

Ein Bild das vorige Woche zur Jahresversammlung der Konduktoren und zur Abschiedsfeier des Herrn van der Vekene aufgenommen wurde. Untere Reihe, von links nach rechts, die HH. Mergen, Kinnen, Willems, Wirion, Heinerscheid, Goedert. Links von Minister Bodson, H. Lucius, rechts H. van der Vekene. Ferner die HH. Kinzlé, Engel, Lux, Gallé, Hamen, Mersch, Bracké, Lutgen, Thill, Schuster, Meyers, Hoffmann, Rein, Schiltz, Hansen, Schmit, Reiter.

Was geschieht auf Luxemburgs Straßen?

„Se rappen d'Ströß nés op. Et mingt én, se giffen just op d'Touristenzeit derfir wärden.“ Also sprach der Mann der irgendwo am Straßenrand das bekannte Autostopler Zeichen gemacht hatte. Ich nickte nur ein „Ja“, denn bei der sengenden Hitze war ich zu schläfrig um lange Palaver über Straßenbau zu halten, und ihm durch a+b zu beweisen, daß man bei Eis und Schnee keine Brücken und Straßen errichten kann, und daß der Unternehmer sehnsüchtig auf den

ersten Sonnenstrahl wartet, bis er seine Leute auf die Strassen schicken kann. Mit dem „Se“ waren natürlich all jene gemeint, die für den Straßenbau verantwortlich sind, angefangen beim Minister für öffentliche Arbeiten und Transport über seine Mitarbeiter, die Unternehmer bis hinab zum geringsten Handlanger. Zwei weitere Fragen stellt sich sicherlich jedermann: „Sind die Arbeiten wirklich notwendig, und lohnt es sich, daß der Staat, also wir alle, unser

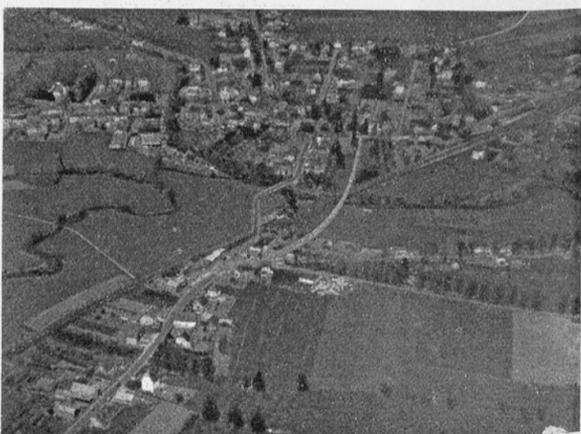
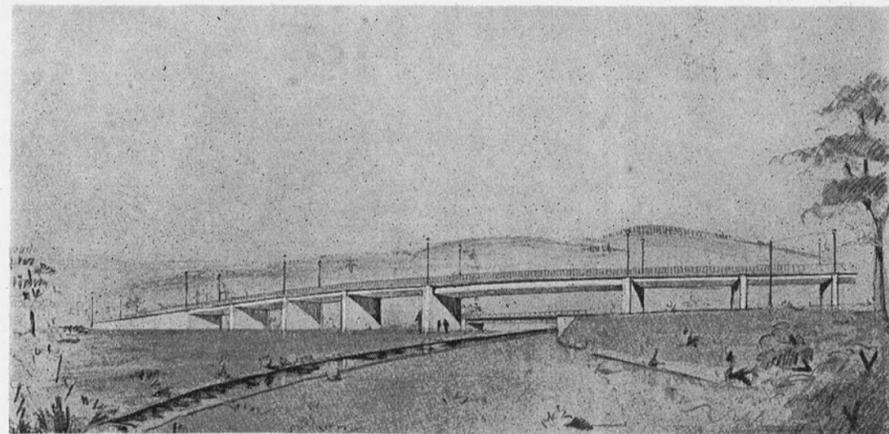
schönes Geld in solchen Bauten, anlegt?“ Gelegentlich eines Interviews, das der Herr Transportminister Victor Bodson der Revue gewährte, erfuhren wir manche interessante Angaben über unser Straßenwesen, soweit es den Staat betrifft. Seit Kriegsende bis zum Schluß dieses Jahres werden rund 843 Millionen Franken auf den Straßen- und Brückenbau verwandt sein, wovon rund 322 Millionen für Kriegsschäden. Allein in den letzten drei Jahren, in der

