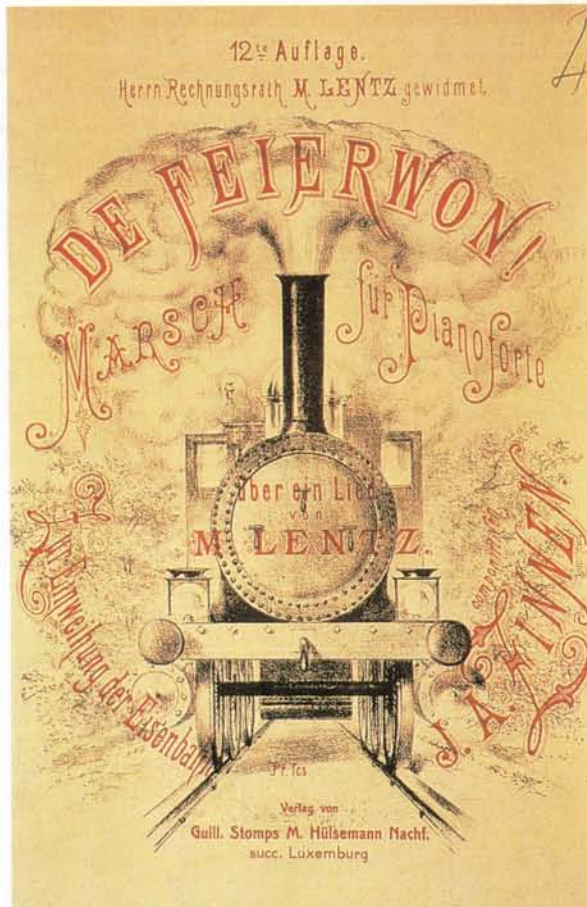


„De Feierwon“ in Seidenglanz und Gloria

Der Luxemburger im Spiegel alter Lokomotiv-Fotografien



Wie kaum eine andere technische Errungenschaft hat die Eisenbahn der Sehnsucht und den Wünschen eines kleinen Volkes einmütigen Ausdruck verliehen. *De Feierwon* von Michel Lentz, der am 5. Oktober 1859 bei Gelegenheit der feierlichen Eröffnung der ersten luxemburgischen Eisenbahnlinie zum ersten Mal gesungen wurde, berichtet von dem noch jungen Selbstgefühl der Luxemburger, welches in den Strophen dieses ersten Nationalliedes zum ersten Mal in der Muttersprache Worte fand. Hoffnungsvolle und beschwingte Worte, die jedoch bald schon, im Jahre 1866, von der politischen Tagesrealität eingeholt werden sollten. Deutsche Blätter forderten den Eintritt Luxemburgs in den norddeutschen Staatenbund. Ende September kam Prinz Heinrich der Niederlande mit der Eisenbahn ins Land. Am neu errichteten Bahnhof wurde er von einer riesigen Menschenmenge enthusiastisch empfangen. Die zahlreichen Adressen, welche die Erhaltung der luxemburgischen Selbständigkeit forderten, fanden ihre Krönung in dem bis dahin so harmlosen, von Frieden und

Zufriedenheit singenden *Feierwon*, der dank der überaus prekären politischen Situation eine überhöhte Bedeutung erhielt. Wo der Prinz auch auftauchte, schlug ihm der Refrain des *Feierwon* entgegen: „*Frot dir no alle Säiten hin, mir wëlle bleiwe, wat mir sin.*“ Wenige Tage nach seiner Ankunft gab Prinz Heinrich auf einem Ackerbaufest dieser Forderung statt mit den Worten: „*Oui, je sais qu'on est inquiet dans le Luxembourg, et si je suis venu dans le Grand-Duché, c'est une garantie qu'il restera ce qu'il est.*“ Als sich im Frühjahr 1867 dann plötzlich das Gerücht einer möglichen Anbindung des Großherzogtums an Frankreich zu verbreiten begann, wurde in den Adressen an den König-Großherzog erneut auf den Refrain des *Feierwon* verwiesen. „Das Lied war so zum Losungswort, einem Wahlspruch geworden, zum Banner, um das man sich scharte, zum rettenden Anker, den man in die stürmische See warf. Als Gruß an die Fremden hatte es Lentz gedichtet, jetzt bot es Trotz den Fremden,“ schrieb Staatsminister Paul Eyschen zum 25-jährigen Jubiläum des Liedes und damit auch unserer Eisenbahn.

