



1200 Joer Buurg Zolwer

25ième Anniversaire
du Syndicat d'Initiative de Soleuvre



Sous le Patronage du Ministère des Affaires Culturelles
et de l'Administration Communale de Sanem



Das Bahnhofsviertel „Op der Goar“

Das Bahnhofsviertel liegt südwestlich von Zolver, westlich der Wasserscheide. Eingegrenzt ist das Viertel von Loetschef 407 m, Pakebiërg 379 m und dem Gaalgebierg 407 m ü/M, also eine nach Westen hin verlaufende Talsenke. Zwischen diesen Erhebungen finden wir die Flurnamen: Am Loetschefeld, am Houolz, dem ënneschten Béinert, dem hënneschten Béinert, am Sout, am Nonnebësch, um Scheierhaff und „Nonnewues“ auf der Zolver Seite. Hannert dem Bierg, dem Schlammeffeld, an der Klaus, und am „Bowendahl“ auf der Beleser Seite. Die Bahnhoofsstraße bildet ab Oberkórner Straße bis zur „Dickskopp“ die Sektionsgrenze zwischen Beles und Zolver. Der Name Bahnhofstraße leuchtet heute jedem ein: Sie beginnt an der Bahnschranke Beles-Post und führt bis zur Beleser Straße in Zolver.

Entstehung der Eisenbahn Esch - Petingen

Als der Engländer Stephenson 1829 die Dampflokomotive erfand, dauerte es noch Jahre bis die Kunde nach Zolver kam. Die ersten Pläne einer Eisenbahn in Luxemburg stammen aus dem Jahre 1845. Die erste Eisenbahnstrecke Luxemburg-Diedenhofen wurde am 11.08.1859 und Luxemburg-Arlon am 15.09.1859 eingeweiht. 1866 wurde dann der Bau eines zweiten Bahnnetzes angeregt und zwar ab Petingen-Bettemburg, um die Eisenerzlager zu erschließen. 1868 wurde dann nach langen Verhandlungen ein Bauvertrag vom luxemburger Staatsminister Emmanuel Servais und dem Vorstandsvorsitzenden Philippart der „Société des Bassins Houlliers“ unterzeichnet. Es war geplant, die Bahn von Beles-Zolver aus direkt nach Bettemburg und von dort über Remich ins Saarland zu führen. Von Beles-Zolver aus sollte eine Abzweigung nach Esch führen. Später ließ man diesen Plan fallen und baute die Hauptstrecke über Esch nach Bettemburg. Die Bahn erhielt den Namen



„Prinz-Heinrich-Gesellschaft“, nach dem damaligen Prinzregenten der Niederlande, später bekannt unter der Bezeichnung PH. Eine finanzielle Unterstützung vom Staat für die Erbauer gab es nicht, aber Abbaurechte in den Eisenerzlagern.

Am 1.8.1873 also vor 120 Jahren wurde die Strecke Esch-Petingen ohne Einweihung in Betrieb genommen. Ein Bahnhofsgebäude gab es noch nicht, sondern nur eine Holzbaracke. Die Strecke wurde bekannt unter dem Namen „Eisenerzstrecke“. Der Bahnhof trägt wie auch andere Bahnhöfe, einen Doppelnamen „Beles-Zolwer“, da er zwischen zwei Ortschaften liegt. Das Bahnhofsgebäude befindet sich auf Zolwer Gelände, daher auch unser Interesse. Mit 345 m über Meer bildet er den Scheitelpunkt auf der Strecke Esch-Petingen. So kam es, daß zur Zeit der Dampflokomotiven die Güterzüge von beiden Seiten herkommend, von zwei Lokomotiven gezogen und von einer Lokomotive geschoben wurden. Deshalb war dieser Bahnhof auch als Rangierbahnhof ausgebaut. Noch heute werden schwere Güterzüge von einer zweiten Lokomotive geschoben.