Amtszeit des jetzigen Ministers, wurden 52 Brücken von verschiedener Größe gebaut, für dieses Jahr sind deren wiederum dreizehn vorgesehen und teilweise schon im Bau. Viele der Verkehrsteilnehmer werden sich freuen, daß vor wenigen Tagen die Baustelle der neuen Überführung am Eingang von Mersch eröffnet wurde, die wohl, neben den gewaltigen Arbeiten auf Pulvermühl, eines der prächtigsten und nützlichsten Bau-

Nebenstehend, der Plan der neuen Brücke über Eisenbahn und Alzette, am Eingang von Mersch.

Minister Bodson an der Landeskarte, auf der die 34 Baustellen angezeichnet sind.

Baustelle Mersch. Der weiße Strich in der Mitte des Bildes zeichnet den Verlauf der neuen Überführung an.



Oben: Die Eintragung Talsperre an der Sauerschleife von Esch. Rechts: Pulvermühl. Der graue Strich in der Mitte zeigt die Richtung der Europastraße an. Nebenstehend rechts: In der scharfen Kurve auf Pulvermühl wurden bereits einige alte Häuser und Felsen weggeräumt. Mitte rechts und unten: Die Arbeiten zur Straßen-Erweiterung auf Pulvermühl.

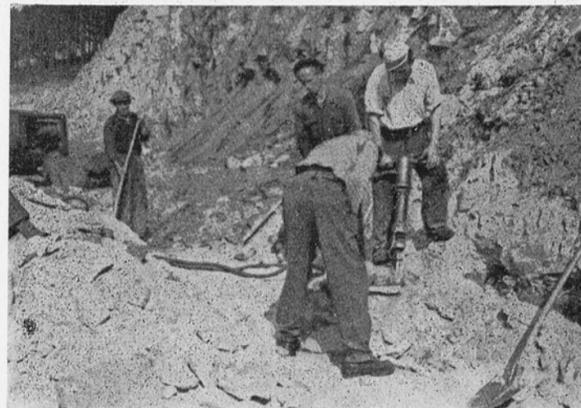
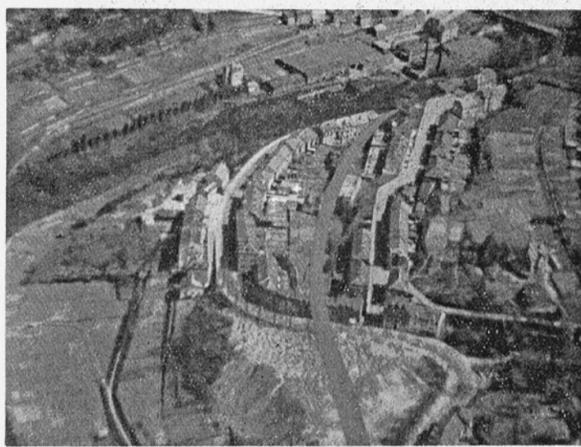
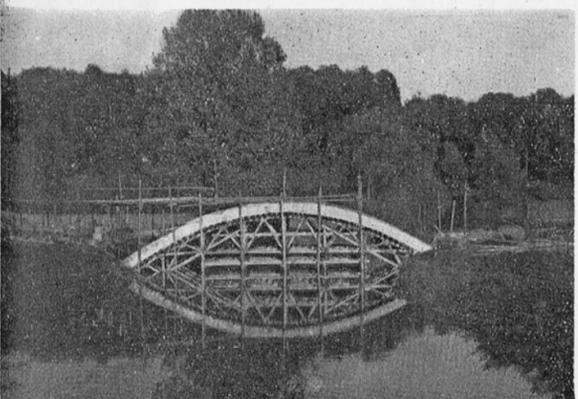
werke in unserem modernen Straßenverkehr sein wird. Nicht weniger als 43 Chantiers unterhält die Ponts et Chaussées augenblicklich im Luxemburger Lande.

