

# Vom Piffhaff zum Recycling Center

Wenn wir heutzutage von Umweltbewußtsein reden, so gebrauchen wir dieses Schlagwort zumeist im Zusammenhang mit ökologischen Prämissen. Wer heute „Umwelt“ sagt, meint im wesentlichen deren Schutz im globalen Sinne. Daß dies keineswegs immer der Fall gewesen ist, sollen die folgenden Ausführungen am Beispiel des Hygienesdienstes der Stadt Luxemburg belegen. Sie sollen zeigen, daß der Begriff „Umweltbewußtsein“, wie wir ihn heute kennen und verstehen, das Ergebnis einer spezifischen, mit der Entwicklung der modernen Großstadt untrennbar verbundenen Dynamik ist, und daß er, wie so viele Inhalte, welche heute unser kollektives Bewußtsein prägen, einer historisch bedingten Genese unterliegt.



Manuelle Zisternen-Entleerung im Pfaffenthaler „Béinchen“-Viertel (1938)

## Die Genese eines innerstädtischen Umweltbewußtseins

Seit dem Mittelalter waren Feuersbrünste, Überschwemmungen und Epidemien die größten Bedrohungen für die Stadt gewesen. Das städtische Wirken konzentrierte sich bis ins 19. Jahrhundert hinein denn auch im wesentlichen darauf, ihrer Herr zu werden. Diese Bemühungen schlugen sich europaweit in den sogenannten „Stadt-Werken“ nieder, die sich die Verbesserung der innerstädtischen Lebensqualität zum Ziel gesetzt hatten. Es entstanden so in wenigen Jahrzehnten Wasserleitungen, Wasserwerke, Kanalisationen, Gas- und Elektrizitätswerke sowie Schlachthöfe.

Hatte die Einrichtung zentraler Schlachthöfe bereits die Verbesserung der hygienischen Verhältnisse zum Ziel gehabt, so konnte diese Maßnahme jedoch allenfalls als der sprichwörtliche Tropfen auf den heißen Stein angesehen werden. In Luxemburg wie in den meisten anderen Städten Europas war es nämlich um die öffentliche Hygiene katastrophal bestellt.

In den ersten Jahrzehnten des letzten Jahrhunderts rafften Pocken-, Cholera- und Typhus-Epidemien große Teile der Bevölkerung, vor allem aus den Vorstädten, dahin. Ein Grund dafür war, daß sich

die Abwässer der Oberstadt allesamt ungeklärt in die offenen Kanäle der Vorstädte ergossen.

Ein erster zaghafter Versuch, diese bedrohliche Lage in den Griff zu bekommen, stellt das vom hauptstädtischen Gemeinderat am 4. Oktober 1865 beschlossene „règlement sur la salubrité publique“ dar. Fünf sogenannte „commissions sanitaires“, zwei für die Oberstadt und je eine für jede der drei Vorstädte, sollten versuchen, die Cholera-Epidemie des Jahres 1866 einzudämmen.

Eine positive Konsequenz dieser so mörderischen Zeit (252 Menschen hatten den Tod gefunden) ist die Einrichtung eines Trinkwassernetzes innerhalb der Stadt Luxemburg gewesen. Die Wasserbrunnen kamen jedoch in einer ersten Etappe ausschließlich den Einwohnern der Oberstadt zugute. Erst durch Einwirken des Militärgouvernements wurde die Versorgung auf das Rhamplateau und einen Teil des Stadtgrund ausgedehnt. Im übrigen wehrte sich die Bevölkerung der Vorstädte Clausen und Pfaffenthal lange Zeit energisch gegen die Einführung einer zentralen Trinkwasserversorgung, da sie auf diese Weise die dafür fälligen Gebühren sparen wollte.

Eine weitere Maßnahme zur Sanierung der innerstädtischen Hygiene stellte, wie bereits angedeutet, der Bau eines zentralen Schlachthofes, mit gleichzeitigem Verbot des Privatschlachtens, in Pfaffenthal im Jahre 1876 dar.

Als nächster Schritt in Richtung „gesunde Stadt“ wurde die Anlegung eines unterirdischen Kanalisationssystems ins Auge gefaßt und 1908 in Angriff genommen.

