Mit Blaulicht und Sirene zum Einsatz

Zur Motorisierung von Gendarmerie, Polizei und Police Grand-Ducale

Oben: Der Peugeot-Zellenwagen der Gendarmerie. Am Steuer Gendarm Wiscourt

Ein Automobilist der ersten Stunde: Major Van Dyck

Die Geschichte der Motorisierung unserer öffentlichen Ordnungskräfte lässt sich ganz unmittelbar auf die Anfänge des Automobils in unserem Lande zurückführen. Als einer der ersten einheimischen Automobilbesitzer wird, laut Automobil-Nummernbuch von 1908, unter der Ordnungsnummer 4, der Kommandant der großherzoglichen Gendarmerie sowie der Freiwilligenkompanie, Major Emile Van Dyck aus Luxemburg, geführt.[1-2] Am 24. Dezember 1906 war nämlich eine Regelung in Kraft getreten, welche jedes Motorfahrzeug einer Zulassungspflicht nebst polizeilicher Kennzeichnung mittels Ordnungsnummer unterwarf. Nähere Einzelheiten zu Art und Fabrikat, van Dycks Fahrzeug betreffend, sind uns leider nicht bekannt. Möglich wäre allerdings, dass es sich um eben jenen Darracq handelt, als dessen Besitzer, unter der unveränderten Ordnungsnummer 4, im Jahre 1912 der Industrielle Paul Wurth geführt wird. Seinen Führerschein erwarb Major Van Dyck, als einer der ersten in Luxemburg, unter der laufenden Nummer 35 am 5. März 1907 im Alter von 46 Jahren. Allerdings dürfte er nur in Ausnahmefällen selbst ins Lenkrad gegriffen haben, denn am selben Tag hatte auch sein Fahrer, Jean-Pierre Schons, 25 Jahre, wohnhaft in Luxemburg, die Fahrprüfung (Führerschein-Nr. 26) bestanden.

Und vielleicht ist es ja tatsächlich Major Van Dycks automobile Begeisterung gewesen, welche die Motorisierung der Gendarmerie in entscheidendem Maße vorangetrieben hat. Fakt ist jedenfalls, dass unsere öffentliche Ordnungsmacht 1907 bereits ein halbes Dutzend Motorräder in Dienst stellte, die unter den amtlichen Kennzeichen-Nummern 1002-1007 Eingang ins allererste Autonummernbuch fanden. Damit gehörten unsere uniformierten Ordnungshüter zu jenen wenigen Glücklichen, die hierzulande seit den ersten Tagen bereits über dieses revolutionäre Fortbewegungsmittel verfügen durften. Lediglich das Motorrad Albert Namurs aus Grevenmacher führte eine niedrigere Ordnungsnummer (Nr. 1001) und darf damit als das erste in Luxemburg zugelassene „Motorbike“ gelten.[3]

Ein Auto schreibt Geschichte: Der Zellenwagen der Gendarmerie

Kurz vor dem Ersten Weltkrieg, im Jahre 1914, tat die Gendarmerie einen weiteren entscheidenden Schritt in Richtung Motorisierung, indem sie den bisherigen, von Pferden gezogenen Zellenwagen durch ein von der Grand Garage G. Saur-Koch aus Luxemburg geliefertes, motorgetriebenes Nutzfahrzeug der Marke Peugeot ersetzte.

Im Jahre 1907 hatte der am 19. März 1876 in Paris geborene Luxemburger Georges Saur am hauptstädtischen Boulevard Royal eine Peugeot-Vertretung eröffnet. Als Absolvent der berühmten Pariser „Ecole Centrale des Arts et Manufactures" (Promotion 1899) hatte Saur stets gute Kontakte zu Armand Peugeot unterhalten, der ebenfalls die altehrwürdige Pariser Ingenieursschmiede besucht hatte. Und so kam es, dass Georges Saurs Peugeot-Vertretung als Zweigniederlassung der „succursale de Nancy" fungieren konnte. Bei den sogenannten „succursales" handelte es sich um Niederlassungen größeren Umfangs, welche in allen Teilen Frankreichs, aber auch im Ausland, etwa in London oder Moskau, existierten. Die Vorteile dieser Infrastrukturen lagen in der schnelleren Verfügbarkeit von Fahrzeugen und Ersatzteilen, aber auch in der größeren Vielfalt des Modellangebots. Vorteile, in deren Genuss auch Georges Saurs Luxemburger Werks-Zweigniederlassung kam.[4] Und so nimmt es nicht Wunder, dass Peugeot zwischen 1907 und 1916, dem Jahr, als Saur seine Vertretung wieder veräußerte, zur meistverkauften Marke im Großherzogtum aufstieg.

