



den
Deiwelselter

INFORMATIONSBLAT VUN DER GEMENG DIKRICH
SPEZIAL-EDITIOUN "CONSERVATOIRE NATIONAL DE VÉHICULES HISTORIQUES"
A "MUSÉE D'HISTOIRE DE LA BRASSERIE DE DIEKIRCH"



J. WAGNER

Index



• Vorwort des Bürgermeisters [Claude HAAGEN]	2
• Conservatoire National de Véhicules Historiques [Jean-Pierre DICHTER]	3
• Grand Garage Wagner Ein Rückblick... [Ern BREUSKIN]	6
Die Familie Wagner	7
Die Firma	11
Die Geschichte vom ersten Luxemburger Auto	17
Die Vertretung	22
Automobilsport	30
• Musée d'Histoire de la Brasserie de Diekirch [Yves CLAUDE]	34

Conception:
LEZARTS - Diekirch

Imprimé sur papier recyclé

Vorwort des Bürgermeisters der Stadt Diekirch



Durch Gemeinderatsbeschluss vom 1. Dezember 1997 wurde der Ankauf der Gebäulichkeiten der ehemaligen Kutschen- und Wagenfabrik J. Wagner durch die Gemeinde Diekirch genehmigt, ein Kostenvoranschlag in Höhe von 44.195.177.– Luf wurde anschließend am 7. Oktober 1998 vom Gemeinderat gestimmt, und am 16. März 1999 begannen die Restaurierungsarbeiten, an deren Finanzierung sich der Staat mittels der Ministerien für Kultur und Fremdenverkehr zu 50% beteiligte.

Nun stehen das „Conservatoire National de Véhicules Historiques“ und das „Musée d’Histoire de la Brasserie de Diekirch“ unmittelbar vor ihrer offiziellen

Einweihung. Damit setzt die Stadt Diekirch wiederum ein Zeichen für ihr Geschichtsbewusstsein, denn die „Garage Wagner“ und die „Brasserie de Diekirch“ haben nicht nur ein wesentliches Kapitel der lokalen Wirtschaftsgeschichte geschrieben, sondern ihre Produkte und Erzeugnisse haben auch entscheidend dazu beigetragen, den Namen „Diekirch“ als Qualitätsbezeichnung weit über die nationalen Grenzen hinaus bekannt zu machen ohne daß man dabei die wichtige Rolle vergessen sollte, die sie als Arbeitgeber in der sozialen Geschichte unserer Stadt spielten.

Mit diesen beiden neuen Museen und dem „Musée National d’Histoire Militaire“ verfügt die Stadt Diekirch über ein breit gefächertes und äußerst attraktives museales Angebot, das noch zusätzlich erweitert wird durch die Ausstellung der römischen Mosaiken und der lokalen archäologischen Funde in dem geplanten Museumshaus neben der städtischen Kunstgalerie.

Langfristig werden sich die Investitionen für die touristische Attraktivität und den kulturellen Stellenwert der Stadt bestimmt lohnen, so daß auch weiterhin „Diekirch eine Reise wert“ sein wird.

Ein aufrichtiger Dank der Gemeinde geht natürlich an alle Partner der Stadt, die an diesem Projekt beteiligt waren, an die Familie Meris, an das Ministerium für Kultur, die Behörde für Denkmalschutz und an das Ministerium für Fremdenverkehr.

Ganz herzlich gedankt sei aber auch allen, die maßgeblich an der Verwirklichung des Projekts beteiligt waren, dem Architektenbüro Holweck, Mergen et associés, allen Firmen und Handwerksbetrieben, die hier zum Einsatz kamen sowie den Verantwortlichen des „CNVH“ und des „Musée d’Histoire de la Brasserie de Diekirch“. ■

Claude Haagen
Bürgermeister der Stadt Diekirch

„Conservatoire National de Véhicules Historiques“

Alle Freunde und Sammler historischer Fahrzeuge hatten miterlebt, wie vor einigen Jahren ein Projekt anlief, welches bei vielen Gleichgesinnten auf großes Interesse stieß. Sie wurden damals Mitglied eines neu gegründeten Vereins, der sich zum Ziel gesetzt hatte, ein nationales Konservatorium für historische Fahrzeuge zu planen und zu betreiben. Somit ging ein lang gehegter Traum vieler Sammler in Erfüllung, nämlich in Luxemburg eine Struktur zu erstellen, welche es erlaubt, das industrielle Kulturerbe auf dem Gebiet der Fahrzeuge zu erfassen und auszustellen.

Auf sich allein gestellt konnte der Verein, der 1997 gegründet worden war, dieses Projekt jedoch nicht realisieren. Drei wichtige Partner waren dazu notwendig. Zuerst war es die Familie Meris-Wagner, Besitzerin der früheren „Kutschenfabrik Jean WAGNER“ in der „rue de Stavelot“ in Diekirch, dann war es die Stadt Diekirch und zu guter Letzt der Staat.

Die Rolle der einzelnen Partner

Die Garage WAGNER war in dem Augenblick schon seit fast 10 Jahren in ein neues Gebäude am Bahnhof Diekirch umgezogen. Nachdem ein Grundkonzept vorlag, welches vom Kulturministerium (Denkmalschutzamt) in ein erstes architektonisches Programm aufgenommen wurde, kam der Stein ins Rollen.

Die Stadtverwaltung Diekirch zeigte sofort Interesse am Projekt und war bereit, die leerstehende Garage Wagner aufzukaufen und zu musealen Zwecken umzugestalten. Die Regierung, vertreten durch die beiden Ministerien, zuständig für Kultur und Tourismus, boten ihre Unterstützung an unter der Bedingung, dass das Projekt in das nationale Konzept des Fremdenverkehrs und der Denkmalpflege hineinpasste. Um dies zu garantieren, wurde der ganze Gebäudekomplex mit seiner prägenden Jugendstilfassade als nationales Denkmal klassiert.



Die Initiatoren des Projektes waren bereit, eine Vereinigung zu gründen, die während der Bauzeit eine Begleitfunktion übernahm und die sich verpflichtete, das Konservatorium nach seiner Fertigstellung zu betreiben.

Ein langer, aber nützlicher Weg vom ersten Gedanken bis zur Realisierung.

„Gut Ding will Weile haben!“ Dieses Sprichwort hat sich auch diesmal bewahrheitet. Das Projekt steht kurz vor seiner Fertigstellung und wird noch vor Ostern 2004 der Öffentlichkeit vorgestellt. Die Restaurierung der alten Kutschenfabrik wurde gemeinsam vom Staat und der Gemeinde Diekirch finanziert. Die Ausgaben erstreckten sich auf mehrere Haushaltsjahre.

Dies hatte den Vorteil, dass unsere Vereinigung genügend Zeit hatte, ein spezifisches Museumskonzept vorzubereiten. Am Anfang war es wichtig, die gesamte „Oldtimerszene“ in dieses Projekt einzubinden. Auf diese Weise konnten bis heute viele neue Mitglieder geworben werden, die nicht nur die Idee unterstützten, sondern die sich auch bereit erklärten, ihre Fahrzeuge, Dokumente und andere wertvolle Objekte dem Konservatorium zur Verfügung zu stellen. Der neu gegründete Verein knüpfte Kontakte zu anderen Technik- und Automobil-Museen im Ausland, einerseits um Erfahrungen zu sammeln, andererseits auch um mögliche Partnerschaften aufzubauen. Dies war eine sehr wichtige Aufgabe, denn das Nationale Konservatorium befindet sich in einer Großregion, in welcher schon Museen desselben Typs bestehen. Bis heute wurden mit folgenden Institutionen Partnerschaften geschlossen:

- Mercedes-Benz Museum in Sindelfingen / Stuttgart,
- Technik Museen in Speyer und in Sinsheim,
- Musée du Circuit in Stavelot,
- Musée de l'Automobile de Lorraine,
- Autoworld in Brüssel.

Diese Kontakte müssen auch weiterhin gepflegt werden, denn nur so kann es zu einem Austausch von Know-

how, Exponaten und auch Besuchern kommen. Schon bei der Eröffnung, Anfang April dieses Jahres, wird sich zeigen, ob diese Zusammenarbeit auch konkret umgesetzt werden kann.

Das museale Konzept des Hauses, welches vom spezialisierten Planungsbüro, PLUM, DRASDO und WITTE aus Düsseldorf ausgearbeitet wurde, wird zur Zeit in die



Praxis umgesetzt. Das Konservatorium will alle Bau-perioden historischer Fahrzeuge vorstellen, von den Anfängen bis in die 60er Jahre. Vor allem geht es darum, das „rollende Erbe“ zu zeigen, welches hierzulande besteht. Die Ausstellung beschränkt sich jedoch nicht nur auf Automobile, sondern zeigt auch Motorräder, Fahrräder, Traktoren und andere Exponate, welche den Zeitgeist der jeweiligen Epochen widerspiegeln.

Zusammenarbeit mit allen Sammlern!

So wie es das ursprüngliche Konzept vorsah, werden in der Regel die Exponate von ihren Besitzern zur Verfügung gestellt. Dies geschieht mittels Vertrag, beschränkt



auf eine festgelegte Zeitdauer (zwischen 3 und 6 Monaten), und unter Bedingungen, welche dem Besitzer die größtmögliche Sicherheit geben, dass er seine Leihgabe so zurückerhält wie er sie ausgeliehen hat.

So unterliegt die Ausstellung einem gewissen Rotationsprinzip, womit eine konstante Attraktivität gewährleistet wird, was bestimmt im Interesse der Besucher, der Betreiber sowie auch der Eigentümer selbst sein wird. Im Prinzip sollen Fahrzeuge gefahren werden und nicht in Museen ihr letztes Dasein fristen. Die Verantwortlichen anderer Museen haben bestätigt, dass ihre Exponate regelrecht „festfrieren“, so dass sie später nicht mehr gefahren werden können.

Unser Haus verfolgt eine neue Politik in dieser Hinsicht, auch wenn vorauszusehen ist, dass eine solche Vorgehensweise viel arbeitsaufwendiger ist.

Da das Konservatorium nicht nur Fahrzeuge ausstellen will, sondern auch Objekte und Zeugnisse, welche die Geschichte des Automobils im 20. Jahrhundert doku-

mentieren sollen, ist der Verein natürlich auch an solchen Exponaten interessiert.

Selbstverständlich werden diese Leihgaben auch nach den entsprechenden Konventionen entgegengenommen. Besonders interessant sind diese Ausstellungsstücke, wenn sie in einem Verhältnis zu ausgestellten Fahrzeugen stehen, wie zum Beispiel Bordpapiere, Fahrerhandbücher, Werkzeuge, Reparaturanleitungen, Ersatzteile, Prospekte, Kontrollkarten usw.

Mit diesem Organisationskonzept wird die Ausstellung zu einem wahren Erlebnis für alle Automobilfreaks. Die offizielle Eröffnung findet am Freitag, den 2. April 2004 statt.

In der Sommersaison wird das Konservatorium täglich geöffnet sein, außer montags. ■

Jean-Pierre Dichter
Präsident „Conservatoire National de Véhicules Historiques“

Grand Garage Wagner Ein Rückblick...

von Ern BREUSKIN

Bei Gelegenheit der offiziellen Einweihung des Diekircher „Conservatoire National des Véhicules historiques“, das in den Gebäulichkeiten des ehemaligen „Grand Garage Wagner“ eingerichtet wurde, sollte es immerhin angebracht sein, ein Blick in die Geschichte dieses Unternehmens zu werfen, dessen Begründer mit Recht zu den Pionieren des Automobils im Großherzogtum gezählt werden kann.