Hier befand sich ebenfalls eine Erzverladerampe. Auf dem Gaalgebirg wurde die Minette im Tagebau durch die Firma Gillen, später Poeckes abgebaut, in Loren (Buggi) von Hand verladen. Diese rollten in einer Standseilbahn herunter über eine Brücke in der Oberkornener Straße zur Verladerampe, wo sie in Erzwagen (Talbot) gekippt wurden (Standseilbahn Bremsberg: Seilförderung, wo die gefüllten Wagen im Gegenzug leere Wagen hochzogen).

Es kam auch vor, daß das Seil der Bahn riß und die Loren samt der Ladung aufs Bahngelände stürzten. Auf dieser Verladerampe kam es Anfang der dreißiger Jahre zu einem Zwischenfall, der schlimme Folgen hätte haben können. Eine Dampflokomotive stieß beim Rangieren gegen vier beladene Talbots. Diese rollten in Richtung Oberkorn davon. Bei einem Gefälle von 15‰ waren diese nicht mehr einzuholen. Vom Bahnhof aus wurde Alarm ausgelöst, alle Schranken zu schließen. Im Bahnhof Differdingen wollte man die Wagen zum Entgleisen bringen, was jedoch nicht gelang. Mit viel Mut gelang es dann einem Lokführer mit einer Dampflokomotive zwischen Niederkorn und Petingen die Wagen aufzufangen und zum Stehen zu bringen.



Hier noch zwei folgenschwere Begebenheiten, die sich auf dem Bahngelände ereigneten:

Mitte der 20er Jahre wurde eine Strafkolonie beim Heckenschneiden, am Ende des Bahnhofs Richtung Oberkorn, von einem Zug überrascht. Es gab drei Tote und mehrere Verletzte.

Am 25. Juli 1935 wurde Theodor Keup im Alter von 34 Jahren von einem Erzzug erfaßt und tödlich verletzt.

Während des zweiten Weltkrieges wurde die PH-Bahn an die Reichsbahn angeschlossen und die deutsche Signalordnung eingeführt. Ab 1942 wurde von Linksverkehr auf Rechtsverkehr umgestellt. In den Sommermonaten von 1940 fuhren dann während Wochen Züge mit französischen Gefangenen in Richtung Osten ins deutsche Reich. Ab Sommer 1945 war es umgekehrt: Jetzt fuhren amerikanische Züge mit deutschen Kriegsgefangenen in Richtung Westen. Es kam fast alltäglich vor, daß Züge die Steigung durch Beles nicht schafften, da die Lokführer die Strecke nicht kannten und nicht genug Druck im Kessel der Lokomotiven hatten. Die Strecke Esch-Petingen blieb während des Krieges unversehrt.

1948 entstand aus den zwei einheimischen Eisenbahngesellschaften (Wilhelm-Luxemburg und Prinz-Heinrich-Bahn) die heutige Gesellschaft „Chemins de Fer Luxembourgeois“ kurz CFL genannt.

Ab 1953 wurden die ersten Diesellokomotiven eingesetzt, im Jahre 1959 wurde mit der Elektrifizierung der Strecke Esch-Petingen begonnen. Ab 6. Februar 1961 fuhren die ersten elektrischen Lokomotiven von Esch nach Beles-Zolver und ab 26. Mai 1961 durchgehend nach Petingen. Im Mai 1964 wurde der Dampfbetrieb eingestellt.

Soviel Leben auch in einer Dampflokomotive stecken mag, sie paßt, wegen der Umweltbelastung und dem schlechten Wirkungsgrad, nicht mehr in unsere Zeit.

1984 beschloß die Abgeordnetenkommission die Strecke Esch-Petingen zu einem Kostenpunkt von 500 Milliarden Franken zu modernisieren.

