

Text: Jean-Paul Hoffmann

Vom Acker über die Straße auf den Teller

Der Warentransport ist so alt wie die Menschheit selbst. Mit der Sesshaftigkeit, den Anfängen der Landwirtschaft und dem dadurch wachsenden Lebensmitteltransport entstanden allerdings weitere, neue Verkehrsbedürfnisse.

Das römische Straßenwesen und die erste Blütezeit des Landtransports

Erst die Blütezeit der frühen Hochkulturen erlebte den Ausbau des Landtransports. Nach und nach konnte der im Entstehen begriffene, ländliche Verkehrsraum durch ein weiträumiges Straßensystem erschlossen werden, welches im Römischen Reich einen ersten Höhepunkt erreichte. Die wichtigste dieser Straßen in unseren Gegenden, jene von Arlon nach Trier, bediente auch das Gebiet der Stadt Luxemburg. Aufgrund der Breite des Alzettals, die den Bau einer Brücke unmöglich machte, wie auch der felsigen Topografie mussten die Straßenbenutzer so manchen Umweg in Kauf nehmen, was einem effizienten Warentransport naturgemäß im Wege stand.¹

Umständlicher Warentransport in Mittelalter und früher Neuzeit

Mit dem Niedergang des Römischen Reiches setzte auch der Verfall von dessen gut ausgebautem Straßennetz ein. Während des gesamten Mittelalters wurden die Straßen und Wege in nicht nennenswertem Maße unterhalten, sodass sie bald für Gespanne jeglicher Art kaum noch zu befahren waren und somit jeglicher Warentransport, auch jener von Lebensmitteln, einige Jahrhunderte lang nahezu vollständig zum Erliegen kam. Getreidehallen oder Salzstapel, wie etwa jene unweit der hauptstädtischen „Hellepuert“ am obe-

ren Ende des Breitenwegs, wurden zur Absicherung der Versorgung angelegt.³

Im 16. Jahrhundert wurden auf den wenigen Handelsrouten vor allem Importwaren, darunter allerlei Fisch und Seefrüchte aus Antwerpen, etwa Hering und Stockfisch, über Namur und Arlon nach Luxemburg befördert, während von Metz her über Steinbrücken und Leudelingen französische Weine kamen. Von Osten her eintreffende Güter erreichten dagegen das Luxemburger Land über die Mosel in Ehnen, jener Ortschaft, die sich bis ins 18. Jahrhundert hinein zum Hauptumschlagplatz sämtlicher aus dem Rhein- und Moselland ankommender Güter entwickelt hatte.⁴

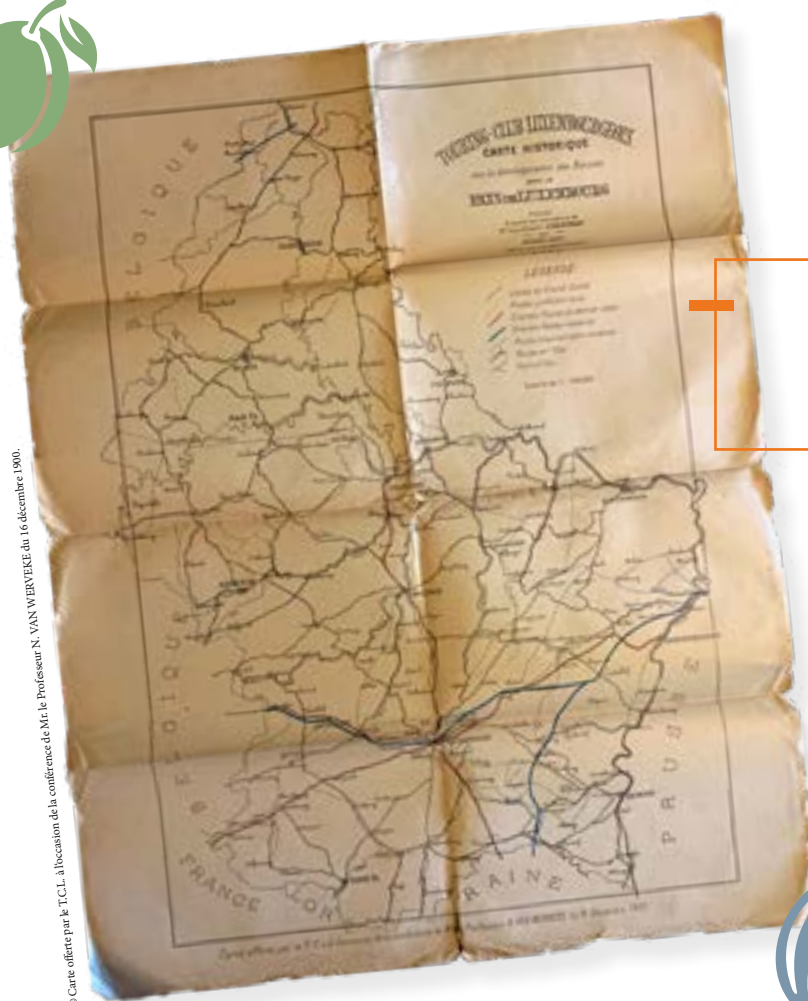
Der bedauernswerte Straßenzustand führte langsam, aber sicher auch zu einer empfindlichen Verteuerung der Lebensmittel. Anfang des 19. Jahrhunderts kostete eine Korde Holz zwischen zwei und sechs Stüber, während die Transportkosten nicht weniger als 42 Stüber betragen! Volle zwei Tage waren nötig, um aus Ehnen oder einem anderen Moselort ein Fuder Wein zu holen.⁵