Im Hintergrund der private Peugeot (Kennzeichen-Nr. 142)
Emile Van Dycks bei einer Demonstration in Luxemburg

Dem Peugeot-Zellenwagen der Gendarmerie hatte im Übrigen das Schicksal die Aufgabe zugemessen, in unserem Lande ganz wider Willen ein Stück Geschichte zu schreiben.[5] Als am 2. August 1914 Luxemburg zum Auftakt des Ersten Weltkriegs von den kaiserlichen Truppen besetzt werden sollte, versperrte Major Van Dyck, in Begleitung von Leutnant Franck, mit eben jenem Zellenwagen, der vom Gendarmen Wiscourt (oder Viscour) gesteuert wurde, der Vorhut der Invasoren den Weg mit dem Ziel, ihnen ein Protestschreiben der Regierung zu überreichen.[6] Manche Quellen berichten gar, ein Gendarmeriewagen mit Großherzogin Marie-Adelheid persönlich an Bord habe die Adolfbrücke blockiert. Schuld an dieser Verwechslung mag, zeitgenössischen Beobachtern zufolge,[7] der Umstand gewesen sein, dass die Staatskarosse der Großherzogin dem privaten Peugeot Emile Van Dycks, (Kennzeichen-Nr. 142)[8], für den er seinen Darracq 1912 bei Saur in Zahlung gegeben hatte[9], täuschend ähnlich sah. In der Tat hatte van Dyck versucht, die deutschen Truppen mit seinem Wagen einzuholen, um ihnen das erwähnte Protestschreiben der Regierung doch noch aushändigen zu können.[10] Ein Unterfangen, das ihm in der Nähe von Gasperich schließlich auch gelingen sollte. ▶

Harley-Davidson-Gespann der Polizei

Schwergewichte bei der Polizei: Die Harley-Davidson-Gespanne

Doch nicht nur die Gendarmerie, auch die Polizei (*police étatisée locale*) setzte im Laufe der Zeit immer stärker auf die Motorisierung. Besonderen Eindruck machten in diesem Zusammenhang die beiden mächtigen Harley-Davidson-Gespanne (Kennzeichen-Nummern: 3697 und 4140), welche die *Police* im Laufe der Zeit anschaffte. Ein Umstand, der offensichtlich auch den deutschen Besatzern nicht entgangen war, denn bereits am 25. März 1941 wurden die amerikanischen Dickschiffe beschlagnahmt und in den Dienst der deutschen Behörden gestellt.[11]

Harley-Davidson der Polizei

Nach dem Zweiten Weltkrieg: Der motorisierte Fuhrpark der Ordnungskräfte wächst

Nachdem der Anfang in der ersten Hälfte des letzten Jahrhunderts gemacht war, weitete sich der motorisierte Fuhrpark unserer Ordnungskräfte nach dem Zweiten Weltkrieg stetig aus. 1945 konnte die mobile Einheit der Gendarmerie auf nicht weniger als dreizehn Fahrzeuge zurückgreifen. In den vierziger und fünfziger Jahren bestand der automobile Fuhrpark vor allem aus nicht eigens gekennzeichneten, viertürigen Innenlenkern amerikanischer Provenienz. Doch allmählich begann man damit, sich, im Interesse einer gesteigerten Effizienz, auf bestimmte Fahrzeugtypen bzw. -marken festzulegen. So beschaffte die Gendarmerie für ihre auf die Überwachung des Überland-Straßenverkehrs ausgerichtete „Brigade volante“ eine Reihe von in einheitlichem Weiß lackierten Kombis des Typs Peugeot 403. Die übrigen Brigaden wurden dagegen ab 1954 flächendeckend mit jenen in tiefem Blau daher kommenden Land Rover-Geländewagen ausgestattet, welche über lange Jahre hinweg das automobile Erscheinungsbild der Gendarmerie prägen sollten.[12]

Die Polizei wusste ebenfalls die Vorzüge der Marke Peugeot zu schätzen, und so dauerte es nicht lange, bis sie in den entsprechenden Farben rostrot und weiß lackierte Peugeot 404- und später 504-Breaks in Dienst stellte. Gleichzeitig jedoch begann sie, auf ein Fahrzeugfabrikat zu vertrauen, das in Kreisen der öffentlichen Ordnungskräfte lange Zeit offenbar mit einer Art Tabu belegt gewesen war. Die Rede ist vom Volkswagen, der nunmehr als „Bulli“ wie auch als „Käfer“-Limousine Einzug in den Fuhrpark der Polizei hielt und, in seiner modernen „T5“-Form, dort bis zum heutigen Tag überlebt hat.