Und wieder war es der *Feierwon*, welcher dem Prinz-Statthalter entgegenschlug, als er kurz nach Inkrafttreten des Londoner Vertrages von 1867, der Luxemburg die Neutralität sowie die Befreiung von der preußischen Besatzung brachte, das Großherzogtum besuchte. Von jeglicher Bedrohung befreit, konnte man wieder unbeschwert von der Zufriedenheit des Landes singen.

Bis die deutschen Annexionsforderungen der siebziger Jahre eine Variante des allseits bekannten Refrains brachten. Wieder einmal gipfelten die Feierlichkeiten anlässlich der Ankunft des Prinzen-Statthalters im Lande in dem Wunsche „*Mir wëlle bleiwe wat mir sin.*“

Ein Wunsch, der einem Teil des Volkes offensichtlich nicht weit genug ging, dichtete er doch dem eher versöhnlichen Schluß jenen wahren Notschrei hinzu, welcher selbst siebzig Jahre später, während der Nazizeit, nichts von seiner Schlagkraft eingebüßt hatte: „*Frot dir no alle Säiten hin, mir wëlle jo keng Preise gin.*“

Allmählich legte sich jedoch die Leidenschaft, und mit dem alten Vertrauen kehrte auch der versöhnliche Ausklang des *Feierwon* zurück.

Wie wir sehen, ist die Geschichte des *Feierwon*, welche die unserer Sprache und Literatur ebenso verkörpert wie jene der politischen Entwicklung unseres Landes, mit jener der Eisenbahn und der Person des Prinzen-Statthalters Heinrich gleichermaßen aufs engste verwoben. Es wird in diesem Zusammenhang demnach keineswegs verwundern, daß die zweite unserer einheimischen Eisenbahngesellschaften den Namen „Prinz-Heinrich-Eisenbahngesellschaft“ erhielt. Der Prinzregent stand wie kein anderer für die Neutralität des Großherzogtums.

Dank Michel Lentz, seinem *Feierwon* und dem Prinzen Heinrich war die luxemburgische Eisenbahn im 19. Jahrhundert zur allgewaltigen Metapher des erwachenden Nationalbewußtseins der Luxemburger geworden. Und noch einmal, von 1940-1944, mußte derselbe *Feierwon* mit seiner frühen Eisenbahnromantik erhalten, um diese auf gänzlich unromantische Weise entstandene nicht-deutsche Identität des Luxemburgers wohl für alle Zeiten zu zementieren.

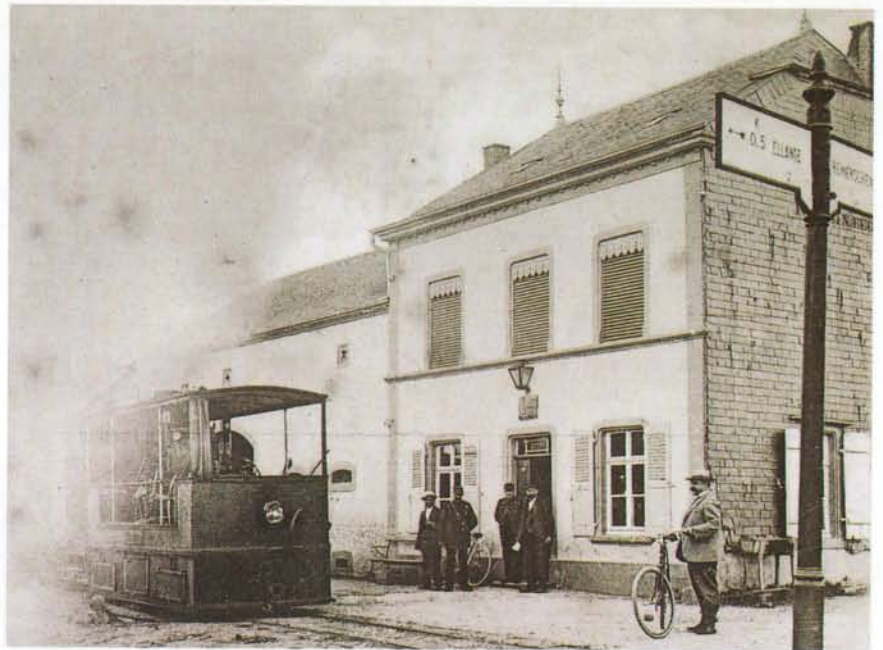
Doch nicht nur in der literarischen und politischen Geschichte unseres Landes war die Eisenbahn zum Sinnbild einer ganzen Epoche geworden. Einen geradezu prototypischen Niederschlag fand das Selbstverständnis des Mannes des 19. Jahrhunderts im allgemeinen und der Luxemburger im besonderen im Bild der Dampflokomotive.

