

**1947
1977**

Archives ⁵
Commune de Sanem
N° 5

5

**club sportif
sanem**

1947-1977

CLUB SPORTIF SANEM

30e ANNIVERSAIRE
INAUGURATION
DE TERRAIN

21 août 1977

1847 1870

Planung und Verwirklichung der Verbindungsstrasse

Niederkerschen - Sassenheim - Ehleringen - Esch

von Jean Malget

Der Bau der grossen Verbindungsstrasse von Brüssel über Marche nach Luxemburg fand 1827 einen begeisterten Abschluss. Eine Gedenkmünze hielt für spätere Zeiten dieses Ereignis fest.

Doch dann erst begann für unseren Strassenbau eine neue Epoche. Alle wichtigen Wege sollten den Forderungen von Handel und Gewerbe angepasst werden.

Ein weitgespanntes Strassennetz sollte im grossen Bogen die Moselgegend mit dem hohen Norden des Landes verbinden. Dieser Gedanke schwebte dem Ingenieur der öffentlichen Bauten, Mersch Chrétien, vor, als er 1874 die "Drei-Kanton-Strasse" plante und entwarf. Streckenweise würde die neue "Weinstrasse", wie sie noch heute genannt wird, gradlinig von Remich über Dalheim, Frisingen, Bettemburg, Steinbrücken, Monnerich, Sassenheim nach Niederkerschen zur Hauptstrasse Luxemburg-Longwy verlaufen. Von diesem Schnittpunkt war die Fortsetzung über Säul weiter nach Norden bis in den Kanton Redingen geplant. Zugleich war die Möglichkeit geboten die Industriezentren von Steinfort und Simmerschmelz einzubeziehen und die Nachbarländer bequem zu erreichen.

Der erste Strassenabschnitt war nach den Plänen von Mersch verwirklicht worden, allerdings erst teilweise: von Steinbrücken verlief die Strasse an der Mess entlang nach Dippach, Dahlem, Garnich bis Körich. Die Gemeinden des Erzbeckens sahen darin eine Schädigung ihrer Interessen, deswegen verlangten sie eine zweite Strasse, die ihren Ortschaften einen grösseren Vorteil biete.

Seit 1856 war die Ausführung einer zweiten Strasse mit Ausgangspunkt in Steinbrücken nach Niederkerschen über Sassenheim ins Stocken geraten. Und doch hatte alle Welt die Notwendigkeit dieser Verbindungsstrasse anerkannt: die reichen Erzgruben an der französischen Grenze entlang forderten eine solche Strasse, die es allen Reisenden von Petingen bis Ober-

korn erlaubte mit unschätzbare Bequemlichkeit vom Tage der Eröffnung der neuen Eisenbahnlinie Luxemburg-Lothringen (11.08.1859) im Bahnhof Bettembourg den "Feierwon" zu besteigen.

Am 03.09.1856 übergab der Ingenieur en Chef der öffentlichen Bauten seinem Vorgesetzten, dem Generaladministrateur, ein Begutachten mit der Bemerkung: *"Si la voie ferrée de Thionville par Bettembourg à Luxembourg est établie, alors la route proposée par Bascharage sur Pontpierre sera sans aucun doute un des principaux affluants de la station de Bettembourg et cette route primitivement projetée dans cette direction et construite en partie suivant l'ancienne "Weinstrasse" où elle dessert une circulation très peu importante, aura à desservir une circulation très active et des transports de minette, de minerais, de houille et de coak (coke) qui dépassera toute prévision"*.

Als Antwort auf diesen Bericht versichert der Generaladministrator seinem Untergebenen, dass er dem Ingenieur des Distriktes Luxemburg keineswegs im Wege stehe, wenn jener in seinen freien Stunden einen Plan für diese Strasse von Steinbrücken bis Niederkerschen entwerfen möge.

War die Begeisterung für die "Collectrice du Sud" damals so gering oder hatte der Generaladministrator, dem wir heute das Amt eines Bautenministers übergeben würden, von den Plänen und Wünschen des damaligen Deputierten des Kantons Esch-Alzette, Marie-Victor Baron de Tornaco aus Sassenheim, gehört?

Im Oktober 1856 wurden die seit 1855 begonnenen Arbeiten an der Begradigung des Strassenabschnittes Sassenheim-Niederkerschen gestoppt, obschon der Bauunternehmer Friedrich Clement aus Niederkerschen die Arbeiten zum Preis von 8054,91 Franken übernommen hatte. Bis auf die Beschotterung hatte er den Strassenunterbau vollendet. Bis das Budget für 1857 votiert sei, wolle man abwarten und in der Zwischenzeit die Strasse in einem wegbaren Zustand erhalten. "en état viable en temps de sécheresse" wird betont. Aber bereits zwei Monate später kommen die ersten Beschwerden, die sogar den Herrn Administratoren erreichen: "suivant des plaintes qui m_____ont été faites, le chemin de Sanem à Bascharage serait dans un si mauvais état que l'on ne pourrait plus s'en servir".

Bei einer Besichtigung, in Gegenwart des Generaladministrators, erklärt der Ingenieur Mersch am 01.10.1857, der Einschnitt im Wald zwischen Sassenheim und Niederkerschen sei nicht tief genug ausgehoben und die Kurve äusserst gefährlich. Die Strassenlage sei unbedingt zu verbessern. Für diese Arbeiten hatte die Gemeindekasse von Sassenheim ein Spezialsubsid von 8000 Franken erhalten. Da die ausgeführten Arbeiten des Unterneh-

mers Clement nur 7679,43 Franken gekostet hatten, durfte die Gemeindeverwaltung den Restbetrag von 320,57 Franken für nützliche Arbeiten an diesem Strassenabschnitt verwenden.