Was diesen, einzeln betrachtet, durchaus nützlichen Maßnahmen jedoch fehlte, war eine Einbettung in ein übergeordnetes Ganzes, welches die einzelnen Schritte aufeinander hätte abstimmen können, um in kürzester Zeit ein globales und daher effizientes öffentliches Hygienesystem zu schaffen. Es sollte bis zum Jahre 1921 dauern, ehe die Zeit zur Schaffung einer solchen Institution in Gestalt des hauptstädtischen Hygienedienstes reif war. Zwar bestand seit dem Jahre 1899 eine in Kommunalregie getätigte hauptstädtische Müllabfuhr. Sie war jedoch nichts weiter als ein in Gemeindebesitz übergegangener Privatbetrieb, der mittels vorsintflutlicher offener Pferdewagen für die Beseitigung des Hausmülls auf dem Gebiete der Stadt Luxemburg sorgte.

Die Leistung dieses Gemeindedienstes wurde einem gewissen Herrn Mängeot übertragen, der um die Jahrhundertwende auf dem zu diesem Zweck angekauften Anwesen Rockenbrod an der Route d'Arlon neue Pferdeställe errichten



Die Gebäulichkeiten des Hygienedienstes nach 1945

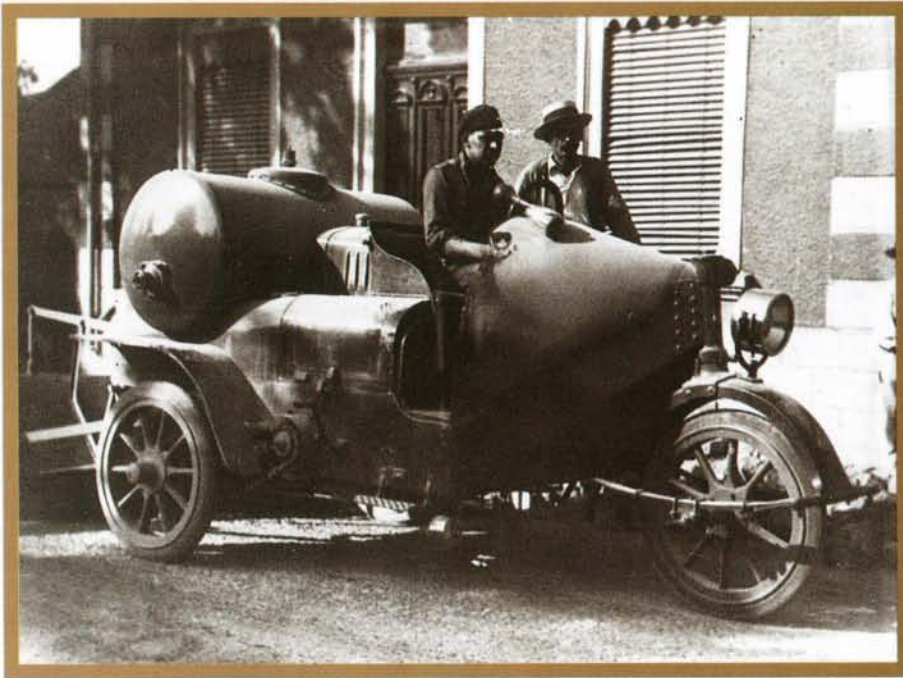
ließ. Ein Teil des Grundstücks diente der Ablagerung des Mülls. Erst im Jahre 1921, als sich das hygienische „Netzwerk“ der Stadt Luxemburg in Gestalt des Wasserwerks und des Kanalamtes konsolidiert hatte, konnte der Hygienedienst in die Maschen dieses Netzes eingreifen und es vervollständigen. Nach dem Tode Mängeots wurde Jules Schaul mit der Reorganisation und der Modernisierung dieses vitalen Gemeindedienstes betraut. Er, dem wir im übrigen die erste vollständige Bestandsaufnahme der

hygienischen Verhältnisse in unseren Vorstädten verdanken (Vgl. Cahiers Luxembourgeois Nr. 6/1934, S. 609-622), hat es verstanden, vor allem die Müllabfuhr effizienter und umweltfreundlicher zu gestalten.

