfzüge sehr schnell zum allgemeinen Ärgernis und recht bald kam der Wunsch einer Elektrifizierung auf. Da es vorerst nicht dazu kommen sollte, wurde erst mal ab 1911 der Lokalverkehr wieder aufgenommen, diesmal mit Benzoltriebwagen, deren Einsatz allerdings mit Beginn des ersten Weltkriegs wieder endete.

Erst 1927 konnte, nach langwierigen Studien, die Finanzierung der Elektrifizierung der Stadtstrecke bis Dommeldingen endlich erreicht werden. Laut Abkommen mit dem Staat sollte die Stadt die Arbeiten und den künftigen Betrieb übernehmen. Vorgesehen war eine gemeinsame doppelspurige Gleisführung in der Adolphe-Avenue und dem Königsring bis zur Abzweigung in die Arsenalstraße, wobei das westliche Gleis dem Staat, das östliche der Stadt gehören würde. Am 12. September 1928 wurde der elektrische



Zug nach Echternach bei der Charlys – Gare am Stadtpark

”

*E plangt déi schéinste Stroossen,
duerch d'Duerf geet d'Eisebunn,
all Dierfche kritt eng Haltplaz,
an zwou, déi schons eng hun.*

Michel Rodange, Renert,
VI. Gesank, 145-149

“





Der Charly in der (sehr verkehrsberuhigten) Avenue de la Liberté

Betrieb bis Bahnhof Dommeldingen mit den zwei hierfür beschafften besonderen Triebwagen 30 und 31 aufgenommen. Züge und Tram verkehrten nunmehr gemeinsam auf den neuverlegten Gleisen. Zeitweise war sogar angedacht worden, die elektrischen Züge über die Gleise im Eicherberg der Tramlinie 10 direkt in die Oberstadt zu fahren, mit Endstation in der rue des Bains. Außerdem fuhr neu die Tramlinie 12 via Rollingergrund zum Eicher Platz.

Die für die besonderen Ansprüche beschafften sogenannten Charly-Wagen unterschieden sich in der Größe und der Ausrüstung sehr wesentlich von den vorhandenen Tramwagen. An deren Bau waren mehrere Firmen beteiligt, so die belgischen *Ateliers Métallurgiques de Nivelles* für die Wagenkästen und die *Ateliers de Constructions Electriques de Charleroi* für die gesamte elektrische Ausrüstung, die Schweizer Lokomotivfabrik in Winterthur für das neu entwickelte vierachsige mit Lenkachsen ausgerüstete Fahrgestell, welches die Fahrten über die sehr engen Kurven zum Limpertberger Depot ermöglichte. Die Wagen waren weiterhin mit der Vakuumbremse der Vizinalbahnfahrzeuge und für die Vielfachsteuerung mit nur einem Fahrer ausgerüstet.

Für die Personenzüge wurden vorerst vorhandene Trambahängewagen benutzt, was allerdings ein Umsteigen in Dommeldingen erforderte. Erst ab 1934 verkehrten die Reisezugwagen der Vizinalbahn durchgehend. Die Güterzüge wurden zumeist mit den beiden Triebwagen in Doppeltraktion gefahren.

Ab 1934 hatte der Staat die Betriebsführung der Schmalspurbahnen unter der Bezeichnung *Chemins de Fer à Voie Étroite de l'État Luxembourgeois* (CVE) übernehmen müssen. Gleichzeitig wurden neue formschöne Dieseltriebwagen für

schwach belegte Zugfahrten eingesetzt. Mit diesen neuen Wagen konnten sogenannte schnelle „Trinkzüge“ von der *Charlys Gare* zum Bahnhof und weiter nach Bad Mondorf verkehren.

Trotz der angegangenen Modernisierung verschlechterte sich das Ergebnis der Vizinalbahn wegen der Straßenkonkurrenz derart, dass ihre Einstellung in Betracht kam. Die Invasion des Landes am 10. Mai 1940 beendete vorerst diese Überlegungen. Alle Eisenbahnen des Landes wurden der Deutschen Reichsbahn angegliedert, welche auch die beiden elektrischen Triebwagen von der Stadt übernahm und sie künftig in dem Bonneweger Depot der Schmalspurbahnen versorgte. Dort fiel der Wagen 30 dem verheerenden Bombenangriff vom 9. August 1944 zum Opfer. Nach dem Kriegsende übernahmen die 1946 neugegründeten CFL alle Eisenbahnen, waren aber an der Weiterführung des elektrischen Betriebs nicht interessiert, insbesondere da die Umstellung der Bahn nunmehr wieder in Aussicht stand. Sowieso war der elektrische Betrieb mit einem Triebwagen nur beschränkt möglich. So verkehrten auf der Stadtstrecke wieder Dampfzüge, welchen nun ein sogenannter Pilottramwagen voraus fuhr, um mittels Oberleitungskontakten Weichen und auf der eingleisigen Strecke durch Rollingergrund Streckensignale zu betätigen.

Am 12. Juni 1954 verkehrte das zuletzt verbliebene einzige Zugpaar. Damit war das Schicksal des einst sehr feierlich eröffneten *Charly* sang- und klanglos besiegelt. Die Tramlinie 12 zum Eicher Platz überlebte nur bis zum 22. Mai 1955. Mit der Remicher Linie wurde am 8. Mai 1955 dann auch die letzte Schmalspurbahn des Landes eingestellt, erst provisorisch wie es hieß, wegen der Reparatur der damaligen Bow-String-Brücke dann doch definitiv.

Quellen

Federmeyer Ed., Schmalspurbahnen in Luxemburg, Band 1
Mayer Charles-Léon, Dondelinger Michel, Thoma Marc, Rech Romain, TVL Trambahn der Stadt Luxemburg 1908-1964, Band 1 (Kap. 2), Band 2 (Kap. 5)
Éditions du Groupement des Amis du Rail (GAR) a.s.b.l.

Charles-Léon Mayer

Diplom-Ingenieur ETHZ,
beigeordneter General-
direktor der CFL i.R.

Text: Antoinette Lorang

Das neue Bahnhofsgebäude

Ein Wahrzeichen der aufstrebenden Residenzstadt Luxemburg

Die Annexion von Elsaß-Lothringen an das Deutsche Reich im Jahr 1871 hatte Folgen für das Luxemburger Eisenbahnnetz und insbesondere für den Neubau des hauptstädtischen Bahnhofs. Innerhalb des Bauprogramms der Reichseisenbahn nimmt der 1907 bis 1913 umgesetzte Bahnhofsneubau in Luxemburg eine Sonderstellung ein, was sowohl die Architektur wie auch das Bildprogramm betrifft. Bis heute hat das repräsentative, in neobarockem Stil gehaltene Gebäude seine Anziehungskraft bewahrt. 1989 wurde es unter Denkmalschutz gestellt.



Auteur : Nda / © Photographie de la Ville de Luxembourg



Der Bahnhof Luxemburg im Jahre 1925, links im Bild der Fürstenpavillon



Am 1. April 1908 vermeldet die Luxemburger Zeitung, dass am Nachmittag gegen 3 Uhr mit der Verlagerung des alten Holzbahnhofs begonnen werden könne. Dieser sei um 15 Zentimeter gehoben und auf große Rollbalken geschoben worden, um etwa 20 Meter nach links verlagert zu werden. So könne der Betrieb aufrechterhalten werden, während der Uhrenturm des neuen Empfangsgebäudes errichtet werde.¹ Es handelt sich hier offensichtlich um einen Aprilscherz.² Wenig später, am 8. Juni, berichtet das Luxemburger Wort, dass demnächst nach etwa einjähriger (!) Bauzeit der Südflügel des neuen Empfangsgebäudes eröffnet würde und anschließend das alte Gebäude bis zu den Wartesälen abgebrochen werde.³ Aus militärischen Gründen, wegen der Nähe zu der Festung, bestand das in den Jahren 1853-59 errichtete und nicht mehr zeitgemäße Vorgängergebäude lediglich aus Holz. Nachdem die Festung in Folge der Neutralitäts-erklärung Luxemburgs im Jahre 1867 geschleift

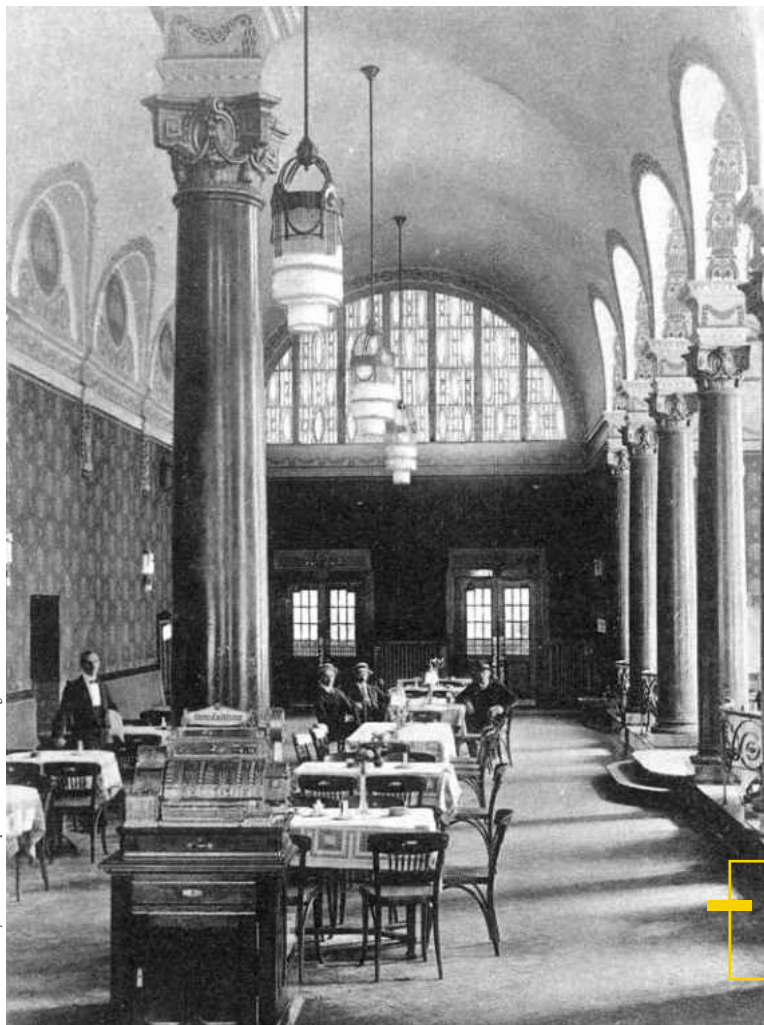
worden war, verzeichnete die Hauptstadt ein starkes Wachstum und damit auch eine Zunahme der Verkehrsströme. So wird denn auch der neue, steinerne Bahnhof „als ein Wahrzeichen, würdig der aufstrebenden Residenzstadt Luxemburg des zwanzigsten Jahrhunderts“⁴ begrüßt.

