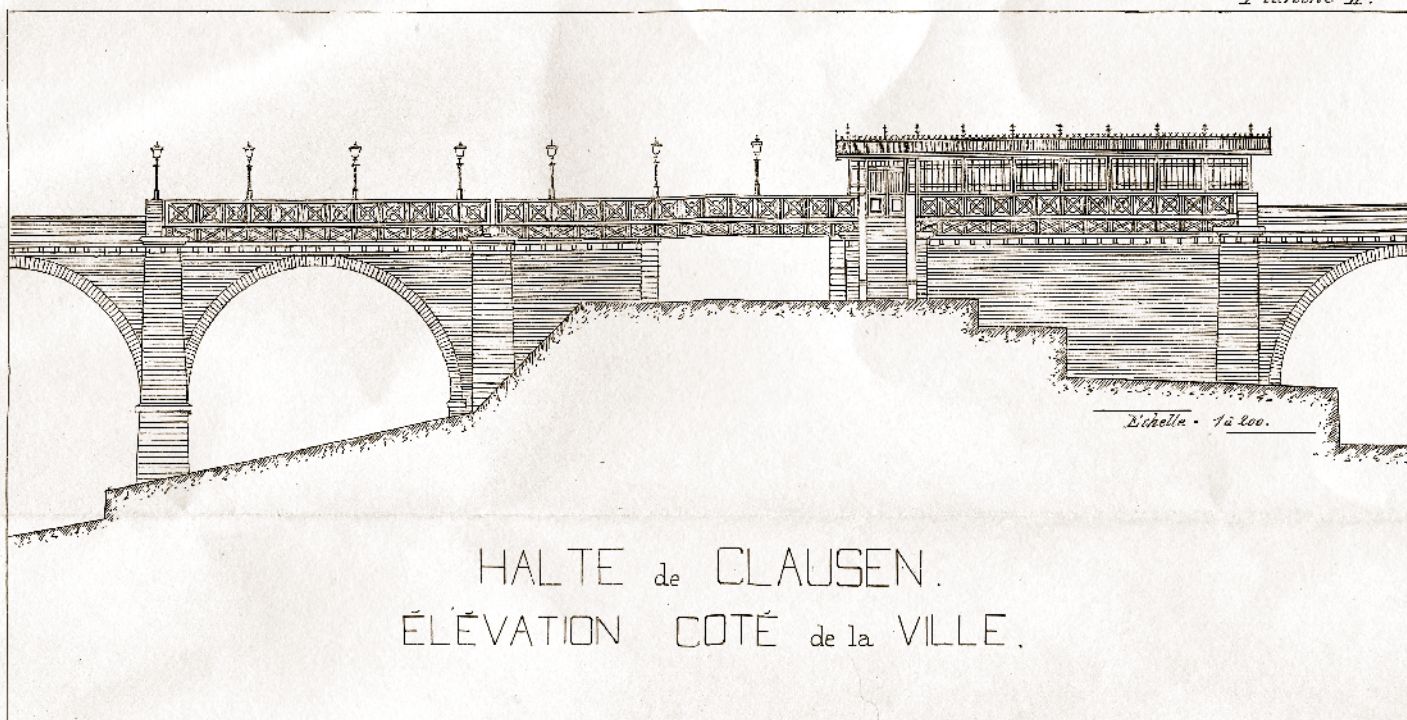


„Gëtt ons eng Halt hei op der Bunn Wat éischer, wat mer t'léiwer hunn“¹

Vom Clausener Halt zur Station Pafendall-Rout Bréck

Text: Guy May

Planche II.



Dessiné en Novembre et Décembre 1904. A. Barthe.

Der im Jahre 1904 vorgestellte Entwurf für den Clausener Halt auf dem Altmünsterplateau.
Eine gewisse Ähnlichkeit mit der auf dem Kirchberg entstandenen Bahnstation kann man nicht bestreiten.

