

# **LE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU ROUTIER LUXEMBOURGEOIS**

# **DIE ENTWICKLUNG DES LUXEMBURGER STRASSENNETZES**

## **INDEX**

### **1 Sous l'Ancien Régime**

- 1.1 La grande route d'Italie
- 1.2 Relais luxembourgeois  
sur la route d'Italie
- 1.3 Metz, centre routier

### **2 Au 19<sup>e</sup> siècle**

- 2.1 Généralités
- 2.2 État des routes en 1815
- 2.3 Sous le régime hollandais
- 2.4 Sous le régime belge
- 2.5 Sous le régime autonome

## **INHALT**

### **1 Unter dem Ancien Régime**

- 1.1 Die große Italienroute
- 1.2 Luxemburger Relais  
auf der Italienroute
- 1.3 Metz, Straßenknotenpunkt

### **2 Im 19. Jahrhundert**

- 2.1 Allgemeines
- 2.2 Der Straßenzustand 1815
- 2.3 Unter holländischem Regime
- 2.4 Unter belgischem Regime
- 2.5 Unter autonomem Regime

## 1. SOUS L'ANCIEN RÉGIME

### 1.1 La grande route d'Italie

La première grande route postale était organisée par la famille Taxis dès 1490 à la demande de Maximilien d'Autriche qui, par son mariage en 1477 avec Marie de Bourgogne, était devenu le souverain du Luxembourg et des Pays-Bas et désirait y relier sa résidence d'Innsbruck.

Cette liaison gagnait en importance après le mariage en 1697 de son fils Philippe le Beau avec Jeanne d'Espagne, dont les enfants aînés (notamment le futur Charles Quint, né en 1500) étaient élevés à la cour bourguignonne de Malines.

Aussi Philippe passa-t-il le 18 janvier 1504 une convention avec son maître général des postes, François Taxis, selon laquelle serait établie une relation postale permanente entre les résidences (changeantes) de Philippe dans les Pays-Bas et de Maximilien en Allemagne. La convention prévoyait aussi une liaison entre les Pays-Bas et l'Espagne et entre les Pays-Bas et la cour du roi de France.

Parcours de la route d'Italie : Naples – Rome – Mantoue – Bozen – Innsbruck – Augsburg – Rheinhausen – Kreuznach – Namur – Bruxelles – Malines – Anvers

avec les embranchements :

- a) Innsbruck – Salzburg – Wiener Neustadt/ Vienne
- b) Rheinhausen – Francfort (vers 1580)
- c) Kreuznach – Cologne (vers 1580)

### 1.2 Relais luxembourgeois sur la grande route d'Italie

D'après un plan de route du 22 janvier 1522, cette route traversait le nord du Duché de Luxembourg, de Lieser-sur-Moselle (bac) à Flamisoul, en passant par Binsfeld, Nattenheim, Arzfeld, Asselborn et Michamps.

Sous la 2<sup>e</sup> domination espagnole (1698 – 1701), ce tracé du nord fut abandonné au profit de la liaison sud Namur – Marche – Bastogne – Luxembourg.

La première route postale traversant le Duché de Luxembourg, la ligne Bruxelles – Vienne, entraît sur le territoire à Flamisoul et se dirigeait vers l'Est par les relais de Bourcy (Michamps), Asselborn, Arzfeld, Nattenheim, Binsfeld et Lieser (sur la Moselle) où elle quittait le territoire luxembourgeois.

## 1. UNTER DEM ANCIEN RÉGIME

### 1.1 Die große Italien-Route

Die erste große Postroute wurde ab 1490 von der Familie Taxis eingerichtet auf Antrag Maximilians von Habsburg, der durch seine Heirat mit Marie von Burgund Herr Luxemburgs und der Niederlande geworden war und diese mit seiner Residenz Innsbruck verbinden wollte.