Wie kein anderes Fortbewegungsmittel genießt die Dampflokomotive als vorläufige Krönung der technischen Errungenschaften der industriellen Revolution, uneingeschränkte Anerkennung und Bewunderung. Sie macht auf beeindruckende Art und Weise bildhaft deutlich,

welchen Gipfel das technische Können im Laufe eines Jahrhunderts erreicht hat. Die Lokomotive verkörpert in perfekter Weise das Wesen der Technik, welches in der Bändigung der Natur durch den Menschen zum Wohle des Menschen besteht. Sie wird zu einem Symbol der Apotheose der Technik, da sie die feindlichen Elementarkräfte Feuer und Wasser zu bändigen in der Lage ist. Von einem derartigen Fabelwesen der Technik kann nur eine mythische Aura ausgehen.

Auf den frühen Eisenbahn-Bildern herrscht denn auch eine äußerst enge, regelrecht „freudianische“ Verbindung zwischen Männlichkeit und Lokomotive. Was dem Ritter, dem Manne in der Rüstung, das Pferd war, ist dem Bürger, dem Mann im Frack, das Dampfroß. Die Lok wird zum Symbol des Sieges des Mannes, nicht des Menschen, über die Technik. Durch deren Beherrschung sichert er sich seine Vorrangstellung in der Gesellschaft. Die Technik ist die Domäne des Mannes. Beide gehören zusammen wie Faust und Hammer, Hammer und Amboß. Der Mann jener Epoche, die sich selbst als die „schöne“ bezeichnete, sah in der Lokomotive als dem Archetypus von Kraft und Stärke die perfekte Versinnbildlichung seines ureigenen Wesens. In der Vorstellung des *Feierworts* gewannen National- und Mannesstolz des Luxemburgers greifbare Formen. Das höchste Zeichen männlicher Kraft, jene besagte Fähigkeit, die antagonistischen Elementarkräfte der Natur mit Hilfe der Maschine zu bändigen, ging eine enge Verbindung mit dem immer deutlicher werdenden Gefühl ein, etwas Eigenständiges zu sein. Ein Gefühl, auf das man mit Recht stolz sein durfte. Dieses über weite Strecken des 19. Jahrhunderts hinweg geradezu phalisch-erotische Verhältnis zur Maschine findet in der Vermenschlichung seinen Ausdruck, wie wir sie beispielsweise in Emile Zolas *La bête humaine* finden, wo die Lokomotive die Urtriebe versinnbildlicht, welche die Fesseln des Verstandes immer wieder aufs neue sprengen. Jene unverwechselbare, pubertär angehauchte Mannesideologie der *Belle Époque* ist es, welche sich früh schon in der Fotografie niederschlägt. Die Lokomotive wird zum bevorzugten Motiv. Und auch der Zeitpunkt, zu dem Lokomotivbilder ihren Einzug in die Fotowelt halten, ist keineswegs zufällig. Es ist jener des Überganges von der statischen zur dynamischen Bildauffassung. Ein Übergang, welcher bis teilweise weit in unser Jahrhundert hinein fließend gewesen ist. Zwar wollte der Fotograf den Augenblick dokumentieren, bewußt oder unbewußt hielt er aber nichtsdestoweniger immer auch Bleibendes, Repräsentatives und Wesentliches fest.

Selten sind daher hierzulande die Aufnahmen, auf denen das Objekt allein, d.h. ohne Personen, abgelichtet ist. Und selbst auf diesen wenigen Aufnahmen ist die Inszenierung