Man schätzt die Ausgaben für die Renovierung unseres Straßennetzes auf noch ungefähr 750 Millionen. Die Vorteile, welche sich aus dieser Investierung für die gesamte Wirtschaft ergeben, lassen sich leicht errechnen, nach dem Muster der Erhebung des belgischen Brücken- und Straßenbaudienstes, da die Verhältnisse des Nachbarlandes den unserigen ähnlich sind. Es wäre aber noch vorher zu sagen: die Straßenrenovierung hilft zu einem Großteil die Arbeitslosigkeit bekämpfen, denn 25 bis 30 Prozent der Staatsausgaben beim Straßenbau werden in Form von Löhnen ausbezahlt. Werden irgendwo im Lande Arbeiter entlassen, wie etwa kürzlich im Süden, so können die meisten dieser Leute beim Straßenbau ihr Brot verdienen. Die Projekte

sind so aufgestellt, daß zu jeder Zeit in einer bedrohten Gegend Arbeitsstellen eröffnet werden können, die dann den Vorzug vor andern kriegen.

Im Lande rollen nun rund 25.000 luxemburgische Autos, auf jeden dritten bis vierten Haushalt entfällt solch ein Fahrzeug, nicht zu sprechen von zahllosen Motorrädern, den Traktoren, den Velomotoren und den Fahrrädern. Gute Straßen helfen allen diesen Straßenbenutzern Fahrmaterial zu sparen, die Motorfahrzeuge sparen ungeahnte Mengen an Brennstoff. Durch Umgehung von natürlichen oder künstlichen Hindernissen, je nach dem Fall, gewinnt der Verkehrsteilnehmer viel an Zeit, die ja bekanntlich Geld bedeutet. Und nicht zuletzt bleiben dem einzelnen Bürger wie dem Staat durch Vermeidung von Unfällen, viel Geld und viele Unannehmlichkeiten erspart. Man rechnet mit einem Gesamtsparnis von 150 bis 160 Millionen Franken pro Jahr.

Brücke in Cruchten.



Rechts: Massive Sandsteinlagen mußten durchbrochen und weggeräumt werden, um der neuen Straße eine größere Schnelligkeit zu geben. Rechts außen: Vorarbeiter Didier erklärt uns an Hand von detaillierten Plänen den genauen Verlauf der riesigen Arbeiten.

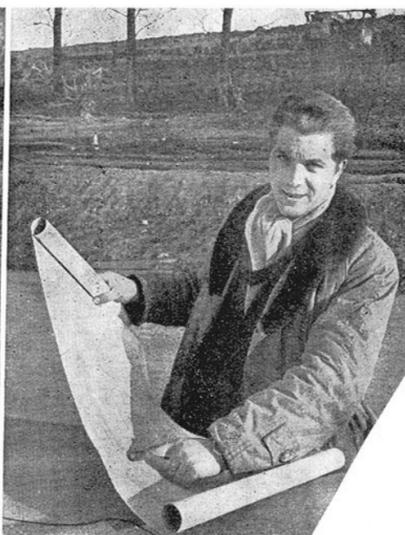
E 42 - Saarbrücken, Remich, Luxemburg, Echternach, Bitburg, Prüm, Euskirchen, Köln.

In beiden Fällen ist die Hauptstadt Luxemburg als Knotenpunkt vorgesehen.

Was stellt eine Europa-Straße dar?