Am 6. Dezember 1910 wird der zweite Teil des Bahnhofneubaues mit der großen Schalterhalle, den Wartesälen und den Restaurationssälen in Betrieb genommen. Zuletzt werden der Skulpturenschmuck an den Fassaden und der Fürstenterrassen fertiggestellt. Ende 1913 sind die Arbeiten abgeschlossen. Der Bahnhof Luxemburg war seither Gegenstand zahlreicher Publikationen. Insbesondere die Beiträge von Paul Reinert geben Aufschluss über die Planung und den Bau.⁵

Auftraggeber und Architekt

Mit der Annexion von Elsaß-Lothringen im Jahr 1871 übernahm die Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen das Eisenbahnnetz in der Region sowie ebenfalls die Verwaltung der Wilhelm-Luxemburg-Bahn. Auftraggeber und größter Finanzgeber des neuen Luxemburger Bahnhofsgebäudes war daher das Deutsche Reich, in enger Zusammenarbeit mit der Luxemburgischen Regierung. In besonderen Fällen, wie dem Skulpturenschmuck, musste gar der großherzogliche Hof seine Zustimmung geben.

Es wurde kein Architektenwettbewerb organisiert, wie von Luxemburger Seite erwünscht.⁶ Der preußische Minister für öffentliche Arbeiten ernannte den Geheimen Oberbaurat Alexander Rüdell zum leitenden Architekten des Luxemburger Bahnhofsneubaues. Seit 1900 war der aus Trier gebürtige Rüdell (1852-1920) in der Eisenbahn-Bauverwaltung in Berlin tätig und am Entwurf einer Vielzahl von Bauten beteiligt.⁷ Mit der Bauleitung des Luxemburger Bahnhofs wurde Regierungsbaumeister Karl Jüsgen aus Köln beauftragt, unter Oberaufsicht der Kaiserlichen Generaldirektion in Straßburg.



Das Bahnhofsrestaurant in seinem ursprünglichen Zustand



Die Empfangshalle
im Jahre 1967

Bahnhöfe der Reichseisenbahn im Vergleich

Die Architektur des Luxemburger Bahnhofs lässt sich sehr gut im Vergleich mit anderen zeitgenössischen Bahnhöfen im deutschen Kaiserreich charakterisieren. Bis 1913 wurden in der Region Elsaß-Lothringen etwa 350 Bahnhöfe gebaut oder umgebaut.⁸ Insbesondere Straßburg und Metz zeichnen sich als große repräsentative Gebäude aus. Thionville und Sarreguemines, um nur zwei Beispiele in unserer Nähe zu nennen, entsprechen dagegen einem schlichteren typisierten Modell.⁹ Der Metzener Bahnhof ist in etwa zur selben Zeit wie der Luxemburger Neubau entstanden und wurde 1908 fertiggestellt. In Metz schaltete sich Kaiser Wilhelm II persönlich in die Planung und Gestaltung des Gebäudes ein. Statt der von dem Berliner Architekten Jürgen Kröger vorgeschlagenen jugendstilnahen Formgebung¹⁰ bevorzugte der Kaiser die Neoromanik, in Anlehnung an mittelalterliche Herrschaftsarchitektur. Für den Bahnhof in Luxemburg wurde dagegen der neobarocke Stil gewählt, auf wessen Veranlassung ist allerdings nicht bekannt. Dieser gefällige Baustil war um die Jahrhundertwende *en vogue*. Man denke an die zahlreichen Villen und Ertragshäuser mit ihren reich dekorierten Fassaden, die in den folgenden Jahren auch in dem nahegelegenen aufstrebenden Viertel Plateau Bourbon entstehen sollten. Alexander Rüdell arbeitete häufig zusammen mit dem Architekten Fritz Klingholz, der den Zentralbahnhof von Wiesbaden entworfen hat.¹¹ Dieser 1906 eröffnete Bau, ebenfalls im neobarocken Stil, entsprach „dem Repräsentationsbedürfnis der damaligen Weltkurstadt“ und Residenz des Hauses Nassau, aus dem seit 1890 der Luxemburger Großherzog stammt. Ein Vergleich mit dem Luxemburger Bahnhof liegt daher nahe. Die Fassaden sind in dem für die Region typischen roten Sandstein gehalten, während in Luxemburg vorwiegend der gelbliche Erzener Stein zur Anwendung kam. Neben der Verwendung einheimischer Materia-

lien, wie dem Obermartelinger Schiefer, forderte die hiesige Regierung – größtenteils erfolgreich – auch die Beteiligung Luxemburger Firmen an der Ausführung des Gebäudes.

Alle drei Bahnhöfe Metz, Wiesbaden und Luxemburg zeichnen sich durch ihre prominente Empfangshalle mit großem Giebel und Bleiverglasung, die an ein Kirchenfenster erinnert, einen 40 Meter hohen angegliederten Uhrenturm sowie Empfangsräume für den Kaiser in Metz und Wiesbaden bzw. die großherzogliche Familie und Ehrengäste in Luxemburg aus. Ein entsprechendes Bildprogramm mit den kaiserlichen Insignien und Verherrlichung des „deutschen“ Mittelalters zierte die Fassaden und Innenräume des Bahnhofs in Metz.¹² Auf dem Kaiserpavillon in Wiesbaden thronte der Reichsadler.¹³

Das Bildprogramm an den Hauptfassaden des Luxemburger Bahnhofs wurde nach Modellen des Bildhauers Pierre Federspiel angefertigt.¹⁴ Trotz Vorbehalt der Reichseisenbahnverwaltung¹⁵ wurde hier das Narrativ einer „nationalen“ Geschichte in Szene gesetzt, mit „Porträts“ von mittelalterlichen Herrschern, Großherzögen und Staatsmännern des 19. Jahrhunderts. Gegen das Landeswappen am Giebel über dem Hauptportal und dem Wappen des Hauses Nassau am Fürstenpavillon hatte die Verwaltung in Berlin nichts auszusetzen. Als Zeitgenossen sind ferner der Architekt Alexander Rüdell und der Oberbahnhofsvorsteher Joseph Junck porträtiert.¹⁶

Anlässlich der Fertigstellung der Empfangshalle in Luxemburg im Jahre 1910 gab die Reichseisenbahnverwaltung eine Pressemitteilung heraus, die das Bahnhofsgebäude anschaulich beschreibt.¹⁷ Dabei wird neben der funktionalen Anordnung sämtlicher für den Bahnverkehr notwendigen Abteilungen auch auf die Gediegenheit der Gestaltung hingewiesen, insbesondere der zentralen Halle, der „salonartigen“ Warteräume I. und II.



© Antoinette Lorang

Klasse und des Restaurants.¹⁸ An Marmor und Stuckmarmor, Säulen und Pilastern, Holztäfelungen, Goldmosaikverglasung der Fenster, Ornamenten und figürlichem Schmuck wurde nicht gespart. Ein Blick in das Bahnhofsrestaurant zeugt von der großartigen Innenarchitektur, die der Fassadengestaltung in nichts nachstand.

Kunst am Bau im Laufe der Zeit

Der Luxemburger Bahnhof wurde im Laufe der Zeit mehrmals modernisiert und umgebaut. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde das von dem Bildhauer Albert Hames realisierte *Monument aux morts* in der Empfangshalle installiert. Anlässlich einer groß angelegten Renovierung in den 1950^{er} Jahren entstand das eindrucksvolle Glasfenster in der Empfangshalle mit der Darstellung der Stadt Luxemburg durch den Künstler Frantz Kinnen, ausgeführt von dem bekannten Glasatelier Linster aus Mondorf. Das *Buffet de la Gare* wurde damals unter der Leitung des Architekten Jemp Michels komplett umgebaut. Die Gestaltung der Wände wurde nach einem Entwurf der Künstlerin Simone Lutgen ausgeführt.¹⁹ Das Bahnhofsrestaurant wurde ein weiteres Mal in den 1990^{er} Jahren ohne jegliche künstlerische Ambition renoviert. Sehenswert ist dagegen das zur gleichen Zeit ausgeführte Deckengemälde in der zentralen Halle mit dem Titel *Voyages*, das der Düdelinger Künstler Armand Strainchamps entworfen hat.²⁰

Das äußere Erscheinungsbild des Bahnhofs ist heute weitestgehend bewahrt. Bei der letzten groß angelegten und 2012 abgeschlossenen Modernisierung wurde ein Glasanbau zum Bahnhofsvorplatz hin angebracht, der neben

seiner praktischen Funktion die Sicht auf das historische Gebäude größtenteils frei lässt und einen interessanten zeitgenössischen Blickfang bietet.²¹

Für ihre freundliche Unterstützung bedanke ich mich bei Alain Kohl, François Kohnen, Jürgen Stoldt und Christiane Wagner.

Bibliographie

- 1 „Von Fachleuten wird diese Verschiebung, die ohne jegliche Ausquartierung der Insassen vor sich geht, als ein Triumph der modernen Technik und als eine Sehenswürdigkeit ersten Ranges bezeichnet.“ Luxemburger Zeitung 1908-04-01, S. 2
- 2 Keine andere Zeitung berichtete über diese „Sensation“
- 3 Luxemburger Wort, 1908-06-08, S. 2
- 4 Ibid.
- 5 Reinert Paul, La gare de Luxembourg – Bahnhof Luxemburg, in: Les Cheminots-Philatélistes 61 (Hrsg.), 125 Joer Lëtzebuurger Eisebunnen, Gares et Haltes des Chemins de Fer Luxembourgeois. Bahnhöfe und Haltepunkte Luxemburger Eisenbahnen 1859-1984, Luxembourg 1984; ders., Central-Bahnhof Luxemburg 1856-1859, in: CFL (Hrsg.), 100 Joer Gare Lëtzebuerg. [1912-2012. Eine einzigartige Zeitreise], Luxembourg, Editions Guy Binsfeld, 2012., S. 8-17; idem, Das neue Empfangsgebäude 1904-1912, S. 18-35
- 6 ANLux TRP-03684, Chemins de fer Guillaume-Luxembourg – organisation d'un concours pour la construction du nouveau bâtiment de réception à la gare de Luxembourg-ville
- 7 https://de.wikipedia.org/wiki/Alexander_Rüdel
- 8 Baudoin Laurent, Les gares d'Alsace-Lorraine. Un héritage de l'annexion allemande (1871-1918), Sarreguemines 1995, S. 22
- 9 Idem, S. 27f., S. 60-66
- 10 Wilcken Niels, Architektur im Grenzraum. Das öffentliche Bauwesen in Elsaß-Lothringen 1871-1918. Veröffentlichungen des Instituts für Landeskunde im Saarland, Saarbrücken 2000, S. 121ff
- 11 https://de.wikipedia.org/wiki/Wiesbaden_Hauptbahnhof
- 12 Wilcken, op. cit., S. 129ff
- 13 Der Pavillon wurde im Zweiten Weltkrieg zerstört
- 14 Reinert Paul, Die Portraitgalerie am Bahnhof Luxemburg, in: *Revue. Luxembourg* Jg. 30(1974), Nr. 52, S. 30-34; Abbildungen in: Skulpturen am Bahnhof Luxemburg. Aufnahmen von Christof Weber, in: (CFL Hrsg.), 100 Joer Gare Lëtzebuerg, S. 198-205
- 15 ANLux FCF-00474, Neubau des Empfangsgebäudes in Luxemburg, Brief vom 2/3 August 1910 des Chefs des Reichsamtes für die Verwaltung der Reichseisenbahn an die Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen
- 16 Das Porträt des Bahnhofsvorstehers gab aufgrund des beigefügten Freimaurerzeichens Anlass zu heftiger Polemik ausgelöst durch das Luxemburger Wort, die die Begeisterung über das neue imposante Bahnhofsgebäude offenbar überschattete. Reinert Paul, „Eine steinerne Provokation ...“, in: *Hémécht* Jg. 28 (1976), H. 4, S. 447-458
- 17 Das neue Empfangsgebäude auf Bahnhof Luxemburg, in: Bulletin mensuel. Organe officiel de l'Association des ingénieurs et industriels luxembourgeois, No 12, décembre 1910, S. 235-238; Luxemburger Wort 1910-12-10, S. 2
- 18 Es gab damals außerdem einen Warteraum 3. und 4. Klasse sowie einen getrennten Warteraum 1. und 2. Klasse für Frauen
- 19 Lorang Antoinette, „So lässt ihre Malweise nicht die Frauenhand errathen. Frauen in der Luxemburger Kunst“, in: Goetzing Germaine, Lorang Antoinette, Wagener Renée, Wenn nun wir Frauen auch das Wort ergreifen, Publications nationales, Ministère de la Culture, Luxembourg 1997, S. 281-283
- 20 Abbildung in: CFL (Hrsg.), 100 Joer Gare Lëtzebuerg, S. 245-247
- 21 Am 18. Oktober 2020 wurde eine Gedenktafel im Glasanbau angebracht als Erinnerung an 3.614 junge Frauen, die von den Nazis vom hauptstädtischen Bahnhof aus in deutsche Arbeitslager geschickt worden waren