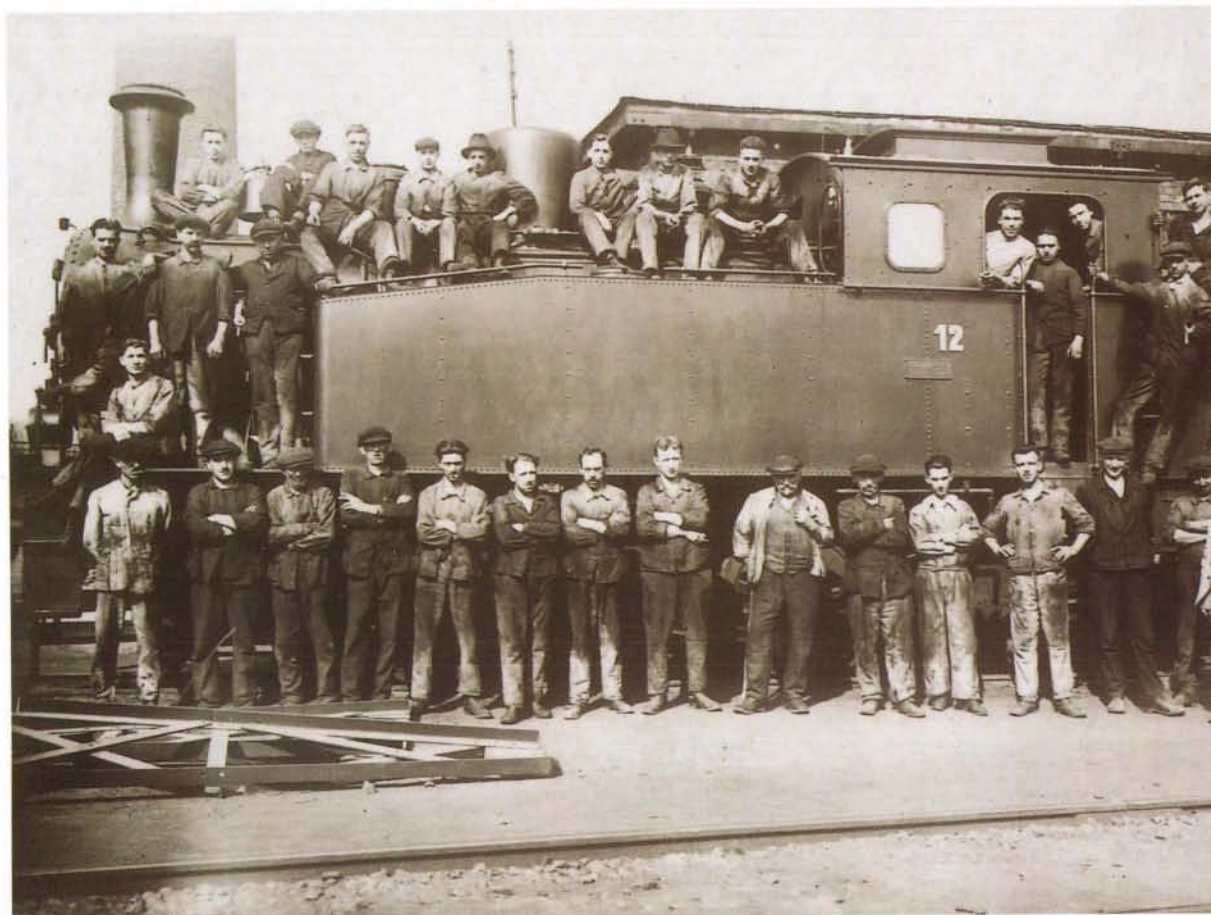
Fotos: Archiv Jean-Paul Hoffmann

keine zufällige: Die Lokomotive erscheint imposant, ja manchmal geradezu erdrückend. Der bewußt tief gewählte Blickwinkel, die Froschperspektive, erzeugt einen unverwechselbaren Eindruck von Kraft und Imposanz. Der meist in Dampf und Rauch gehüllte Hintergrund tut ein übriges, ebenso wie die Dreiviertel-Front-Perspektive, welche den Kessel in seiner metaphorischen Pracht hervortreten läßt.

Weitaus am häufigsten finden sich Aufnahmen, welche Mann und Maschine zeigen. Oft sind es gar ganze Personengruppen, die vor bzw. auf der Lok fotografiert werden. Es handelt sich neben Lokführer und Heizer dabei meistens um Bahnpersonal, Zugführer in Uniform, Rottenarbeiter in Arbeitskleidung oder sonstige Angehörige eines Bahnbetriebswerkes. Der Hintergedanke ist offensichtlich: Jeder will von der Imposanz und dem Prestige des Dampfrosses profitieren. Der Prestigegewinn für jeden, der sich mit der beeindruckendsten aller technischen Erfindungen bildlich in Verbindung brachte, bestand in dem erwarteten Transfer der Attribute der Maschine auf den Menschen. Und