Demnächst können Zugreisende – ob sie nun von Norden oder von Westen her kommen – an der neuzeitlichen Bahnstation Pafendall im Ortsteil Siechenhaff aussteigen und innerhalb weniger Sekunden mittels einer Standseilbahn zu dem 200 Meter entfernten ebenfalls neu errichteten Halt Rout Bréck hinauffahren. Von dort aus ist dann die Weiterfahrt mit einer neuartigen Trambahn nach Kirchberg oder ins Stadtzentrum möglich. Den Fahrgästen aus Richtung Kirchberg wird es gleichermaßen möglich sein, sich die neue Haltestelle zunutze zu machen. Die Umsetzung der politischen Entscheidung, eine Haltestelle im Pfaffenthal zu erstellen, ist eine willkommene Gelegenheit, um beiläufig kurz daran zu erinnern, dass letztendlich eigentlich nur ein vergleichbares Projekt umgesetzt wurde, mit dem man sich bereits vor der Eröffnung der ersten Eisenbahnlinien – vor 160 Jahren – öffentlich auseinandergesetzt hatte².

Am 4. Oktober 1859 verließ bekanntlich das erste Dampffross den hauptstädtischen Bahnhof. Zu diesem festlichen Anlass hatte Michel Lentz D'Letzebuerger oder De Feierwon getextet und in Musik gesetzt. Das neue Verkehrsmittel sollte binnen kurzer Zeit das Leben unserer Vorfahren von Grund auf vorteilhaft umgestalten, und so war es verständlich, dass viele Ortschaften Interesse an einem Anschluss an den Feierwon, damals auch noch *Feierpärde*³ genannt, geltend machten. Kein anderer beschreibt uns den Wunschgedanken der damaligen Politiker treffender als Michel Rodange in seinem *Renert* oder *De Fuuss am Frack an a Maansgréist*:

*E plangt déi schéinste Stroossen
duerch Duerf geet d'Eisebunn,
all Dierfche kritt eng Haltplatz
an zwou déi schonns eng hunn.⁴*

Auch die hauptstädtischen Gemeindegemeinden bedauerten immer wieder, dass die bevölkerungsreichste Stadt des Landes während Jahrzehnten zu jenen Gemeinden gehörte, die auf ihrem Gebiet keinen direkten Anschluss an das Bahnnetz hatten, da der 1858 erbaute Bahnhof sich bis zur Eingemeindung im Jahre 1920 auf der Gemarkung der Gemeinde Hollerich befand. Der andere nächstgelegene Bahnhof war in Dommeldingen, Gemeinde Eich. Obgleich die Hauptstadt wenige Jahre nach der Schleifung zudem zu einer Residenzstadt avanciert war, gab es auf deren Gebiet auch dann immer noch keinen Bahnhof. *Dat kann dach net sënn*, müssen sich die Stadtväter damals gedacht haben und so kam Anfang der 1890er Jahre die Idee auf, womöglich eine Bahnstation auf dem Heiliggeistplateau/Konstitutionsplatz zu errichten. Dieser Plan verschwand jedoch bald wieder in der untersten Schublade. Nachdem das Plateau Bourbon

baureif und die Adolph-Brücke dem Verkehr übergeben worden war, durchquerte auf seinem Weg nach Echternach immerhin ab 1904 der *Charly* die Hauptstadt...

Die Einwohner von Pfaffenthal und Clausen ihrerseits hatten entsprechende Begehren schon vorgebracht, bevor überhaupt die ersten Züge rollten. Bereits am 4. Dezember 1858 waren sie mit einer Petition an den damaligen General-Direktor der Justiz und der Finanzen, Guillaume-Mathias Augustin, herangetreten und baten die hochlöbliche Regierung, die Generaldirektion der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahngesellschaft zu veranlassen, [...] wegen der weiten Entfernung in welcher der Centralbahnhof von den erwähnten Unterstädten angelegt werden wird [...], eine Haltestelle der Nord-Linie auf dem Altmünsterplateau zu errichten⁵. Neben der Haltestelle Clausen oder dem Clausener Halt, wie das Projekt auch noch genannt wurde, verlangte man zusätzlich das Anlegen eines Fußgängerweges längs der Schienen vom Altmünsterplateau bis zum Hauptbahnhof.