Antoinette Lorang

Kunsthistorikerin, geboren 1956 in Diekirch. 1984 Promotion an der Universität Heidelberg. Dissertation über das Thema „Plateau Bourbon und Avenue de la Liberté. Späthistoristische Architektur in Luxemburg“. U. a. langjährige Leiterin der Abteilung für Kultur und Kommunikation des öffentlichen Bauträgers Fonds Belval. Zahlreiche Publikationen zur Geschichte Luxemburgs in den Bereichen Architektur, Städtebau, Sozialwohnungsbau und Industriekultur. Zuletzt in Zusammenarbeit mit Jean Goedert und Luciano Pagliarini: „Paysages du Fer“, éditions Gérard Klopp. https://lb.wikipedia.org/wiki/Antoinette_Lorang

Text: Alain Linster

Die Rotondes in Bonneweg

Vom Lokschuppen zum Kult(ur)ort

Am 9. November 1855 wird die Konvention betreffend den Bau eines Eisenbahnnetzes in Luxemburg unterzeichnet. Drei Jahre später, am 30. Oktober 1858, kommt es zur Grundsteinlegung für ein erstes Empfangsgebäude (aus Holz). Und am 4. und 5. Oktober 1859 werden der Bahnhof und die ersten Eisenbahnlinien eingeweiht. Prinz Heinrich gibt 1874 sein Einverständnis zum Bau eines neuen Bahnhofs in massiver Bauweise, der Grundstein aber wird erst 1907 gelegt. Und 1876 sind die beiden Rotunden in Bonneweg bezugsfertig.



Auteur: Theo Mey / 1953 / © Photographique de la Ville de Luxembourg

Der Hauptbahnhof und die Rotondes 1953 vor der Elektrifizierung und ohne das Direktionsgebäude der CFL, das erst 1960 eingeweiht wurde.

Erste Begegnungen mit der Dampflokomotive

Ende der fünfziger Jahre habe ich als kleiner Junge die ersten Dampflokomotiven entdeckt – in Mersch, am Bahnhof, direkt vor den damals im Bau befindlichen riesigen Getreidesilos. Diese Maschinen mit ihrem Fauchen, Zischen und Dampfen wirkten auf mich gewaltig und geheimnisvoll. Ebenso eindrucksvoll war die Silo-konstruktion, die sich wie eine riesige Kathedrale aus Beton erhob.

Doch schon bald verschwanden die Dampfloks aus meinem Alltag. Sie wurden außer Dienst gestellt und durch moderne Elektro- und Diesellokomotiven ersetzt. Die Getreidesilos samt *Kärenhal* hatten dasselbe Schicksal: Sie wurden stillgelegt und schließlich 2019 abgerissen, weil niemand den Wert dieser Industriearchitektur erkannte oder bereit war, ihr eine zweite Chance zu geben.



Rotonde 1 mit der Eisenkonstruktion und der Schwedlerkuppel

Auteur: Sven Becker / 2015 / © Rotondes

Die Frage nach den Werkstätten

Lange Zeit habe ich mir nicht die Frage gestellt, wie diese mächtigen Lokomotiven damals überhaupt gewartet wurden. Wo wurden sie instandgesetzt, gepflegt und repariert? Erst viele Jahre später – als eine öffentliche Diskussion darüber begann, was man mit den beiden Rotunden in Bonneweg anfangen könnte – fiel es mir wie Schuppen von den Augen: Genau dort hatten die Dampfloks ihre Werkstätten.

Die damalige Ideenrunde brachte zahlreiche Vorschläge hervor: ein Museum für zeitgenössische Kunst, eine *Cité des sciences*, ein Velomuseum oder gar eine Markthalle. Manche Ideen waren ernst gemeint, andere eher Gedankenspiele. Doch gerade diese Vielfalt an Vorschlägen war der Beginn einer langen Entwicklung, welche die *Rotondes* Schritt für Schritt von technischen Zweckbauten in ein kulturelles Wahrzeichen verwandelte.

Ein Bauwerk von 1875

Die beiden Rundhallen wurden im Jahr 1875 errichtet – das Datum ist noch heute über den Torbögen in Stein gemeißelt. Im Verlauf der Bestimmungen des Londoner Vertrags vom 11. Mai 1867 hörte Luxemburg auf, eine deutsche Bundesfestung zu sein. Das Verbot, Steinbauten im Bereich der Festung zu errichten, wurde damit hinfällig. Die Rundhallen durften somit in Stein gebaut werden. Bauherr war die Kaiserlich-Deutsche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn. Wer der Bauunternehmer war und von wem die Eisenkonstruktion geliefert und montiert wurde, ist leider nicht bekannt. Sie liegen nordöstlich



© Rotondes Tüsen-Glieder Copymark

des Luxemburger Hauptbahnhofs an der Rue de Bonnevoie. Gebaut wurden sie aus lokalem Stein und Eisen, robust und standhaft, ganz im Gegensatz zum ursprünglichen Bahnhof, der damals eine Holzkonstruktion war und erst ab 1907-1913 durch das heutige Gebäude in Massivbauweise ersetzt wurde [Architekten Alexander Rüdell (1852-1920), Karl Jüsgen und Scheuffel].

Die *Rotondes* sind typische Zeugnisse der Industriearchitektur ihrer Zeit. Sie verbinden eine klassizistische Formsprache mit filigranen Eisenkonstruktionen und großzügigen Glasflächen. Ihr ursprünglicher Zweck war eindeutig: Sie sollten als Unterstand und Werkstatt für Dampflokomotiven dienen. Nach dem Ende des Dampfbetriebs in Luxemburg, nach dem Zweiten Weltkrieg in den 50er Jahren, wandelte sich ihre Nutzung. Rotunde 1 diente als Lagerhalle, während Rotunde 2 jahrzehntelang als Reparaturwerkstatt für die Busse der CFL eingesetzt wurde.

Vom Denkmal zum Kulturzentrum

Im Jahr 2000 erwarb das Großherzogtum Luxemburg die beiden Gebäude, die bereits 1986 als erhaltenswert eingestuft und am 18. Januar 1991 offiziell unter Denkmalschutz gestellt worden waren. Ein Jahr später begannen erste Sanierungsarbeiten an Rotunde 1, während Rotunde 2 bis 2006 noch im täglichen Betrieb als Buswerkstatt genutzt wurde.



Rotonde 1 mit der Jahreszahl 1875 über dem Einfahrtstor der Dampflokomotiven nach der Renovation

Ihre große Wiedergeburt erlebten die *Rotondes* 2007, als Luxemburg Europäische Kulturhauptstadt war. Schon im Dezember 2006 wurde die Rotonde 1 für die feierliche Eröffnung des Kulturjahres genutzt. Danach folgten unzählige Veranstaltungen – Konzerte, Theateraufführungen, Kunstausstellungen – und die Bevölkerung nahm die neuen Kulturorte begeistert an. Der Erfolg war so groß, dass man beschloss, die *Rotondes* auch langfristig für kulturelle Zwecke zu erhalten.

Technisches Meisterwerk: die Schwedlerkuppel

Die Bauweise der *Rotondes* ist ein Meisterstück der Ingenieurskunst. In den Rundhallen konnten bis zu 18 Lokomotiven gleichzeitig repariert und gewartet werden. Möglich machte dies eine kreisförmige Anordnung der Abstell- und Reparaturgleise, die sich strahlenförmig von einer zentralen Drehscheibe von 13 Metern Durchmesser aus erstreckten.

Besonders spektakulär war die Überdachung: eine sogenannte Schwedlerkuppel, eine kuppelförmige Konstruktion aus filigranem Eisenschwergewerk, die eine Spannweite von bis zu 40 Metern erreichte. Sie überspannte nicht nur das gesamte Rundgebäude, sondern auch die Drehscheibe in der Mitte. Oben auf der Kuppel befand sich eine Laterne, die den Rauch der Dampfloks ableitete.

Diese überdachte Bauweise war außergewöhnlich, denn bei den meisten Lokschuppen jener Zeit lag die Drehscheibe im Freien und war Regen, Schnee und Wind ausgesetzt. Die *Rotondes* in Bonneweg waren damit ein besonders modernes Beispiel industrieller Architektur in Luxemburg.

Der Ingenieur und Erbauer: Johann Wilhelm Schwedler

Über viele Jahrzehnte geriet der Name des Ingenieurs in Vergessenheit, der für diese Konstruktion verantwortlich war: Johann Wilhelm Schwedler (1823–1894). Er zählt zu den bedeutendsten Bauingenieuren des 19. Jahrhunderts. Der Ausbau der Eisenbahn Mitte des 19. Jahrhunderts stellte Ingenieure und Architekten vor große Aufgaben.

Swedler wurde in Berlin als Sohn eines Tischlers geboren. Nach dem frühen Tod seines Vaters wuchs er in ärmlichen Verhältnissen auf und konnte nur mit Unterstützung seiner Geschwister die Schule besuchen. Seine Ausbildung erarbeitete er sich weitgehend selbst, vieles lernte er als Autodidakt. Statt wie viele seiner Zeitgenossen vor allem mit Versuchen zu arbeiten, setzte er auf mathematische Berechnungen – ein neuer und zukunftsweisender Ansatz.