In der Zwischenzeit war ein Plan herangereift, nach dem der neue Weg von Niederkerschen über Sassenheim am Arsdorferhof vorbei über Monnerich die "Drei-Kanton-Strasse" in Steinbrücken erreichen sollte. Dieser Teil der Strasse mit einer Länge von 4669,44 Meter war auf 63000 Franken berechnet worden, hinzu musste noch der Preis für die anzukaufenden 343,60 Ar geschlagen werden. Eine Gesamtausgabe von etwa 80000 Franken!

Im Innern der Ortschaft Sassenheim, dort, wo die alte Dorfstrasse eine doppelte, langgezogene Kehre bildete, musste mit dem Abbruch von zwei Wohnungen gerechnet werden. Die Strasse brauchte eine Breite von 8 Meter, davon 5 Meter für die Fahrbahn und jeweils 1,50 Meter für die Seitenstreifen. Mit Ausnahme des Dorfinneren würde die Strasse die kürzeste Linie zwischen den beiden Punkten in Niederkerschen und Steinbrücken bilden.

Die Deputiertenkammer, deren Präsident 1859 der Baron de Tornaco war, stimmte im Budget von 1860 für die Strasse von Niederkerschen in Richtung Esch-Alzette die Summe von 15000 Franken. In seinem Schreiben vom 21.01.1860 lässt der Regierungspräsident Mathias Simons zum ersten Mal den Gedanken aufklingen, die Strasse nicht in Steinbrücken ankommen zu lassen, sondern nach Esch-Alzette auszurichten. "La localité mérite d'être prise en considération, elle a de l'importance comme chef-lieu de canton et elle en acquerra encore d'avantage par le chemin de fer qui viendra y aboutir". Der Staatsminister findet die Summe von 15000 Franken zu gering, wenn man bedenke, dass die Strecke über Arsdorferhof nach Steinbrücken doch immerhin 63000 Franken zu stehen komme. Er empfiehlt eine Gesamtstudie für die geplante Strasse. Dabei seien alle daran interessierten Gemeinden zur Begutachtung der Pläne heranzuziehen.

Am 20.04.1860 legte der diensttuende Ingenieur der öffentlichen Bauten diesen Gesamtplan vor. Alle Dörfer von Oberkerschen bis Beles könnten den in gerader Linie verlaufenden Verbindungsweg über Sassenheim und Ehleringen nach Esch zum neuen Bahnhof benutzen. Die nach Luxemburg per Postkutsche reisenden Einwohner könnten bequem ab Ehleringen den Weg über Monnerich nach Steinbrücken einschlagen. Zudem habe der neue Plan den Vorteil, nur 10 Kilometer Strasse zu benötigen, gegenüber dem alten Plan, der mit 12,5 Kilometer rechnete.

Tags darauf gibt der Oberingenieur der öffentlichen Bauten dem Staatsminister den Rat: "... *avant de prendre une décision sur le choix à faire entre ces deux directions, il convient d'entendre les communes intéressées de Bascharage, Pétange, Differdange, Sanem, Esch-Alzette et Mondercange, parce que, outre les questions techniques il y a lieu de prendre également en considération les questions de convenance, de commerce, d'agriculture, de relations entre les différentes localités, lesquelles les habitants de la contrée, où il s'agit de construire une route, savent généralement le mieux à apprécier . . .*"

In der Zeit zwischen dem 07.05. und dem 08.06.1860 hatten alle beteiligten Gemeinden ihre Räte versammelt. Ihre dabei geäußerten Ansichten lassen sich im Folgendem zusammenfassen: von den 6 befragten Gemeinden hatten Niederkerschen, Monnerich und Petingen sich für die Strecke über den Arsdorferhof ausgesprochen, Esch und Sassenheim zogen die vorhandene, allerdings zu begradigende Strecke über Ehleringen vor, während Differdingen eine dritte Strasse über Beles nach Esch forderte, "*attendu que sous peu le chemin de Differdange à Esch deviendra impraticable par le transport des fontes de Lasauvage et le Gouvernement sera encore obligé de faire construire une route d'Esch à Belvaux et à Differdange où ces communes ne seront plus à même d'entretenir ce chemin qui aura plus de roulage qu'une grande route*".

Der Distriktskommissar de la Fontaine machte am 14.06.1860 seine Überlegung zur Umfrage: "*Un seul point me reste à examiner, c'est l'influence que la station d'Esch peut exercer sur la question. La seule raison d'être du projet de construction de la route de Bascharage à la route d'Esch était la jonction des communes de Bascharage, Clemency, Pétange, Differdange, Sanem et Mondercange avec la route des trois cantons. L'ouverture du chemin de fer à Esch a-t-elle modifié ce besoin? Clemency, Pétange, Bascharage et Mondercange ne pourront profiter de la voie ferrée pour la plupart des courts transports, tant à cause de leur éloignement d'Esch qu'à cause des facilités respectives qu'elles ont de communiquer avec les gares de Longwy, Bettingen, Mamer et Bettembourg. De plus, comme les transports ne se font pas tous dans un seul et même sens, il est à présumer que chaque intéressé prendra ses mesures de manière à abréger autant que possible le parcours des objets livrés à la circulation. Pétange, Bascharage et Clemency l'adresseront à Longwy pour ces transports pour ou de la France et à Bettingen ou à Mamer pour les transports pour ou de l'Allemagne et pour ou de la Belgique. Mondercange dans biens des cas ira à Bettembourg de préférence qu'à Esch. Enfin aucune de ces communes, pas plus que celle de Differdange, de Sanem et d'Esch ne pourra, chose principale, communiquer avec la haute Moselle par le chemin de fer. Sous ce rapport rien n'est changé à l'état des choses. Les raisons qu'on prévalue, il y a un an, existant encore dans toute leur forme.*

D'un autre côté il est un point d'importance majeure, qui en quelque temps, peut ôter à la gare d'Esch l'importance qu'on veut lui donner aujourd'hui. Le prolongement de l'embranchement des minières vers Pétange et Longwy, quoique non encore

assuré, est néanmoins très probable. La réalisation de ce projet détruira l'importance d'Esch en créant de nouveaux centres à Differdange et à Pétange. Dans cette éventualité la route de Sanem à Esch n'aurait plus de raison d'être tandis que celle de Sanem à Foetz conserve toujours, quoiqu'il arrive, son importance ancienne et actuelle.