so läßt sich manchmal auch der sprichwörtliche „Mann von der Straße“ vor einer Lok ablichten, und wenn es auch nur jene des *Jhangeli* oder *Chareli* und später sogar ein Straßenbahntriebwagen ist. Wir können es, in des Wortes ureigenster Bedeutung, sehen: im Bild der Dampflokomotive fand sich der Luxemburger der „Schönen Epoche“, der *Mann vu Stol an Eisen* geradezu prototypisch wieder. Das „menschliche Tier“ brachte dieses pubertierende, von Nationalstolz und männlichem Selbstbewußtsein geprägte Lebensgefühl eindrucksvoll auf den Punkt. Der Luxemburger der Jahrhundertwende war, wie der europäische Mann schlechthin, der Familienpatriarch. Er herrschte uneingeschränkt. Und dies quer durch die sozialen Schichten hindurch, in einer Industriellen- ebenso wie in einer Arbeiterfamilie. Als erstrebenswerte männliche Eigenschaften galten individuelle Aufstiegsmentalität, Selbstbeherrschung und die damit einhergehende gefühlsmäßige Abschottung. Diese Ideale waren auch gleichzeitig jene des liberalen Bürgertums, dem die neugewonnene nationale Unabhängigkeit des Großherzogtums

Der Prestigegewinn für jeden, der sich mit der beeindruckendsten aller technischen Erfindungen bildlich in Verbindung brachte, bestand in dem erwarteten Transfer der Attribute der Maschine auf den Menschen.



zur Entfaltung verhalf. Äußeres Kennzeichen dieser fortschrittsgläubigen, patriarchalen Ideologie des 19. und beginnenden 20. Jahrhunderts war eben jener Frack, den auch die literarische Repräsentationsinstanz des Luxemburgers schlechthin, der *Renert*, mit Stolz trägt. In Frack und Eisenbahn drückte sich die Konkretisierung jenes bürgerlichen Traums aus, über ständische Schranken hinweg gesellschaftliches Ansehen zu erringen. Es war dies der Traum eines jeden Luxemburgers aus jener Zeit. Zum Spiegel dieser Ansprüche wurde die Institution des Eisenbahnwesens selbst, deren streng hierarchisch gegliederte Struktur einerseits dem herrschenden militaristischen Weltbild entsprach, andererseits aber wiederum, dank des Prinzips der „offenen Karriere“, theoretisch jedem die Chance bot, die berufliche und damit auch soziale Leiter emporzusteigen. Die Bahn symbolisierte Ordnung an sich und konnte daher zum Sinnbild einer perfekt organisierten Gesellschaft werden.

Auf diese Weise konnte sich im Eisenbahner ganz allgemein, vor allem aber im Lokomotivführer, jeder Luxemburger wiederfinden. Die