Nun hätte die Geschichte dieses Unternehmens, das 1871 gegründet wurde, wohl das Zeug zu einer opulenten Familiensaga, ähnlich den Buddenbrooks, vorausgesetzt es fände sich ein Thomas Mann sie zu schreiben.

Der Chronist jedoch ist nun einmal kein Romancier... er muss sich der Autorität der Fakten, der Dokumente unterwerfen. Je spärlicher die zur Verfügung stehenden Unterlagen sind oder je schwieriger sich der Zugang zu ihnen erweist, umso lückenhafter muss das Resultat seiner Bemühungen ausfallen.

Das mag erklären, warum dieser Rückblick keineswegs den Anspruch auf Vollständigkeit erheben kann. Er soll lediglich den Versuch darstellen, die Gründungszeit der Firma „Jean Wagner“ auszu-leuchten und einige Aspekte ihrer – immerhin für Diekircher Verhältnisse – aussergewöhnlichen Geschichte in Erinnerung zu rufen. ■

Diekircher Persönlichkeiten!

1981 veröffentlichte Jos Herr im Marienkalender einen Beitrag über Diekircher Persönlichkeiten, die – so die Einleitung zu diesem Artikel – „Geschichte machten (sic), sowohl auf lokaler als auch auf nationaler Bühne.“ Vorgestellt werden Notare, Advokaten, Politiker, Geistliche, Professoren, also – nach heutigem Sprachgebrauch – sogenannte Intellektuelle, die sich um die Stadt oder das Land verdient gemacht haben. Damit bestätigt er – wahrscheinlich ungewollt – ein Urteil, das schon Alphonse Foos, Deutschlehrer und Komponist aus Esch, 1924 in den „Calendriers luxembourgeois“ fällt: «La ville de Diekirch se vante à bon droit d'avoir doté le pays de savants, de diplomates, de juriconsultes, de professeurs et de musiciens...»

Diekirch war seit jeher stolz auf seine geistige Elite – war die Stadt nicht gar als das „Athen an der Sauer“ bezeichnet worden – und so ist es denn auch verständlich, dass Industrielle, Unternehmer, Leute der Wirtschaft eben, von der lokalen Chronik eher stiefmütterlich behandelt wurden.

Zwar erwähnt Jos Herr in seinem Standardwerk „Diekirch Hier et Aujourd'hui“ den Unternehmer P. J. Vanderaiken, den Erbauer der Diekircher Ziegelfabrik, die später in den Besitz der Familie Meris übergang und anschliessend von François Majerus, dem Gründer der „Industrie du Bois“, aufgekauft wurde, zwar gibt es auch einen Hinweis auf Alexis Heck, den Besitzer des berühmten „Hôtel des Ardennes“, der den Tourismus in Luxemburg begründete oder auch auf Justin Schroell, den Herausgeber mehrerer Zeitungen in Diekirch, doch eine Notiz über Jean Wagner, der den ersten Benzinmotor in Diekirch einsetzte und Carl Benz persönlich kannte, findet sich nur in einem Nebensatz. In der Legende zu dem Foto des „Café Val. Noesen“ S. 145 ist zu erfahren, dass aus diesem Haus in der „Avenue de la Gare“ Madame Jean Wagner-Noesen stammte „propriétaire du garage Mercedes, rue de Stavelot (actuellement Meris-Wagner)“. Mit ihrem Ehemann ist Jean Wagner jun. gemeint, geboren 1879 in Diekirch, der am 11. Oktober 1911 die oben erwähnte Elise Noesen heiratete.

Er war der Sohn von Jean Wagner sen., seit 1871 Kutschenfabrikant in Diekirch, mit dem die sogenannte „Mercedes“-Geschichte in Diekirch ihren Anfang nehmen sollte. ■

Die Familie Wagner

Jean Wagner sen. entstammt einer alteingesessenen Diekircher Familie, deren Präsenz in der Ortschaft seit Beginn des 18. Jahrhunderts belegt ist. Als eigentlichen Stammvater kann man Jean-Pierre Wagener sehen (Das „e“ hinter dem „g“ sollte zu Beginn des 19. Jahrhunderts verschwinden). Dieser J.P. Wagener stammte

aus Zittig. Unbekannt ist, wann er nach Diekirch zog, doch sein Sohn Nicolas wurde dort im Jahre 1726 geboren und heiratete 1757 Catherine Ohmes aus Diekirch. Deren Ururenkel Jean Wagner sen. kam am 6. Juni 1846 zur Welt als Sohn von Charles Wagner und Marguerite Nesen, ebenfalls aus Diekirch stammend.

Die Agnatentafel von Valentine WAGNER

Der Stammvater **Jean-Pierre WAGENER** kam aus Zittig. Der Name seiner Ehefrau ist nicht bekannt.

Deren Sohn **Nicolas WAGENER**, geboren im Jahre 1726 zu Diekirch, heiratete am 13. Februar 1757 zu Diekirch Cathérine **Ohmes**, geboren am 13. Juni 1731 zu Diekirch,

deren Sohn **Lambert WAGENER**, geboren am 16. November 1757 zu Diekirch, heiratete am 10. Januar 1774 zu Diekirch Catharina Wagener, geboren am 28. November 1748 zu Diekirch,

deren Sohn **Pierre WAGENER**, geboren am 6. August 1782 zu Diekirch, heiratete am 5. Mai 1807 zu Diekirch Marguerite **Leyder**, geboren am 8. Januar 1788 zu Diekirch,

deren Sohn **Charles WAGNER**, geboren am 16. April 1811 zu Diekirch, heiratete am 13. Oktober 1841 zu Diekirch Marguerite **Neven**, geboren am 6. August 1814 zu Diekirch,

deren Sohn war **Jean WAGNER (senior)**, geboren am 6. Juni 1846 zu Diekirch, heiratete in erster Ehe am 14. Juni 1877 zu Diekirch Anna Theis, geboren am 3. April 1852 zu Wahlhausen und in 2. Ehe am 15. Juli 1885 zu Diekirch Anna-Maria **Schrantz**, geboren am 2. März 1849 zu Niederwampach,



Jean Wagner (junior)

deren Sohn war **Jean WAGNER (junior)** geboren am 26. November 1879 zu Diekirch, heiratete am 11. Oktober 1911 zu Diekirch Elise **Noesen**, geboren am 29. Juli 1889 zu Septfontaines,

dessen Tochter **Valentine WAGNER** geboren am 10. Oktober 1913 zu Diekirch, heiratete am 11. November 1939 zu Diekirch René **Meris**.

zusammengestellt von A. DAVID

Das Großherzogtum – damals

Geboren wird Jean Wagner sen. in eine Zeit, deren Mentalität noch stark vom „Ancien Régime“ geprägt ist, und die, besonders in unserem Großherzogtum, das sich mit seiner eben erlangten Unabhängigkeit ziemlich schwer tut, kaum etwas von den drastischen Veränderungen ahnen läßt, welche die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts prägen werden.

1848 wird Karl Marx sein „Kommunistisches Manifest“ herausgeben, in demselben Jahr wird die erste Blinddarmoperation durchgeführt, Louis Pasteur ist 24 Jahre alt, Gottlieb Daimler 12, ein gewisser Carl Benz gerade mal 2..., und vor genau 21 Jahren, im Jahre 1825, war in England der erste Eisenbahnzug mit Reisenden von Stockton nach Darlington gefahren.

Die revolutionären Erschütterungen der Jahrhundertmitte werden nicht die erhofften politischen Veränderungen bringen, das Zeitalter der Nationalstaaten bricht an.

Unser Land hat seit 7 Jahren seine politische Unabhängigkeit erlangt, doch seine geopolitische Lage – es liegt eingeklemt zwischen 3 mächtigen Nachbarn, deren Annexionsgelüste nicht zu übersehen sind – und seine wirtschaftliche Schwäche lassen die Chancen für ein eigenständiges Überleben eher gering erscheinen.

Aber... 1842 hat der französische Ingenieur Renaudin im Süden des Landes die „minette“ entdeckt. Die Erweiterung des Straßennetzes und der Bau einer Eisenbahnlinie sollen die Voraussetzungen für eine industrielle Erschließung schaffen, aber das ist im Geburtsjahr von Jean Wagner sen. noch Zukunftsmusik.

Luxemburg lebt zu diesem Zeitpunkt noch im Zeitalter der Postkutsche. Die einzige Straße, die diesen Namen auch tatsächlich verdient und die unser Land mit dem Ausland verbindet, wurde zu Beginn des 18. Jhdts. gebaut und führt von Ostende über Bruxelles, Namur, Marche, Bastogne und Arlon nach Luxemburg und von dort weiter nach Trier.

Daneben verbindet eine gepflasterte Straße den Grenzort Frisingen mit Luxemburg und Ettelbrück. Im Norden des Landes gibt es nur Feldwege mit einigen wenigen gepflasterten Abschnitten, die im Winter kaum benutzbar sind. Die Postkutsche ist das einzige Verkehrsmittel dieser Zeit, unbequem und dazu noch gefährlich – Achsenbrüche und Verletzungen der Reisenden gehören zum Reisealltag.

Ebenso desolat wie das Verkehrswesen ist die wirtschaftliche Situation des Landes: Acht Eisenhütten mit Hochöfen sind noch in Betrieb. Mit Ausnahme derjenigen von Lasauvage liegen sie alle außerhalb des späteren „Minettebassin“. Die Standorte von Colmar, Bissen und Grundhof sind Diekirch am nächsten. Die Zahl der Arbeiter beschränkt sich auf wenige Dutzend pro Hütte. Doch indirekt arbeiten einige Tausende für diese Industrie: Holzfäller, Köhler, Wagner und Fuhrunternehmer. Meistens sind es Kleinbauern oder Tagelöhner, die sich in diesen Beschäftigungszweigen ihr Brot oder ein Zubrot verdienen.

Neben der Eisenverhüttung spielen noch die Textilindustrie und die Gerberei eine wirtschaftliche Rolle von Belang.

Die wichtigste Textilfabrik, die den Brüdern Godchaux gehört, hat ihren Standort in Pulvermühle und in Ettelbrück. Tuch wird aber ebenfalls noch in Esch/Sauer, Wiltz und Fels hergestellt.

Die Zahl der Gerbereien, die über eine lange Tradition in unserem Land verfügen, beläuft sich auf ungefähr 100, die knapp 600 Familien Arbeit und Brot sichern.

Außerdem wird in Luxemburg und in Echternach Porzellan hergestellt, 3 Handschuhfabriken, 6 Papiermühlen und 45 Brauereien runden diese wirtschaftliche Bestandsaufnahme ab, die wohl kaum Anlass zu Optimismus gibt.

Die Landwirtschaft ist noch geprägt von der Dreifelderwirtschaft, die Erträge – hauptsächlich Getreide – sind schwach, das Vieh ist schlecht ernährt, die landwirtschaftlichen Werkzeuge sind hauptsächlich aus Holz gefertigt, geerntet wird noch mit der Sichel, gedroschen mit dem Dreschflegel...

Was das Unterrichtswesen angeht, so liegt noch vieles im Argen. Besonders auf dem Lande werden die Kinder schon im frühen Alter zu Arbeiten herangezogen, auf regelmäßigen Schulbesuch wird kaum Wert gelegt! In vielen Dörfern gibt es überhaupt keinen Unterricht, weil es an geeignetem Lehrpersonal fehlt. Die einzige Sekundarschule ist das hauptstädtische Athenäum, Progymnasien gibt es in Diekirch und in Echternach.