Als eine der ersten Städte in Europa entschied Luxemburg sich im Jahre 1931 für das besonders umweltfreundliche Konzept der „staubfreien Müllabfuhr“. Waren die Abfälle bisher mit Hilfe von Pferdewerken oder offenen Lastwagen entsorgt worden, so sollten künftig

Verlegung des Hauptkollektors in Stadtgrund im Jahre 1920. Im Hintergrund erkennt man die „Händschefabrik“





Krupp-Straßenkehrmaschine

speziell konzipierte geschlossene Aufbauten zum Einsatz gelangen, welche über eine spezielle Schütt-Vorrichtung verfügten, auf die wiederum normierte, je 60 bzw. 90 Liter fassende Müllkübel abgestimmt waren.

Um die Vor- und Nachteile der verschiedenen auf dem Markt befindlichen staubfreien Müllabfuhr-Systeme abzuwägen, schaffte der Hygienedienst der Stadt Luxemburg im Jahre 1932 sechs Fahrzeuge unterschiedlichen Fabrikats an, darunter ein MAN, ein Saurer, ein Faun, sowie ein Federal. Bemerkenswert ist fernerhin, daß der Federal mit einem geschlossenen Kippaufbau der Luxemburger Firma Dostert aus Hunsdorf ausgerüstet war. Der Saurer verfügte dagegen bereits über das heute immer noch gebräuchliche „Rolltrommel-System“ des Augsburger Spezialisten KUKA.

Inzwischen war auch die Mülldeponie an der Route d'Arlon modernen Gebäulichkeiten, welche den Hygienedienst sowie die Berufsfeuerwehr beherbergen sollten, gewichen. Zwischen 1928 und 1929 waren auf dem früheren Anwesen Rockenbrod Büroräume, Abstellhallen sowie ein Zentralatelier errichtet worden. Die verschiedenen über die ganze Stadt verstreuten technischen Gemeindedienste konnten nun sozusagen „unter einem Dach“ zusammengefaßt werden. Dies trug in nicht unwesentlichem Maße zu einer effizienten Arbeitsweise der „Stadtwerke“ bei.

Zusammen mit den 1927 in Dienst gestellten beiden Straßensprengwagen bedeuteten die sechs neuen Müllwagen sowie die 1.200 im Gebrauch befindli-

chen „normalisierten“ Müllkübel einen wesentlichen Schritt in Richtung „keimfreie“ Stadt.

Einen tiefen Einschnitt in der Geschichte des hauptstädtischen Hygienedienstes, und damit auch in der Genese des innerstädtischen Umweltbewußtseins, markiert die deutsche Besatzungszeit von 1940-1944. Der dringend notwendige Ersatz der zwischen 10 und 15 Jahre alten staubfreien Müllwagen, welche im täglichen „Stop-and-Go“-Verkehr erheblichen Belastungen ausgesetzt waren, wurde aufgrund anderer kriegsbedingter Prioritätensetzungen immer wieder hinausgeschoben. Einige Fahrzeuge des Hygienedienstes, wie der Somua-Wassersprengwagen z.B., wurden gar von der Wehrmacht requiriert und blieben während langer Zeit verschwunden. Die größtenteils nicht mehr funktionstüchtigen Vorkriegs-Müllwagen wurden durch herkömmliche Lastwagen mit offenen Pritschen ersetzt, und

Als eine der ersten Städte in Europa entschied Luxemburg sich im Jahre 1931 für das besonders umweltfreundliche Konzept der „staubfreien Müllabfuhr“.

die hauptstädtische Müllabfuhr fand wieder wie in den zwanziger Jahren und in den Jahrhunderten davor statt.

Dieser Zustand dauerte bis ins Jahr 1948, als endlich sechs neue Müllwagen in Dienst gestellt werden. Sie entsprachen allesamt dem neuesten Stand der Technik in Sachen Abfallbeseitigung.