Enfin, tant parce qu'il paraît que la dépense de la construction d'une route de Sanem à Esch sera plus forte que celle d'une route de Sanem à Foetz, que par ces motifs que je viens d'exposer, je suis d'avis qu'il y a lieu de maintenir l'ancien projet qui sous tous les rapports, me paraît mériter la préférence sur le projet nouveau. . . .

Diesen Schlussfolgerungen fügt am 18.07 der Ingenieur noch hinzu, dass er sich eher für eine Zwischenlösung erwärmen lasse. An der Strassenkreuzung in Ehleringen könnte der Weg seine Fortsetzung am "Lankhölzerbusch" vorbei finden, um dann hinter Lallingen auf die Landstrasse von Esch nach Luxemburg am Hektometerstein 173 zu stossen. So würde die Strecke nach Esch um etwa 800 Meter länger, die Strecken nach Steinbrücken aber um 1500 Meter kürzer werden. Er schließt seinen Bericht, indem er vorschlägt, die im Budget vorgesehenen 15000 Franken unbedingt im Ortsinnern von Sassenheim zu verarbeiten. ". . . *La traversée de Sanem est en effet très mauvaise et très dangereuse par ses tournants brusques et déclives. Le bourgmestre de la commune a failli y périr il y a peu longtemps avec son attelage. Le redressement de cette traversée aura l'avantage immédiat de faciliter la circulation entre Bascharage et Pontpierre et entre Bascharage et Esch par les chemins vicinaux existants tandis que le travail en plein champs proposé au delà de la ferme d'Aresdorff n'aurait aucune utilité générale immédiate. Mon avis est donc qu'il y a lieu de s'occuper du redressement de la traversée de Sanem*".

In seinem zusammenfassenden Bericht vom 25.07.1860 an den Staatsminister Simons schreibt der Oberingenieur, es scheine in diesem Augenblick wenig angebracht zu sein, viele Strassen zu bauen; Klüger sei es sicher, den Gemeinden genügend Zuschüsse aus der Staatskasse zu gewähren, damit sie ihr Strassennetz ausbessern. Zudem sei der Gütertransport auf der Strecke Niederkerschen nach Esch sehr schwach. In Zukunft werde es viel vom Einfluss abhängen, den die Eisenbahn ausüben werde, besonders dann wenn der Schienenstrang Esch-Differdingen einmal gelegt sein werde. Sowieso mache doch jeder Reisende von Differdingen, Petingen und Niederkerschen den kaum spürbaren Umweg über Dippach und die "Drei-Kanton-Strasse", wenn er sich und seine Güter zur Mosel bringen will. Zum Schluss kommt er noch einmal auf seinen Vorschlag zurück: "*Je pense que l'adoption de la proposition (des subsides) satisferait plus ou moins toutes les communes et l'Etat ne serait pas obligé de faire des dépenses très considérables pour la construction d'une route d'un intérêt secondaire et qui rapporterait probablement très peu au trésor et même pas assez pour l'entretenir et payer les salaires des cantonniers*".

Dieser Vorschlag scheint dem Staatsminister gefallen zu haben, denn am 31. 07. 1860 hält er den Plan des Ingenieurs Mersch vom 18. 07. 1860 als den einzigen konzilianteren zurück und macht die Gedanken des Oberingenieurs zu den Seinigen. Er wünscht einen Kostenanschlag für die Strecke im Innern der Ortschaft Sassenheim. Kaum vier Wochen später ist der Plan und der Kostenanschlag fertig: 30300 Franken für die Strasse über die "Kuoeschbach" und die "Weyerbach", ohne die Ausgaben für den Ankauf der benötigten Häuser, Gärten und Wiesen. Dazu schreibt der Oberingenieur: *"Je n'ai pas d'observations à faire contre le projet de route présenté qui traverse presque en ligne droite le village de Sanem, tandis que le chemin actuel présente plusieurs tournants brusques et déclives. Le système des pentes et rampes a été également considérablement amélioré quoiqu'il y avait encore des pentes et rampes de 3, 5, 6, et 7,3% qui n'étaient pas à éviter sans augmenter encore les dépenses qui seraient déjà très élevées à cause des travaux de terrassements considérables des ouvrages d'art des redressements des ruisseaux, ravins et canaux d'irrigation et à cause du placement d'un pilotage avec longines et traversines pour y poser un poteau de trois mètres d'ouverture à construire sur le ruisseau qui traverse Sanem"*.

Der Ingenieur der öffentlichen Bauten drängt darauf, die Arbeiten rasch zu vergeben, damit die Brücke noch in der trockenen Jahreszeit ausgeführt werden und der Unternehmer die übrigen Erdarbeiten während der Winterzeit erledigen kann.