Peugeot 504 TI der Gendarmerie

Seit den Siebzigern: Polizei und Gendarmerie setzen auf PS-starke Limousinen

Als in den siebziger und achtziger Jahren die Autos immer schneller wurden, mussten auch die Ordnungskräfte nachziehen und automobiltechnisch aufrüsten. Die von dieser Entwicklung vor allem betroffene „Brigade volante“ stellte daraufhin einige schnelle BMW 2002-Touring-Limousinen in Dienst, welche Luxemburgs Raser bald schon das Fürchten lehren sollten. Unterstützt wurden die bayerischen Flitzer durch eine Reihe von Peugeot 504 TI-Limousinen, welche in dem neuen, auf größere Sichtbarkeit ausgerichteten Gendarmerie-Outfit, bestehend aus einer weißen Lackierung nebst „Gendarmerie Grand-Ducale“-Schriftzug sowie blauen Streifen, auf sich aufmerksam machten.

Doch erst im Jahr 1988 sollte die „Brigade volante“ der Gendarmerie in Gestalt des Ford Sierra Cosworth das erste echte Hochleistungsfahrzeug in ihren Fuhrpark aufnehmen. Bald schon war der Bolide mit dem zivilen Kennzeichen „GG 280“, der für eine erhöhte Verkehrssicherheit auf den in der Zwischenzeit entstandenen Autobahnen unseres Landes sorgen sollte, in aller Munde. Vier Jahre später, 1992, war es dann an zwei allradgetriebenen, viertürigen Sierra Cosworth, die Nachfolge ihrer beiden zweitürigen, flügelbewehrten Vorgänger anzutreten. Endgültig aus dem Straßenbild verschwanden die wohl legendärsten Polizeifahrzeuge Luxemburgs im Jahr 1998, um weit alltäglicheren Volvo V70 850 T5-Kombis Platz zu machen. Erst der 2003 für die Autobahnstaffel der *Police Grand-Ducale* beschaffte VW Passat 4.0 W8 4 Motion konnte den mythischen Sierra Cosworth zumindest leistungsmäßig (275 PS) wieder das Wasser reichen. Ebenso berüchtigt waren die rasenden Volkswagen allerdings für ihren exorbitant hohen Spritverbrauch (18-20 Liter), so dass 2007 bereits das erste Exemplar wieder aus dem Bestand schied. Der Rest der Flotte folgte 2009.[13]

BMW 325 i der Gendarmerie

Ford Sierra Cosworth 1992 der Gendarmerie

Seit jeher: Bei den Zweirädern dominiert BMW

Was die Zweiräder angeht, so setzten Polizei wie Gendarmerie und *Police Grand-Ducale* seit Mitte bzw. Ende der fünfziger Jahre auf die Marke BMW. Fast alle für den Behördeneinsatz vorgesehenen Baureihen kamen im Laufe der Jahrzehnte auf den Straßen des Großherzogtums zum Einsatz. War es in den Sechzigern vor allem die schnelle R 69 S, welche unseren Ordnungshütern zur Verfügung stand, so wurde sie in den Siebzigern und frühen Achtzigern von den Typen R 60/5, R 60/6 bzw. R 60/7 abgelöst. Lediglich die Polizei wurde den Bayern-Boxern in den Siebzigern untreu, als sie in blütenweißer Livree daher kommende Honda CB 500 in Dienst stellte. Ein Paradigmenwechsel trat in den späten Achtzigern mit der Beschaffung der auf einen flüssigkeitsgekühlten Vierzylinder-Reihenmotor vertrauenden BMW K 1100 ein, während gegenwärtig die Boxer-Baumuster RT 1150P sowie RT 1200P der Bayern bei uns im Einsatz sind.[14]

Das Beste zum Schluss: Der Mercedes E 55 AMG

Da das Beste bekanntlich zum Schluss zu kommen pflegt, wollen wir an dieser Stelle noch auf jenen Mercedes E 55 AMG verweisen, der im Jahr 2001 für die *Unité Spéciale de la Police-USP* angeschafft wurde. Der mit einem 354 PS aus 5,4 Liter Hubraum leistenden V8-Ottomotor ausgerüstete Bolide, der des Öfteren als Vorauswagen der Fahrzeugkolonne des Großherzogs zum Einsatz kam und Anfang 2006 an die Fahrschule der Polizei abgegeben wurde, dürfte damit ohne jeden Zweifel zu den schnellsten Fahrschulautos der Welt zählen.[15]

Jean-Paul Hoffmann

Alle gezeigten Bilder stammen aus der Sammlung des Verfassers.