Cette page a été offerte par:
Madame ORAC-RIPPERT, Soleuvre



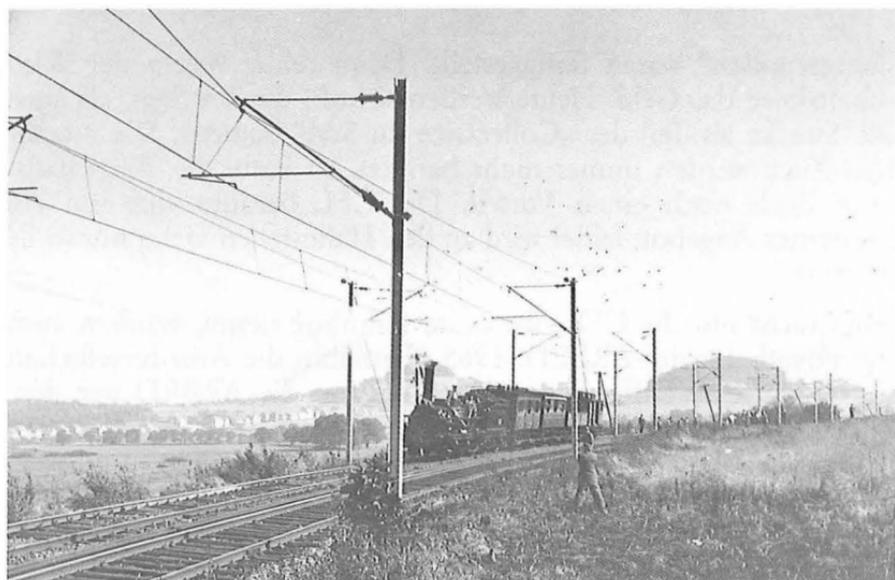
1987 bis 1989 wurde die Strecke d.h. der Unterbau, die Schwellen und die Schienen erneuert. Es wurde ein modernes Signal- und Sicherheitssystem eingeführt, so daß das Bahnhofspersonal abgeschafft werden konnte.

Im Bahnhof Beles-Zolwer blieben nur die zwei Hauptgleise und ein Entladegleis, dazu wurden moderne 16 m Weichen eingebaut, die man beim Überfahren kaum noch merkt. Die Bahnschranke verschwand, für die Fußgänger wurde eine Unterführung gebaut. Für den rollenden Straßenverkehr wurde eine Umgehungsstraße gebaut (rue du Chemin de Fer). Die Lagerhalle wurde abgerissen, an dieser Stelle entstand ein Parkplatz. Im Bahnhofsgebäude wurde die Relaisstation der automatisierten Strecke untergebracht. So entging dieses Gebäude dem Schicksal des Abbruchs, wie es mit anderen Bahnhöfen geschah.

Die Reisenden können bei kaltem Wetter nicht mehr wie früher, in einem geheizten Raum warten, sondern in einem leider oft zu kleinen Unterstand. Selbst die Toiletten sind nicht mehr zugänglich. Will der Reisende eine Auskunft haben, muß er sich an den Bahnhof Esch oder Petingen wenden. Es fehlen auch, wie an allen Bahnhöfen, Fahrradständer, so daß die Schüler ihre Fahrräder an ein Geländer anketten müssen. Der Dienst am Kunden hat abgenommen, trotzdem hat die Zahl der Reisenden zugenommen (1992 20%). Besonders bequem kann man nach Luxemburg-Stadt reisen: Jede halbe Stunde fährt ein Zug über Esch oder Petingen nach Luxemburg.

1895 waren es 21.500 Reisende, die den Zug auf der Eisenerzstrecke benutzten 1992 waren es 1.556.300. 1895 wurden 250.000 Tonnen Güter auf dieser Strecke transportiert, 1992 waren es 9.150.634 Tonnen bei 239.634 Eisenbahnwagen.

Aber nicht immer stand es gut für die Bahn. 1973 beschloß die Abgeordnetenversammlung, die Bahn ab ARBED-Belval durch den ARBED-Tunnel, den „Woiwerbösch“ an Sassenheim vorbei, direkt nach Petingen zu führen und den Personenverkehr einzustellen. Die Brücken waren schon gebaut (Differdinger Straße und „Haanebësch“). Auch die Strecke durch den „Woiwerbësch“, der zu 90% vernichtet wurde, und die Aufschüttung „Haanebësch“ zur „Kär-



Gelegentlich der Jahrhundertfeier der Eisenbahn fuhr am Montag den 5. Oktober 1959 morgens ein historischer Zug durchs Land. Eine Crampton-Lokomotive zog 4 Wagen der französischen Staatsbahn. Das Bild zeigt den Zug beim Verlassen des Bahnhofs Beles-Zolver. Im Hintergrund sehen wir den Loetschef und den Zolverknapp.