Am 27. 9. 1860 kommt in der Regierungsspitze ein Wechsel vor: Victor de Tornaco, der bewährte Präsident des Landtages, wird zum Staatsminister ernannt. Zutreffend beglückwünscht der damalige Athenäumsdirektor, Müller Michel-Nicolas, den tüchtigen ehemaligen Schüler der „Ecole polytechnique“ in Paris, den zwar in den Provinzialrat gewählten Vertreter des Kantons Bettemburg, aber von der belgischen Regierung im Jahre 1838 verschmähten, begeisterten Orangisten mit den Worten: *„L'assemblée de nos Etats, en vous nommant son Président, Sa Majesté, en vous choisissant pour son Ministre, après vous avoir choisi pour son Chambellan, la Couronne, d'accord avec le pays, en honorant un nom illustre, a honoré un des plus nobles et des plus intrépides caractères"*. An seinem ersten Arbeitstag als Staatsminister setzt de Tornaco die Unterschrift unter das wichtige Dokument, mit dem er den Auftrag erteilt, die geplante Straße von Sassenheim über Ehleringen nach Esch-Alzette zu verwirklichen und den Teilabschnitt in Sassenheim zu begradigen. Er ersucht den Staatsrat, die 128,09 Ar, die für diese ganze Strecke benötigt werden, als gemeinnützliche Baufläche erklären zu lassen. Somit hat er sich selber eine Straße gebaut, ohne daß sie seinen Namen trägt, und nur zum Teil darf der Vorwurf auf die Verantwortlichen seiner Wahlheimat zurückfallen, den August Collart in seinem Buch „Am Weg zur Unabhängigkeit Luxemburgs“ schrieb: „Der Herrscher ernannte de Tornaco zum

Staatsrat, doch versagten ihm seine Mitbürger jeden Dank und bis heute (1938) trägt noch keine Straße der Hauptstadt den Namen des Mannes, der in einer der bewegtesten Zeiten unserer Geschichte der Leiter der Staatsgeschäfte war und dazu beitrug, Luxemburg frei und unabhängig zu machen". Seit einigen Jahren hat die Ortschaft Sassenheim sich dieser Dankespflicht entledigt.

Im Bauabschnitt Niederkerschen-Sassenheim war die Erdschicht am Straßenrand ins Rutschen geraten. Der Unternehmer Friedrich Clement beteuerte dem Staatsminister schriftlich, er habe sein Werk gewissenhaft verrichtet. Er glaubt ungerechter Weise zum Schadenersatz verurteilt zu werden, da einzig und allein die heftigen Regengüsse und die Bodenbeschaffenheit an allem Unheil Schuld seien. Falls er aber für schuldig befunden werde, sei aller Gewinn der beiden letzten Jahre für ihn dahin und er komme an den Rand des Ruins.

Die beiden Gemeinderäte von Niederkerschen und Sassenheim werden um ihr Gutachten gefragt. Ersterer ist von der Unschuld des Unternehmers überzeugt, letzterer bezweifelt die gänzliche Unschuld und sieht es lieber, wenn die Frage durch einen Beamten der staatlichen Bauverwaltung behandelt wird. Der Ingenieur Hartmann meldet dem Distriktskommissar de la Fontaine, der Erdbeben sei tatsächlich durch die Bodenbeschaffenheit bedingt. Nur ein kräftiges Mauerwerk könne Abhilfe leisten.

Am 8. 2. 1861 fällt der Kommissar das salomonische Urteil: der Schaden ist entstanden durch eine doppelte Ursache. Deswegen verlange das Interesse des Unternehmers, daß der Bodenlage Rechnung getragen werde, aber das Wohl der Gemeinde verlange, daß der Unternehmer schuldig gesspochen werde. Also muß die noch zu erledigende Arbeit an dieser Stelle zur Hälfte zu Lasten der Gemeinde und zur andern Hälfte zu Lasten des Unternehmers sein.

Daraufhin erklärt der Unternehmer sich mit diesem Spruch nicht einverstanden und verlangt eine Besichtigung an Ort und Stelle. Die Ingenieure Mersch und Hartmann bestimmen als Hauptursache die Bodenbeschaffenheit, machen den Unternehmer verantwortlich für den augenblicklichen, schadhafte Zustand, der leicht zu gegebener Zeit durch seine Fürsorge hätte behoben werden können. Der Schaden beläuft sich auf 1 200 Franken, davon hat der Unternehmer den zehnten Teil zu tragen. Wenig ist immer mehr als gar nichts! Hatte nicht der Staatsminister selber in der Deputiertenkammer am 19. 12. 1860 geseufzt: „*Il en est de l'entretien des routes comme de beaucoup de choses, c'est une question d'argent*“.

Am 8.2. 1861 fällt der Kommissar das salomonische Urteil: der Schaden ist moralisch und am 28. 3. 1861 wurden 12 Exemplare des Kostenanschlages und des Lastenheftes für die Teilstrecke im Dorffinnern von Sassenheim dem Staatsminister übergeben. In der Druckerei Victor Buck in Luxemburg waren 100 Exemplare gedruckt worden.

Am 23. 5. 1861 überließ der Gemeinderat von Sassenheim unentgeltlich dem Staat die von der Gemeinde in Stand gesetzte Straße, damit sie zur Staatsstraße erklärt werden könne, was dann auch am 8. 9. in Zoestdyk vom Prinz Heinrich unterzeichnet wurde.

Die Gemeindeverwaltung muß allerdings eine schäbige Flickarbeit geleistet haben, denn bereits am 26. 9. 1861 fordert der Ingenieur Mersch eine Summe von 1 150 Franken, um diese Strecke in gehörigen Zustand zu versetzen: *„Le chemin étant en très mauvaise condition, la commune n'y ayant plus rien fait depuis plus d'une année, il est indispensable d'y faire des réparations pour y maintenir la circulation en attendant que nous ayons les moyens de la transformer réellement en route de l'Etat”*.