Auteur: Mr Films / 2017 / © Rotondes

Luftaufnahme der beiden Rotondes 2017

Er sammelte in England erste Erfahrungen im Brücken- und Stahlbau, gewann bald Wettbewerbe, wurde 1858 preußischer Staatsbeamter und stieg später zum Leiter der obersten Bauverwaltung im Deutschen Reich auf. 1863 entwickelte er die nach ihm benannte *Schwedlerkuppel*, die bis heute in Architekturgeschichte und Ingenieurwesen eine feste Rolle spielt.

2025 jährt sich Schwedlers Geburtstag zum 202. Mal. Ein guter Anlass, auch in Luxemburg seiner zu gedenken – dort, wo seine genialen Kuppelkonstruktionen die *Rotondes* überspannen.

Die Rotondes heute

Heute sind die *Rotondes* in Bonneweg weit über die Landesgrenzen hinaus bekannt. Sie gelten als außergewöhnlicher Kultur- und Veranstaltungsort, der sich ständig weiterentwickelt. Konzerte, Theateraufführungen, Ausstellungen, Festivals und Begegnungen aller Art haben hier eine neue Heimat gefunden.

Nach der ersten Renovierung durch das Architekturbüro Teisen-Giesler sind die Gebäude zu lebendigen Kulturzentren geworden, die Künstlerinnen und Künstler genauso wie Besucherinnen und Besucher aller Generationen anziehen. Schritt für Schritt werden die Bauten weiter instand gesetzt, und mit der behutsamen Sanierung ab 2025 der zweiten Rotonde wird ein neues Kapitel aufgeschlagen.

Alain Linster

Partner bei Flammang,
Linster und m3 architectes
Präsident des LAM – Lëtze-
buerger Architektur Musee
www.lam.lu

Vom Industrie- zum Kulturdenkmal

Die Geschichte der *Rotondes* zeigt eindrucksvoll, wie sich die Nutzung eines Bauwerks verändern kann. Aus einem reinen Zweckbau der Eisenbahnindustrie wurde ein Symbol für Kreativität und Kultur. Möglich wurde dies unter der Ägide der Ministerin Erna Hennicot-Schoepges sowie der *Administration des Bâtiments publics* (ABP) und dem Engagement zahlreicher Architekten, Denkmalschützer und Fachleute – unter ihnen R. Garcia, Teisen-Giesler arch., J. Voncken und S. Meyers.

Die *Rotondes* sind heute ein Wahrzeichen für den Wandel: von der Industrie zur Kultur, von der Technik zur Kunst, von der Vergangenheit in die Zukunft.



© Fabeck Architectes

Beleuchtung der Rotondes anlässlich „Luxemburg und Großregion - Kulturhauptstadt Europas 2007“ von Yann Kersalé und Fabeck Architectes

Literatur

Ingenieurportrait

Johann Wilhem Schwedler. Vom Experiment zur Berechnung
Jan Knippers, Bauingenieur
db 4/2000

Die letzten ihrer Art – Berliner Rundlokschuppen Verfallen

Falk Jaeger, Architekturkritiker und Publizist in Berlin
db 11/2016

XV

Patrimoine Industriel

Exemples de réaffectations et de mises en valeur
INPA, 2025

CFL (Hrsg), 100 Joer Gare Lëtzebuerg.

(1912-2012. Eine einzigartige Zeitreise), Luxemburg
Ed. Guy Binsfeld, 2012

Text: Catherine Krier

Der Bahnhof Hollerich als lieu de mémoire

Erinnerungskultur an den Zweiten Weltkrieg in Luxemburg

Der Bahnhof Hollerich ist ein symbolträchtiger Ort, an dem sich kollektive Erinnerungen an die NS-Besatzungszeit Luxemburgs (1940-1945) verdichten. Während des Krieges war er Schauplatz zahlreicher Deportationszüge von Zwangsrekrutierten, Luxemburger:innen, die zum Reichsarbeitsdienst verpflichtet waren, sowie Personen, die umgesiedelt wurden. Als Ort des Gedenkens macht der Bahnhof durch Symbole, Rituale und Erzählungen Geschichte erfahrbar und wird somit zu einem lebendigen Erinnerungsraum.



© Archiv Musée National de la Résistance

Luxemburg-Hollerich,
September 1942,
Zwangsumsiedler am
Bahnhof Hollerich

Der Bahnhof Hollerich

Weit mehr als ein Verkehrsknotenpunkt ist der Bahnhof in Hollerich heute ein *lieu de mémoire* – ein bedeutender Erinnerungsort an den Zweiten Weltkrieg in der Stadt Luxemburg. Während dieser Zeit spielte der Bahnhof eine traurige Schlüsselrolle: Von hier aus fanden die ersten Depor-

tionen von luxemburgischen Zwangsrekrutierten und Personen, die zum Reichsarbeitsdienst (RAD) eingezogen wurden, statt. Später wurden auch Personen deportiert, die in die Ostgebiete umgesiedelt wurden.¹ Seit 1996 befindet sich im ehemaligen Bahnhofsgebäude eine Gedenkstätte an die Deportationen, die von Oktober 1942 bis Juli 1944 von dort ins Deutsche Reich erfolgten. Der

Bahnhof Hollerich fungiert heute als Ort des Gedenkens an die Opfer des Nationalsozialismus und für die Auseinandersetzung mit der eigenen Vergangenheit. Im Folgenden wird die historische Bedeutung des Bahnhofes, seine Rolle während der Besetzung Luxemburgs und seine heutige Funktion als Mahnmal beleuchtet.

Luxemburg im Zweiten Weltkrieg: Zwangsrekrutierungen, Reichsarbeitsdienst und Deportationen

Im Zuge des deutschen Angriffs am 10. Mai 1940 wurde auch Luxemburg von der Deutschen Wehrmacht besetzt und vom Deutschen Reich annektiert. Die Besetzung brachte Repressionen, Unterdrückung und die systematische Germanisierungspolitik mit sich. Am 21. Juli 1940 wurde Gustav Simon Chef der Zivilverwaltung in Luxemburg und das Land wurde als Teil des Gaues (Region) Moselland eingegliedert. Simon erhielt den Auftrag der „Eindeutschung“ der luxemburgischen Bevölkerung. Die allgemeine Wehrpflicht wurde am 30. August 1942 in Elsass-Moselle und Luxemburg eingeführt. Betroffen waren bis zum Ende des Krieges die Jahrgänge 1920-1927. Wer sich weigerte, riskierte Verhaftung, Deportation

oder die Einweisung in Konzentrationslager. Dies führte jedoch auch zu Gegenreaktionen in der luxemburgischen Bevölkerung und schließlich zum Ausbruch des Generalstreiks vom 31. August bis zum 3. September 1942. Unzählige Arbeitende (Händler, Landwirte, Beamte u.a.) legten die Arbeit nieder. Schüler erschienen nicht zum Unterricht. Diese symbolträchtigen Aktionen wurden jedoch hart bestraft und mündeten in Verhaftungswellen und sogar Hinrichtungen.²

Schließlich wurden zwischen 1942 und 1944 rund 11 000 Luxemburger gewaltsam in die Deutsche Wehrmacht eingezogen. Fast 3 500 verweigerten den Dienst oder desertierten. Über 3 000 fielen an der Front oder starben in Gefangenschaft. Zudem wurden mehr als 3 600 junge Frauen nach ihrem Einsatz im Reichsarbeitsdienst (RAD) zum Kriegshilfsdienst gezwungen. Im November 1940 begann die Rekrutierung Freiwilliger für den Reichsarbeitsdienst in Luxemburg. Dieser diente als vormilitärische Ausbildung. Ab 1941 wurde der RAD verpflichtend, und im August 1942 erfolgte die Einführung der allgemeinen Wehrpflicht, insbesondere für den Einsatz an der Ostfront. Am 18. Oktober 1942 verließ der erste Zug mit Zwangsrekrutierten den Hollericher Bahnhof.³

Luxemburg-Hollerich,
September 1942, Zwangs-
umsiedler besteigen einen
Deportationszug



© Marie-Madeleine Schullges



Der Begriff *Deportation* wird heute vornehmlich für den Transport von Menschen in die Todes- und Vernichtungslager gebraucht und bezeichnet streng genommen nicht die Überführung in den Reichsarbeitsdienst, in die Umsiedlung oder in die Zwangsrekrutierung.

Hollerich als lebendiger *lieu de mémoire*

Heute ist der Bahnhof in Hollerich ein zentraler Ort der Erinnerungskultur in Luxemburg. Die Formen des Gedenkens finden auf unterschiedliche Arten Ausdruck: Regelmäßige Gedenkveranstaltungen, ein Mahnmal sowie eine Gedenktafel erinnern an das Schicksal der Deportierten. Darüber hinaus wird das Thema museal aufgearbeitet: eine Dauerausstellung im Innern des ehemaligen Bahnhofgebäudes informiert über die Geschichte der Zwangsrekrutierten.

Die Straße, die am Bahnhof in Hollerich vorbeiführt, trägt den Name *Rue de la Déportation*. Eine Gedenktafel am Bahnhofsgebäude erinnert an die erste Deportation von zwangsrekrutierten Männern am 18. Oktober 1942 und verweist auf den Versammlungsplatz der Deportierten, der symbolhaft *Place Ons Jongen* genannt wird.

Das *Monument national de la Déportation civile et militaire*, welches 1975 errichtet wurde, würdigt das Schicksal der Zwangsrekrutierten und der umgesiedelten Familien, die über den Bahnhof in Hollerich das Land verlassen mussten. In einer zweiten Phase wurde dem Mahnmal ein Davidstern hinzugefügt, um auch der jüdischen Opfer zu gedenken, obwohl diese nicht vom Hollericher Bahnhof aus deportiert wurden.⁴

Der Fokus der Dauerausstellung liegt auf den Zwangsrekrutierungen sowie den Deportationen und dem Schicksal der luxemburgischen Bevölkerung unter deutscher Besatzung. Sie schildert bildhaft das Schicksal der Zwangsrekrutierten und auch das damit verbundene Leid der hinterbliebenen Familien.

Der französische Historiker Pierre Nora⁵ definiert die sog. *lieux de mémoire* folgendermaßen: Es handelt sich um Orte, an dem sich kollektive Erinnerungen verdichten und an dem Geschichte nicht nur erzählt wird, sondern auch aktiv bewahrt und reflektiert wird. Pierre Nora betont, dass *lieux de mémoire* erst durch ihre Nachträglichkeit entstehen, also durch die bewusste Aneignung als Gedächtnisort.⁶ Bei dieser Form der institutionalisierten und langfristigen Erinnerung handelt es sich laut Jan und Aleida Assmann⁷ um den Ausdruck des kulturellen Gedächtnisses: Die Gedenkfeiern halten die Erinnerung lebendig. Die Ausstellung, das Mahnmal sowie die nach den Deportationen benannte Straße, halten die Erinnerung an die Geschichte der Opfer des Nationalsozialismus lebendig und sichern sie für die Zukunft.