Diese Verbindung wurde noch wichtiger nach der Heirat seines Sohnes Philipp des Schönen mit Johanna von Spanien, deren ältere Kinder (u.a. der 1500 geborene künftige Kaiser Karl V.) am burgundischen Hof in Mecheln aufwuchsen:

Deshalb traf Philipp am 18. Januar 1504 ein Abkommen mit seinem Generalpostmeister Franz Taxis, laut dem eine feste Postverbindung zwischen den wechselnden Residenzen Philipps in den Niederlanden und Maximilians in Deutschland einzurichten war. Das Abkommen sah auch eine Verbindung zwischen den Niederlanden und Spanien sowie dem Hof des Königs von Frankreich vor.

Verlauf der Italienroute: Neapel – Rom – Mantua – Bozen – Innsbruck – Augsburg – Rheinhausen – Kreuznach – Namur – Brüssel – Mecheln – Antwerpen

mit den Abzweigungen:

- a) Innsbruck – Salzburg – Wiener Neustadt / Wien
- b) Rheinhausen – Frankfurt (um 1580)
- c) Kreuznach – Köln (um 1580)

### 1.2 Luxemburger Relais auf der großen Italienroute

Nach einem Reitplan vom 22. Januar 1522 durchquerte diese Route den Norden des Herzogtums von Lieser (Moselfähre) bis Flamisoul, über Binsfeld, Nattenheim, Arzfeld, Asselborn und Michamps.

Unter der 2. Spanischen Herrschaft (1698 – 1701) wurde diese Nordstecke aufgegeben zugunsten der Südverbindung Namur – Marche – Bastogne – Luxembourg.

Die erste Postroute, die das Herzogtum Luxemburg durchquerte, betrat das Territorium in Flamisoul und verlief nach Osten über die Relais von Bourcy (Michamps), Asselborn, Arzfeld, Nattenheim, Binsfeld und Lieser (an der Mosel), wo sie das Luxemburger Gebiet verließ.

La ville de Luxembourg avait une communication avec cette route à Flamisoul (vers Bruxelles) et à Lieser (vers l'Empire et l'Italie). Les noms de tous les maîtres de poste d'Asselborn sont connus et cités par *Reis* p. 15 – 17.

Après l'occupation du plat pays par les Français, cette route fut déplacée dès 1680, pour des raisons administratives, militaires et économiques, vers le Sud en gagnant par les relais de Flamisoul, Malmaison, Attert et Steinfort la ville de Luxembourg (qui n'allait capituler qu'en 1684), où il y aura trois bifurcations : vers Metz par Frisange et Thionville ; vers Trèves par Wecker (plus tard par Grevenmacher) et vers Longwy par Schouweiler. (*Reis* p. 29 / *Eis Post*, p. 34).

### 1.3 Metz, noeud routier

L' « État des Postes » de Henri III (1584) relève neuf lignes « pour le service du roi », donc à charge du Trésor. La 5<sup>e</sup> route reliait Paris à Metz en passant par Château-Thierry, Épernay, Châlons-sur-Marne, Saint-Didier et Toul. Elle comprenait 25 postes et 4 passages de rivière. Les gages des maîtres de postes étaient de 60 livres tournois par an.

(*Vaillé II*, p. 92)

Au début du 17<sup>e</sup> siècle « une route existait de Bruxelles jusqu'à Trient et Arrento qui, par Namur et Flamiseul desservait la Lorraine et la Bourgogne [qui étaient terres d'Empire] ...

[...] le 10 juin 1598, le cardinal archiduc Albrecht, comme stathouder des Pays-Bas espagnols, signait un accord avec Léonard de Taxis pour qu'il assurât, contre une rémunération de 10.000 livres au lieu des 14.000 antérieurement payées, l'entretien des postes allemandes, lorraines et bourguignonnes de cette route et les parcours postaux de Bruxelles à Metz. » (*Vaillé II*, p. 362 s.)

Comme Louvois cumulait sous Louis XIV les fonctions de Secrétaire d'État à la Guerre et de Surintendant général des postes, il est naturel qu'il portât un intérêt spécial au réseau routier des territoires conquis ou impliqués dans des opérations de guerre. Ainsi furent créées vers 1773 des routes nouvelles de Châlons à Metz, de Nancy à Metz et de Metz à Saverne.