Die auszuführenden Arbeiten an der Straße im Innern waren dem Unternehmer Pierre Joseph Vanderaiken aus Diekirch zugesprochen worden. Am 29. 6. erhielt er eine erste Vorschußüberweisung für seine Arbeiten in der Höhe von 19 960,56 Franken, am 28. 1. 1862 eine zweite im Wert von 17 580,52 Franken. Die definitive Abnahme seiner Arbeiten legte er am 5. 10. 1862 vor. Ihm verblieb ein Guthaben von 4 171,23 Franken.

Am 21. 7. 1863 konnte der diensttuende Oberingenieur Mersch dem Staatsminister die Pläne für den Straßenabschnitt von Sassenheim bis Ehleringen zum Kostenanschlag von 29 000 Franken vorlegen. Für die Länge von 3 367,10 Meter waren 79 Parzellen mit einer Fläche von 326,77 Aranzukaufen, wo für im Budget von 1863 ein Kredit von 35 000 Franken eingerechnet werden mußte.

Für den 23. 9. 1863 waren die Interessenten zur Übernahme der an der Straße auszuführenden Arbeiten und Lieferungen in das Regierungsgebäude zu Luxemburg eingeladen. Die Liebhaber konnten die Pläne, den Kostenanschlag u. das Bedingungsheft beim Oberbauingenieur in Luxemburg in Einsicht nehmen. Eine interessante Einzelheit verlangt, daß die Haussteine aus den Steingruben von Niederkorn oder Differdingen, der Steinschotter aber aus den Macignograben von Sassenheim hergeholt werden müssen. Der „Larousse du XX. siècle“ sagt: „Macigno: grès calcaire et argileux, parfois ferrugineux et micacé, il sert surtout au dallage des rues”.

Unbekannt mag es den Einheimischen sein, daß die Straßenrichtung, wie wir sie heute kennen, damals noch nicht bestand. An der „Peipelsuecht“ vorbei verlief die Straße in einem leichten Schwung bergab, zwischen der „Pereschtergewan“ und der „Aalwies“ in gerader Linie auf „Woeller“ zu, dorthin, wo heute die Reitschule und das Lager der „Famaplast“ sind. Hier endete die gerade Straße und gabelte nach links ab durch die Wiesen und Felder zwischen „Aessebach“ und „Koep“ zum „Uechterhaff“ hin. Wer nach Zolver und Esch-Alzette wollte, mußte in „Woeller“ nach rechts abbiegen und gelangte durch die Wiesen zu den ersten Häusern am Dorfanfang. Hier, wo seit alters der Zolver Markt zweimal im Jahr, im Frühjahr und im Herbst, abgehalten wurde, bog die Straße in den „alten Zolver Weg“, wie die Ehleringer noch heute diese Straße nennen. Der Name „Keupe Weg“ ist erst seit 40 Jahren gebräuchlich, weil hier der Metzger Keup aus Esch-Alzette einen Stall gebaut hatte und sein Mastvieh und seine vielen Schafe hielt.

Der jetzige Verbindungsweg Zolver-Aessen-Arsdorferhof bestand vor 150 Jahren noch nicht. Er wurde erst angelegt, als die Straße von Sassenheim-Aessen-Ehleringen durch das „Schléckenlächelchen“, durch „Rousebösch“ und „op Scheidt“ (dort, wo die Wasserscheide ist zwischen dem Korntal und dem Alzettetal) gebaut wurde. Wervon Zolver nach Limpach wollte, mußte entweder über Sassenheim fahren oder bestenfalls den Waldweg nehmen, der in der Höhe des früheren „Keupenhof“ den „alten Zolver Weg“ in nördlicher Richtung verließ, um querfeldein in den heute stark zurückgeforsteten „Aessing“ zu gehen. Dieser Wald bedeckte zur Zeit des Straßenbaues eine große Fläche zu beiden Seiten der heutigen „Rue Aessen“ in Ehleringen. Die „Rue Dennebösch“ dürfte eine letzte Erinnerung an diese Zeit sein.

Noch bevor die Straßenarbeiten vergeben worden waren, hatten 63 Einwohner aus Zolver eine Bittschrift an den Staatsminister geschrieben „*Si les soussignés habitants de la section de Solewore et de Belvaux osent prendre la liberté de s'adresser à Votre Excellence, c'est la certitude qu'ils ont que Vous n'avez cessé de contribuer au bien-être public.*“

La route de l'Etat qu'on a commencée et qui traversera le ban de Solewore ne profite que peu au village, si elle est construite suivant le tracé existant, tandis que si elle traverserait le village ou si elle en était rapprochée jusqu'au premières maisons, elle serait d'une grande utilité aux habitants pour toute sorte de transport à faire et profiterait beaucoup aux commerçants et débiteurs du village. La section de Solewore a annuellement deux foires renommées où il se fait un grand concours de vendeurs et d'acheteurs, la route joignant ou traversant le village, offrirait une commodité aux visiteurs de l'endroit qu'elle ne peut jamais procurer en étant écartée comme elle est projetée.

Enfin, Monsieur le Ministre, la construction de la route serait beaucoup moins coûteuse si elle suivrait en partie la chaussée existante entre Sanem et Solewore.

Dans la vue de l'utilité publique et du profit qu'ils prévoient dans le changement de la direction de la route commencée, les soussignés supplient de faire prendre en considération leur demande et de donner l'une des directions proposées à la route à construire. Ils sont avec reconnaissance . . ."