Jean Wagner sen. wird also in eine Zeit hineingeboren, in der es nicht nur an wirtschaftlichen Perspektiven mangelt, sondern in der regelrechte Armut herrscht. Seit 1840 hatte es ausnahmslos Missernten gegeben, und so löste

die 1845 ausbrechende Kartoffelfäule eine allgemeine Hungersnot aus.

Der Mangel an Kartoffeln, dem Grundnahrungsmittel hauptsächlich der „ländlichen Bevölkerung, ließ die Nachfrage nach Getreide schlagartig in die Höhe schnellen und damit auch die Preise.

In seiner «Histoire Contemporaine du Grand-Duché de Luxembourg, Vol. IV» zitiert Albert Calmes den Erpeltinger Pfarrer Joseph Kalbersch, der von Familien zu berichten weiß, die ihren Hund schlachteten und Brot aus Holzspänen buken.

Diekirch – damals

Auch in Diekirch – so das damalige Diekircher Wochenblatt – ist die Bevölkerung, um überleben zu können, auf Spenden aus der Gemeindekasse angewiesen.

Ein nicht zu übersehendes Merkmal für die überhandnehmende Armut und die daraus resultierende Unzufriedenheit ist die allgemeine Bereitschaft zur Auswanderung. Bis Ende des 19. Jahrhundert findet man in den verschiedenen Diekircher Zeitungen regelmäßig



Der Besitzer des „Hôtel des Ardennes“ mietete die „Benz-Flotte“ um seine Gäste spazierenzuführen

Annoncen von Gesellschaften, die Auswanderungswilligen ihre Dienste anbieten. So verspricht z. Bsp. der Gastwirt und Posthalter Scholtus aus Diekirch in einer solchen Anzeige aus dem Jahre 1855 „erwachsene Auswanderer und Kinder zum billigsten Preis von Diekirch nach New York zu befördern. Die Contrahenten werden mit der Diekircher Post nach Spa und von dort

per Eisenbahn nach Antwerpen geliefert (sic), wo sie sich an bestimmten Tagen einschiffen können. Der See- proviant ist miteinbegriffen.“

Die Häufigkeit solcher Annoncen in der lokalen Presse soll nun aber nicht zu der Schlussfolgerung verleiten, die Auswanderungswelle sei in Diekirch besonders groß gewesen. Die Diekircher Zeitungen hatten nämlich eine überregionale Bedeutung, und ihre Leserschaft rekrutierte sich hauptsächlich im Norden und Nordwesten des Landes.

Wenn also der forsche Diekircher Bürgermeister Wendelin Jurion 1841 den König-Großherzog gelegentlich der Staatsvisite mit der etwas despektierlichen Feststellung begrüßte: „Sire, le pays n'est pas heureux“, so ist das eher eine euphemistische Umschreibung der sozialen Verhältnisse.

Das Diekirch, in dem Jean Wagner sen. seine Jugend verbringt, hat noch einen ausgesprochen ländlichen Charakter. Jos Herr hebt in seinem ausführlichen Werk über Diekirch hervor, dass im frühen Diekirch an sich dieselben Strassen bestanden, wie heute in „Al Dikrich“

„... Der Bamerthaler Bach, der unter dem Brabantertor in die Stadt eintrat, floss offen durch die Hauptstraße, die heutige Groß- und Antoniusstraße, sowie durch die „rue du curé“... Die Straßen waren gepflastert und die Nebenstraßen hatten eine natürliche Neigung zur Großstraße hin, damit das Regenwasser und die Abwässer auf diese Weise abfließen, was vielleicht praktisch, aber bestimmt nicht hygienisch war.“

Seit 1815 sind die Festungsmauern definitiv verschwunden und es entstehen die sogenannten Ringstraßen: die Esplanade, die Staveloter Straße, die Brückenstraße und die (später so genannte) Alexis Heck Straße, die das alte Zentrum wie

einst die Festungsmauern umgaben.

Und um die Jahrhundertmitte hat sich auch schon eine sogenannte Diekircher Bourgeoisie gebildet, in der Familien wie Valerius, Laeis, Vannérus, Möngenast, Schroell u. a. die Hauptrolle spielen. Bezeichnend in dieser Hinsicht ist auch der soziale Status der Gründungsmitglieder der 1851 von J. A. Zinnen ins Leben gerufene

Liedertafel, also des ersten Diekircher Gesangvereins. Sie rekrutierten sich, so Jos Herr aus der „intellektuellen Bourgeoisie“, und unter ihnen machte er „10 Advokaten, 3 Richter, 3 Notare, 5 Offiziere, 1 Architekten, 3 Berufsmusiker, 3 Geschäftsleute, 2 Ärzte, 1 Professor, 1 Apotheker und 7 höhere Beamte“ aus.

Natürlich soll nicht der Eindruck erweckt werden, Diekirch sei damals ein rückwärtsgewandtes Kaff gewesen. Trotz der scheinbaren Rückschrittlichkeit muss unterstrichen werden, dass Diekirch eine der wichtigsten Städte des damaligen Groherzogtums war, in der doch auch eine gewisse Aufbruchstimmung festzustellen war. 1842 wird die steinerne Sauerbrücke erbaut, so dass endlich der umständliche Fährbetrieb über die Sauer eingestellt werden kann: seit 1839 funktioniert das Progymnasium unter Direktor Stehres, 1845 wird die Getreidehalle auf dem Standort der heutigen Bauverwaltung errichtet, 1850 der neue Justizpalast. 1846 war der Bau der Kaserne begonnen worden, in die dann 1867 das Progymnasium einziehen wird.

In den 40er Jahren wird ebenfalls das „Hôtel des Ardennes“ erbaut, das Alexis Heck im Jahre 1859 übernimmt. 1862 gründet P. J. Vanderaiken in der Industriestraße eine Eisenhütte, 1868 entsteht am Bahnhof die Zuckerfabrik mit dem bezeichnenden Namen „Der Fortschritt“, in deren Gebäulichkeiten später die Diekircher Brauerei einziehen wird. Bier wurde schon im 17. Jahrhundert in Diekirch gebraut, seit 1836 ist Jacques Drussel auf der Esplanade in diesem Gewerbe tätig, und es ist diese lange Brautradition, die das heutige Diekircher Qualitätslabel erklärt.

Jean Wagner sen.

In diesem Diekirch verbringt Jean Wagner sen. seine Kindheit, über die eigentlich nichts überliefert ist, nicht einmal in den Privatarchiven der Familie Meris-Wagner, wie eben auch die Angaben über sein späteres Leben äußerst spärlich sind.

Als gesichert gilt, dass er im Bamerthal wohnte. Mit allergrößter Wahrscheinlichkeit ist ebenfalls anzunehmen, dass er von 1852 an zusammen mit rund 680 (!) Mitschülern die Primärschule besuchte, die damals in 3 Grade aufgeteilt war, dass er seine erste Heilige Kommunion in der alten Laurentiuskirche feierte, die damals noch Pfarrkirche war, dass er möglicherweise bei



Jean Wagner (senior)

einem Diekircher Kutschenfabrikanten in die Lehre ging... und dass er die Choleraepidemie von 1866 nicht mehr erlebte, weil er zu diesem Zeitpunkt schon 4 Jahre in Frankreich weilte.

Bei Gelegenheit des 85jährigen Firmenjubiläums erschien im „Le Nord“ – wahrscheinlich aus der Feder von Ben Molitor – eine etwas ausführlichere Lebensbeschreibung des Firmengründers, die dann in den folgenden Jahrzehnten immer wieder als Referenz diente.

Im Originaltext heißt es hier: „1860 – also im Alter von 14 Jahren – mit etwa 20 Franken in der Tasche, begab er sich mit Freunden, – genannt werden Et. Neven und Aug. Reding – auf Wanderschaft, treu der Tradition von anno dazumal, die die angehenden Handwerker in die Fremde führte, damit sie dort ihr Handwerk gründlich erlernten, zu Fuss, über Longwy, in Richtung Verdun, Reims. Unterwegs arbeiteten sie bei Bauern und Winzern und verdienten sich Kost und Logis. In Ay tritt der junge Handwerksbursche bei einem Wagnermeister in Dienst. Dieser erkennt den Fleiss und den Initiativgeist des Lehrlings und bringt ihn in der bekannten Karossen-Werkstatt ‚Charles Herold et Fils‘ in Reims unter, wo er auch die „École des Arts et Métiers“ besucht...“

Während des deutsch-französischen Krieges 1870-71 avancierte der junge Wagner zum „chef d’atelier“ in der Firma Herold, wo die Mehrzahl der Arbeiter einberufen worden war. Er entledigte sich mit viel Geschick und Fleiß seiner schweren Aufgabe in diesem Betrieb, wo manche deutsche Armeekutsche repariert werden musste. ■

Die Firma

1871, sofort nach Beendigung des Krieges, kehrte er nach Diekirch zurück und kaufte das Grundstück im „Gruef“, wodurch er den Grundstein zur Firma Wagner legte.

Aus dem notariellen Akt vom 28. November 1871 geht hervor, dass er dies Grundstück von der Witwe des verstorbenen Louis Cécile Dagois, ehemaliger Betriebsingenieur für öffentliche Arbeiten in Diekirch, zum Preis von 3480 Franken erstand.

Aus einem Schenkungsakt der Witwe Wagener, geborenen Neven aus dem Jahre 1885 an ihre drei Söhne Peter

Wagner, Eigentümer, Jean Wagner, Kutschenfabrikant und Jean-Pierre Wagner, Ackerer, geht ebenfalls hervor, dass Jean Wagner sen. 1871 von seinem Vater 10.000 Franken erhalten hatte, um die Gebäulichkeiten im „Gruef“ zu errichten.

Diese Summe relativiert natürlich die eher negative Konnotation, die die Berufsbezeichnung des Vaters als „Ackerer“ in den notariellen Akten suggeriert.

Damit war der Grundstein für das Unternehmen Jean Wagner gelegt und der junge Unternehmer – er war am 6. Juni 1871 fünfundzwanzig geworden – sollte Erfolg haben.

Jean Wagener, geboren 1846 (noch nicht verheiratet) kaufte den Bauplatz „im Graben“ gemäss Akt unter Privatschrift vom 28. November 1871.

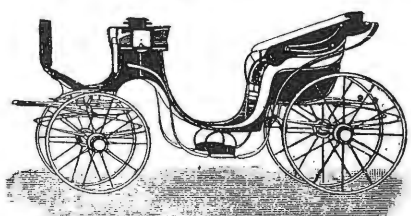
Abschrift:

Ich unterschriebene Petronella-Laurence-Françoise-Clarissa SEYLER, Witwe des seligen Louis-Cécile DAGOIS, Rentnerin wohnhaft in Diekirch, erkläre hiermit zu verkaufen und übertragen, befreit von allen Hypotheken, mit thätigen und leidenden Dienstbarkeiten, dem Herrn Johann WAGENER, Sohn von Karl Wagener, Wagnermeister wohnhaft in Diekirch, hier gegenwärtig annehmend ; Von einer Parzelle Garten, gelegen zu Diekirch, im Graben, Nummer acht und sechzig, Sektion A des Kadasters, denen einen Theil enthaltend acht ares siebenzig centiares zu nehmen längst dem Eigenthum des Herrn Didier-de Colnet, messend dieser Theil in der Breite längst der Strasse ein und zwanzig Meter neunzig zwei centimeter und längst dem Bache, eine Breite von siebzehn Meter vierzig centimeter, so wie dieser Theil Garten sich dort enthält und benennt ohne Vorbehalt noch Ausnahme, kann der Ankäufer dieses Grundstück von heute ab in eigenthümlichen Besitz und Genuss nehmen unter gesetzlichen Verpflichtung.