(*Vaillé IV*, p. 179)

Die Stadt Luxemburg hatte eine Verbindung mit dieser Straße in Flamisoul (nach Brüssel) und in Lieser (nach dem Reich und Italien). Die Namen aller Posthalter von Asselborn sind bekannt und werden von *Reis* S. 15 – 17 aufgeführt.

Nachdem die Franzosen das flache Land besetzt hatten, wurde diese Route um 1680 aus verwaltungstechnischen, militärischen und wirtschaftlichen Gründen nach Süden verlegt. Über die Relais von Flamisoul, Attert und Steinfort erreichte sie die Stadt Luxemburg (die erst 1684 kapitulierte), von wo es drei Abzweigungen gab: nach Metz über Frisingen und Thionville (Diedenhofen); nach Trier über Wecker (später über Grevenmacher) und nach Longwy über Schouweiler.

(*Reis*, S. 29 / *Eis Post*, S. 34)

### 1.3 Metz, Straßenknotenpunkt

Der Postzustandsbericht Heinrichs III. (1584) erwähnt neun Postlinien „für den Dienst des Königs“, also zu Lasten der Krone. Die 5. dieser Routen verband Paris mit Metz über Château-Thierry, Épernay, Châlons-sur-Marne, Saint-Didier und Toul. Sie umfasste 25 Posten und vier Flussübergänge. Die Posthalter bezogen ein Gehalt von 60 „livres tournois“ im Jahr. (*Vaillé II*, S. 92)

Anfang des 17. Jh. „bestand eine Straße von Brüssel nach Trient und Arrento, die – über Namur und Flamiseul – Lothringen und Burgund [Reichsgebiete!] bediente [...]

[...] am 10 Juni 1598 unterschrieb der Kardinal Erzherzog Albrecht als Statthalter der Niederlande einen Vertrag mit Leonhard von Taxis, in dem dieser sich verpflichtete, gegen ein Entgelt von 10.000 Pfund (statt 14.000 wie bis dato) die deutschen, lothringischen und burgundischen Posten dieser Route und die Postverbindungen von Brüssel nach Metz zu unterhalten.“ (*Vaillé II*, S. 362 f.)

Da Louvois unter Ludwig XIV. die Ämter des Staatssekretärs für das Kriegswesen und des Oberaufsehers der Post in seiner Person vereinte, richtete er naturgemäß ein besonderes Augenmerk auf das Straßennetz der eroberten oder in das Kriegsgeschehen einbezogenen Gebiete. So wurden neue Straßen geschaffen von Châlons und Nancy nach Metz und von Metz nach Saverne. (*Vaillé IV*, 179)

La ligne de Metz à Luxembourg via Thionville avait gagné en importance suite à la capitulation, le 8 août 1643, de la forteresse (luxembourgeoise) de Thionville face à l'armée énorme de Condé qui y avait mis le siège. La paix des Pyrénées (1759) consacra le premier partage du Luxembourg qui dut céder à la France e.a. Avioth, Marville, Montmédy, Rodemack et Thionville.

Non content de ces nouvelles conquêtes, Louis XIV institua des « Chambres de Réunions » qui attribuaient à la France des territoires ayant appartenu jadis, réellement ou prétendument, aux territoires annexés. Ainsi Hespérange restera française jusqu'en 1769, ce qui avait au moins un avantage pour le Luxembourg: la France paya la réfection de la chaussée entre Thionville et Luxembourg, réalisée de 1749 à 1762.

## 2. AU 19<sup>e</sup> SIÈCLE

### 2.1 Généralités

Dans le XI<sup>e</sup> chant (vers 349 – 352) de notre épopée nationale, le *Renert* (« *Renart* »), parue en 1872, Michel Rodange fait dire à la lionne que son époux, au lieu de financer l'armée, ferait mieux de construire des routes.

Rodange devait le savoir, car en tant que piqueur cantonal il avait pour mission de contrôler l'état des routes.

Or, rien qu'entre 1839 et 1850, le jeune État indépendant avait fait construire plus de 200 km de nouvelles routes. Si cela était quand-même insuffisant, c'est qu'avant on n'avait pratiquement rien fait du tout.