Die Fahrgestelle lieferte der französische Lastwagenhersteller Delahaye. Die Fahrzeuge des Typs 163 waren aus Sparsamkeitsgründen mit einem 80 PS leistenden 5,7-Liter-Dieselmotor ausgerüstet. Die Führerkabine, welche 7-8 Mann bequem Platz bot, wurde von der Luxemburger Karosseriefirma „Edinger Frères“ aus der Neippergstraße ganz aus Aluminium hergestellt. Sie war stromlinienförmig gezeichnet und bildete mit dem Müllkipperaufbau eine homogene Einheit. Dieser Aufbau wurde bei dem belgischen Lizenznehmer Dumont gebaut, welcher ein Patent des Schweizer Spezialisten Ochsner ausbeutete. Als zusätzliche Neuerung boten die Delahaye-Ochsner-Wagen eine staubfreie Schüttung, die ihrerseits von der Luxemburger Firma Jos. Feidert aus der Antwerpener-Straße zum Patent angemeldet worden war. Sie war auf die 13.000, zwischen 60 und 90 Liter fassenden Mülltonnen der Stadt Luxemburg abgestimmt. Doch das eigentlich Revolutionäre, so befand jedenfalls die zeitgenössische Presse, an dem Ochsner-Kastenaufbau stellte zweifelsohne dessen auf bis zu 16 Kbm Hausmüll erhöhtes Fassungsvermögen dar. Doch lassen wir den Reporter des „Luxemburger Wort“ aus dem Jahre 1948 zu Wort kommen, dem das Ereignis „Neue Müllwagen der Stadt Luxemburg“ immerhin drei volle Textspalten nebst zwei Bildern wert war:

„Der Kastenaufbau hat einen Inhalt von 10 Kbm, in dem mittels einer Preßvorrichtung jeweils 15-16 Kbm Müll untergebracht werden können. Der Kasten selbst besteht aus dem eigentlichen Behälter und aus einem vorgeschobenen Laderaum, der 1,5 Kbm faßt. Ist dieser Laderaum gefüllt, wird der Müll durch eine hydraulische Preßplatte in den Laderraum hineingedrückt. Der Unterschied gegenüber dem früheren System besteht darin, daß der Müll, statt einfach aufgehäuft, in den Laderaum gepreßt wird. Ist der Kasten voll, enthält er 4.500-4.600 Kilo Abfälle. Und hier zeigt sich eine weitere Einsparung. Wo früher auf einer Tour viermal gefahren werden mußte, tun es jetzt drei Ladungen. Eben weil der Müll zusammengepreßt wird.“

Der dem Ereignis in den Medien eingeräumte Platz spiegelt dessen Stellenwert in der hauptstädtischen Gemeindepolitik der unmittelbaren Nachkriegszeit wieder.

Ein Grund für dieses bemerkenswerte Aufsehen mag auch der Umstand gewesen sein, daß, dank der sechs neuen Fahrzeuge, die staubfreie Müllabfuhr auf die bis dahin davon noch ausgenommen Ortsteile Merl-Dorf, Kirchberg und Hamm ausgedehnt werden konnte.

Das *Ochsner*-System der Müllabfuhr sollte sich in der Folge derart bewähren, daß es bis weit in die siebziger Jahre hinein beibehalten wurde. Erst mit der Einführung der Kunststoff-Mülltonnen kamen auch andere Preßsysteme und Schüttungen, wie z.B. jene der Firmen *Haller*, *Geesink*, *Schörling* oder *Sita*, in die engere Wahl.

Ebenfalls in den fünfziger Jahren wurden eine Reihe schmalerer und wendiger Wagen für den Einsatz in den engen Gassen der Altstadt sowie der Vorstädte geordert. Eine Tradition, die bis heute weitergeführt wird, wie die zwei Fahrzeuge der Marken *Terberg* und *Renault* belegen, welche speziell für diese schwierigen Strecken bereit stehen.

Einen Rückschritt hatte die nur mehr einmal wöchentlich erfolgende Leerung der Müllkübel gleich nach dem Krieg bedeutet. Der desolate Zustand des Fuhrparks hatte am Ursprung dieses Mißstandes gestanden, der mit der Inbetriebnahme der *Delahaye*-Wagen der Vergangenheit angehörte. Erwähnen wir in diesem Zusammenhang noch, daß bereits vor dem Krieg die Mülltonnen mit Hilfe einer besonderen Vorrichtung regelmäßig gereinigt wurden.