Enges und verschmutztes Wegenetz der Stadt Luxemburg

Das Wegenetz der Stadt Luxemburg hatte sich über die Jahrhunderte hinweg so gut wie nicht verändert. Die engen Gassen erlaubten kaum zweispurigen Wagenverkehr. Erst als Folge der



© Carte offerte par le TCCL à l'occasion de la conférence de M. le Professeur N. VAN WERVEKE du 16 décembre 1900.



Das Luxemburger Straßen- und Wegenetz im Jahre 1900 auf einer Karte des Touring-Club Luxemburg



Brandkatastrophe von 1556, welcher der größte Teil der damaligen Oberstadt zum Opfer fiel, wurden Philipp-, Monterey-, Chimay-, Beaumont- und Kapuzinergasse begradigt und verbreitert.⁶ Das verhinderte jedoch nicht, dass sich das Straßennetz auch weiterhin in einem bedauernswerten Zustand befand, da es an Zuständigkeiten für dessen Instandhaltung fehlte.⁷

Das 18. Jahrhundert im Zeichen der Sanierung des Straßen- und Wegenetzes

Ganz allgemein steht das 18. Jahrhundert im Zeichen der Sanierung des luxemburgischen Straßen- und Wegenetzes. Der Bau der längsten unserer Fernstraßen, die von Brüssel über Namur, Neufchâteau, Arlon und Luxemburg nach Trier führte, war im Jahr 1722 von Kaiser Karl VI. mit dem Ziel verfügt worden, den Warentransport der „Compagnie maritime d’Ostende“, darunter

auch exotische Gewürze und Lebensmittel, zu erleichtern.⁸

Das 19. Jahrhundert als „goldenes Zeitalter“ des einheimischen Straßenbaus

Die niederländische Verwaltung war es, welche ab 1815 alles daran setzte, die unter französischer Herrschaft erneut erfolgte Vernachlässigung der verkehrstechnischen Infrastruktur des Luxemburger Landes zu überwinden. Der damals wie heute überlebenswichtige Warenaustausch mit Belgien fand hauptsächlich auf der Achse Stavelot-Lüttich statt.⁹ Am 26. und 27. Oktober 1827 schließlich konnte die für eine Summe von 600.000 Gulden vollständig erneuerte, von Arlon über Martelingen, Bastogne und Marche nach Namur führende Trasse eingeweiht werden.¹⁰ Um die Mitte des 19. Jahrhunderts war schließlich ein Straßen- und Wegenetz von insgesamt 48 Landmeilen entstanden.¹¹

Der Wegezoll als wesentliche Hemmschwelle für den Straßentransport

Im 19. Jahrhundert war der Straßentransport alles andere als frei. Immer wieder musste für die zurückzulegende Strecke eine Straßennutzungsgebühr („péage“ bzw. „octroi“) entrichtet werden. Eine Ausnahme betraf die Landwirtschaft, um auf diese Weise den Brotpreis niedrig zu halten. Wegezollpflichtig waren sämtliche Gespanne sowie Postkutschen. Die Gebühr wurde entweder an jedem einzelnen der unzähligen, etwa 5 Kilometer voneinander entfernten Schlagbäume oder aber an einem der verschiedenen „octroi“-Stützpunkte an der Stadtgrenze erhoben und variierte im Jahr 1815, abhängig von der Zahl der Achsen und der Zugtiere, später vom Wagengewicht, zwischen 0,16 und 1,52 Franken. Entlang der Trierer Straße zwischen Luxemburg und Wasserbillig etwa gab es nicht weniger als sieben sogenannte „barrières“.¹²

Revolution im Lebensmitteltransport durch Eisenbahn und Kühlwagen

Mit der Einführung der Eisenbahn im Jahre 1859 stieg auch hierzulande die Möglichkeit, Lebensmittel effizienter, d. h. vor allem schneller, zu befördern. Eine wesentliche Verbesserung trat mit dem im Jahr 1868 von William Davis patentierten Kühlwagen ein. Insbesondere der Fleischindustrie wurde es nunmehr möglich, auf lebende Tiertransporte zu verzichten und ihre Produkte in größeren Mengen, vor allem aber in deutlich frischerem Zustand, zu transportieren.¹³