Il est vrai que le régime autrichien avait veillé à l'état de la grande voirie. La grande route postale, venant de Bruxelles par Namur, passait à cette époque par les relais de Flamisoul, Malmaison, Attert et Steinfort. De Luxembourg elle rejoignait Trèves via Roodt, Wecker et Grevenmacher. Ce grand axe fut refait entre 1722 et 1730 et complété entre 1769 et 1779 par une nouvelle route conduisant de Luxembourg à Namur via Arlon et Neufchâteau. La route de Luxembourg par Walferdange, Mersch, Ettelbrück vers Hosingen fut retracée entre 1718 et 1733. Pour la route de Luxembourg vers Thionville, voir plus haut.

Les routes secondaires cependant n'étaient guère empierrées et souvent embourbées.

(Koltz, p. 386 ss.)

Die Linie von Metz nach Luxemburg hatte an Bedeutung gewonnen nach der Kapitulation am 8.8.1643 der (luxemburgischen) Festung Thionville (Diedenhofen) angesichts der riesigen Belagerungsarmee Condés. Der pyrenäische Frieden von 1759 schrieb die erste Teilung Luxemburgs fest, das u.a. Avioth, Marville, Montmédy, Rodemacher und Thionville an Frankreich abtreten musste.

Noch unzufrieden mit diesen Eroberungen, richtete Ludwig XIV. so genannte Reunionskammern ein, die Frankreich Gebiete zusprachen, die früher einmal wirklich oder angeblich von den annektierten Gebieten abhängig gewesen waren. So blieb etwa Hesperingen bis 1769 französisch, was immerhin den Vorteil hatte, dass Frankreich für die Instandsetzung von 1749 bis 1762 der Straße Thionville – Luxemburg aufkam.

## 2. IM 19. JAHRHUNDERT

### 2.1 Allgemeines

Im XI. Gesang (Verse 349 – 352) unseres 1872 erschienenen Nationalepos *Renert* („*Reineke*“), lässt Michel Rodange die Löwin ihrem Gemahl anraten, doch lieber Straßen zu bauen als Geld in die Armee zu stecken.

Rodange musste es wissen, denn als *Piqueur cantonal* gehörte die Kontrolle des Straßenzustands zu seinen Aufgaben.

Und doch hatte der junge unabhängige Staat allein zwischen 1839 und 1850 über 200 km neue Straßen bauen lassen. Wenn das noch nicht ausreichte, so doch nur, weil vorher so gut wie gar nichts geleistet worden war.

Die österreichische Herrschaft hatte allerdings auf den Zustand der Hauptverkehrswege geachtet. Die Poststraße von Brüssel über Namur führte durch die Relais von Flamisoul, Malmaison, Attert und Steinfort. Von Luxemburg aus erreichte sie Trier über Roodt, Wecker und Grevenmacher. Diese Hauptachse wurde von 1722 bis 1730 erneuert und zwischen 1769 und 1779 durch eine neue Straße ergänzt, die von Luxemburg über Arlon und Neufchâteau nach Namur führte. Die Straße von Luxemburg nach Hosingen über Walferdingen, Mersch und Ettelbrück erhielt zwischen 1718 und 1733 eine neue Trasse. Für die Straße von Luxemburg nach Thionville siehe oben. Die Nebenstraßen jedoch waren kaum gepflastert und oft verschlammte.

(Koltz, S. 386 ff.)

## 2.2 Le régime français,

occupé à faire la guerre, n'entretenait guère les routes existantes, quant à en construire de nouvelles, nenni.

A la fin de l'Empire français, de la ville de Luxembourg partaient six routes, dont seules les quatre premières étaient des routes postales desservies par des coches:

- 1 vers Metz par Thionville
- 2 vers Trèves par Grevenmacher
- 3 vers Namur par Arlon, Martelange, Bastogne et Marche
- 4 vers Paris par Arlon et Longwy
- 5 vers Aix-la-Chapelle par Mersch, Ettelbrück, Diekirch, Hosingen et St. Vith
- 6 vers Valenciennes par Arlon et Neufchâteau.

L'état en était tellement lamentable que sur certains tronçons leur tracé passait à travers champs et variait selon la saison.