Dieser Verkauf wurde eingewilligt vermöge des Preises von drei tausend vier hundert achtzig Franken, welchen der Ankäufer verspricht und verbindet zu bezahlen drittelweise am fünfzehnten Oktober achtzehn hundert zwei und siebenzig und am nämlichen Tage der zwei darauf folgenden Jahren, mit den laufenden Zinsen zu fünf vom hundert vom fünfzehnten Oktober letzthin anzurechnen, und zwar alles in der Wohnung der Verkäuferin. Wovon Akt, doppelt abgefasst zu Diekirch am acht und zwanzigsten November achtzehn hundert ein und siebenzig. Gezeichnet: Vve C. Dagois Seyler, Jean Wagener

Wagenfabrik Jean Wagner

Diekirch (Luxemburg).



Anfertigung
von
Luxus-Wagen,
Geschäfts- und Reklame-Wagen,
Leichen-Wagen,
Schlitten und Hand-Wagen
in allen Formen und Ausführungen.

Reparaturen aller Art.

Billige Preise. — Beste Ausführung.

Leistungsfähigste Wagenfabrik mit mechanischem Betrieb.

Eigene Schmiede, Wagnerei, Anstreicherei und Sattlerei.

Während seiner Lehrzeit in Frankreich war die Eisenbahnstrecke Ettelbrück-Diekirch gebaut worden, und 1873 wohnte er höchstwahrscheinlich auch den Einweihungsfeierlichkeiten der Teilstrecke Diekirch-Echternach bei. Doch das Stahlross wurde damals keineswegs als Konkurrenz der Pferdekutsche betrachtet. Im Gegenteil, die Eisenbahn eröffnete dem Kutschentransport neue Perspektiven. In Ettelbrück und in Diekirch lagen die Bahnhöfe damals relativ weit vom Ortskern entfernt. Deshalb wurden für die Reisenden sogenannte Pferdeomnibusse eingesetzt. In diesem Zusammenhang beschäftigte sich der Diekircher Gemeinderat schon in den Jahren 1862 und 1863 in mehreren Sitzungen mit der Ausarbeitung eines Reglementes, das die Tarife festlegte, die die Kutschenunternehmer für die Beförderung von Fahrgästen einfordern durften.

Auch wurden Güter, die mit der Eisenbahn am Ettelbrücker Bahnhof ankamen, noch Jahre lang mit Pferdekutschen nach Diekirch transportiert, an der bestehenden Eisenbahntrasse entlang.

Sogar der spätere Bau der Schmalspurbahn von Diekirch nach Vianden tat dem Kauf und dem Einsatz von Pferdekutschen keinen Abbruch. Schließlich war die Eisenbahn ein öffentliches Transportmittel mit rigidem und oft ungünstigem Fahrplan. Jedenfalls fuhren Individualreisende damals mit der Pferdekutsche. Erst das Automobil wird der Pferdekutsche definitiv den Garaus machen.

Der Kutschenbau ist also auf weiteres ein einträgliches

Der
Sandwirth.
Organ des Königlichen Ackerbauvereins des Großherzogthums Luxemburg.

1877.

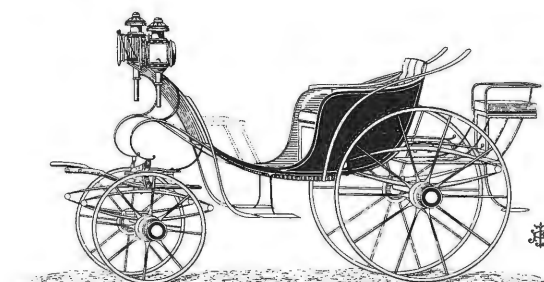
Zu verkaufen:
1 Zwei- und 1 Vierrädriger
Tilbury, Breque und 1
Char-à-bancs, Alle Sorten
Räder, bei J. Wagner, car-
rossier in Diekirch 779

Geschäft. Der Chronist aus dem Jahre 1956 ist des Lobes voll über den jungen Unternehmer. „Von Anfang an hielt er auf Qualitätsarbeit und übernahm die Garantie für alles, was aus seinen Ateliers herausging. Darin lag das Geheimnis seines Erfolges in der Qualität, im Fleiß, im Durchhalten. Jeden Morgen, Punkt 5 Uhr, war Jean Wagner in der Werkstatt und gab den Arbeitern das gute Beispiel. Alle Maschinen, die er im Betrieb nötig hatte, dachte er selbst aus, entwarf und konstruierte sie...“ Dieser unternehmerische Erfolg Jean Wagners wird überschattet von einem harten Schicksalsschlag: Am 1. Oktober 1883 starb im Alter von 31 Jahren seine aus Wahlhausen stammende Frau Anne Theis, die er 1877 geheiratet hatte. Sie hinterließ dem Witwer 4 unmündige Kinder, darunter, als zweitältester, Jean Wagner jun., den späteren Nachfolger, der 1879 geboren worden war. Am 15. Juli 1885 wird Jean Wagner in 2. Ehe Anne-Marie Schrantz aus Niederwampach heiraten. Aus dieser Ehe entsproßen noch 3 weitere Kinder, darunter das einzige Mädchen Jean Wagners, Marie-Marguerite (s. Tafel Seite 14).

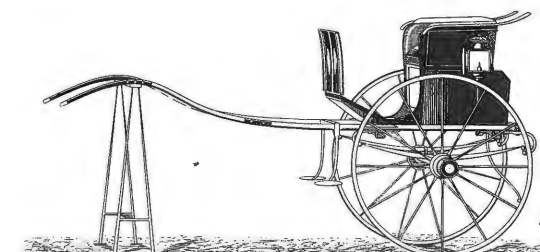
Im Laufe der 90er Jahre werden drei der vier Söhne aus erster Ehe, Charles, Jean und Alphonse, auch das Handwerk des Wagenbauers erlernen und in den Betrieb eintreten, wo es an Arbeit und Aufträgen nicht mangelt. Neben den herkömmlichen Reparaturarbeiten – auf den schlechten Straßen im Norden des Landes kam es häufig zu Rad- und Achsenbrüchen – hatte der eigentliche Kutschenbau besonderen Vorrang in der Werkstatt von „Jean Wagner und Söhnen“.

Es wurde hauptsächlich auf Bestellung gearbeitet. Die Kunden suchten anhand eines Katalogs, der ihnen in der Werkstatt vorgelegt wurde und der das damals übliche Angebot an Kutschen abdeckte, das gewünschte Modell

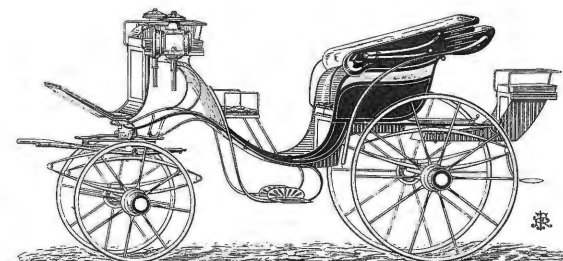
aus, wobei natürlich auch spezielle Wünsche berücksichtigt wurden. Hier einige Beispiele aus dem damaligen Produktionsangebot:



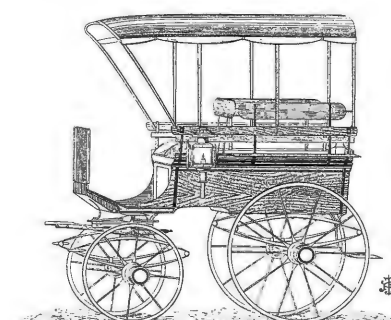
N° 583. — PETIT-DUC BATEAU à cols de cygne.
STRAPONTIN PLIANT.



N° 518. — TILBURY à 2 places, à raiende.
MONTAGE A 4 BRESSORTS A MAINS.



N° 558. — DUC VICTORIA, 1/2 rond à frise.



N° 588. — DERBY-WAGONNETTE, caisse de 130 c/m.
PAVILLON AMÉRICAIN MOBILE.



Jean WAGNER (Senior), seine beiden Ehefrauen und Kinder

Jean WAGNER, geboren am 6. Juni 1846 in Diekirch, lebte vom 18. Februar 1915 bis zu seinem Tode am 20. März 1918 zu Esch/Alzette bei seinem Sohne aus zweiter Ehe Philippe Wagner

heiratete in erster Ehe am 14. Juni 1877 zu Diekirch Anne THEIS, geboren am 3. April 1852 zu Wahlhausen und verstorben am 1. Oktober 1883 zu Diekirch, im Alter von 31 Jahren,

Jean Wagner heiratete in zweiter Ehe am 15. Juli 1885 zu Diekirch Anne-Marie SCHRANTZ, geboren am 2. März 1849 zu Niederwampach, verstorben am 3. November 1918 zu Esch/Alzette.

Die Nachkommen aus erster Ehe geboren in Diekirch waren Charles Wagner, geboren am 18. Mai 1878, Jean Wagner, geboren am 26. November 1879, Pierre Wagner, geboren am 4. Juni 1881, welcher nach Nordamerika auswanderte und am 8. Januar 1915 dort verstarb, Jean-Pierre Alphonse Wagner, geboren am 24. Juli 1882.

Die Nachkommen aus der zweiten Ehe geboren in Diekirch waren: Marie-Margérite Wagner, geboren am 8. Mai 1886, Jean Wagner, geboren am 7. August 1887, Philippe Charles Wagner, geboren am 17. August 1890.

zusammengestellt von A. DAVID

Kommodo-Inkommodo, auch schon damals...

Jean Wagner war nicht nur ein gewiefter Unternehmer, er interessierte sich auch für den technischen Fortschritt seiner Zeit, und diesem Interesse ist es auch zu verdanken, dass ihm der Übergang vom Postkutschenzeitalter in die Automobilära sozusagen nahtlos gelungen ist.

Dieses Interesse wird dokumentiert durch ein Gesuch, das Jean Wagner am 30. Dezember 1900 an seine Exzellenz, dem Herrn Staatsminister und Präsidenten der Regierung richtet und in dem er um die Genehmigung nachsucht, seinen in beiliegendem Erläuterungsbericht näher bezeichneten Motorenbetriebs fortführen zu können. Dem Gesuch beigelegt sind:

- a) ein Situationsbericht
- b) ein Plan der Ortslage 1:20
- c) ein sogenannter Erläuterungsbericht

Es ist ein kalligraphisch einwandfrei geschriebenes Gesuch, doch wahrscheinlich nicht von Jean Wagner persönlich verfasst, wie aus der Unterschrift zu ersehen ist. Dafür spricht ebenfalls die Tatsache, dass das Gesuch in deutscher Sprache abgefasst ist, obwohl Jean Wagner über 10 Jahre in Frankreich verbracht und sogar französische Schulen besucht hatte.

Dem beiliegenden Erläuterungsbericht ist zu entneh-

men, dass die „ zum Antrieb der Arbeitsmaschine bisher notwendige Dampfmaschine defekt geworden“ war und sie durch einen „Betrieb mittels Benzinmotor umgeändert“ worden ist.