Mein besonderer Dank gilt Jean Zoller, der mir liebenswürdigerweise stets die Möglichkeit gab, die neuesten Autos der Gendarmerie im Bild festzuhalten.

---

1 vgl.: „*Automobil-Nummern*“, in Anonym, *Großherzoglich Luxemburgische Gendarmerie, Automobile und Motorräder,* Luxemburg, ca.1908;
2 Gendarmerie und Freiwilligenkompanie standen vom 11. Januar 1900 bis zum 31. Januar 1915 unter dem Oberkommando des Oberbefehlshabers, Major Emile Van Dyck. Sein Stellvertreter, der Oberbefehlshaber der Gendarmerie, war Pierre Heckmann. Die Gendarmerie bestand aus zwei Divisionen, wovon eine im Süden, in der Haupstadt Luxemburg stationiert war. Sie stand unter dem Befehl von Michel Frank. Die zweite war im Norden, in Diekirch, stationiert und unterstand Eugène Ferron;
3 Vgl. „Nummern der Motorräder“, in Anonym, *Großherzoglich Luxemburgische Gendarmerie, op. cit.*. Während ab dem 24. Dezember 1906 für Automobile fortlaufende alphanumerische Ordnungsnummern, beginnend mit Nr. 1, galten, wurden den Motorrädern ab selbigem Datum dagegen vierstellige, ebenfalls fortlaufende Ordnungsnummern, beginnend mit der fortlaufenden Zahlenkombination 10, zugeteilt;
4 Vgl. Société Anonyme des Automobiles et Cycles Peugeot (Hrsg.), *Livre d'or de la succursale de Nancy*, Nancy, ca. 1912, S. 3-11;
5 Vgl. dazu im Einzelnen : Jean-Paul Hoffmann, *Autos, die in Luxemburg Geschichte machten*, Bd.1, éditions Revue Luxemburg, 2011, S. 132-133;
6 Vgl. David Heal, *1914. L'invasion du Luxembourg,* Louviers, Ysec Editions, 2006, S. 46;
7 Vgl. *ibid.*, S. 46-47;
8 Vgl. „Vor 40 Jahren. Luxemburger Autobesitzer in der „guten alten Zeit““, in *Luxemburger Auto Revue,* 5. Jahrgang, Nr. 5, Mai 1952, S. 39;
9 vgl. Société Anonyme des Automobiles & Cycles Peugeot, *Livre d'or, op, cit.,* S. 17;
10 vgl. D. Heal, *op. cit., 1914,* S. 46;
11 persönliche Aufzeichnungen des Autors gemäß Unterlagen des Archivs des „Service d'Hygiène de la Ville de Luxembourg“. Die Enteignung von Kfz fand allgemein gemäß Paragraph 15 des Reichsleistungsgesetzes statt;
12 Vgl. dazu im Einzelnen : Marc Schrobildgen, „La loi des séries. Les Land de la Gendarmerie du Luxembourg“, in *Land. Le magazine des passionnés de tout terrain,* janvier-février 2006, S. 44-46;
13 Vgl. Steve Picco, Mike Zoller, *Die Einsatzfahrzeuge der Police Grand-Ducale 2000-2010. Eine Retrospektive*, Luxemburg, 2010, S. 130, 118, 119;
14 S Pico, M. Zoller, *Die Einsatzfahrzeuge der Police Grand-Ducale, op. cit.,* S. 137;
15 *Ibid.*, S. 65.

Quellen:
- Großherzoglich Luxemburgische Gendarmerie (Hrsg.), *Automobile und Motorräder,* Luxemburg, ca. 1908;
- David Heal, *1914. L'invasion du Luxembourg*, Louviers, Ysec Editions, 2006;
- Jean-Paul Hoffmann, *Autos, die in Luxemburg Geschichte machten*, Bd.1, Luxemburg, éditions Revue, 2011;
- Marc Schrobildgen, « La loi des séries. Les Land de la Gendarmerie du Luxembourg », in *Land. Le magazine des passionnés de tout terrain,* janvier-février 2006, S. 44-46;
- „Vor 40 Jahren. Luxemburger Autobesitzer in der „guten alten Zeit““, in *Luxemburger Auto Revue,* 5. Jahrgang, Nr. 5, Mai 1952, S. 39;
- Société Anonyme des Automobiles et Cycles Peugeot (Hrsg.), *Livre d'or de la succursale de Nancy*, Nancy, ca. 1912;
- Steve Picco, Mike Zoller, *Die Einsatzfahrzeuge der Police Grand-Ducale 2000-2010, Eine Retrospektive*, Luxemburg, 2010.