Diese letzte Forderung ist umgehend an die Bauverwaltung zur Begutachtung weitergeleitet worden. Die Antwort hat nicht lange auf sich warten lassen und schon am 31. Januar 1858 berichtet Ingenieur Joseph Sivering, dass das Anlegen des gewünschten Fußgängerweges sich als sehr schwierig erweise, da der Felsen zweimal gesprengt werden müsste, was hohe Kosten nach sich ziehen würde. Zusätzlich müssten zwei neue Fußgängerbrücken, die so teuer wären wie eine Eisenbahnbrücke, gebaut werden. Die Länge des Weges vom Clausenerberg (Altmünsterplateau) bis zum Letzten Stüber (Hauptbahnhof) betrage 1500 Meter. Die Entfernung bis zum Hauptbahnhof durch die Oberstadt über den neuen Viadukt ergebe 2000 Meter. Für eine Abkürzung von nur 500 Metern wären diese hohen Ausgaben jedoch nicht zu verantworten. Man sei zur Zeit sowieso mit dem Bau des Petrusviadukts (*Passerelle*) beschäftigt, der schließlich auch den Einwohnern der Vorstädte Pfaffenthal und Clausen zum Vorteil gereiche. Daraufhin war dieses Projekt definitiv weggeordnet. Nicht unerwähnt bleiben darf in diesem Zusammenhang, dass die Einwohner von Grund und Clausen im selben Jahr bei der Abgeordnetenversammlung Einspruch gegen die Überbrückung des Petrusviadukts zwecks Verbindung der Oberstadt mit dem Bahnhof eingelegt hatten...

Das zweite Begehren, eine Bahnhaltestelle auf dem Altmünsterplateau zu errichten, blieb über ein halbes Jahrhundert lang in der Diskussion. Die Einwohner aus Pfaffenthal, Clausen und Neudorf, denen sich im Nachhinein auch jene von Stadtgrund sowie vom Fischmarkt angeschlossen hatten, kämpften über Generationen hinweg für ihr Vorhaben, indem sie Petitionen sowohl bei der Regierung als auch bei der Gemeindeverwaltung einreichten. Auf besonders heftigen Widerstand stieß die Begründung, dass Reisenden, welche

ins Stadtzentrum wollten, mit dieser neuen Station der beschwerliche Umweg über das Bahnhofsviertel erspart bliebe. Daraufhin stellten die dort (auf dem Gebiet der Gemeinde Hollerich) ansässigen Geschäftsleute und Hotelinhaber unmissverständlich klar, dass doch nur durch die Anwesenheit der vielen Zugreisenden ihr Geschäftsviertel lebensfähig sei. Man würde diese Lebensfähigkeit vernichten oder teilweise unterbinden, sollte man einen Personenbahnhof in Clausen errichten. Und sowieso stehe man durch das starke Gefälle an dem geplanten Ort vor technisch unlösbaren Problemen und darüber hinaus seien nur einige wenige Privatleute, welche Eigentum in der Nähe des vorgesehenen Standortes hätten, an der Sache interessiert. Die Eisenbahngesellschaft ihrerseits argumentierte unter anderem, dass wegen der Steigung an diesem Abschnitt der Nordlinie das Anhalten und Abfahren, vor allem im Winter, bedenklich wäre und stand demnach von Anfang an dem Projekt sehr skeptisch gegenüber. Obschon sowohl im Parlament als auch im Stadtrat die Wichtigkeit des Projekts erkannt war und periodisch darüber debattiert wurde, ist es nie zu einer zustimmenden Entscheidung gekommen. Im September 1904 wurde das Thema dann noch einmal hochaktuell, als Diplomingenieur T. Lefort die Vor- und Nachteile des inzwischen auf 750.000 Franken veranschlagten Projekts vorstellte und kommentierte. Je ein Drittel der Summe sollten der Staat, die Stadt und die Eisenbahn übernehmen. Über den Nutzen für den hauptstädtischen Verkehr würden wohl kaum Meinungsverschiedenheiten bestehen. Die Zweifel an der Umsetzung des Projekts seien beim heutigen Stand der Technik ebenfalls unbegründet. Allerdings müsste der Charakter der Anlage der Umgebung angepasst werden. Denen, die aus kleinlichen Sparsamkeitsrück-sichten sich mit einem reinen Nutzbau – vorgesehen waren Eingangshalle, Schalterraum, Gepäckraum und Abort – begnügen wollten, sei bemerkt, dass in den öffentlichen Bauten sich der Geist des Volkes widerspiegeln und dass in fernen Zeiten die Steine unsern Nachkommen zeigen würden, ob wir halbe Menschen oder ganze Kerle waren, fährt Lefort fort. Dieser Bericht befindet sich unvermutet im Bestand des Außenministeriums und lässt erahnen, dass damals Staats- und Außenminister Paul Eyschen das Schriftstück kommentarlos zu seinen Akten gelegt hatte⁶. Weitaus ergiebiger sind die diesbezüglichen Akten im Gemeindearchiv⁷. So hatte z.B. der hauptstädtische Gemeinderat ein ausführliches Vorprojekt ausarbeiten lassen, das von Stahlkonstrukteur Ernest Barblé ausgearbeitet worden war und auf die Unterstützung des Gemeinderates zählen konnte. Doch damit hatte es sich auch schon. Es blieb alles beim alten. Bis in die 1920er Jahre hinein beschäftigte der Clausener Halt abwechselnd Regierung, Bürgermeisteramt und Presse. Ein humoristisch-satirisches Wochenblatt¹