Bild unten: Einer der modernen Triebwagen Z 2000. Erste Fahrt: August 1990.





jhengermillen" waren fertiggestellt. Dann fehlte wegen der Wirtschaftskrise das Geld. Heute werden sowohl die Brücken, als auch die Strecke als Teil der „Collectrice du Sud" benutzt. Die modernen Züge werden immer mehr benutzt, so hatte die Wirtschaftskrise doch noch einen Vorteil. Die CFL bemüht sich um ein modernes Angebot, leider wird an den Haltestellen vieles mutwillig zerstört.

Aber nicht nur die CFL gibt es im Bahnhofsviertel, sondern auch die Privatbahn der ARBED. 1965 übernahm die Arbedgesellschaft die HADIR in Differdingen. 1972 begann die ARBED mit dem Bau der Bahn, um das Werk Belval mit dem Werk Differdingen zu verbinden. Hierzu war der Bau eines Tunnels von 890 m notwendig. Das Nordtor befindet sich zwischen dem Bahnhof und der Sporthalle Scheuerhof in Zolwer. Die Einweihung der Bahn war am 4. März 1974. Bei der Einweihung konnte die Bevölkerung kostenlos mit einem „De Dietrich Autorail" die Strecke abfahren.

1909-1910 wurde ein Kanal zwischen Maas und Mosel geplant. In der Gegend von Küntzig hätte er unser Land erreicht. Am Bahnhof Beles-Zolwer zwischen „Galgebierg" und „Paakebierg" wäre er durchgekommen in Richtung Mosel. Der erste Weltkrieg machte den Plan zunichte. Heute wäre er von großem Nutzen für unsere Hüttenwerke.

Die Bahnhofstraße und ihre Einwohner

Diese Straße war ein alter Weg, der von Zolwer zum Galgebierg führte, wo die zu Recht oder Unrecht Verurteilten gehängt wurden. Die Straße selbst wurde „Diebswee" genannt. Falsch ist es, sie heute als Dickkopp zu bezeichnen. Zur Straße wurde dieser Weg ausgebaut auf Drängen des Weinhändlers Heymes, welcher in der Villa Heymes, genannt am Schlass, einen Weinhandel betrieb. Der Wein wurde in Fässern per Bahn angeliefert, und mit Pferdewagen nach Zolwer gebracht. Leider wurde ein alter Weinkeller vor einigen Jahren beim Ausbau der Rue Prince Jean abgerissen.

Es war nicht so wie man hätte annehmen können, daß nach der Inbetriebnahme der Eisenbahn viele Häuser in der Nähe des Bahnhofs gebaut wurden. Diese Entwicklung begann 40 Jahre später. Zu



Die Familie Dominique Wagner-Koch war eine der bekanntesten aus der Bahnhofstraße. Auf dem Bild sehen wir von links stehend (zweite Reihe) die Söhne Felix, Victor, Charles, August und Emil.

Erste Reihe: Leo, der Vater Dominique, Willy, die Mutter Barbara und Aloyse, in der Mitte, die einzige Tochter Anna.

Die einzigen, die in Zolwer Primiz feierten, waren Nachkommen dieser Familie. Am 3. August 1930 ihr Sohn August und am 19. Juli 1953 ihr Enkel Josy Wagner. Zwei Enkelkinder sind in den Missionen in Afrika resp. Brasilien tätig.

dieser Zeit gab es noch keine Hüttenwerke in der Nähe. Als die dann gebaut wurden, machte niemand den Umweg über den Bahnhof, sondern man ging zu Fuß zur Arbeit nach Differdingen oder Belval, ja sogar ins nahe Frankreich. Es ist bekannt, daß Grubenarbeiter von Kopstal zu Fuß bis zum Galgebierg zur Arbeit kamen. Nur am Samstag nachmittag gingen sie nach Hause, kamen schon am Sonntag zurück und schliefen in Holzbaracken auf dem Berg. Ein Fahrrad war damals ein großer Luxus.