Diese Bittschrift hatte wenig Aussicht auf Erfolg, denn der geplante Weg verlief ungefähr 540 M. von den ersten Häusern von Zolver entfernt. Falls er noch näher an diese Häuser herangeführt werden sollte, müßte mit einem Umweg von 340 Meter gerechnet werden. Aber auch dann wenn er auf 200 Meter an das Dorf herankäme, würde noch ein Umweg von 170 Meter bleiben, zudem liegt der Höhenunterschied zwischen den ersten Häusern und dem Punkt, wo die neue Straße eingezeichnet ist, immerhin bei 8-10 Meter, so daß mit einer beträchtlichen Steigung zu rechnen ist. Durch den Distriktskommissar läßt der Staatsminister den Gemeindevätern von Sassenheim mitteilen, daß die Bittschrift nicht in Betracht gezogen werden kann. Ad acta.

Durch königlich-großherzoglichen Beschluß vom 7. 9. 1863 wurde der Verlauf der Straße festgelegt: *Le tracé prendra son origine à l'axe du poteau nouvellement établi sur la „Weyerbach“ suivra la direction de l'ancien chemin, puis s'infléchira à gauche pour couper à gauche du village de Soleuvre la crête de partage entre les vallées de la Chiers et de l'Alzette et descendra ensuite le versant de l'Alzette jusqu'à l'entrée du village d'Ehlerange où il s'arrêtera à l'axe du chemin de Mondercange à Esch-Alzette, entre les maisons Diederich et Hilger”.*

Als die Submissionen vernommen wurden, stellte es sich heraus, daß von den acht Submittenten zwei Unternehmer, die Herren Rockenbrod Camille aus Limpertsberg und Lakaff J.B. aus Bonneweg, eine Preissteigerung von 10% des Kostenanschlages von 29000 Fr. verlangten, während Dumoulin Adolf von Monnerich 15%, Kinckels Jean aus Bissen und Beissel-Hansen aus Strassen 18%, Clement Friedrich aus Niederkerschen und Vanderaiken Pierre-Joseph aus Diekirch 20% und Wolter Martin aus Schieren sogar 25% mehr verrechnet hatten.

Der Unternehmer Vanderaiken übernahm daraufhin die Arbeiten vermittels eines Preisabschlages von 11,5% auf die veranschlagte Summe. Für ihn standen Bürge die Herren Elter Mathias und Rockenbrod Camille, beide aus Luxemburg.

Am 15. 10. 1863 wurde die Baustelle durch den Bezirksingenieur Sivering und den Unternehmer besichtigt, und da der Unternehmer keine Beschwerden vorzutragen hatte, wurde ein Protokoll unterzeichnet.

Der erste Spatenstich konnte getan werde.

Der Notar Schumacher aus Niederkerschen wurde beauftragt bei den Besitzern die benötigte Bodenfläche anzukaufen. Bereits am 8. 11. konnte er die 32 ersten Kaufakte zur Genehmigung an die Bauverwaltung weitergeben.

Teilweise folgte die neue Straße dem alten Weg von Sassenheim bis zum „Woeller“, dann fast gradlinig durch die Felder und Wiesen der Bauern, die sich erboten, jene überflüssigen Streifen der alten Straße anzukaufen, um sie ihren Feldern einzuverleiben. Der Ingenieur der öffentlichen Bauten verschloß sich diesem Gesuch nicht, wollte aber zuvor das Interesse des Staates gesichert wissen und ersuchte die Gemeinde, die gesamte Strecke dem Staat zu schenken, damit aus dem Gemeindegeweg eine Staatstraße werden könne.

Der Gemeinderat erklärt sich am 15. 12. 1863 bereit, die Wegstrecken an den Staat abzutreten, allerdings unter der Bedingung, daß auf Staatskosten die Anschlüsse der Feldwege im „Erenbusch“ und im „Schléckenlöchelchen“ so wie der „Scheidweg“ angelegt werden. Zudem ein eigenes Subsidium die Straße von Sassenheim nach Niederkorn in die Höhe der Hauptstraße zu legen, da augenblicklich die Verbindung im „Grosdriesch“ unterbrochen sei.

Auf diesen Vorschlag der Gemeindeverwaltung konnte selbstverständlich nicht eingegangen werden. Sivering machte die Rechnung: wenn alle Parzellen zusammen geschlossen werden, die im Austausch begriffen sind, dann macht das Ganze kaum 50 Ar aus. Gerechnet zu 55 Franken ist das Geschenk der Gemeinde gut 2 750 Franken wert. Die Arbeiten des Staates allerdings belaufen sich auf 11 500 Franken. Für den Anschluß im Ort „auf dem Eschlass“, für die Straße von der Straßenkreuzung „in den Aessen“ nach Zolver hinauf, 540 Meter, für den Anschluß im „Schléckenlächelchen“, ferner das Subsidium für den Anschluß der Niederkornerstraße in Sassenheim machen immerhin einen Handel unmöglich. Das Verhältnis des Austausches ist zu groß. Der Vorschlag wird abgelehnt.

Am 28. 1. 1864 erhält der Unternehmer für seine geleistete Arbeit einen ersten Geldvorschuß von 5 684,63 und am 25. 6. einen zweiten von 11 780 Franken.

Die staatliche Rechnungskammer findet bei der Begutachtung dieser Zahlung ein Haar in der Suppe. In den Bedingungen der Submission stand geschrieben, daß die Arbeiten am Straßenbett für den 1. 12. 1863 und die Abnahme der fertigen Straße für den 1. 6. 1864 hätten erledigt sein müssen,

andernfalls der Unternehmer dem Staat für jeden versäumten Tag 50 Franken schulde, nun sei schon der 26. Tag und immer noch kein Ende zu ersehen. Am 19. 10. 1864 erhält Vanderaiken eine dritte Anzahlung in der Höhe von 5 870,50 Franken und den Bescheid, daß ihm die Busse nachgelassen sei. Am 15. 11. 1865 konnte die endgültige Annahme der Arbeiten getätigt werden und die restliche Summe von 2 716,01 Franken genehmigt werden.