äußerte sich sogar in Poesie-Form über das strittige Dauerthema. Den Einwohnern der Vorstädte sowie dem Stadtrat gelang es nicht, die Eisenbahndirektion umzustimmen. Auch dem Druck der Geschäftswelt des Bahnhofsviertels über die Politik konnten sie sich nicht widersetzen und mussten notgedrungen den strapaziösen Umweg durch die Oberstadt weiterhin in Kauf nehmen. Am 1. Juli 1928 notierte Batty Weber im *Abreißkalender* in der *Luxemburger Zeitung*: *Da [Clausener Halt] ist, wie's scheint, die Säge mitten drin stecken geblieben...* Er sollte Recht behalten. Eine nutzbringende Idee war gestorben.

Eine späte Genugtuung hat Clausen dennoch erhalten, als ab Juni 1923 eine Linie des hauptstädtischen Tramnetzes ebenfalls Clausen und Neudorf bediente. Das Altmünsterplateau erhielt damals eine Haltestelle, die aber später wieder geschlossen wurde. Wegen der Steigung des Clausenerbergs konnten dort ausschließlich Triebwagen, welche zusätzlich noch technisch aufgerüstet werden mussten, eingesetzt werden. Diese Tramlinie mit der Nummer 9 war die letzte, die in Dienst gestellt wurde, und die erste, welche wieder stillgelegt und durch Omnibusse ersetzt wurde (1952). Die schon Ende der 1940er Jahre von Pierre Werner aufgeworfene Idee, den Grund und die Oberstadt mit einem Fahrstuhl zu verbinden, wurde schließlich im Jahre 1987 umgesetzt. Seit vergangenem Jahr sind überdies Pfaffenthal und Oberstadt durch einen bequemen Panorama-Personenaufzug miteinander verbunden. Wegen der zu großen Entfernung zwischen den Talstationen *Pafendall-Rout Bréck* und dem *Pafendaller Lift* ist ein zügiges Umsteigen von der Zugstation hinauf zum Stadtzentrum leider nicht machbar.

Nach fast 160 Jahren hat man also die alte Idee wieder aufgegriffen und diesmal mit Erfolg zu Ende geführt. Anstelle des Clausener Halt, welcher den Zugang zum Stadtzentrum bleibend erleichtert hätte, ist nun, etwas weiter nordwärts, die Station *Pafendall-Rout Bréck* entstanden mit dem Ziel, das in den 1960er Jahren neu erschlossene *Europaviertel Kirchberg* mühelos mit dem öffentlichen Transport zu erreichen oder zu verlassen und somit den Autoverkehr auf dem Stadtgebiet günstigstenfalls zu entlasten. Was (sehr) lange währt... ♦

¹ Auszug aus De Clausener Halt, in: De Letzeburger, humoristisch-satirisches Wochenblatt vom 25. Juni 1904, Nr. 26

² Siehe auch G.M., Zu verschiedenen Petitionen der Pfaffenthaler Einwohner. Ein Anschluss an den Feiertag? In: 125 Joer Sang a Klang, Luxemburg 1983. - Als bahnbrechende Idee wird heuer ebenfalls eine Tramverbindung nach Westen in Aussicht gestellt; mit der Umsetzung dieses Projekts würde man nur einen an die damalige Regierung eingereichten Beschluss des Strassener Gemeinderats von Dezember 1919 umsetzen...

³ Diese andere luxemburgische Redewendung für die Eisenbahn findet man in: Michel Rodange, Dem Le'weckerchen säi Lidd (1875/1876), Vers 212

⁴ 1. Ausgabe 1872 - 6. Gesank, 37. Stroph

⁵ ANL, H 428/FCS-00123

⁶ ANL, Aff. Etr. n° 2111

⁷ AVL, LU11- IV/1 1009, IV/2 0065,1770,0564, IV/2c 0555, 0556, 0557,0681, 0683