Cette page a été offerte par:
Henri PIERRE, auto-école, Soleuvre



Um die Jahrhundertwende standen nur die Häuser Nr. 90, ein landwirtschaftlicher Betrieb heute „Café de la Gare“, das Haus Nr. 103, ebenfalls ein landwirtschaftlicher Betrieb nebst Gastwirtschaft. Die Stallungen wurden später zu Wohnungen umgebaut. Zum Bau der Rue Jean Anen wurden die Wohnungen abgerissen. Im Hauptgebäude befindet sich heute die Metzgerei Kremer-Wiltgen und das Café „Garer Stuff“.

Im Jahre 1904 wurde das Haus Nr. 115 von Nic. Zieser erbaut, 1906 das Haus Nr. 137 von Dominique Wagner-Koch. In diesem Haus befand sich von 1907-1924 die Post, deren Wünsche schon beim Bau berücksichtigt wurden. Aus diesem Grunde führten auch noch später alle von Zolwer kommenden Telephonleitungen über die Bahnhofstraße. Später wurden sie vom Bahnhof aus per Kabel zur Post nach Beles geführt. 1914 baute Dominique Wagner-Koch das Haus Nr. 135. Ab 1923 wurde die linke Straßenseite fast ganz verbaut, auf der rechten Seite nur der obere Teil. Auch von Beles her wurde gebaut, sowie die zwei Häuserblöcke in der Oberkornier Straße. (Bevor die Post in die Bahnhofstraße kam, wurden die Einwohner von der Escher Post aus bedient. Ein Briefträger ging jeden zweiten Tag zu Fuß von Esch über Monnerich, Ehleringen, Zolwer, Beles und zurück nach Esch).

Das Bahnhofsviertel während des Zweiten Weltkrieges

Da diese Straße von Luxemburg nach Frankreich führt, als CR 178, ist zu verstehen, daß am 10. Mai 1940 beim Überfall der deutschen Hitlertruppen, der Hauptstoß der französischen Kavalerie, meist Marokkaner, durch diese Straße nach Zolwer zogen und nicht direkt von Beles nach Zolwer. Am Abend des 10. Mai 1940 flüchteten die meisten Einwohner nach Frankreich. Als dann sonntags, den 12. Mai die deutschen Truppen kamen, brachte die Luxemburger Freiwilligen Kompanie den Rest der Einwohner ins Innere des Großherzogtums. Aber auch die Besatzungszeit hinterließ ihre Spuren. So wurde die Jugend in den Arbeitsdienst resp. in die verhaßte deutsche Wehrmacht gezwungen. Mehrere sind gefallen oder vermißt. Zwei wurden von den Deutschen umgebracht: Marcel



Schimberg und Jean-Paul Bernardy. Mehrere Familien wurden nach Deutschland verschleppt (umgesiedelt).

Kritisch wurde dann die Lage am 10. September 1944. Die Amerikaner waren schon bis Dippach vorgedrungen. Von der Bahnhofstraße aus sahen wir die luxemburger Fahne auf dem Kirchturm von Niederkorn. Am Abend kam die SS und grub sich in die Hügel des „Pakebierg“ ein, um auf die Amerikaner zu warten. Am Sonntagmorgen, als wir von Zolver aus der Frühmesse zurückkamen, war die SS verschwunden. Während der Rundstedtoffensive im Winter 1944-45 waren in den meisten Häusern der Bahnhofstraße amerikanisches Militär einquartiert.

Geschäftsleben im Bahnhofsviertel

Als Gewerbe resp. Geschäfte gab es im Bahnhofsviertel drei Wirtschaftshäuser, zwei Kohlenhändler, drei Lebensmittelgeschäfte, einen Gemüsegärtner, einen Fischhändler, ein Nähmaschinenhändler, einen Fahrrad- und Mopedhändler, einen Elektroinstallateur, einen Getränkehändler, eine Metzgerei, zwei Milchhändler, ein Haushalts- und Eisenwarengeschäft, einen Bauunternehmer und einen Likörhersteller. Heute gibt es noch einen Immobilienhandel, ein Zeitungsgeschäft, zwei Gastwirtschaften und eine Metzgerei.