Die Strecke Sassenheim-Ehleringen war am 1. 10. 1863 in Angriff genommen worden. Am 20. 10. 1864 war sie für den Verkehr fertig. Interessant sind die Preise, die für den Ankauf der Ländereien bezahlt wurden. Baron de Tornaco verkaufte drei Parzellen im „Welerweg“ mit einer Fläche von 0,07, 1,57 und 0,29 Ar zum Globalpreis von 150 Franken. Pretemer Jean aus Sassenheim im selben Bann zwei Parzellen, groß 0,54 und 2,61 Ar zum Preis von 955 Franken; der Gastwirt Hausemer Franz erhält 15 Franken für 0,36 Ar - der Garten des Wagnermeisters Gloden Dominik, groß 0,55 Ar, ist 75,75 Franken wert. Heinrich Biver, Tagelöhner aus Sassenheim verkauft seinen Garten im „Kesseleschgart“ von 4 Ar zum Preis von 450 Franken, miteinbegriffen ist die Entschädigung für die Umfriedungshecke auf einer Länge von 29 Meter. Für eine Parzelle Wald in den „Aessen“, gehörend dem Nic. Biver von Sassenheim, werden 194,40 Franken für 3,28 Ar bezahlt. Dominik Dondelinger aus Zolver erhält für eine Parzelle Wald im gleichen Bann 181,50 Franken für 4,51 Ar. Dem Baron von Zolver, Antoine-Louis-Barthelmy de Cressac aus Metz wird für sein Feld „im Kiäss“ die Summe von 1 132,50 Franken für 33,57 Ar bezahlt. Für ein Feld „op Scheidt“ von der Größe von 1,38 Ar wird die unglaublich hohe Summe von 4 500 Franken bezahlt.

In der „Ahlwies“ auf dem Ehleringer Bann sind die Preise wieder etwas gemäßigter. Dem Bürgermeister von Monnerich, Steichen Jean, wird für eine Wiesenparzelle von 9,67 Ar die Summe von 820,80 Franken bezahlt. Proth Jean aus Ehleringen erhält für ein Feld in der „Gewängtgen“, von 6,56 Ar Größe, die Summe von 400 Franken. Michel Meintz verkauft verschiedene Parzellen Wald und Ackerland in den „Aessen“, „op Scheidt“ und in der „Gewängtgen“ in einer Größe von 18,95 Ar und erhält dafür 855 Franken.

Bereits am 1. 12. 1864 teilte der Staatsminister dem Präsidenten des Staatesrates mit, das vierte Los der Straße von Niederkerschen nach Esch-Alzette könne in Angriff genommen werden, denn die Pläne seien vom Baukonduktor Boucon angefertigt worden. Die neue Straße folge zum größten Teil der alten Straßenrichtung auf einer Totallänge von 3 137 Meter bis zu den ersten Häusern von Esch. Nur an zwei Stellen werde die Strecke wesentlich verkürzt.

Der alte Weg von Ehleringen nach Esch überquerte den „Brillbach“, bog leicht nach links, um dann in einer scharfen Rechtskurve am heutigen Fußballfeld vorbei bis ungefähr in die Mitte der heutigen Schlackenhalde der ARBED zu gehen. Dort war eine Kreuzung im „Gröndgen“. Geradeaus verlief der Weg nach Beles-Metzerlach in Richtung „Roude Wé“ am Spielfeld des „Cercle Bouliste“ vorbei, nach links bog die Straße in Richtung Esch, um über die Ehleringer Felder „in der Schecht“, „im Gröndgessteck“ zur „Nonnenwies“ und zur „Dirbach“ zu gelangen, wo der Escher Bann beginnt. Fast der gesamte Bering dieser Flur ist heute von der Schlackenhalde bedeckt.

Für die neue Straße mußten 171,66 Ar angekauft werden. Bevor die geplante Strecke verwirklicht wurde, mußte noch geraume Zeit vergehen. Am 19. 8. 1864 entschied der Ministerrat, den Bau wenigstens bis zum kommenden Jahr auf Eis zu legen. Bei den Budgetdebatten 1863 zeigte sich bereits die Uneinigkeit der Deputierten. Die Zentralkommission der Kammer fand die Ausgaben für 1864 zu groß im Verhältnis zur Nützlichkeit jener Straße, die zum Bahnhof in Esch geplant war.

In der Kammersitzung vom 14. 12. 1864 wurde eine Petition der Gemeindeväter von Esch-Alzette vorgetragen. Die projektierte Straße zwischen Niederkerschen und Esch soll die Richtung über Ehleringen zur Escher Eisenbahnstation nehmen. Zu gleicher Zeit treten die Gemeinderäte von Sassenheim, Differdingen und Petingen für die Richtung über Monnerich zur Luxemburger Straße ein.

Diese entgegenstehenden Wünsche geben zu vielen Überlegungen Anlaß. Der Generaldirektor Simons gibt zu bedenken, daß in vorigen Jahren die Richtung über Monnerich von der Kammer gutgeheißen worden sei. Mehrere Deputierte waren der Meinung, sie dürfe nicht teurer kosten als die Strecke über Ehleringen nach Esch. Nun aber habe die Bauverwaltung errechnet, daß diese Richtung wohlfeiler sei. Die Regierung habe in dieser Sachlage ein Kredit genehmigt, ohne die Richtung zu bestimmen. Auf Wunsch des Herrn Präsidenten Theodor Pescatore und mit Zustimmung der Regierung wurde eine Kommission vom Kammerbüro ernannt, welche die Richtung bestimmen sollte. Dieser Kommission gehörten an die Herren Karl André, Jean-Pierre Fischer, Karl Lessel, Michel Witry und Jacques Sinner.