In der Werkstätte – so der Bericht – ist ein Raum bei der Fensterwand abgetrennt worden, in welchem der mit 1) bezeichnete zweipferdige Benzinmotor der Firma Benz und Co aus Mannheim seine Aufstellung gefunden hat.

Derselbe dient zum Betrieb

- einer Bandsäge 2)
- einer Bohrmaschine 3)
- einer Drehbank 4)
- einer Hobelmaschine 5)
- und einer 2. Bohrmaschine 6)


Das mit 7) bezeichnete Schmiedefeuer wird vermittelt gewöhnlichem Blasebalg mit der Hand „angetrieben“.

Der Auftragsteller unterstreicht, dass der Motor „abgeschlossen“ untergebracht ist und deshalb der Zutritt für Unbefugte nicht möglich ist.

Auch seien, – so das Gesuch – mit diesem Betrieb wie bisher keinerlei Missstände verbunden, im Gegenteil, der Betrieb der Werkstätte mit Benzinmotor schließe „jeden Übelstand“ aus.

Und der Antragsteller schließt mit der Bitte, ihm wie

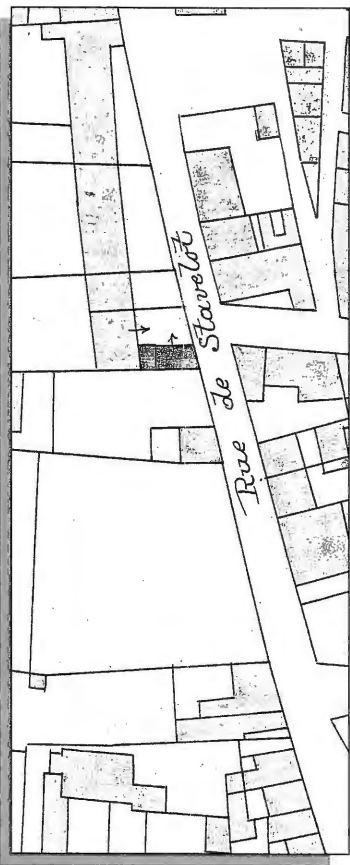
Diekirch, den 30. Dezember 1900
18-1



Das ergebene Gutachten,
Jean Wagner, Abgabebüro zu Diekirch
erlaubt sich hiermit folgende Erklärung zu
geben. Ausfertigung eines unverändertem Kopie
betriebs mit der ergebene Werkstatt
für die Erlaubnis zur Fortführung der in
Lüftungsbauwerk dieser Werkstatt betriebs
betriebs betriebs betriebs zu stellen.

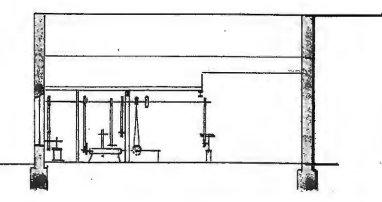
- 1) Situationsbericht im Duplo 1:1250
- 2) Plan der Ortslage im 1:200
- 3) Erläuterungsbericht.

Kopie
J. Wagner

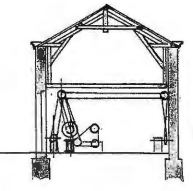


Oder in die
von Herrn Staatsminister
Präsidenten der Regierung
zu
Luxemburg

Auszüge aus dem Bericht
Wagners an die Regierung
zur Genehmigung seines
Benzinmotors



Längenschnitt C.D.

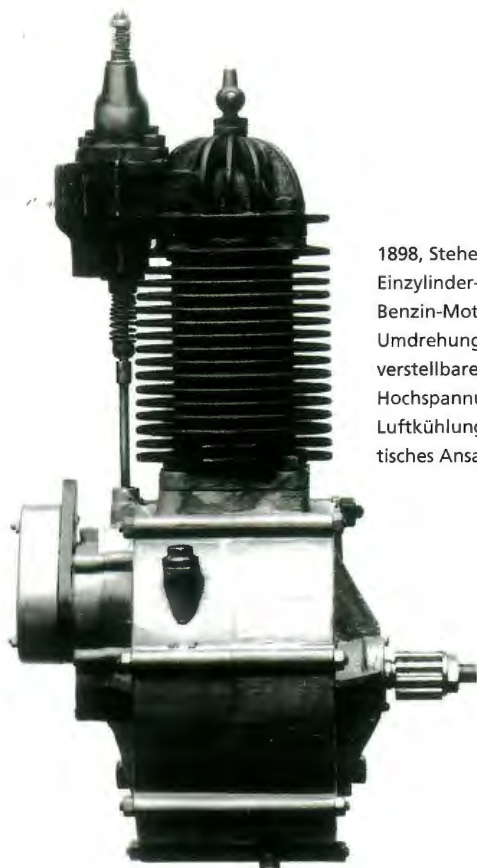


Querschnitt A.B.

- 1) Benzin Motor.
- 2) Bandsäge.
- 3) Bohrmaschine mit Schleifstein.
- 4) Drehbank.
- 5) Hobelmaschine.
- 6) 2te Bohrmaschine.
- 7) Schmiedefeuer.

Grundriss.

Diekirch, den 30. Dezember 1900.
J. Wagner



1898, Stehender-Einzylinder-Viertakt-Benzin-Motor 2 PS, 2000 Umdrehungen pro Minute, verstellbare elektrische Hochspannungszündung, Luftkühlung, automatisches Ansaugventil.

bisher den Betrieb mittels Dampfmaschine so auch den Weiterbetrieb mittels Benzinmotor „geneigtetens gestatten zu wollen“.

Auch damals galt es, um eine solche Genehmigung zu erlangen, eine Reihe von administrativen Hürden zu nehmen, doch die sowohl von der Regierung als auch der Gemeindebehörde gesetzlich vorgeschriebene Prozedur war innerhalb von wenigen Monaten durchlaufen.

Das von der Gemeinde angestrebte „Kommodo-Inkommodo“-Verfahren gab zu keinen Beanstandungen gegenüber dem neuen Benzinmotor Anlass, und der „Konduktor“ des Kanton Diekirch, der von der Regierung mit dem Antrag befasst worden war, gab ebenfalls grünes Licht, so dass am 21. Mai 1901 Herrn Jean Wagner die Erlaubnis zur Inbetriebnahme seines Benzin-Motors erteilt wurde, allerdings mit der Auflage, sich an die „Vorschriften zum Schutze der Arbeiter bei Bedienung von Holzverarbeitungsmaschinen“ zu halten.

Es fällt natürlich auf, dass diese Erlaubnis erteilt wird, nachdem der fragliche Benzinmotor schon längst montiert und auch wahrscheinlich schon in Betrieb genommen ist.

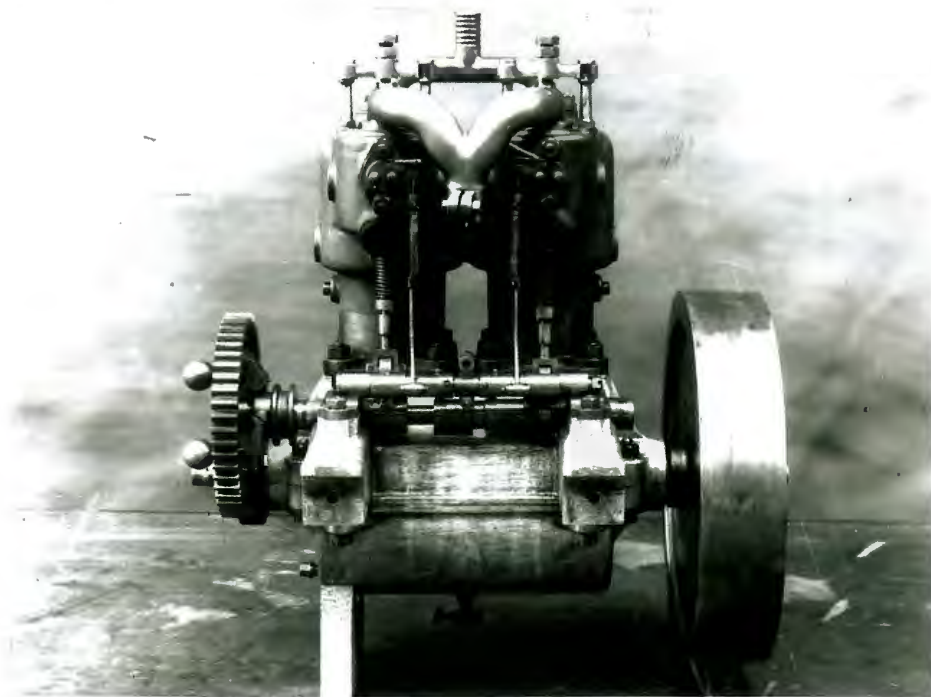
Zu bemerken ist ebenfalls, dass die offizielle französische Amtssprache sich schwer tut mit dem Begriff „Benzin-Motor“. Entweder übernimmt sie die deutsche Bezeichnung oder sie wählt eine für den heutigen Sprachgebrauch ungewohnte Übersetzung: „moteur à benzine“, was ja eigentlich für die absolute Neuartigkeit dieses Antriebsmittels spricht.

Erwähnenswert ist vielleicht auch eine „Umwelt“-Auflage, der das heutige Umweltverständnis ziemlich verständnislos gegenübersteht.

Der Werkstattbesitzer durfte nämlich das anfallende Schmutzwasser nicht auf die öffentliche Strasse entsorgen, sondern er musste sie in den Bach leiten, der hinter seinem Anwesen vorbeifloss. ...

Fazit: Jean Wagner hatte also seine Werkstatt dem neuesten Stand des technischen Fortschritts angepasst, um... zunächst einmal weiter Pferdekutschen zu bauen. Dass er diesen Benzinmotor erstand, nachdem er Carl Benz auf der Pariser Weltausstellung getroffen hatte, erscheint also durchaus plausibel. ■

Parsifal-Motor, 1902/03, Stehender Zweizylinder-Viertakt-Motor 8/10 PS, 1200 Umdrehungen pro Minute, Magnet- Abreisszündung, Regulator, automatisches Saugventil, einzelstehende Zylinder.



Die Geschichte vom ersten Luxemburger Auto

In fast allen Artikeln, die in den letzten Jahrzehnten über die Garage Wagner veröffentlicht wurden – als rezente-stes Beispiel sei ein „Diekirch-Info“ der Gemeindeverwaltung aus dem Jahre 2000 zitiert, – kann man lesen, dass Jean Wagner, nachdem er in Paris Carl Benz kennengelernt hatte, „einen Verbrennungsmotor importierte, ihn in seine Kutsche einbaute und somit den ersten Autobus kreierte“. Kurze Zeit später soll er auch noch das „erste Auto für Luxemburg“, ein „Benz-Velo“, in Diekirch zusammengebaut haben. Doch solchen Schilderungen ist –

mit Verlaub gesagt – mit äußerster Skepsis zu begegnen. Ihren Ausgangspunkt finden sie allesamt in dem 1956 im „Le Nord“ veröffentlichten biografischen Artikel über Jean Wagner, dem ausführlichsten überhaupt. Hier steht effektiv zu lesen, dass „bereits 1900 Herr Wagner und seine Söhne, zusammen mit Hecke Fif (!), dem Sohn des Besitzers des Hôtel des Ardennes, einen „Benzinwagen“ konstruierten. Mit ihm sollte die Fahrt nach Paris zur Ausstellung (gemeint ist die Weltausstellung) unternommen werden. Man kam nur bis Reims; dort versagte die Hausmacher-Konstruktion den Dienst. Das Experiment war zwar nicht total gelungen, aber das konnte dem Stolz und der berechtigten Freude der Konstrukteure keinen Abbruch tun...“

Se non e vero, e bene trovato! Natürlich hat eine solche Darstellung das Zeug zum Mythos, und dem geschah auch so. Doch... um es mit G. Benn zu formulieren: Die Mythe log! Zu dieser Schlussfolgerung muss man kommen, wenn man einen kurzen Blick in die Geschichte des Automobils wirft.