© Catherine Krier

Monument national de la Déportation civile et militaire

Dauerausstellung im Innern des ehemaligen Bahnhofgebäudes



Als lebendige Erinnerungspraxis finden am Bahnhof jährlich Gedenkveranstaltungen statt, an denen Überlebende, Angehörige sowie politische Vertreter teilnehmen. Das Denkmal im Bahnhof von Hollerich wird durch das *Comité pour la mémoire de la Deuxième Guerre Mondiale* belebt, das thematische Konferenzen, Gedenkfeiern sowie geführte Touren organisiert.⁸ Seit seiner Gründung im Jahre 2016⁹ spielt das *Comité pour la mémoire de la Deuxième Guerre Mondiale* eine zentrale Rolle in der luxemburgischen Erinnerungskultur. Seine Aufgabe ist es, das kollektive Gedächtnis an die Besetzung, die Deportationen und den Widerstand während des Zweiten Weltkrieges lebendig zu halten. Seine Arbeit lässt sich im Sinne von Jan und Aleida Assmann als aktive Gestaltung des kulturellen Gedächtnisses verstehen: durch Rituale, Bildung und öffentliche Veranstaltungen wird die Vergangenheit nicht nur dokumentiert, sondern auch für nachkommende Generationen bedeutsam gemacht. Durch diese Arbeit wird dazu beigetragen, dass der Bahnhof in Hollerich nicht nur ein historischer Ort, sondern als ein aktiver Erinnerungsraum wahrgenommen wird.¹⁰

Catherine Krier

hat Altertums- und Museums-
wissenschaften studiert
und ist Mitarbeiterin des
Kulturdepartments der Stadt
Luxemburg.

Wie eingangs betont, ist der Bahnhof in Hollerich mehr als ein Verkehrsknotenpunkt, er ist ein historischer (Erinnerungs)Ort und ein Symbol für das Leid der Opfer des Nationalsozialismus. Solche Erinnerungsstätten werden – vor allem in der heutigen Zeit, in der die letzten Zeitzeugen sterben – von immer größerer Bedeutung. Sie dienen als Mahnmal, die Opfer nicht zu vergessen sowie für Demokratie und Menschenrechte einzustehen. Wie Aleida Assmann betont, ist Erinnern kein passiver Akt, sondern eine aktive Aufgabe.¹¹ Der Bahnhof in Hollerich zeigt, wie Geschichte durch Orte, Rituale und Erzählungen greifbar gemacht und bewahrt wird sowie an nachfolgende Generationen weitergegeben wird – und warum dies für die Identität einer Gesellschaft essenziell ist.

Bibliographie

- 1 Die Deportationen der jüdischen Mitbürger:innen ins Ghetto von Litzmannstadt (polnische Stadt Lodz) fanden am Hauptbahnhof von Luxemburg-Stadt statt. Hier erinnert seit 2018 eine Gedenktafel an die Opfer der Shoah.
- 2 Dostert Paul, Luxemburg: Widerstand während der deutschen Besatzungsherrschaft 1940-45, 2011. Schroeder Frank, Hoffmann Elisabeth u. Courtoy Jérôme, Luxemb(o)urg 1940-1945: Catalogue d'exposition = Ausstellungskatalog = Exhibition catalogue. Musée National de la Résistance et des Droits Humains, Luxembourg 2024
- 3 Schroeder Frank, Hoffmann Elisabeth u. Courtoy Jérôme, Luxemb(o)urg 1940-1945: Catalogue d'exposition = Ausstellungskatalog = Exhibition catalogue. Musée National de la Résistance et des Droits Humains, Luxembourg 2024
- 4 Schroeder Frank, Hoffmann Elisabeth u. Courtoy Jérôme, Vergessene Opfer – Victimes oubliées: Catalogue pédagogique d'exposition, Musée National de la Résistance et des Droits Humains, Luxembourg 2024
- 5 Nora Pierre, Les lieux de mémoire, Paris 2008
- 6 Nora Pierre, Les lieux de mémoires, Paris 2008
- 7 Assmann Jan, Communicative and cultural Memory, in: Varga Pál S.; Katschthaler Karl; Morse Donald E.; Takács Miklós (Hrsg.): The theoretical foundations of Hungarian lieux de mémoire studies. Debrecen 2013, 36-43; Jan Assmann, Kollektives Gedächtnis und kulturelle Identität, in: Jan Assmann (Hrsg.), Kultur und Gedächtnis, Frankfurt 1988, S. 9-19
- 8 Comité pour la mémoire de la Deuxième Guerre Mondiale, Rapport d'activité 2020-2023, Luxembourg 2023
- 9 Loi du 21 juin 2016 portant la création d'un Comité pour la mémoire de la Deuxième guerre mondiale
- 10 Assmann Aleida, Das neue Unbehagen an der Erinnerungskultur, 2013, S. 112-135
- 11 Assmann Aleida, Der lange Schatten der Vergangenheit, 2018, S. 210-230

Weiterführende Literatur

- Janz Nina u. Scuto Denis, The Impact of War Experiences in Europe: The Conscription of Non-German Men and Women into the Wehrmacht and Reichsarbeitsdienst (1938-1945), Luxembourg 2024
- Musée national de la résistance (Hrsg.), Le Luxembourg et le troisième Reich: un état des lieux = Luxembourg und das Dritte Reich: eine Bestandsaufnahme Luxembourg: Op der Lay, 2021

Texte : Simone Beck

Les Collections de la Ville

Le Musée des Tramways et des Bus & la Photothèque

Un numéro de *ons stad* consacré au 100^e anniversaire des bus de la Ville et de Luxembourg et au 150^e anniversaire du transport public en ville ne peut se concevoir sans une visite du *Musée des Tramways et des Bus* à Hollerich, ni sans un recours au trésor que constituent les collections de la *Photothèque* de la Ville à Gasperich.

Auteur : Inconnu / 1907 / © Photothèque de la Ville de Luxembourg



Deux univers se croisent dans la Grand-Rue.

Les photos historiques nous montrent – par le truchement du regard quelquefois ludique de leurs auteurs – comment les transports publics en ville ont évolué en quelque cent ans. Elles nous offrent aussi au regard les rues et les places de notre ville, tout en nostalgie. Ainsi, nous pouvons admirer des voitures d'époque et la tenue vestimentaire des passants. Nous pouvons aussi essayer de retrouver l'enseigne d'un magasin longtemps disparu, mais que nous fréquentions encore. D'aucuns regrettent les belles maisons anciennes ou des rues encore assez sûres pour permettre aux enfants d'y jouer. Mais les temps changent et avec eux, les rues, les modes, les magasins et les moyens de locomotion. Heureusement, nous pouvons poursuivre notre voyage dans l'histoire des transports en effectuant une visite au *Musée des Tramways et des Bus*, une visite préparée pour nous en couleur par le photographe Christian Aschman.

Auteur : Inconnu / s.d. / © Photothèque de la Ville de Luxembourg



Une profession oubliée : les nettoyeurs d'aiguillages





Auteur : Pol Aschman / 1955 / © Photothèque de la Ville de Luxembourg

SERVICES DES TRANSPORTS EN COMMUN

Un nouveau régime, de nouveaux képis



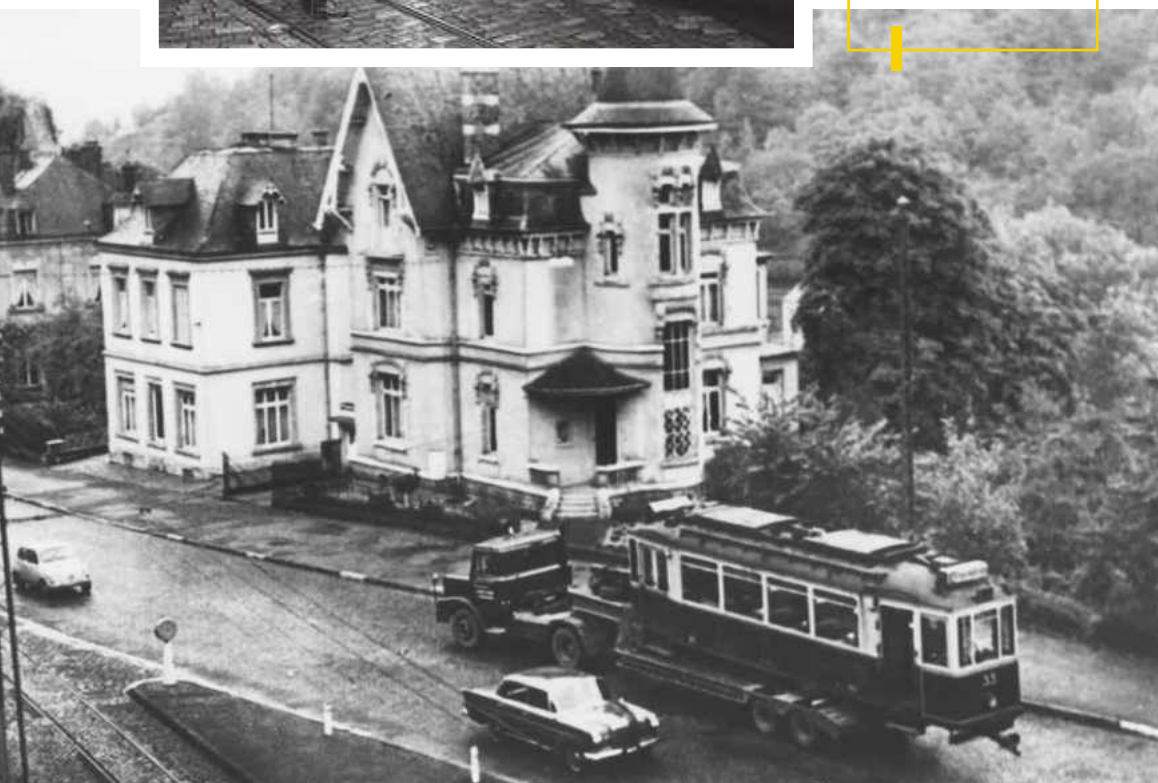
Auteur : inconnu / s.d. / © Photothèque de la Ville de Luxembourg

Accrochage ...



Auteur : Theo Mey / 1956 / © Photothèque de la Ville de Luxembourg

... et remorquage



Auteur : Pol Aschman / 1968 / © Photothèque de la Ville de Luxembourg



Un nouveau bus devant
un nouveau théâtre

Auteur : inconnu / s.d. / © Photothèque de la Ville de Luxembourg

Des quais bien exigus ...



Auteur : Tony Krier / 1973 / © Photothèque de la Ville de Luxembourg



... tout comme les horaires

En attendant le *Hamilius*



Auteur : Inconnu / s.d. / © Photothèque de la Ville de Luxembourg



Auteur : Theo Mey / 1954 / © Photothèque de la Ville de Luxembourg



Auteur : Pol Aschman / © Photothèque de la Ville de Luxembourg

Le contrôleur n'est autre que le photographe Pol Aschman lui-même, qui s'est prêté au jeu pour cette photo.





© Christian Achman

Une conception
écologique
bien aérée ...

On n'arrête pas le progrès ...