In mehr als fünfzig Jahren hatte sich der anfänglich bescheidene Pferde-Fuhrbetrieb zu einem durchstrukturierten und optimal arbeitenden Gemeindedienst entwickelt. In die Kompetenz des Hygienedienstes der Stadt Luxemburg fallen heute hauptsächlich:

- Haus- und Sperrmüll-Abfuhr, Bau-schutt
- Straßenreinigung und -sprengung
- Winterdienst
- das Recycling-Center in der Rue du Stade
- Recycling-Container (Papier, Altglas, Batterien usw.) im ganzen Stadtgebiet
- und natürlich die städtische Hygiene im allgemeinen.

Seit den achtziger Jahren ist eine völlig neue Ära in der Geschichte dieses Gemeindedienstes angebrochen. Im Zuge des neuen ökologischen Bewußtseins und der gesteigerten Sensibilität für Umweltgefahren sind auf den Hygienedienst eine Menge neuer Aufgaben zugekommen, die dessen Bestimmung teilweise neu formuliert haben: War es während fast eines Jahrhunderts ausschließlich darum gegangen, den Menschen vor

lebensbedrohlichen Seuchen zu bewahren, so trat seit Mitte der achtziger Jahre die dem Menschen lebensnotwendige Natur immer mehr in den Mittelpunkt der Aktivität des Hygienedienstes. Stichworte wie *Superdrecksküsch* und *Recycling Center* sind lediglich Marksteine am Rande des Weges in eine ökologische Gesellschaft, auf die sich unser *Hygienedéngscht* bereits optimal eingestellt hat.

Die eben skizzierte Genese eines innerstädtischen Umweltbewußtseins hat gezeigt, daß ein solches nicht im luftleeren Raum entsteht, sondern vielmehr das Produkt einer spezifischen, übergeordneten kollektiven Bewußtseinslage einerseits und der Belange einer modernen, neuzeitlichen Stadt andererseits ist. Im Spannungsfeld dieser beiden Pole entwickelt eine kommunale Einrichtung wie der Hygienedienst ihre Ziele. Und diese können sich, das hat dieser kurze geschichtliche Abriß eindeutig gezeigt, im Laufe eines Jahrhunderts empfindlich ändern. Überspitzt formuliert, könnte man die Geschichte des Hygienedienstes als die einer Entwicklung weg vom Schutz des Menschen vor der Natur hin zur Verteidigung der Natur vor dem Menschen beschreiben. Wem dies zu gewagt erscheint, der kann dennoch nicht umhin, in der Genese unseres heutigen Umweltbewußtseins die schrittweise Öffnung von punktueller isolierter Symptomkämpfung, wie sie vor hundert Jahren zur Schaffung des Hygienedienstes geführt hatte, zu einem globalen, vernetzten Umweltdenken zu erkennen, in

welchem der hier beschriebene Kommunalbetrieb nur eine Masche darstellt.

Wie auch immer man die Entwicklung des Hygienedienstes in diesem Jahrhundert bewerten mag, unter den Dienstchefs der Nachkriegszeit Kohl, Faber, Feltz, Hoffmann und Conrardy wurde das Fazit des „Wort“-Redakteurs aus dem Jahre 1948 eindrucksvoll unter Beweis gestellt:

„Wer sich noch der *Drecksteimer*-Karawane erinnert, die früher gegen 7 Uhr morgens von der Arloner-Straße her zur Stadt zog, der kann ermessen, welch gewaltige Veränderung in den letzten 15 bis 20 Jahren im Müllabfuhrdienst vor sich gegangen ist. Aus einer damals sehr primitiven Einrichtung ist heute eine moderne Organisation geworden, die weit und breit ihresgleichen sucht. Sie ist ein weiteres Zeichen für den fortschrittlichen Geist unserer Stadtverwaltung, die mit der Entwicklung der Technik Schritt hält und ihr nach Maßgabe ihrer finanziellen Mittel auf allen Gebieten weiteste Beachtung schenkt“.

Jean-Paul Hoffmann

Die in diesem Beitrag veröffentlichten Fotos stammen zum Teil aus der Sammlung des Verfassers.

Modell Delahaye 163 D, Ende der 40er Jahre