Die Bewohner waren meist Hüttenarbeiter, Eisenbahner und Privatbeamten. Heute fahren nur noch wenige zur Hütte arbeiten, soweit mir bekannt ist, noch einer nach ARBED-Mines.

Die Kinder aus dem Bahnhofsviertel mußten einen weiten Weg zur Schule, resp. zur Kirche nach Beles oder Zolver zurücklegen und das 2-3 mal pro Tag nach den zwei Ortschaften, weil die Bahnhofstraße gleichzeitig die Sektionsgrenze bildet. Die zwei Häuserblöcke in der Oberkornor Straße gehören zu Zolver, diese Kinder durften nach Beles; dafür konnten die Kinder in der oberen Bahnhofstraße nach Zolver zur Schule gehen, da dieser Weg kürzer war. 1970 wurde auf dem Scheuerhof eine neue Schule eingeweiht. Seitdem gehen alle Kinder zusammen in diese Schule, die ab 1972 eine Sporthalle mit Lehrschwimmbecken erhielt. Als Dependenz gibt es



Schule und Sporthalle Scheuerhof zu Zolter



Am 5 Januar 1983 wurde auf dem Loetschef ein Altenheim mit 81 Betten im Beisein von Großherzog Jean und der Großherzogin Josephine-Charlotte eingeweiht. 1984 wurde das Essen auf Rädern eingeführt. Heute werden täglich 70 ältere Menschen mit Essen beliefert. 1992 wurde ein Foyer du Jour eingerichtet wo tagsüber ältere Menschen betreut werden. Jeden Sonntag wird eine hl. Messe gelesen.



noch ein Vorschulgebäude mit Pförtnerwohnung. Eine Erweiterung des Sportkomplexes ist geplant.

Bei der Einweihung der Schule im September 1970 gab es ein Problem: Es führte noch keine Straße zur Schule. Das Material zum Bau der Schule hatte man über die Trasse der Hüttenbahn transportiert. In aller Eile wurde der Feldweg „Enneschte Béinert“ (heute Emile-Mayrisch Straße) zur Straße ausgebaut. Auch die Rue Jean Anen und die „Scheierhaffstross“ wurden gebaut.

Zurück zur Bahnhofstraße. Bis zum Jahre 1954 gab es noch keinen Abwasserkanal. Auf der rechten Straßenseite befand sich ein tiefer Graben. Einige Einwohner nahmen es nicht so genau mit der Hygiene. Sie schütteten morgens den Nachtopf, aber auch das Spülwasser in diesen Graben. Als eine Frau von einem Insekt gestochen wurde und sich eine Vergiftung zuzog, machte der Arzt Dr. René Majerus Meldung im Gesundheitsministerium, auf dessen Drängen dann ein Abwasserkanal gebaut wurde. Seit damals wurde keine Verbesserung mehr ausgeführt bis zum Herbst 1987, als die ganze Infrastruktur erneuert wurde.

Bis nach dem zweiten Weltkrieg wurde noch in 7 Häusern 1-2 Kühe gehalten. Kam auch schon vor dem ersten Weltkrieg das elektrische Licht nach Zolver, so stand der erste Radioempfänger in der Bahnhofstraße. Mein Vater hatte einen Detektorempfänger gebastelt und viele kamen, selbst der damalige Bürgermeister Jacques Battin, um sich die Musik aus dem Äther anzuhören.

Ein Wort noch zu den schon genannten „Pakebiërg“ und „Galgebërg“. Sie spielten im ersten Weltkrieg eine große Rolle in der Flugzeugabwehr. Auf beiden Erhebungen hatten die deutschen Truppen Flakgeschütze aufgestellt, um die Hüttenwerke zu sichern; die Verankerung der Geschütze gibt es heute noch. Es gab viele Blindgänger. Bei mir im Garten wurden schon mehrere dieser Schrabnellen (Granaten) gefunden. Während der Rundstedtoffensive stand in den Wiesen des „Nonnebësch“ ein amerikanisches Flak-

Cette page a été offerte par:
Jos. PIERRET-FEIPEL, Soleuvre



geschütz welches die HADIR wegen der GREY-Träger sicherte, die zum Bau von Notbrücken gebraucht wurden.