© Christian Achman



© Christian Achman



KUURZSTRECKEBILLJEE
GELT ENG STONN
CAT. PRIX: A

H232816

STAD LETZEBUERG
KUURZSTRECKEBILLJEE
GELT ENG STONN
CAT. PRIX: A



© Christian Achman

Le contrôle des billets et des abonnements



© Christian Achman



© Christian Achman



© Christian Achman

Ae 068666



OEKO-PASS
LETZEBUERG

GELT EE MOUNT
cat. prix F



© Christian Achman

Text: Guy May

Nouvelles d'antan

Über Mobilität anno dazumal

Als im Jahr 1818 Karl von Drais ein gelenktes Zweirad (Lauftrad) patentieren ließ, eröffneten sich neue Möglichkeiten der Mobilität. Mitte des 19. Jahrhunderts kamen die ersten Fahrräder mit Pedalantrieb auf den Markt. Um dieselbe Zeit begann man auch in Luxemburg, die ersten Gleise für den Schienenverkehr zu verlegen. Diejenigen Mitbürger, die nunmehr um die Zukunft des Pferdes bangten, versuchte man indes zu beschwichtigen. So heißt es z.B. in einer Notiz im *Courrier du Grand-Duché de Luxembourg* vom 8. Januar 1851: „[...] *Que l'on voye le nombre de diligences, de voituriers, d'omnibus, de fiacres, de calèches de maîtres, de tapeculs de cultivateurs, etc., et l'on jugera facilement de la progression des chevaux employés à ces usages. [...]*“

Der erste Eisenbahnzug verließ den Bahnhof Luxemburg/Hollerich am 4. Oktober 1859 Richtung Bettemburg. Der Fortschritt war nun nicht mehr aufzuhalten. Ab 1875 verkehrte eine Pferdetrambahn, die das Bahnhofsviertel mit dem Stadtzentrum verband. Bald durchquerten Schmalspurbahnen, die man auf den Namen *Jangeli* (1882-1955) und *Charly* (1904-1954) getauft hatte, dampfend und schnaubend die Hauptstadt.

In den 1880^{er} Jahren waren die ersten *Veloceclub[s]* gegründet worden, und der Aufschwung des Velozipedes war nicht mehr zu bremsen. Automobile gehörten ab der Jahrhundertwende ebenso zum Stadtbild. Da damals die Pedalritter glaubten, gewisse Vorrechte im Verkehr zu haben und neben der Straße in ihrer ganzen Bandbreite auch den Bürgersteig für sich einnehmen zu dürfen, kam es regelmäßig zu Konfliktsituationen, die wiederholt in den Zeitungen angeprangert wurden. *Es wird unnachsichtlich protokollarisch vorgegangen*, drohte der Hollericher Polizeikommissar den Zuwiderhandelnden am 9. Juli 1907 via Pressemitteilung. Es galt demnach, alle ungleichartigen Verkehrsteilnehmer in geordneten Verhältnissen nebeneinander „sich entfalten“ zu lassen. Bereits 1897 hatte man begonnen, die bestehenden Verkehrsregeln anzupassen, die im Laufe der Jahre immer wieder überarbeitet wer-

den mussten. Bis 1907 waren im Großherzogtum 275 Führerscheine ausgestellt worden; 1936 waren es 4 578.

1908 löste die „Elektrische“ die Pferdetrambahn ab. Den verschiedenen Linien hatte man anfangs keine Nummern, sondern Farben gegeben (weiße, grüne, gelbe und rote Linie). In dem Jahr zählte das Streckennetz 9 km, und es waren 608 000 Reisende befördert worden. 1935 war das Tramnetz bereits auf 31 km angewachsen und man zählte 7 675 000 Fahrgäste. Im Jahr 1925, also vor genau 100 Jahren, sah sich die Stadtverwaltung veranlasst, zusätzlich zum bestehenden Schienennetz einen eigenen Busbetrieb aufzustellen. Zehn Jahre später wurden 615 000 Reisende auf dem inzwischen 22 km langen Straßennetz befördert, wie es aus den *Statistiques historiques 1839-1989* hervorgeht, die der STATEC 1990 veröffentlichte.

Dass es auch immer ungewollte Begegnungen und kuriose Situationen im Stadtverkehr gegeben hat, überrascht kaum. So haben wir etliche disparate Zeitungsnotizen herausgepickt, die in einem direkten Zusammenhang mit der Mobilität stehen. Und an gutgemeinten Empfehlungen hatte es auch schon damals nicht gefehlt ...



Unterwegs

... per pedes apostolorum

Samedi dernier, une pauvre religieuse, âgée de 83 ans, a été renversée au Grund, par une voiture qui lui a passé sur le corps. Le conducteur de la charrette a pris la fuite, et a failli, quelques pas plus loin, causer le même accident. La police ne restera pas inactive dans cette occasion ; il est de son devoir de faire des recherches sur le coupable.

Journal de la Ville et du Grand-Duché de Luxembourg 16.5.1827



Geehrter Herr Redakteur! Obwohl ich erst seit einigen Tagen in Luxemburg bin, habe ich bereits einen Mißstand mehrmals empfinden müssen; es betrifft nämlich den Fußgänger Verkehr auf dem großen Viadukt (zwischen Bahnhof und Stadt). Da derselbe nämlich fast zu jeder Zeit ein ziemlich reger ist und die Trottoirs zu beiden Seiten nur sehr schmal sind, ist es nöthig auf den Straßendamm hinab auszuweichen, was auf der einen Seite bei dem Pferdebahnverkehr manchmal kaum möglich oder doch gefährlich ist. Dürfte es nicht gerathen sein, um diesem Uebelstand ein Ende zu machen, einfach an den beiden Eingängen Tafeln anzubringen mit dem Hinweis: Rechts gehen! Aller à droite! Das Publikum gewöhnt sich rasch an diese Einrichtung, da es die Annehmlichkeiten rasch empfindet. Ein Begegnen auf den Trottoirs ist dann ja ausgeschlossen. In andern Städten ist dasselbe längst bei Brücken-Passagen eingeführt.

Luxemburger Zeitung 16.8.1884

Die Texte sind wortgetreu in der jeweiligen Zeit üblichen Schreibweise übernommen.
Quelle: eluxemburgensia.lu

...mit Karren und Kutschen ...

Annonce. Afin de rendre les voyageurs en deux jours de Luxembourg à Paris, l'administration des messageries de P. Wirtgen en correspondance avec celle rue Notre-Dame des victoires à Paris, a fixé, à dater du 10 mai courant, le départ de Luxembourg pour Metz à 5 et demi-heures du matin. P. Wirtgen
Courrier du Grand-Duché de Luxembourg 5.5.1849

Accident de voiture. Hier soir vers six heures, rue Sigefroi, une voiture attelée d'un cheval et dans laquelle se trouvait un notaire et son clerc, fit la culbute dans une tranchée qu'on y avait ouverte pour la pose du rail pour le tramway de Bonnevoie. La tranchée n'étant pas trop profonde, le cheval ne se fit que quelques légères blessures aux jambes de devant, tandis que ceux qui se trouvaient dans l'intérieur de la voiture n'eurent aucun mal.

L'Indépendance Luxembourgeoise 6.11.1923

Am Samstag gegen die Mittagsstunde stieß an der Ecke der Königin- und Regierungsstraße ein aus der Königinstraße kommendes Gespann eines Gärtners mit einem nach dem Bahnhof fahrenden Trambahnwagen (gelbe Linie) zusammen, wobei die „Elektrische“ am Vorderteil beschädigt wurde.

Luxemburger Wort 28.1.1924

... oder mit der Trambahn – erst mit horse power, dann unter Strom

Tramways de Luxembourg. L'Administration informe le public qu'à partir de 6h30m du matin, il y a un service de voitures pour desservir les trains arrivant et partant et qu'à partir de 9 heures commence le service régulier de quart d'heure en quart d'heure de l'église Notre-Dame à la Gare et vice-versa. L'Administration informe le public que les cochers arrêteront les voitures à toute réquisition des voyageurs, excepté dans les rampes.

IL 25.2.1875

Luxemburg. Eine anerkennenswerte Verbesserung hat die Trambahn seit einigen Tagen mit der Heizung ihrer Wagen eingeführt. Die aus den wohlgeheizten Eisenbahncoups kommenden Reisenden sind dadurch gegen die Erkältungen garantiert, wie solche die viertelstündige Fahrt in einem eiskalten Wagen nur zu oft zur Folge hatte.

Der Landwirth 21.1.1891

Trambahn. Seit kurzem sind neue Fahrkarten eingeführt worden; diese Tickets, welche auf Verlangen stets vorgezeigt werden müssen (also dieselben nicht sofort wegwerfen!) sind in vier Teile eingeteilt. Jeder Teil enthält den Namen der Haltestelle, wo man eingestiegen ist; die 4 Haltestellen, welche jede ihren speziellen Fahrtarif hat, sind, vom Bahnhof kommend, Bourbonstraße, Brückenring, Bastion und Rotbrunnenplatz.

Obermosel-Zeitung 28.12.1894

Tramwagenunfälle. Gestern Abend gegen 6 Uhr fuhren zwei deutsche Damen, Verwandte des hiesigen Bankiers W. zum Bahnhof. Der Kutscher fuhr zwischen dem Geleise der Elektrischen und es war ihm unmöglich beim Herannahen des Tramways, aus dem Schienenweg, der bekanntlich aus sogenannten *rouls à gorge* besteht, herauszukommen. In ihrer Angst sprang die eine Dame aus dem Wagen und fiel vor einen herankommenden Lastwagen. Glücklicherweise konnten der Fuhrmann und der Wattmann rechtzeitig bremsen, so daß die Damen mit dem bloßen Schrecken davon kamen. - Eine Stunde später erfolgte ein Zusammenstoß zwischen einem Trambahn und einem Kohlenwagen. Das Pferd des letzteren stürzte, der Fuhrmann fiel vom Bock herunter. Die allseitig davongetragenen Verletzungen sind unbedeutend. Der Tramwagen ist erheblich beschädigt.

Luxemburger Wort 16.9.1908

Neuer Fahrplan. Gelbe Linie: Bahnhof-Viadukt-Aldringerstraße-Monterey-Avenue-Josefstraße-Limpertsberg-Neutorstraße-Großstraße-Athenäumstraße-Bahnhof. Grüne Linie; Adolfbrücke, Großstraße-Bahnhof. Weiße Linie: Bahnhof-Viadukt-Großstraße-Neutorstraße-Victor-Hugo-Avenue-Fayencerie-Avenue-Marktplatzring-Rondpoint-Großstraße-Viadukt-Bahnhof. Rote Linie (Pendelwagen): Bahnhof-Viadukt-Großstraße-Marktplatzring-Josefstraße-Monterey-Avenue-Adolfbrücke-Bahnhof.

Luxemburger Wort 23.9.1909

Pedaleure unterwegs

Postalisches. Auch bei uns ist das Veloziped in den Dienst der Post gestellt worden; jeden Nachmittag kann man Hr. Postcommis Feyden sehen, der auf rasch dahinsausendem Bicycle die am Centralpostamte abgeholten Briefschaften nach Schloss Walferdingen bringt. Auf diese Weise erhält S.K.H. der Großherzog seine Kuriers bedeutend früher und gleichzeitig mit den in der Stadt zur Verteilung gelangenden.