1886 erhält Carl Benz (1844-1929) für seinen Benzin-Motoren-Wagen das deutsche Reichspatent No. 37435 erteilt, das als Geburtsurkunde des Automobils gilt. Es handelte sich dabei um ein Dreirad-Fahrzeug: Benz hatte sich für nur ein Vorderrad entschieden, weil bei der Lenkung von zwei Vorderrädern Probleme auftraten. Die Höchstgeschwindigkeit des Gefährts, das einen Einzylinder-

Motor mit einem Hubraum von 984 cm³ besaß, betrug 15 km/h. „Es ist“, so ein damaliger Werbeprospekt, „ein



Das Dreirad-Benzin-Fahrzeug des Carl Benz. Patentiert 1886.

gefälliges Fuhrwerk, das imstande ist, mit Belastung bis zu 6% Steigung und ohne Belastung bis zu 8% (Steigung) zu überwinden.“

Wenige Monate später lässt Gottlieb Daimler (1834-1900) ein Automobil seiner Bauart, eine selbst-fahrende Kutsche

patentieren. In eine handelsübliche Kutsche hatte er einen seiner Benzin-Motoren eingebaut. Diese „Motor-kutsche“, die er ohne Wissen um die Erfindungen seines Landsmannes Carl Benz entwickelt hatte, erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 16 km/h.

Ursprünglich verfolgten also die beiden Konstrukteure ein grundverschiedenes Konzept. Benz wollte keine Einbaumotoren; sein Plan war es, einen „Motorwagen“ zu bauen, der eine organische Einheit von Fahrzeug und Motor bilden sollte.

Daimler dagegen wollte eine Maschine entwickeln, die imstande war, alle möglichen Fahrzeuge zu motorisieren. Dazu war es wichtig, einen funktionsfähigen Motor zu entwerfen, der wenig Platz bedurfte und möglichst wenig wog. Doch Daimlers „Kutschenwagenprinzip“ sollte sich nicht durchsetzen.

Er änderte deshalb sein Konzept und stellte schon 1889 auf der Weltausstellung in Paris seinen Stahlradwagen vor, das erste Vierrad-Automobil der Welt, an dem die Einheit von Fahrgestell und Antriebskraft verwirklicht war.

Es ist also kaum anzunehmen, dass die Wagner-Familie um 1900 ein Automobil nach Daimlers „Kutschen-wagenprinzip“ zusammengebaut hat, da Jean Wagner seinen ersten „Benzin-Betriebsmotor“ im Jahre 1900 nach seiner Reise nach Paris bestellte. Ausserdem hatte er in Paris Carl Benz kennengelernt, der das Prinzip des

No.	Best. d. Wagen	Luftkammermodell	H. Stärke	Yenfranz	Opfall	Yabnich	fürwachen	Opfall	Wochentill	Wochentill	Wochentill	Wochentill	Wochentill	Wochentill	Wochentill	Wochentill	Wochentill
185	Velociped	Strasbourg	1 1/2	2	Erle	Erle	Erle	Erle	Erle	Erle	Erle	Erle	Erle	Erle	Erle	Erle	Erle
195	Velociped	Luxemburg	1 1/2	2	Erle	Erle	Erle	Erle	Erle	Erle	Erle	Erle	Erle	Erle	Erle	Erle	Erle

Auszug aus dem „Controllbuch der abgegangenen Patent-Motor-Wagen“ aus der Zeit von 1894 bis 1898, welcher die Lieferung eines Velocipeds an Paul Würth dokumentiert.

Einbaumotors immer verworfen hatte – und dieses Prinzip war ja auch spätestens 1889 von G. Daimler aufgegeben worden.

Auch Carl Benz sollte sich für den Vierrad-Wagen entscheiden: 1893 erschien der erste Benz-Vierradwagen als Typ „Victoria“ auf dem Markt. Er besaß eine „neue Wagenlenkung mit tangential zu den Rädern zu stellenden Lenkkreisen“, die als Achschenkellenkung bekannt wurde. Für Benz war damit erst „die Automobiltechnik in ihren Fundamenten fertig.“

Die Überlegenheit dieser neuen Lenktechnik brachte Benz neue Aufträge, und schon 1894 präsentierte er ein neues, verbessertes Modell, das sogenannte „Velociped“, das unter der Bezeichnung „Benz-Velo“ weltberühmt wurde.

Der Wagen wog 280 kg, war „genial einfach“ konzipiert und „preiswert“. Zum ersten Mal in seiner Geschichte wurde ein Automobil in Serie hergestellt. Die „Benz & Cie“ wurde zum ersten Automobilunternehmen im industriellen Sinn und damit zum Begründer der Automobilindustrie.

Kurios mag es in diesem Zusammenhang anmuten, dass Benz und Daimler, die beiden deutschen Pioniere des Automobils, nur etwa 120 Kilometer voneinander entfernt wirkten und sich persönlich nie kennenlernten...

Um die Mitte der 90er Jahre gelangten dann auch die ersten Automobile nach Luxemburg. Im Stuttgarter Konzernarchiv ist aus dieser Zeit noch ein einziges, leider unvollständiges „Controllbuch der abge-

gangenen Patent-Motor-Wagen“ aus der Zeit von 1894 bis 1898 erhalten. In diesen Controllbüchern wurden neben verschiedenen technischen Details und den Namen des verantwortlichen Monteurs auch der Bestimmungsort sowie in den meisten Fällen auch der Name des Besitzers vermerkt.

Die Wagen wurden in alle Welt geliefert, und neben Bestimmungsorten wie Paris, Mailand, St. Petersburg ist auch in diesem Controllbuch der Name Luxemburg dreimal vermerkt.

Am 13. März 1895 wurde ein Modell „Vis-à-Vis“ nach Luxemburg geliefert, am 6. August desselben Jahres ein „Velociped“, und am 30. März 1897 ein „Victoria“. Nur bei einem Wagen ist der Name des Käufers vermerkt: der Käufer des „Velociped“ war ein gewisser P. Würth. Nun gilt Paul Würth, der Begründer des bekannten Luxemburger Stahlunternehmens, als der erste Besitzer eines Automobils im Großherzogtum, eben eines „Velocipeds“, das am 6. August 1895 ausgeliefert wurde.

Natürlich stellt sich nun die Frage, wer denn Besitzer des „Vis-à-Vis“ war, das am 13. März die Fabrik verließ

und laut „Controllbuch der abgegangenen Patent-Motor-Wagen“ nach Luxemburg geliefert worden war? Und da diese Frage wahrscheinlich nie beantwortet werden kann, gebührt dem „Velociped“ von Paul Würth die Ehre, als erster Luxemburger Automobil in die Geschichte einzugehen.

In der Nummer 70 von „Ons Stad“ Jahrgang 2002 weiß J.-P. Hoffmann in seinem Artikel „Die Stadt Luxemburg und das Automobil“ eingehend von diesem ersten Benz in Luxemburg zu berichten, dessen Anschaffungspreis sich damals auf 2501,50 Franken belief. Dass das Bahnbrechende dieser neuen Fortbewegungsmittel den Luxemburger noch keineswegs evident war – und diese Skepsis teilten sie damals mit vielen anderen – zeigt die Anekdote, die der Autor aus dem „Luxemburger Auto-Almanach 1950“ zitiert: „Die Stunde der Wahrheit schlug für Paul Würth jedes Mal beim Erklimmen des Eicherbergs... Nur die Kinder konnte der kleine Benz aus eigener Kraft nach oben befördern. Herr Würth selber musste aussteigen und brav neben dem Wagen herhertrotten, ... Es scheint denn auch kaum verwunderlich, dass das ganze Unternehmen mindestens eine gute Viertelstunde, wenn nicht gar noch länger, dauerte. Besonders riskant wurde die Lage aber erst, wenn Würth und sein Benz von der Kalesche des Großherzogs, wie von einem Porsche überholt wurde, und der Kutscher während dieses Manövers mit der verächtlichen Miene des hundertmal Überlegenen auf das Benzchen und seinen Besitzer herabsah.“ Sogar der Großherzog, in dessen Walferdinger Schlossgarten Herr Würth die Ehre hatte, das Fahrverhalten seines Automobils vorzuführen, soll äusserst skeptisch geblieben sein.

Wenn also schon ab Mitte der 90er Jahre funktionsfähige Benz-

Wagen nach Luxemburg geliefert wurden, so kann man davon ausgehen, dass die Geschichte vom selbstkonstruierten Benz-Wagen, mit dem Wagner und Söhne nach Paris beziehungsweise nach Reims führen, ins Reich der Legende gehört. Auch die Verantwortlichen im Stuttgarter Konzernarchiv sind heute überzeugt, dass nur komplett zusammengebaute Wagen das Mannheimer Werk verließen.

Fakt bleibt also, dass Jean Wagner Carl Benz in Paris traf und anschließend einen Benz-Betriebsmotor bestellte, um seine Werkstatt zu motorisieren und zu modernisieren.

Anzunehmen ist wohl, dass die Reise von Diekirch nach Paris mit dem damals üblichen Transportmittel, nämlich der Eisenbahn unternommen wurde.

Vielleicht kann man nebenbei anmerken, dass eine Reise nach Paris und der dortige Aufenthalt mit 3 Söhnen nicht unbedingt billig war, was darauf schließen lässt, dass die Kutschenfabrik Wagner schon damals ein florierendes Unternehmen war... ■