Dans le traité de délimitation du 27 juin 1816 entre la Prusse et les Pays-Bas, il fallait tout un alinéa pour décrire la frontière du côté de St. Vith, parce que le tracé originel de la route était indéfinissable. (*Calmes I, p. 380*)

**2.3 Le régime hollandais** avait débuté avec de bonnes intentions et établi en 1816 un plan grandiose comprenant des routes royales, provinciales et vicinales. Mais finalement il ne réalisa que la réfection de la route de Luxembourg à Namur par Arlon, Bastogne et Marche dont l'inauguration fut célébrée en grande pompe fin octobre 1827 (et qui en 1839 fut une des raisons de l'attribution à la Belgique du quartier « germanophone » d'Arlon). La reconstruction de la route abaissa la durée du parcours de la diligence Luxembourg – Namur de 24 heures à 18 heures et 50 minutes. Évidemment, pour des raisons militaires et aux frais de la forteresse, la route de Luxembourg à Trèves était maintenue en bon état. La poste militaire prussienne était desservie par des estafettes (courriers à cheval).

Ainsi, en 1867, un professeur de l'Athénée a-t-il pu écrire que, des deux routes que le pays possédait sous le régime hollandais, « celle de Trèves faisait rentrer des soldats et celle d'Arlon faisait sortir l'argent. »

**2.4 Le régime belge**, malgré son manque d'argent notoire, fit construire les routes d'Arlon à Mersch (20 km) et d'Ettelbrück à Bastogne (31 km).

## 2.2 Das französische Regime,

mit Kriegsführung beschäftigt, unterhielt nicht einmal das bestehende Netz, vom Bau neuer Straßen ganz zu schweigen.

Zu Ende des französischen Kaiserreichs gingen 6 Straßen von der Stadt Luxemburg aus, von denen nur die vier ersten Postrouuten waren, die von Kutschen bedient wurden:

- 1 nach Metz via Thionville (Diedenhofen)
- 2 nach Trier über Grevenmacher
- 3 nach Namur über Arlon, Martelingen, Bastogne und Marche
- 4 nach Paris über Arlon und Longwy
- 5 nach Aachen über Mersch, Ettelbrück, Diekirch, Hosingen und St. Vith
- 6 nach Valenciennes über Arlon und Neufchâteau.

Ihr Zustand war so erbärmlich, dass streckenweise die Trasse querfeldein führte und je nach Jahreszeit änderte.

Im Grenzvertrag vom 27.6.1816 zwischen Preußen und den Niederlanden bedurfte es eines ganzen Abschnitts, um die Grenze bei St. Vith zu beschreiben, weil die ursprüngliche Trasse der Straße undefinierbar war.

(*Calmes I, S. 380*)

**2.4 Das holländische Regime** hatte mit guten Absichten begonnen und 1816 einen großartigen Plan mit Königs-, Provinz- und Gemeindestraßen aufgestellt. Am Ende wurde aber nur die Erneuerung der Straße Luxembourg – Namur über Arlon, Bastogne und Marche durchgeführt, deren Einweihung Ende Oktober 1827 mit großem Pomp gefeiert wurde (und die 1839 eine Ursache dafür war, dass das „deutschsprachige“ Arloner Viertel zu Belgien geschlagen wurde). Der Neubau verringerte die Dauer der Kutschenfahrt Luxembourg – Namur von 24 auf 18 Stunden und 50 Minuten. Natürlich wurde aus militärischen Gründen und mit Mitteln der Festung die Straße von Luxemburg nach Trier in gutem Zustand gehalten. Die preußische Militärpost wurde von Stafetten (sog. reitenden Boten) bedient.

So konnte 1867 ein Professor des Athenäums schreiben, dass von den zwei Straßen, die das Land unter der holländischen Herrschaft hatte, „die nach Trier Soldaten heranzuführte und die nach Arlon das Geld hinausführte.“

**2.4 Das belgische Regime** ließ trotz notorischer Geldknappheit die Straße von Arlon nach Mersch (20 km) und die von Ettelbrück nach Bastogne (31 km) bauen.