Ideen und fertige Projekte um ein zusammenhängendes europäisches Straßennetz sind in den letzten 20 bis 30 Jahren von verschiedenen Organisationen debattiert worden. Aber nach dem letzten Weltkrieg schaltete sich die U. N. O. ein, um den politischen und wirtschaftlichen Aufstieg Europas zu beschleunigen, und griff die alte Idee der Europastraßen wieder auf. Im Jahre 1950 wurde „Le Groupe de Travail des Grandes Routes de Traffic International“ ins Leben gerufen, welcher die Straßen bestimmte, die dann auch entsprechend hergerichtet werden müssen, um dem internationalen Verkehr zu dienen. Gleichzeitig befaßte sich diese Kommission mit allen anderen technischen Details, die mit der Verwirklichung des Problems zusammenhängen. Am 16. September 1950 wurde in Genf ein Vertrag unterzeichnet, der den Ausbau der Europastraßen betraf; die interessierten Länder waren: Belgien, Frankreich, Luxemburg, Holland, England, denen sich später Deutschland, Oesterreich, Schweden und die Türkei zugesellten.

Drei verschiedene Arten von internationalen Verkehrsstraßen sind vorgesehen: 1. Straßen mit 7 Meter Breite, bestehend aus 2 Fahrbahnen von 3,50 Meter. Doch darf hier der durchschnittliche Stundenverkehr nicht mehr als 600 Fahrzeuge betragen. 2. Straßen mit zwei Fahrbahnen, wovon jede mindestens 7 Meter betragen muß. 3. (provisorisch) entsprechend den topographischen,



wirtschaftlichen und finanziellen Verhältnissen sind auch Straßen zugelassen, die eine Mindestbreite von 10,50 Meter aufweisen, mit drei klar eingetragenen Fahrbahnen, die lediglich in den Kurven und Anhöhen in zwei Bahnen geleitet werden.

Sämtliche Straßenoberflächen dürfen in den geraden Strecken nur soviel Neigung oder Rundung aufweisen, als dies zum Abfluß des Regenwassers notwendig ist. Desweiteren müssen Spezialwege für Radfahrer und Fußgänger angelegt werden, wenn diese Art von Verkehr es erfordert. Außerdem muß man unterscheiden zwischen Straßen im freien Gelände und solchen in Gebirgsgegenden. Erstere dür-

fen eine Steigung von 5%, im Höchstfalle 6% nicht übersteigen, dagegen ist in den Bergen eine Steigung von 8-10% erlaubt.

Die einzelnen Straßen müssen einteilbar sein in ganz bestimmte Art-Gruppen bezüglich des Straßenprofils, wobei am meisten Wert und Präzision auf die Kurvenlage gelegt wird.

1. Gruppe: Straßen, die geringe Steigungen aufweisen, wenige Häuser und Bauten, wenige Kreuzungen; Normal-Geschwindigkeit: 100 bis 120 Km. in der Stunde; Kurvenlage: normal 500 Meter, minimum 300 Meter; Sicht: normal 230 Meter, minimum 150 Meter.

3. Gruppe: Gebirgsstraßen:

Normal-Geschw. 60 Km. in der Stunde. Lage: normal 100 Meter, minimum 110 Meter, Sicht: normal 200 Meter, minimum 110 Meter.

Zwischen 2. und 3. Gruppe: Straßen, die 2. Gruppen entsprechen, aber 3 Kategorien Kurven so berechnen, daß die größten Feinheiten in den kleineren Kurven ohne Gefahr sind.

2. Gruppe: Straßen, die langgezogene Kurven, die mit Längen von 1000 bis 1500 Meter, müssen wie alle anderen Kurven am äußeren Fahrband eine entsprechende Erhöhung aufweisen. Der Belag der Bahnen muß staubfrei sein, möglichst glatt, ohne jedoch bei Nässe

Rechts: Kurz hinter der Eisenbahnlinie geht von der E-Straße (nach Remich) eine Abzweigung nach Grevenmacher-Trier. Unser Luftbild, welches im Frühjahr aufgenommen wurde, veranschaulicht lediglich einen ungefähren Überblick der Arbeiten, die heute ihrer Vollendung entgegengehen.

Unten: Mit modernsten Aufzuladegeräten und Spezialschau-feln geht das Ausbaggern des Straßenbettes schnell vonstatten.