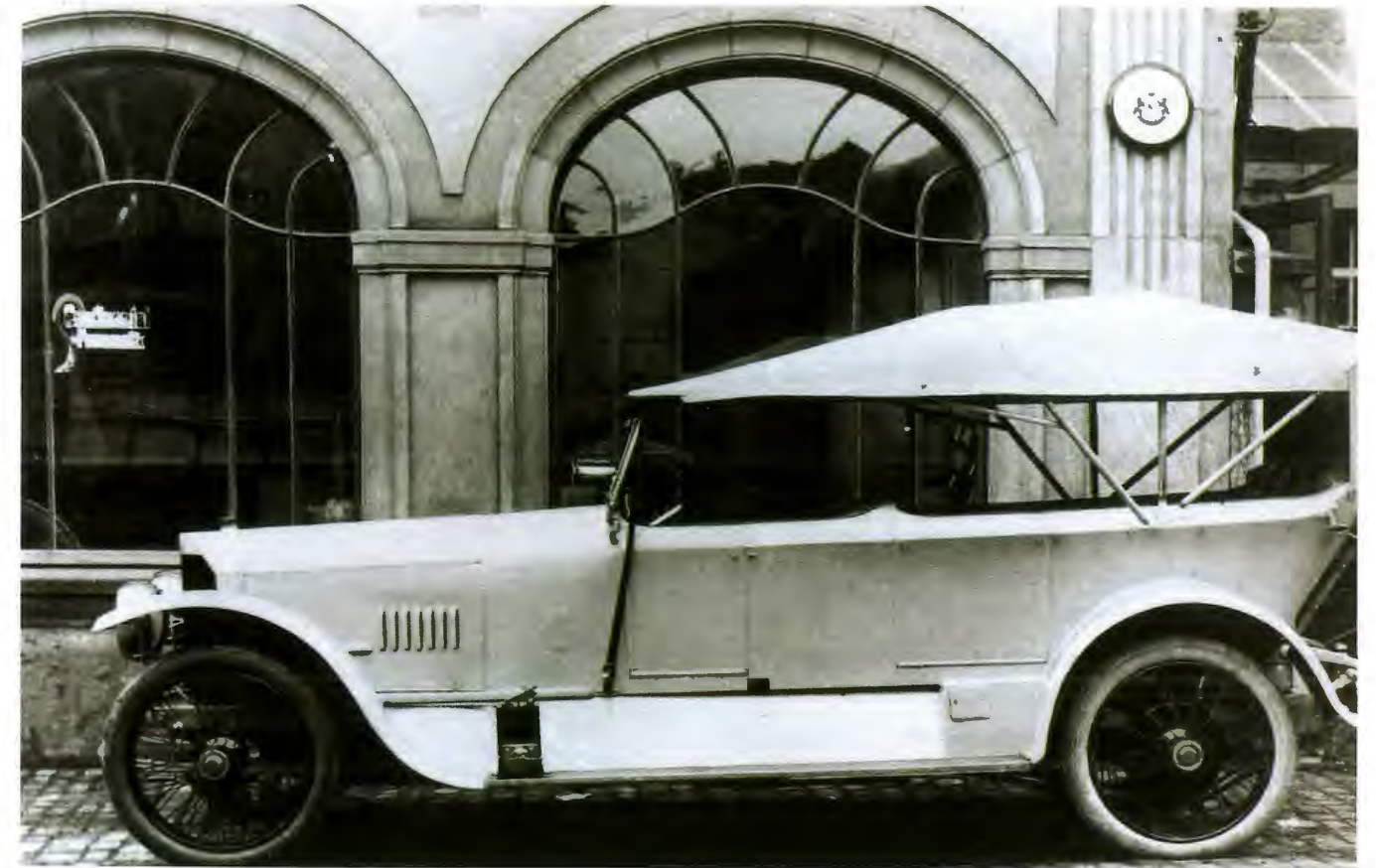
Paul Würth am Steuer seines Velociped, neben ihm seine Nichte Maisey Wolff und Tochter Miquette.



Die erste in Diekirch gefertigte Lastwagenkarosserie zu Beginn der 20er Jahre.



Ausflugsgesellschaft vor einem Bus des Unternehmens Walich aus Ettelbrück. Die Schriftzüge auf dem Busheck sind handgemalt von Jean Wagner jun. Der stattliche Herr mit dem Blumenstrauß ist der Baukonduktor Gaspar Schroeder aus Diekirch. Er hielt die Führerscheinprüfungen ab, indem er den Kandidaten in dessen Wagen begleitete. Nachdem er so das Fahrkönnen des Kandidaten begutachtet hatte, stellte er ihm – meistens – den Führerschein aus. Auf diese Weise erhielt auch die junge Valentine Wagner ihren Führerschein. Pikantes Detail: Gaspard Schroeder selbst besaß keinen Führerschein.



▲ Ein Benz-Automobil.

▼ Madame Jean Wagner jun. mit einem Benz-Werksfahrer.



Die Belegschaft der "Fabrique de Voitures Jean Wagner": Schreiner – Lackierer – Polsterer. In der ersten Reihe erkennen wir Jean Wagner jun. (mit der Hand am Steuer). Neben ihm sitzt Mil Estgen. Er war Chef-Mechaniker und hochdekorierter Volontär aus dem Ersten Weltkrieg. Daneben... Hertz, Buchhalter. In der 2. Reihe steht der Schmied der Werkstätte. Er war aus Gilsdorf. Neben ihm sitzt sein Lehrling. In der 3. Reihe steht der Polsterer... Nebel. Er stammte aus Deutschland und betrieb später eine Polstererei in Ettelbrück. Neben ihm sitzen die Brüder Gelhausen aus Gilsdorf.



Die Vertretung

Eine Anekdote aus dem Jahre 1906, ebenfalls 1956 im „NORD“ erwähnt, lässt wohl mit einiger Wahrscheinlichkeit auf den Kern der Legende vom „Automobilhersteller“ Wagner schließen.

„In Luxemburg wurde damals die Post mit einem pferdebespannten Wagen vom Bahnhof bis zum Hauptgebäude transportiert. Der damalige Unternehmer erhielt 5 Franken pro Tag. Mit diesem Preis war er nicht mehr einverstanden. Deshalb drohte er zu streiken. Um aus dieser misslichen Lage herauszukommen, kaufte der damalige Postminister Herr Mongenast 2 Autos in Deutschland. Diese waren aber so rudimentär, dass man sich schämte sie einzustellen. Man brachte sie so diskret wie möglich nach Diekirch, in die Werkstatt Wagner, wo ihnen ein etwas „autowürdigeres“ Aussehen gegeben wurde. Jean Wagner jun. malte die luxemburgischen Wappen darauf, was ihm von Herrn Mongenast anerkennendes Lob und einen Taler einbrachte.“

Übereinstimmend galt bisher das Jahr 1906 als der Beginn der Zusammenarbeit der Garage Wagner mit der Firma Benz.

In dem Stuttgarter Archiv befindet sich jedoch ein Brief, den Jean Wagner jun. im Februar 1934 an die Daimler-Benz AG schrieb, die damals ein Firmenjubiläum vorbereitete: Zweck des Schreibens, so der Verfasser, sei es „die Entstehung und Entwicklung meiner Firma im allgemeinen und unsere seitherigen Beziehungen zum Automobil und zu ihrer Firma im Besonderen bis zum heutigen Tag mitzuteilen.“

Einmal abgesehen von der Tatsache, dass Jean Wagner jun. kein „redselliger“ Schreiber war und es in diesem Brief bei einem Minimum von Informationen bewenden lässt, so ist hier doch zu erfahren, dass „die ersten Autokäufe durch uns 1908 in Gaggenau vermittelt (sic) wurden, im März 1912 dann unser erster offizieller Vertretervertrag mit Benz und C^e in Mannheim zustande kam. Seither“, so Jean Wagner, „bearbeitet (sic) meine Firma ausschließlich Automobilkundschaft und nur Benz-Fabrikate bis zum heutigen Tag“.

Wenn man also diesem Brief Glauben schenkt, – und warum sollte man es nicht – so übernahm die Garage Jean Wagner erst 1912 – und nicht schon 1906 oder

1908, wie oftmals überliefert wird – die offizielle Benz-Vertretung in Luxemburg, wenn auch schon ab 1908 Autos geliefert wurden.

Wohlverstanden handelt es sich dabei um die Benz-Vertretung, denn zu diesem Zeitpunkt hatten die Benzwagen mit dem Autotyp, der unter der Bezeichnung „Mercedes“ in die Automobilgeschichte eingehen sollte, überhaupt nichts gemeinsam.

Die Sache mit der Mercedes!



Mercedes Jellinek

Um die Jahrhundertwende gab es in Deutschland zwei Autohersteller: die Benz-Werke und die Daimler-Motoren-Gesellschaft. Damals war die

Produktion der Benz-Werke ungefähr sechsmal so hoch wie bei Daimler. Doch wie die Benz-Wagen zählten auch die Daimler-Erzeugnisse zur absoluten Spitzenklasse, und ihr Renommee war besonders groß im motorbegeisterten Frankreich.

Ein besonderer Automobilfanatiker war dort ein gewisser Emil Jellinek (1853-1918), Kaufmann und Versicherungsagent aus Wien, der österreichisch – ungarischer Konsul in Nizza und darüber hinaus schwerreich war, weil er in Nordafrika äußerst erfolgreiche Geschäfte abgeschlossen hatte.

Schon 1897 hatte er seinen ersten Daimler bestellt, der ihm aber mit seinen 24 km/h viel zu langsam war. Jellinek forderte ein stärkeres und schnelleres Fahrzeug und machte den Daimler-Motorenwerke entsprechende Vorschläge, da er ein begeisterter Teilnehmer an Rennveranstaltungen war. Außerdem bot er dem Konstrukteur an, für die Daimler-Wagen in den besseren Gesellschaftskreisen zu werben. 1899 verkaufte er auf diese Weise 10 Wagen, 1900 schon 29. Wenn er an Rennveranstaltungen teilnahm, tat er dies unter einem Pseudonym: er benutzte den Vornamen seiner Tochter: Mercedes.

Auch schlug er der Daimler-Motoren-Gesellschaft vor, einen völlig neuen Wagen zu entwickeln und ihm, sozu-

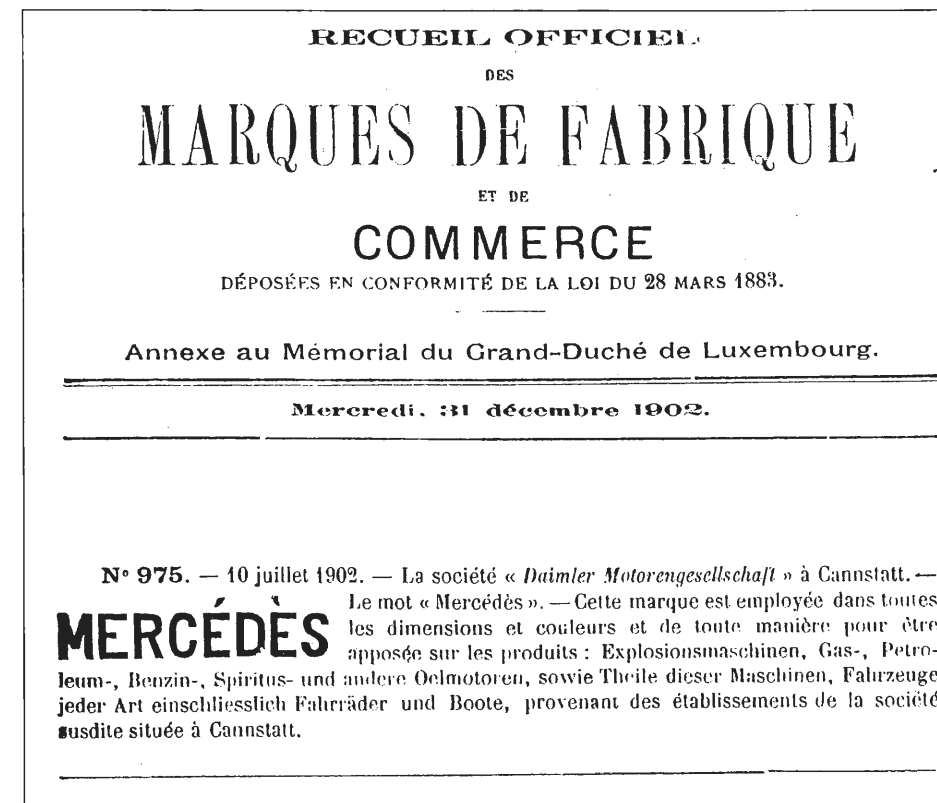
sagen aus „Promotions“-Überlegungen, einen besonderen, sprich exotischen Namen zu geben: Daimler-Mercedes. Jellinek orderte 36 solcher neuen Fahrzeuge, und einige Wochen später noch einmal dieselbe Zahl, die

eingebürgert, und die Daimler-Motoren-gesellschaft entschied sich, diesen Namen für alle Personenwagen zu übernehmen. Im Jahre 1902 wurde Mercedes als Handelsmarke gesetzlich geschützt.