OMZ 21.3.1893

Am verfl. Montag ereilte in der hiesigen Arsenalstraße einen edlen Radfahrer sein wohlverdientes Geschick: Es kam ihm nämlich zufällig eine Prozession in den Weg, und da er auf solche Sachen nicht gut zu sprechen war, so wollte er zum Zeichen seiner Überlegenheit quer durch die Prozession hindurch. Allein er hatte die Rechnung ohne zwei nervige Fäuste gemacht, welche ihn recht unsanft, mit allem was unter ihm und an ihm war, zur Seite schleuderten. Fluchend ob dem Mangel an Civilisation dieser Bauern suchte der Brave die nächste Ecke.

Der Landwirth 29.4.1894

Ein Freund des edlen Velocesports schlägt folgendes Reglement vor, welches allenfalls den Radfahrer in allen Fällen beschützen würde: 1. Jeder Fußgänger muß mit Glocke und Signalhorn versehen sein und muß dieselben beim Straßen-Uebergang ertönen lassen sobald er am Horizont ein Fahrrad erblickt. 2. Bei Nacht muß jeder Fußgänger mit einer Laterne versehen sein. 3. Die ganze Gegend muß geebnet werden, damit den Radfahrern das lästige Bergauffahren erspart wird. 4. Fußgänger müssen gezwungen werden, auf dem Fahrdamm zu gehen damit die Bürgersteige für die Radfahrer frei bleiben. 5. Jeder Fußgänger der auf dem Bürgersteig betroffen wird, soll mit einer Strafe von nicht über 40 M. belegt werden. 6. Jeder Fußgänger der durch seine Ungeschicklichkeit den Fall eines Radfahrers dadurch veranlasst, dass er sich überfahren läßt, wird ebenfalls mit einer Strafe in derselben Höhe belegt. 7. Jeder Eigenthümer von Hunden oder Hühnern, die von Radfahrern überfahren werden, soll mit schwerer Strafe belegt werden. 8. Alle Fußgänger müssen nach dem Gesetz besteuert werden und numeriert sein.

Escher Courier 22.7.1896

Schmalspuriges

Chambre des Députés. M. Erpelding s'attaque de nouveau au *Charly* et démontre l'insécurité qui règne au carrefour devant la gare par suite de ce fatal chemin de fer. De plus il dépare toute l'avenue Adolphe, le nouveau pont et les boulevards de la ville.

IL 5.2.1908

Feuer. Als der gegen 10 Uhr abfahrende Güterzug der Charlyeisenbahn auf dem Königsring passierte, musste er plötzlich die Bremsen zudrehen und Halt machen. Von vier Waggonen Haferstroh, das er zu Siebenbrunnen abladen sollte, waren zwei in Brand geraten. Am Bau des nebenanliegenden Volkshauses beschäftigte Arbeiter löschten die brennenden Garben indem sie die Flammen mit Erde überschütteten. *Charly* setzte seinen Weg stolz voran. Doch bereits bei der Parkstation musste man wieder „löschen“.

LW 26.2.1908

Pferdekutsche ade – es lebe die Benzinkutsche

Autounfall. An einem der letzten Abende geriet ein ausländisches, wahrscheinlich belgisches Auto, welches in der Richtung Arloner Straße fahren sollte, beim Café Wintersdorf aus Versehen auf das Geleise des *Charly*, welchem es eine Strecke des Weges folgte, bis schließlich ein Unfall seiner „launigen“ Fahrt ein Ziel setzte.

OMZ 24.1.1925

Die Verkehrsunfälle in der Stadt Luxemburg vom 1. August bis 31. Dezember 1931. In der Zeit nahm die Stadtpolizei Luxemburg 69 Unfälle im Straßenverkehr zu Protokoll, bei welchen 59 Personen verletzt und 2 auf der Stelle getötet wurden. Zusammenstöße zwischen Fahrzeugen 51; Anprall, Absprung, Sturz von Fahrzeugen usw. 6; An- bzw. Überfahren von Fußgängern 12. Es stießen zusammen: Autos mit Fahrrädern 9; Autos mit Autos 28; Autos mit Straßenbahnen 3; Autos mit Motorrädern 4; Motorräder mit Fahrrädern 1; Autos mit Eisenbahn (*Charly*) 3; Motorrad mit Pferdewagen 1; andere Zusammenstöße 1.

Escher Tageblatt 15.1.1932

Guy May

Ancien collaborateur des Archives nationales, commissaire de la Cour honoraire, il a publié de nombreux articles sur l'histoire nationale et locale.



Text: Marie-Paule Jungblut

Unveiling Local Heritage: Clausen



Der Malakoff-Turm – Spur europäischer Geschichte in Luxemburg

© M.P. Jungblut

Clausen – vielen ist das Viertel als Ausgehmeile mit Bars und Restaurants bekannt. Doch hinter dieser lebendigen Gegenwart verbirgt sich eine zweite Ebene: ein Ort voller Geschichte, Erinnerungen und leiser Spuren, die entdeckt werden wollen.

Der digitale Rundgang *Unveiling Local Heritage: Clausen*, entwickelt von Studierenden der Universität Luxemburg mit dem Syndicat d'Initiative Clausen, öffnet den Blick auf dieses verborgene Erbe. Inspiriert vom Konzept *Heritage in Motion* entfaltet sich Geschichte dabei im Gehen, Erzählen und Teilen.

Vom Glanz Mansfelds bis zu Alltagsgeschichten

Schon im 16. Jahrhundert prägte Gouverneur Pierre-Ernest de Mansfeld das Viertel mit seiner Residenz *La Fontaine*. Palast, Gartenanlagen und Brauerei waren Zeichen seiner Macht, von denen heute nur noch wenige Spuren geblieben sind – etwa die Brasserie Mansfeld, die den Geist jener Zeit bewahrt. Auch das *Hondhaus* erzählt vom Wandel Clausens: Vom Hundezwinger über ein Hospiz bis zu einem der ersten Orte für Mädchenbildung in Luxemburg zeigt es, wie eng sich die Geschichte des Viertels mit der Entwicklung der Stadt verknüpft.

Nicht immer berichten die Spuren von Glanz. Im 19. Jahrhundert forderte eine Cholera-Epidemie zahlreiche Opfer – ein dunkles Kapitel, das heute kaum mehr sichtbar ist. Ebenso prägt die Eisenbahn die Erinnerung: Das Clausener Viadukt von 1862 steht bis heute für technische Innovation, doch die geplante Haltestelle *Clausener Halt* wurde nie verwirklicht – ein Sinnbild für Hoffnungen, die unerfüllt blieben.

Krieg, Erinnerung und Europa

Das 20. Jahrhundert brachte neue Brüche. Vor dem ehemaligen Mansfeld-Palast erinnert ein Denkmal an den Bombenangriff vom 8. Juli 1918, bei dem zehn Zivilisten ums Leben kamen. Auf dem deutschen Soldatenfriedhof begegnen sich verschiedene Erinnerungsschichten: Hier ruhen

protestantische niederländische Offiziere und preußische Garnionssoldaten des 19. Jahrhunderts ebenso wie deutsche Gefallene der beiden Weltkriege.

In diese Erzählung fügt sich der Malakoff-Turm ein. 1861 von den Preußen erbaut und nach einer Krimkriegsschlacht benannt, die europaweit als Symbol für Mut und Widerstand galt, verweist er bis heute auf die enge Verflechtung von lokaler und europäischer Geschichte. Und schließlich ist es das Geburtshaus von Robert Schuman, das einen besonderen Akzent setzt. 1886 in Clausen geboren, wurde er als „Vater Europas“ bekannt. Sein Erbe verbindet das Viertel direkt mit der Idee eines geeinten Kontinents.

Stimmen, Symbole und offene Wege

Clausen lebt nicht nur von den großen Namen. Auch Stimmen aus dem Viertel haben Spuren hinterlassen. Der Priester und Dichter Wëllem Weis etwa prägte mit seinen Texten das kulturelle Gedächtnis des Landes. Hoch über den Dächern wacht zudem die 24 Meter hohe Josephstatue auf dem Seminarberg – weithin sichtbar, aber oft übersehen, ein stilles Wahrzeichen, das Alltag und religiöse Stadtkultur verbindet.

Die digitale Tour *Unveiling Local Heritage: Clausen* lädt ein, all diese Geschichten vor Ort zu erleben. Sie ist kostenlos über die Plattform **IZI Travel** abrufbar, in drei Sprachen verfügbar und führt zu Fuß durch das Viertel; vel'OH oder der Gratis-Transport machen den Weg dorthin leicht.

Clausen ist nach Cents und Hollerich bereits die dritte Station des Projekts. Und die Reise geht weiter: Weitere Viertel werden folgen – damit Luxemburg als Ganzes als lebendige Geschichte erfahrbar bleibt.



ONS STAD 132



Marie-Paule Jungblut

unterrichtet zurzeit Public History am Historischen Institut der Universität Luxemburg und Museologie am museologischen Institut der Universität Lüttich. Sie beschäftigt sich insbesondere mit Formen der Wissensvermittlung, die historische Inhalte spielerisch und unterhaltsam zugleich transportieren.

Texte : Isabelle Becker

Charles Arendt (1825-1910) « Staats-Architekt » et la Ville de Luxembourg

Une exposition organisée par le comité Alstad en collaboration avec le LUCA
(Luxembourg Center for Architecture)

Jean Charles Wenceslas Arendt, né le 15 mars 1825 à Vianden, retraité après plus de 50 ans de bons et loyaux services en 1895, est décédé le 21 novembre 1910 à Luxembourg. Il fut le premier architecte de l'État du Grand-Duché de Luxembourg.

Entre 1847 et 1849, il fit ses études à Bruxelles, puis à Munich. Nommé en 1851 architecte du district de Grevenmacher, il accéda en 1858 au poste d'architecte d'État et s'installa alors à Luxembourg-Ville. Parallèlement à sa fonction officielle, il exerçait en libéral et répondait à des commandes de privés et de communautés religieuses. Il est notamment reconnu pour la construction de 78 églises et chapelles, témoignant de l'ampleur de sa contribution à l'architecture sacrée dans le pays. Mais son œuvre s'étend également à plus de 130 bâtiments profanes.

Défenseur passionné du style néo-gothique, Arendt était aussi archéologue amateur, publiciste, conférencier et collectionneur. Il s'est engagé activement dans la préservation du patrimoine bâti, dans la construction du pays et de sa capitale, ainsi que dans la diffusion du patrimoine immatériel luxembourgeois, en collaboration avec des figures éminentes (hommes politiques, juristes, architectes, ingénieurs, historiens, directeurs, hommes d'Église...) renommées de son temps.