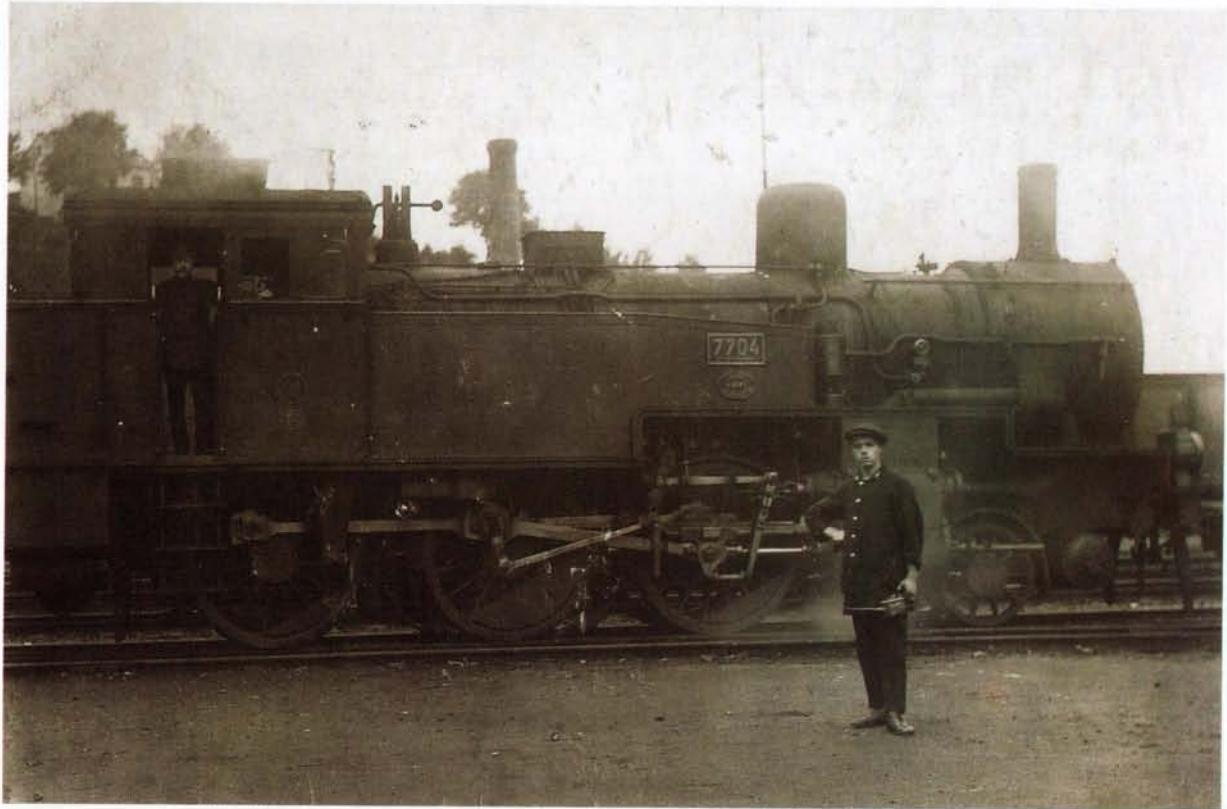
Eisenbahn der *Belle Epoque* verkörperte eine Weltanschauung in ihrer Gesamtheit. Wer mithin Mann und Maschine auf einmal im Bilde bannen konnte, der durfte mit Recht glauben, die Gesellschaft und sich selbst gleichermaßen gut im Griff zu haben. Dies erfüllte den Patriarchen mit Stolz: Posen des Erfolgs, wie verschränkte Arme oder ein selbstbewußt vorgeschobenes Bein, sind auf den Bildern jener Zeit allgemein üblich.

In dieses Bild aufkommenden Selbstbewußtseins auf individueller wie kollektiver Ebene paßt auch die Tatsache, daß sich der Luxemburger mit Vorliebe in Arbeitskleidung vor der Lokomotive ablichten läßt. Typisch für diese Gründerzeit ist es, sich mit den Insignien einer handwerklichen Arbeit zu präsentieren. Erst allmählich, in den zwanzige Jahren, treten diese Symbole aufgrund einer zunehmenden Entfremdung vom Arbeitsprozeß zurück. In der Eisenbahnfotografie haben sie sich freilich bis zum Ende des Dampfzeitalters hierzulande erhalten. Mehr und mehr ersetzen jedoch individuelle Gestik und Mimik das anfänglich mit abgelenkter Werkzeug. Die Tatsache, daß diese für das

19. Jahrhundert und dessen Aufstiegsmentalität kennzeichnende enge Symbiose zwischen Mann und Maschine über ein Jahrhundert hinweg hierzulande intakt geblieben ist, mag auf den ersten Blick überraschen. Nicht auf den zweiten jedoch: im Bild des Lokomotivführers auf seiner Lok fanden zwei wesentliche Elemente des kollektiven Selbstverständnisses der Luxemburger gleichzeitig Ausdruck und überzeitliche Bedeutung: der *Homo Oeconomicus*, der unter Verdrängung seiner Gefühlswelt zum erfolgsorientierten Patriarchen einer fortschrittsgläubigen Aufbruchgesellschaft emporstieg, ging im Sinnbild der Eisenbahn eine Allianz mit dem *Homo Nationalis* als dem neugeborenen Luxemburger ein. Beide ergänzten sich aufs hervorragendste. Genau wie Mann und Maschine. Verewigt in Seidenglanz und Gloria.

Jean-Paul Hoffmann

*In dieses Bild aufkommenden
Selbstbewußtseins auf individueller wie kollektiver Ebene paßt
auch die Tatsache, daß sich der Luxemburger mit Vorliebe in
Arbeitskleidung vor der Lokomotive ablichten läßt. Typisch für
diese Gründerzeit ist es, sich mit den
Insignien einer handwerklichen Arbeit zu präsentieren.*



*De Jhangeli, 1938
(Musée des Tramways de la Ville de Luxembourg)*