

A
2.

Großherzoglicher Traubschu-
verkehr: Einweihung der
Bonnweger Traubschuttrasse.

Abreisßkalender.

Heute fñhlt die Bevñllerung von Bonnweg etwas wie eine Neubelebung der Gefñhle, mit denen an einem schñnen Otoberlag des Jahres 1850 die Stadt-
luxemburger zum ersten Mal von der Freitreppe des
Stadthauses den „Felerwon“ hñrten: ... dat mir nun
sch de We hu sondt

Sie sind von heute ab angeschlossen an den gro-
luxemburger Trambahnverkehr und damit in den
hauptstãdtischen Verkehr ganz und gar und gleich-
wertig einbezogen.

Es war um 1875 herum, als eine Gesellschaft die
Konzession erhielt, durch die Straßen der Stadt eine
„amerikanische Eisenbahn“ zu bauen. Das war die
Pferdebahn, die vom Bahnhofsher bis ans Neutor
fuhr, ein ganzes Menschenalter hindurch. Ich erinnere
mich, wie unser Schulkamerad, aus dem später der
sympathische Dr. Franz Müller geworden ist, eines
Morgens zur Klasse kam und erzãhlte, er sei nun
zum ersten Mal mit dem Tram gefahren. Der Wagen
habe derart geschñttert, daß den Passagieren die
Zãhne geklappert haben.

Seinen amerikanischen Namen behielt der Tram
bis auf den heutigen Tag. Anderswo heißt er „die“
Tram, die Elektrische, die Pferdebahn, die Straßen-
bahn, für uns ist er unentwegt der Tram. Tausende
von Luxemburgern sind mit dem Pferdetrām groß
geworden und haben immer noch nicht die Triller-
pfeife der Trambahnfahrer vergessen, immer noch
klingt ihnen in den Ohren das Getrappel der beiden

Gãule, das sich in das Drñhen der Schienen und
das Rãdergerassel mischte, immer noch ist ihrer
Erinnerung der Handgriff vertraut, mit dem der
Fahrer am Ende der Strecke das Pferdegestrãng mit
dem Bolzen vorne loshob und für die Rückfahrt am
anderen Ende wieder einhakte. Und auch die Gesichter
der Fahrer und Schaffner sind uns unvergessen.

Zahrzehnte lang ging im Gemeinderat die Hin-
und Herdebatte über Vorteile, Risiko, Notwendigkeit,
Möglichkeit oder Unmöglichkeit einer Ersetzung des
Tram durch eine Elektrische. Schließlich siegte der
ruhige Starikan Xavier Brasseur's über alle Be-
denken und im Sommer 1908 fuhr der erste elektrische
Trilewagen mit geladenen Gãsten zur Einweihung
der neuen Bahn vom Impertsberger Depot bis zum
Bahnhof. Zum ersten Mal wurde die Stadt durch-
stñt vom Großstadtdgerãusch, das die Rãder der
Elektrischen in den Kurven machen, zum ersten Mal
hñrte der Stiebenschlãfer die Klingel der vorbeis-
drñhenden Wagen in seinen Morgenschlummer tönen.
Und heute findet sich jeder Großluxemburger zurück-
gesetzt und aus der Bürgermeinschaft ausgestoßen,
wenn seine Elektrische an seinem Hause hãlt oder
wenigstens vorbeifãhrt.

Nur mein Freund Grimberger ist dagegen.

„Ihr mñgt,“ so knurrt er, „Trambahnen bauen, so
viel Ihr wollt, die Theorie gibt Euch unrecht und
gibt einem früheren Bürgermeister von Luxemburg
recht, der behauptete, eine Elektrische sei nur zulãssig
in Stãdten mit 60 000 Einwohnern und darüber.
Dazu kommt, daß zwischen Oberflãche und Besiedelung
ein ganz bestimmtes Verhãltnis bestehen muß. So-
lange dies nicht erreicht ist, widersteht sich die Theorie
ausdrücklich dem Bau und Betrieb einer elektrischen
Trambahn.“

„Aber besser Herr Grimberger, unsere Elektrischen
fahren, das Publikum verlangt sie, es will sie nicht
mehr entbehren.“

„Das Publikum hat unrecht. Die Masse hat immer
unrecht. Eure Trambahnen sind ein Schlag ins Gesicht
der Wissenschaft.“

So müssen wir denn heute ohne Zustimmung des
Herrn Grimberger die Bonnwegger Trambahnstrecke
einweihen. Um so schlimmer für ihn. Die Bonnwegger
pfeifen auf die Theorie, wenn die Praxis ihnen einen
Tram beschert.

Das muß man sagen, wir haben hier den Rekord
der Fortbewegungsmittel. Unsere Eisenbahnen zñhmen
sich der höchsten Kilometererträge, wir haben, sagen
sie, die meisten oder annãhernd die meisten Auto-
mobile im Verhãltnis zur Kopzahl der Bevñlterung,
wir haben wahrscheinlich auch die lãngste Trambahn-
strecke, wenn man das durchfahrene Gebiet mit der
Bevñlterung vergleicht, wir machen unserer Lage im
Herzen Europas Ehre und wir dürfen ruhig singen.

Kommt Dr aus Frankreich, Belgie, Preisen,
Mir wñllen Iech ons Gemecht wessent!

Samedi 10.5. 1924