Das 20. Jahrhundert im Zeichen des Lebensmittelgroßhandels

Was den Lebensmitteltransport angeht, ist das 20. Jahrhundert auch hierzulande von dem allmählichen Entstehen des Lebensmittelgroßhandels geprägt. Nachdem die Sektoren der Milchwirtschaft und des Brauereiwesens Pionierarbeit in Sachen Lebensmitteltransport-Logistik geleistet hatten, entstand in den zwanziger und dreißiger Jahren überall im Land der Lebensmittelgroßhandel.¹⁴ Die Unternehmen dieses neuen Wirtschaftszweigs fungierten allesamt als Verteilerzentren des immer vielfältiger werdenden Lebensmittelangebots, darunter sogenannte „Kolonialwaren“ wie Kaffee, Tabak, Reis, Kakao, Gewürze und Tee. Vielfach verfügten sie auch über eine eigene Kaffeerösterei, Marmeladen- oder Senffabrik.

Eine weitere wesentliche Neuerung in Sachen Lebensmittelvertrieb stellte im Jahr 1951 die Gründung von Luxemburgs erstem Supermarkt in Gestalt des „Economat“ am hauptstädtischen Straßburger Platz dar.¹⁵ Diese von der Firma Leesch zu einem späteren Zeitpunkt unter dem Namen „Cactus“ in beträchtlichem Maße ausgebauten Geschäftsform sollte in der Folge ihren Teil zum Aussterben der traditionellen „Tante Emma-Läden“ beitragen.

Allerdings fehlte vorläufig noch ein wesentlicher Baustein, um die Lebensmittelrevolution in unserem Lande komplett zu machen: Frischer Fisch sowie Seefrüchte mussten vom Einzelhandel weiterhin in kleineren Mengen auf eigene Faust importiert werden, eine letzte Lücke, die das Unternehmen „La Provençale“ am 13. Oktober 1973 mit der Gründung eines Fisch- und Seefrüchtegroßhandels in Hollerich schloss.¹⁶

Fazit

Alles in allem hat unser kleiner Exkurs in die Geschichte des Lebensmitteltransports gezeigt, in welcher erheblichem Maße Handhabung und Preis einer derart empfindlichen Ware vom technischen Fortschritt einerseits und einer effizienten Verkehrsinfrastruktur andererseits abhängig sind. ■■■

Bibliographie

1 N. Van Werveke, Aperçu historique sur la voirie du pays de Luxembourg, Conférence faite à l'assemblée du T.C.L. le 16 décembre 1900, Luxembourg 1900, S.14.

2 Ebd. S. 22, 23.

3 <https://onsstad.vdl.lu> > ons_stad_23-1986_2-6

4 Ebd. S. 21.

5 Ebd. S. 23.

6 Ebd. S. 27.

7 Ebd. S. 27,28.

8 A. Calmes, Naissance et Débuts du Grand-Duché 1814-1830. Le Grand-Duché dans le Royaume des Pays-Bas. Coll. Histoire contemporaine du Grand-Duché de Luxembourg, Vol. 1, Luxembourg, 1971, S. 378.

9 A. Calmes, ebd. S. 382.

10 Ebd. S. 385.

11 Ebd. S. 388.

12 Ebd. S. 390.

13 <https://www.history.de> > Der Kühlwagen wird zum Patent angemeldet.

14 <https://www.industrie.lu>. Zu nennen wären in diesem Zusammenhang Unternehmen wie "Geiben & Eschbour", "Cogéna", "Algelux", "Maison François Lentz" oder "Leesch & Donven".

15 <https://www.woxx.lu> > uploads > 2019/07 > Que reste-t-il_1999-2000_1

16 <https://www.provencale.lu> > notre-histoire

Dr. Jean-Paul Hoffmann

Jahrgang 1957 geboren in Luxemburg-Stadt, ist promovierter Sprachwissenschaftler und forscht zu den verschiedensten Aspekten der Geschichte der Mobilität in Luxemburg.

Autor: unbekannt, Sammlung des Verfassers



Biertransport



Die „Passerelle“ mit auf der linken Seite dem „Octroi-Häuschen“

Foto: Charles Brandebourg et fils, Sammlung des Verfassers

Der Lastwagen des Kolonialwarenunternehmens Lentz



Autor: unbekannt, Sammlung des Verfassers

Remich Place de Saint-Zacharie des Bistrotgades.

Zollhaus für die Entrichtung des Brückengeldes in Remich

Autor: unbekannt, Sammlung des Verfassers

