

Eine Jahrhundertgeschichte:

Die Stadt Luxemburg



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

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

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

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

Paul Wurth und sein Benz "Velo"

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

und das Automobil



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

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

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

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

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

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

Das erste Auto am Clausener Berg

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

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

Die Stadt Luxemburg und das Automobil

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

Das erste Auto auf der Neuen Brücke

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

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



Grand-Garage Saur, Boulevard Royal, 1908



Garage Muller, route d'Esch, 1930



Garage Peusch, Place de l'Étoile, 1954

Nicolas Kieffer-Staar



Ein genialer Konstrukteur: Nicolas Kieffer-Staar

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



Die Stadt Luxemburg: Etappenziel früher Automobilwettbewerbe

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

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

Straßenverkehrsordnung und Führerschein

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

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

Erster Autoboom in der Zwischenkriegszeit

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

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

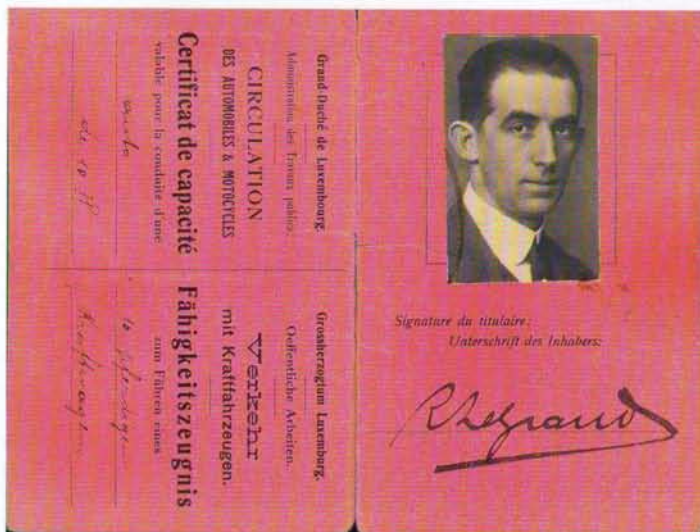
öffentliche Straßennetz. Der Grundstein hierzu war nämlich bereits zwischen 1843 und 1867 gelegt worden. Nicht zu Unrecht wird dieser Zeitabschnitt in Historikerkreisen als "Belle Epoque der Öffentlichen Arbeiten" bezeichnet: 660 km neue Trassen, darunter fast alle heutigen National- (damals Staats-)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

Die Folgen: Das Automobil und die Stadtplanung

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

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

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



Führerschein (1924)
Privatarchiv j.p.h.



Autorallye
Arloner Straße, 1919

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

Im Zeichen des Prioritätssystems: Automobile Mangelwirtschaft zwischen 1944 und 1948

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

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

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

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

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

Eine kleine Revolution: Der "Benelux-Zolltarif"

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

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



VW, 1957



Panhard, 1960



Chrysler, 1960



Citroën, 1957



Alfa-Romeo, 1958

Brot und Spiele: Die Großen Preise von Luxemburg

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

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

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

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

Lifestyle der Fifties: Camping und Caravanning

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

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

Zollschikanen und Papierkrieg: Grenzdokumente in verwirrender Vielfalt

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

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

Gegen Charly, Tram und Straßenbäume. Für ein innerstädtisches Tempolimit

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

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

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

Das automobilen Wachstum und seine Folgen

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

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

Das Goldene Zeitalter der Erdölwirtschaft verlangt immer mehr Verkehrstote

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

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

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



Grand-Prix de Luxembourg, 1949
Valoresi / Wagner



3. Juni 1949: Zusammenstoß auf der Escher Straße

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

Verkehrsinfarkt und Parkplatznot

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

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

Ménage à trois

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

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

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

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

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





1957 Foto: Théo Mey

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

Jean-Paul Hoffmann



Pierre Bertogne

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Martin Clerc