Si le bicentenaire de la naissance de Charles Arendt constitue une belle occasion de l'honorer par une exposition, c'est avant tout la découverte de plans inédits, révélés lors des campagnes de numérisation menées en 2024, ainsi que la consultation d'archives familiales, qui justifient cette



Auteur : Isabelle Becker © Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

Charles Arendt (1825-1910), portrait peinture à l'huile par l'artiste Michel Heiter, 1894. Collection privée

exposition. Elle établit une synergie entre le mobilier d'époque issu de plusieurs édifices publics de la ville et de plans architecturaux, d'objets privés, tous replacés dans leur contexte du XIX^e siècle.

L'exposition se concentre sur le territoire de la Ville de Luxembourg, où près d'une centaine de projets architecturaux signés Arendt ont été recensés. Ces réalisations témoignent non seulement de la diversité de son œuvre, mais surtout de la volonté politique de l'époque : celle de construire un Luxembourg indépendant, libre et neutre avec sa capitale comme vitrine de cette identité naissante.

L'exposition se tiendra au LUCA (Luxembourg Center for Architecture) situé au 1, rue de la tour Jacob, L-1831 Luxembourg, du 25 novembre 2025 au 31 janvier 2026 (fermeture fin d'année: 20.12.25 - 5.1.26).

Isabelle Becker

Historienne en architecture, Administration des bâtiments publics, vice-présidente du comité Alstad a.s.b.l.

Text: Simone Beck



Rue Simone de Beauvoir Kirchberg

In seiner Sitzung vom 14. April 2014 beschließt der Schöffenrat im neuen Stadtviertel *Domaine du Kiem* auf Kirchberg, eine Straße nach Simone de Beauvoir zu benennen. Simone de Beauvoir wird am 9. Januar 1908 in Paris geboren und gilt als eine der einflussreichsten Intellektuellen des 20. Jahrhunderts. Sie wächst in einer bürgerlichen Familie auf, zeigt früh außergewöhnliche Begabung und studiert Philosophie an der Sorbonne. Dort begegnet sie Jean-Paul Sartre, mit dem sie eine lebenslange, unkonventionelle Partnerschaft verbindet.

Als Philosophin, Schriftstellerin und Feministin wird Simone de Beauvoir eine zentrale Figur des Existentialismus. Ihr Denken kreist um Freiheit, Verantwortung und die Stellung des Menschen in der Welt. Die zahlreichen Reisen, die sie ab 1947 bis in die frühen 60er Jahre unternimmt (USA, Afrika, China, Brasilien, Kuba, UdSSR) prägen ihr Denken und ihr Schreiben.

International bekannt wird sie vor allem durch ihr 1949 erschienenes Werk *Le Deuxième Sexe* (Das andere Geschlecht), in dem sie die gesellschaftliche Unterdrückung der Frau analysiert. In ihrem berühmten Satz „Man wird

nicht als Frau geboren, man wird es“ entlarvt sie Weiblichkeit als soziales Konstrukt - im Gegensatz zu der vorherrschenden Auffassung, Weiblichkeit sei eine biologische Bestimmung. Dieses Buch gilt bis heute als eines der Gründungsdokumente des modernen Feminismus.

Neben ihren philosophischen Schriften verfasst de Beauvoir Romane, wie *Les Mandarins* (Prix Goncourt 1954), Essays, Theaterstücke und umfangreiche Memoiren, darunter *Mémoires d'une jeune fille rangée*. Ihr Leben ist eng mit der intellektuellen Szene von Paris verbunden, wo sie als Lehrerin, Denkerin und Publizistin wirkt. Sie engagiert sich politisch, und viele ihrer Stellungnahmen sind unumstritten. Ihre Bewunderung der Sowjetunion und ihre Haltung zu sexuellen Beziehungen zwischen Erwachsenen und jungen Menschen stoßen auf vehementen Widerspruch.

Sechs Jahre nach Jean-Paul Sartre stirbt Simone de Beauvoir am 14. April 1986 in Paris. Ihr Werk bleibt bis heute ein Fundament feministischer Theorie und existentialistischer Philosophie.



Rue Aristides de Sousa Mendes Bonneweg

Der Schöffenrat beschließt am 17. April 2020 den portugiesischen Diplomaten Aristides de Sousa Mendes, dem das Luxemburger Nationalarchiv Ende 2019 – Anfang 2020 eine große Ausstellung gewidmet hatte, mit einer Straße in Bonneweg zu ehren.

Aristides de Sousa Mendes kommt 1885 in einer angesehenen Juristenfamilie bei Viseu zur Welt. Er studiert Jura in Coimbra und tritt anschließend in den diplomatischen Dienst. Zu Beginn des 2. Weltkrieges ist er portugiesischer Generalkonsul in Bordeaux, als Hunderttausende aus den von Deutschland besetzten Gebieten ver-

suchen, über Spanien nach Portugal und von da weiter in die USA zu gelangen. Um durch das von Franco regierte Spanien zu passieren, ist ein portugiesisches Visum unerlässlich, dessen Ausstellung für „unerwünschte Flüchtlinge“ allerdings schon im November 1939 von der portugiesischen Regierung unter Salazar verboten worden war. Sousa Mendes ignoriert diesen Befehl und vom 17. bis zum 23. Juni 1940 stellt er tausende Transitvisen aus, um bedrohten Menschen (unter ihnen viele Juden) zu erlauben, über Spanien nach Portugal zu gelangen. Am 20. Juni wird er nach Lissabon zurückbeordert, aber noch auf der Rückreise gelingt es ihm, Transitvisen zu verteilen.



Seines Amtes enthoben, verliert Sousa Mendes sämtliche Pensionsansprüche und seine Anwaltslizenz, was ihn und seine große Familie (er ist Vater von 15 Kindern) in bittere Armut stürzt. Sie überleben auch dank der Unterstützung jüdischer Familien. 1954 stirbt Aristides de Sousa Mendes isoliert und vergessen an den Folgen eines Schlaganfalls. Dem unermüdlichen Einsatz seiner Kinder ist es zu verdanken, dass Jahre nach seinem Tod

ihrem Vater die verdiente Würdigung zuteilwird. 1966 wird er in Yad Vashem als „Gerechter unter den Völkern“ aufgenommen, ein großer Wald im Süden Israels trägt seinen Namen, und Theaterstücke, Filme, Biografien, Oratorien und Kunstwerke entstehen zu seinen Ehren. Am 13. März 1988 wird Aristides de Sousa Mendes, „der Schindler von Portugal“, vom portugiesischen Parlament rehabilitiert.



© Photographie inconnue



Rue Charlotte Engels Mühlenbach-Eich

Am 23. Dezember 1999 beschließt der Schöffenrat, die Luxemburger Künstlerin Charlotte Engels mit einer Straße in Mühlenbach zu Ehren. Charlotte Engels kommt am 21. Februar 1920 in Luxemburg zur Welt. Sie verliert ihren Vater, einen Neffen des Künstlers Michel Engels, früh. Ihr Bruder Pierre, dem sie nahesteht, wird 1944 als französischer Widerstandskämpfer in Besançon erschossen. 1945 schreibt sie sich in Paris an der *École supérieure des Beaux-Arts* und an der *École des monuments historiques* ein. Sie beschäftigt sich mit diversen künstlerischen Ausdrucksformen wie der Bildhauerei, der Malerei, der Graphik oder Buchillustrationen. Nach und nach legt sie sich auf die Bildhauerei fest, wenn auch zum Bedauern mancher ihrer Bewunderer, die ihre Werke als Malerin sehr schätzen.

Rodin gezeigt. Sie nimmt an der Biennale in Venedig teil und vertritt 1992 Luxemburg bei einer Ausstellung im *British Museum* in London. Auch in Luxemburg finden ihre Werke als Bildhauerin immer größeren Anklang. Neben ihren Büsten von Großherzogin Charlotte und Grand-Duc Jean beeindruckt ihre meterhohe Bronze *L'Envol*, eine Auftragsarbeit des Luxemburger Staates aus dem Jahre 1979 für den Flughafen Luxemburg.

Ihre Werke sind in zahlreichen nationalen und internationalen Sammlungen vertreten. So besitzen das *MNAHA* oder die Sparkasse Werke der Künstlerin, wie auch einige ihrer Skulpturen im öffentlichen Raum zu bewundern sind. Charlotte Engels stirbt am 28. Oktober 1993 in Issy-les-Moulineaux.

Noch während ihrer Studienzeit entstehen erste große Werke. Ende der 1940er Jahren widmet sie das Gefallenendenkmal in Lachapelle/Belfort dem Andenken ihres Bruders und ihres Onkels, der ebenfalls im Krieg ermordet wurde. Beeindruckend ist auch der Gedenkstein für die 1942 in Hartheim bei Linz ermordeten Luxemburger Ordensbrüder Stoffels und Wampach in der Pariser Kirche St. Joseph l'Artisan. 1952 erhält sie den *Prix Grand-Duc Adolphe*, der ihr in Luxemburg aber noch nicht zum Durchbruch verhelfen sollte. In Paris wird die Kritik 1957 durch eine Büste von Pierre Teilhard de Chardin auf sie aufmerksam. Daraufhin kommt es zu einer engen Zusammenarbeit mit der *Monnaie de Paris* für die Charlotte Engels zahlreiche Gedenkmedaillen bekannter Persönlichkeiten entwirft, wie z.B. Buddha, Teilhard de Chardin, Robert Oppenheimer oder Papst Paul VI. Ihre berühmteste Medaille widmet sie 1970 de Gaulles *Appel du 18 juin*. Zudem entwirft sie 15 Medaillen mit Luxemburger Motiven.

In Paris werden ihre Werke (vor allem Prägungen und Skulpturen) in großen Ausstellungen und in renommierten Museen wie dem *Grand Palais* oder dem *Musée*

Bibliographie

- Simone de Beauvoir, fr.wikipedia.org (abgerufen am 11. September 2025)
- Kirkpatrick Kate, Devenir Beauvoir. La force de la volonté (traduit de l'anglais par Clotilde Meyer, Éd. Flammarion 2020)
- Sallenave Danièle, *Castor de guerre*, Éd. Gallimard 2009
- Aristides de Sousa Mendes. Un consul portugais entre la conscience humaine et la raison d'État, Catalogue de l'exposition aux Archives nationales (28.11.2019-22.02.2020)
- Aristides de Sousa Mendes (wikipedia.de; abgerufen am 11. September 2025)
- Berger Michael, Aristides de Sousa Mendes – der Schindler von Portugal, in: Jüdische Allgemeine vom 24. April 2008 (<https://www.juedische-allgemeine.de/allgemein/der-schindler-von-portugal>, abgerufen am 11. September 2025)
- Milgram Avraham, Portugal, the Consuls and the Jewish Refugees (1938-1941), PDF (www.yadvashem.org, abgerufen am 11. September 2025)
- Eischen Linda, Charlotte Engels, in: *ons stad* 94/2010, S. 65-67
- Nowara Malgorzata, Charlotte Engels, www.konschtlexikon.lu, last updated 2024-08-22, abgerufen am 11.09.2025
- Schneider Joseph-Paul, In Memoriam Charlotte Engels, in: *Die Warte* 1993, N°33, S.3





November 2025

150 Joer öffentliche Transport
100 Joer städtische Bus

SERVICES DES TRANSPORTS EN COMMUN