Die Meinungsverschiedenheit war entstanden durch die gespaltene Ansicht über das Ziel der Straße u. die dadurch sich ergebende Ausgabe. Die Straße von Ehleringen nach Esch sollte eine Länge von 3 137 Meter haben, eine Fläche von 171,66 Ar benötigen und schätzungsweise 31 300 Franken

kosten, während die Strecke über Monnerich zur Luxemburger Straße 3 271 Meter lang sein und 41 000 Franken kosten würde und 178,40 Ar brauche, wenn die Strecke durch den unteren Teil des Dorfes verlaufe. Eine Variante wollte die Straße durch den oberen Teil verlegen, was eine Ausgabe von 46 000 Franken mit sich bringen müßte, bei einer Länge von 3 593,90 Meter und 143,39 Ar.

Die gewählte Kommission studierte an Ort und Stelle die Vor- und Nachteile.

Aber 1866 war die Lage noch nicht klarer geworden. Im Budget standen für die Fortsetzung der Straße ab Ehleringen nur 20 000 Franken. In der Kammer Sitzung vom Februar bemerkte Herr Simons, es sei unmöglich den Weg zwischen Ehleringen und Esch mit 5 000 Franken in Stand zu setzen, man brauche wenigstens 10 000 Franken um auch nur die schlimmsten Stellen auszubessern, dort wo in gewissen Jahreszeiten der Weg unter Wasser steht. Eigentlich habe die Kammer die Bedeutung der Straße längst eingesehen, auch habe sie die Strecke auf die Tabelle jener Arbeiten eingesetzt, für die eine eigne Anleihe gemacht worden sei.

Jetzt sei die Kammer mit sich selber im Widerspruch. Herr Norbert Metz sieht keinen Widerspruch. Er weiß die Kammer in einer peinlichen Lage. Sie muß wählen zwischen zwei Wegen. Und beide kosten viel Geld.

Es war eben eine schwere Zeit für jene Männer, denen das Volk das Wohl und das Gedeihen der Heimat anvertraut hatte. Das Geld war knapp, die Wünsche der Wahlmänner in den Gemeinden waren groß und die blanken Versprechen der politisch begabten noch größer. Mit Recht sagt Michel Rodange: „E plangt di schéinste Stroossen, duerch d’Duerf geet d’Eisebunn, all Dierfche kritt eng Haltplatz, an zwou, déi schons eng hun“. Aber versprechen ist eines und halten ein zweites. Die Vorfahren hatten eben ihre Krisenzeit.

Der junge Staat, dem die Großmächte im Londoner Vertrag 1867 die Selbstständigkeit und die politische Unabhängigkeit gesichert hatten, hatte eine belastete Staatskasse. Die Festung in Luxemburg mußte geschleift werden. Die eigene Armee verschlang riesige Summen und das Land hatte nur wenige Bürger, die kleine Steuersummen zahlen mußten. Hinzu kamen die Choleraepidemien und die vielen Brandkatastrophen. Das Volk wurde unzufrieden. Der Staatsminister de Tornaco fiel in Ungnade. Andere Männer führten das Staasschiff. Auch sie konnten keine Wunder wirken. Wer kein Geld hat, kann nicht groß bauen.

Zudem kam die Kleingeisterei, die gefährliche Kirchturmpolitik und die große Angst vor dem Sprung in die Zukunft.

Können wir es den Gemeindevätern von Monnerich von 1860 verübeln, wenn sie meinten „ . . . *il est très probable que le chemin par Mondercange aurait la préférence des voyageurs, malgré ses 1500 à 2000 mètres en plus, pour se rendre à Esch comme il est du reste plus probable que dans un délai de peu d'années il sera construit un embranchement de chemin de fer d'Esch au chemin de fer qui ira d'Ar-lon à Longwy. La route projetée de Bascharage se dirigeant directement sur Esch perdrait toute son utilité parce qu'elle serait littéralement parallèle à un embranche-ment de chemin de fer*”.

Die Straße von Ehleringen nach Esch wurde zehn Jahre später dennoch ge-
baut. Die Eisenbahnstrecke von Esch nach Petingen wurde gelegt. Seither
ist ein Jahrhundert verschwunden. Die Straße von Esch nach Niederker-
schen erlebt eine vollständige Verbesserung. Und beide, Straße und Schie-
nenstrang haben ihre Nützlichkeit behalten. Keiner wird sagen, daß sie
dann nicht mehr notwendig sein werden, wenn eines Tages die großen Plä-
ne der Expresß- und der Schnellstraßen an der luxemburgisch-französi-
schen Grenze verwirklicht sein werden.

Selbst der damalige Distriktskommissar de la Fontaine Alphonse würde
staunen über seine zweideutige Prophezeiung, die er 1860 dem Staatsmini-
ster schrieb: „*Le prolongement de l'embranchement des minières vers Pétange
et Longwy, quoique non encore assuré, est néanmoins très probable. La réalisation
de ce projet détruira l'importance d'Esch en créant de nouveaux centres à Differ-
dange et à Pétange. Dans cette éventualité la route de Sanem à Esch n'aurait plus de
raison d'être tandis que celle de Sanem à Foetz conserve toujours, quoiqu'il arrive,
son importance ancienne et actuelle*”.

(Quellenangabe: AEL Régime constitutionnel de 1857-1880, Farde 203).