## 2.5 Le régime luxembourgeois autonome

La situation s'améliora rapidement lorsque le jeune État pouvait investir ses ressources dans le pays même. Entre 1840 et 1848, 2.607.363 F furent affectés à la réfection du réseau existant et à la construction de 205 km de nouvelles routes :

- Pétange – Rodange – Longwy (5 km)  
(contournement d'Athus)
- Buderscheid – Wiltz (6 km)  
(embranchement sur la route de Bastogne)
- Mersch – Larochette – Grevenmacher (37 km)  
(prolongement d'Arlon – Mersch)
- Ettelbrück – Weiswampach (44 km)  
(prolongement de Luxembourg–Ettelbrück  
liaison avec Aix-la-Chapelle)
- embranchements  
vers les chefs-lieux de cantons :
  - Diekirch – Vianden (11 km)
  - Marnach – Clervaux (5 km)
- Luxembourg – Echternach (35 km)
- Luxembg. – Saeul – Grosbous – Wiltz (56 km)
- Remich – Bettembourg – Capellen (45 km)  
(route des trois cantons)

Je recommande vivement la lecture du chapitre XVI (« Routes, Postes et Canaux ») de l'ouvrage Calmes I (pages 377 à 414). Outre sa valeur informative, le texte est particulièrement amusant grâce à de nombreux détails anecdotiques.

On consultera avec profit aussi l'ouvrage *Eis Post* qui, au chapitre « Le réseau routier 1815 – 1839 » (pages 63 à 68) présente six cartes schématiques des routes ou des projets de routes de l'époque.

## 2.5 Das autonome Luxemburger Regime

Die Lage besserte sich schnell, als der junge Staat seine Einkünfte im Land selbst investieren durfte. Zwischen 1840 und 1848 wurden 2.607.363 F für die Erneuerung des bestehenden Netzes und den Bau von 205 km neuer Straßen ausgegeben:

- Petingen – Rodange – Longwy (5 km)  
(Umführung von Athus)
- Buderscheid – Wiltz (6 km)  
(Abzweigung auf der Straße nach Bastogne)
- Mersch – Larochette – Grevenmacher (37 km)  
(Verlängerung von Arlon – Mersch)
- Ettelbrück – Weiswampach (44 km)  
(Verlängerung von Luxembourg–Ettelbrück  
Verbindung mit Aachen)
- Abzweigungen  
zu den Kantonalhauptorten :
  - Diekirch – Vianden (11 km)
  - Marnach – Clervaux (5 km)
- Luxembourg – Echternach (35 km)
- Luxembg. – Saeul – Grosbous – Wiltz (56 km)
- Remich – Bettembourg – Capellen (45 km)  
(Dreikantonstraße)

Ich empfehle dringend die Lektüre des XVI. Kapitels („Straßen, Post und Kanäle“) aus dem Werk Calmes I (Seiten 377 bis 414). Der Text ist nicht nur informativ, sondern durch zahlreiche anekdotenhafte Einzelheiten auch sehr amüsant.

Man sollte auch das Werk *Eis Post* zu Rate ziehen, das unter dem Titel „Das „Straßennetz 1815– 1839“ (S. 63 bis 68) sechs schematische Karten der zu jener Zeit bestehenden oder geplanten Straßen vorstellt.

## BIBLIOGRAPHIE

- |  |   |
|--|---|
| Albert <b>Calmes I</b>                       | Naissance et débuts du Grand-Duché / 1814 – 1830. Luxembourg, 1971.                   |
| Jean Pierre <b>Koltz</b>                     | Baugeschichte der Stadt und Festung Luxemburg, 1. Band, 2. Auflage, Luxembourg, 1970. |
| Jean Pierre <b>Reis</b>                      | Histoire des postes, des télégraphes et des téléphones. Luxembourg, 1897.             |
| Frieseisen, Jungblut, Margue, Wietor, Wolter | <b>Eis Post.</b> Les postes et télécommunications au Luxembourg. Luxembourg, 1992.    |
| Eugène <b>Vaillé</b>                         | Histoire générale des postes françaises. Tome I – VII. Paris, 1947 – 1951.            |