Am Fuße des „Gaalgebierg“ gibt es in der Klaus eine Quelle. Eine Klaus (Einsiedelei) lag immer in der Nähe einer Quelle. So könnte man annehmen, daß sich an dieser Stelle ein Einsiedler (Klausener) aufhielt. Zum Abbau der Minette wurde die Quelle gefaßt: Ihr Wasser wurde mit einer elektrischen Pumpe auf den Berg gepumpt. Das Pumpenhaus steht heute noch. Leider wurde die Quelle zum Befestigen des Weges in der Klaus zubetoniert und ist schwer wiederzufinden.

Vereinstätigkeit

Was das Vereinsleben betrifft, gibt es außer Vereinsitzen in Wirtschaftshäusern, resp. in der Sporthalle auf Scheuerhof keinen echten „Goarer“ Verein. In den fünfziger Jahren entstand ein Gesangsverein, die LYRA, der nur kurze Zeit bestand. Eine Reihe Einwohner sind aktiv in Vereinen in Beles, resp. in Zolwer. Der „Hämmelsmarsch“ wird hier jedes Jahr viermal gespielt, zur Sommerkirmes gleich zweimal, an einem Wochenende. Dies wegen der Grenzlage der zwei Sektionen.

Als aale Goarer C. Wagner

Quellennachweis:

Archiv CFL, Luxemburger Wort, Commune de Sanem, Meinen besten Dank geht an meinen verstorbenen Vater Charles Wagner und an meine beiden Onkel Léo und Victor für die mündlichen Überlieferungen.

Der Scheuerhof zu Zolwer

Die Geschichte des Scheuerhofs, der zum Bahnhofsviertel zu Zolwer gehört wird an anderer Stelle dieser Broschüre beschrieben. Trotzdem will ich der früheren Besitzerin des Hofes, Fräulein Thérèse Neiertz, ein paar Zeilen widmen. Sie verstarb am 29. Juli 1953. Die älteren Zolwerer werden sich an sie erinnern. Besonders gegenüber Kindern und Vereinen zeigte sie sich immer großzügig. So kam es, daß die „Klibberjungen“ von Beles und Zolwer zum Hof gingen, dabei kam es zu Schlägereien. Der Hof gehörte den Zolwer Jungen.



Die Kinder der Pächter des Hofes gingen nach Zolver zur Schule. Fräulein Thérèse Neiertz war 1936 Firmpatin. Gelegentlich der Vergrößerung der Pfarrkirche von Zolver in den Jahren 1938-1939 stiftete sie den Hauptaltar. Dies sollte man nicht vergessen.

Die Eigentümer des Scheuerhofes während den letzten hundert Jahren waren die Familien:

Battin bis 1911

Laval bis 1920

die Geschwister Neiertz bis 1953

Georges Hengen ab 1953 bis heute

Pächter waren:

Huberty 1913 bis 1923

Entenich von 1930 bis 1935

Ludovicy 1935 bis 1946

Cuvelier 1946 bis 1970

Kiggen 1970 bis 1976

Winje 1976 bis heute

In den Jahren, wo der Hof nicht verpachtet war, bewirtschafteten die Eigentümer den Hof selbst.

Die Familie Battin betrieb neben der Landwirtschaft noch eine Brennerei, dies bis 1913. Im Jahre 1911 eröffneten sie ein Spirituosengeschäft in der Alzettestraße in Esch/Alzette. Die Scheune und die Stallungen am Bahnhof zu Zolver hinter dem Haus Nr 103 (Metzgerei Kremer) mietete Charles Battin als Lager von Spirituosen und zur Herstellung von Likören. Heute sind die Nachkommen der Familie Battin Eigentümer der Brauerei Battin in Esch/Alzette.

C. Wagner



Rue de la Gare 1941 ...

... und heute