Durch eine Eintragung im luxemburgischen „Recueil officiel des Marques de Fabrique et de Commerce“ am 31. Dezember 1902 wurde dieser Markenschutz ebenfalls für unser Land verbindlich.

Diese furiose „Mercedes-Entwicklung“ bedeutete natürlich eine scharfe Konkurrenz für die Benz-Wagen, die immer noch einen Heckmotor hatten und deren Erbauer, Carl Benz, absolut nichts mit hohen Geschwindigkeiten und Autorennen am Hut hatte – eine aus heutiger Sicht ziemlich abwegige Einstellung eines Autokonstruktors.

Er musste also umdenken, und Ende 1902 stellte man bei Benz den ersten Wagen mit einem vorn angeordneten Motor her.



1902 wurde der Markenname MERCEDES auch in Luxemburg gesetzlich geschützt.

er in Frankreich vertreiben wollte. Es war dies der erste Großauftrag in der Automobilgeschichte.

Der erste Wagen, ein 35-PS-Rennwagen, wurde am 22. Dezember 1900 geliefert. Mit diesem Daimler, der den Markennamen Mercedes erhielt, begann ein neuer Abschnitt in der Automobilgeschichte. Die neue Fahrgestellkonzeption mit tief liegendem Schwerpunkt und langgestrecktem Profilstahlrahmen, der vorn angeordnete Motor und die geneigte Lenksäule wurden zu Kennzeichen moderner Automobiltechnik schlechthin. Entwickelt hatte diesen ersten Mercedes Wilhelm Maybach, der mit seinem Bienenwabekühler die Voraussetzungen für das Hochleistungsmobil schaffte. Bereits im folgenden Jahr sorgte dieser Wagen bei den damals in Frankreich schon sehr populären Auto-Rennen für Furore, was natürlich Jellinek und seinem Mercedes zu ungeheurer Publizität verhalf. Und schon bald war das Daimler-Werk in Cannstadt voll ausgelastet.

Der Name „Mercedes“ hatte sich unglaublich schnell

So konnte dieser wirtschaftliche Abwärtstrend, der auf mangelnder Anpassungsfähigkeit an die damalige Nachfrage zurückzuführen ist, ab dem Jahr 1905 gestoppt werden. Benz errang seine frühere Position auf dem Automarkt wieder zurück, musste sich die Spitzenposition allerdings mit Daimler-Mercedes teilen.

Die folgenden Jahre sollten sich für beide Firmen als sehr erfolgreich erweisen. Neben dem Bau von Kraftfahrzeugen wurden auch Flugzeugmotoren entwickelt, ein wichtiger Produktionszweig während des 1. Weltkrieges. Aber die politischen Wirren und die wirtschaftlichen Schwierigkeiten nach dem 1. Weltkrieg waren für beide existenzbedrohend. Wer sollte bei der herrschenden Armut ein Auto kaufen? Und diejenigen, die sich leisten konnten, verlangten nach einem kleinen, sparsamen Wagen, den keine der beiden Firmen im Angebot hatte. Um aus dieser wirtschaftlichen Talsohle herauszukommen, dachte man schon anfangs der 20er Jahre über

eine Zusammenlegung der beiden Firmen nach. Den Ausschlag sollte die „Deutsche Bank“ geben, mit der beide Firmen zusammenarbeiteten, und diese Fusion wurde definitiv am 28. Juni 1926 vollzogen.

Das neue Unternehmen trug den Namen „Daimler-Benz-Aktiengesellschaft“.

Gemeinsames Firmenzeichen wurde der Mercedes-Stern, umrahmt von dem Benz-Lorbeerkranz. Die Fahrzeuge kamen unter dem Namen Mercedes-Benz auf den Markt. Hauptsitz der neuen Firmen wurde Stuttgart-Untertürkheim.

Und von diesem Datum an war die Firma Wagner, die bisher ausschließlich Benz-Wagen verkauft hatte, eine Mercedes-Benz-Vertretung...

Doch hat die Stadt Diekirch noch eine zusätzliche Mercedes-Geschichte.

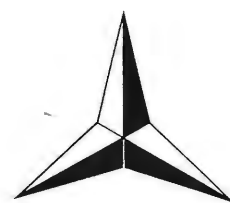
Ende der 70er Jahre erschien mehr oder weniger regelmäßig im „Luxemburger Wort“ das „Diekircher Mosaik“, eine Rubrik, in der Ben Molitor in ungezwungenem Ton Anekdoten und Persönlichkeiten aus der Diekircher Lokalgeschichte präsentierte. Besonders am Herzen lag dem Ehrendirektor des „Lycée classique“ die Entwicklung des Schulwesens, und in einer Folge über die Gründung des Mädchenpensionats hebt er besonders hervor, dass diese Schule sich immerhin zu einem „Institut für höhere Töchter“ entwickelt habe und dass keine Geringere als die Tochter des berühmten Carl Benz, eben diese „Mercedes“, dort studiert habe.

Das stimmt natürlich nicht ganz. Tatsächlich hat eine Benz-Tochter das Diekircher Pensionat besucht, und zwar das jüngste der 5 Benz-Kinder, die 1890 geborene Ellen Benz.

Carl Benz – soviel ist Frau V. Meris-Wagner noch bekannt – wollte diese Tochter auf ein französisches Internat schicken, und da ihm seit 1900 die Familie Wagner aus Diekirch bekannt war, lag es nahe die Ellen im Diekircher Pensionat einzuschreiben. Leider verfügen die Verantwortlichen des „Pensionnat Notre-Dame“ über keine Unterlagen aus dieser Zeit. Darüber, wo sie einquartiert war – ob in der Schule oder privat – könnten die Volkzählungslisten aus den ersten Jahren des vergangenen



Carl Benz und Familie im Fabrikhof der Firma Benz & Cie in Mannheim, 1894. Dritte von links ist Ellen Benz neben ihrem Vater Carl.



1909



1909



1916



1926

nach Ingo SEIFF, *Porträt einer Weltmarke*, Bechtermünzverlag.



1933



aktuell

Biographie: Ellen Benz

Durch Vermittlung von Herrn Dr. H. Niemann, Chefarchivar bei Mercedes-Benz, war es möglich, mit einer Urenkelin von Carl Benz, Frau Jutta Benz aus Mannheim, in Kontakt zu treten.

Frau Benz kann sich noch sehr gut an ihre Großtante Ellen erinnern, die – so ihre Aussage – „immer etwas isoliert in der Familie blieb, und das schon als Kind.“ Zu erklären ist das zum Teil durch die Tatsache, dass sie als letztgeborene Tochter des Ehepaares Carl und Bertha Benz – ihre Mutter war bei ihrer Geburt immerhin 42, der Vater 44 – viel jünger als die anderen Geschwister war und ihre Kinder- und Jugendzeit in jene hyperaktive Periode fiel, wo ihre Eltern alle Hände voll zu tun hatten, die Erfindung des Vaters in die serielle Produktion übergehen zu lassen. Es fehlte halt an der notwendigen Aufwendung für die kleine Ellen, was auch möglicherweise ihren Aufenthalt in verschiedenen Internaten erklärt.

Zu allem Unglück hatte sie sich als Fünfjährige Hals und Oberkörper mit kochendem Wasser schwer verbrüht – die verbliebenen Narben am Hals zwangen sie, zeit ihres Lebens „hochgeschlossen zu gehen“, wie Frau Jutta Benz bemerkt – und so galt Ellen Benz als nervöses, um nicht zu sagen schwieriges Kind.

Im Alter von 21 Jahren heiratete sie einen Bankier, einen gewissen Herrn Perron aus München und zog mit ihm nach Frankenthal. Der Ehe entsprossen ein Sohn und eine Tochter.

Doch auch in ihrem weiteren Leben blieb Ellen Benz nicht vom Schicksal verschont.

Während der letzten Tage des Ersten Weltkrieges verlor sie ihren Ehemann, der Offizier an der Westfront war und ihr Sohn, ebenfalls Offizier im Zweiten Weltkrieg, fiel, wie der Vater, beim Frankreichfeldzug.

Ellen Benz starb 1973.

Diese, wenn auch nur spärlichen Hinweise, erlauben es doch, dieser Benz-Tochter, die bisher als ziemlich aetherisches Wesen durch die Chroniken geisterte, den Ansatz einer Biographie zu verleihen und sie so als Wesen aus Fleisch und Blut zu sehen.

Jahrhunderts Auskunft geben, doch einzusehen sind in den „Archives Nationales“ nur diejenigen aus dem Jahr 1905, und auf denen ist keine Ellen Benz vermerkt. Aber dass sie studienhalber in Diekirch weilte, wird ebenfalls heute von den Nachkommen der Familie Benz bestätigt.

Was nun die authentische Mercedes betrifft, die der Automarke ihren Namen gab, so handelt es sich, wie schon erwähnt, um die Tochter von Emil Jellinek, der die Idee hatte, aus „Public-Relations“-Gründen den Vornamen seiner Tochter als Autonamen zu benutzen. Geboren wurde sie 1889 in Wien und war das 3. Kind aus der ersten Ehe von E. Jellinek. Sie lebte in Oran, in Wien und in Baden bei Wien und verbrachte ihre Winter regelmässig in Nizza. 1910 heiratete sie den Wiener Baron Carl Schlosser, 1923, nach Auflösung dieser Ehe, den Wiener Bildhauer Baron Rudolf Weigl. Kurze Zeit später wurde sie Witwe. Sie starb 1929 mit nur 39 Jahren in Wien,... aber in Diekirch war sie nie gewesen.

„Jean Wagner“ succ. de „Wagner Frères“

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts war die Kutschenfabrik Jean Wagner ein florierendes Familien-Unternehmen. Im Volksmund hieß der Firmenchef „Jean-fait-tout“, womit nicht nur die Vielfalt seiner handwerklichen Fähigkeiten hervorgehoben wurde, sondern ebenfalls die Tatsache, dass, dank der intensiven Mitarbeit der Söhne, die Fabrik ohne Mithilfe anderer Handwerkerbetriebe produzieren konnte.

Es ist deshalb interessant, kurz auf die Familienchronik einzugehen.

Von den insgesamt sechs Söhnen ergreifen drei das Handwerk des Vaters: Diese drei, Charles, Jean und Alphonse, kaufen, gemäß einem notariellen Akt vom 22. April 1910, einen Teil des Unternehmens im „Gruef“, nämlich ein Anwesen, „begreifend Wohnhaus mit Werkstätten, Nebengebäuden, Schuppen, Hofräumen und allen sonstigen Zugehörungen, alles in einem Bering gelegen zu Diekirch in der Staveloterstrasse zwischen Olinger und Auguste Reding... bedeckend eine Fläche von 5 Ar 10 Centiar – ausschließlich der in derselben aufgestellten Maschinen, über welche Verkäufer anderwärts verfügen...“

Schon im Jahre 1911 lassen die neuen Besitzer die Werkstatt vergrößern. Auf dem Lageplan aus dem Jahre

Haupt- Lager- raum	Hof & Laden	Eigentum Wagner	Werkstätte A	Werkstätte B	Sprez- Pforte
	Wagen- m. Wagen	Haus	13,20 m	9,80 m	
	Vergaser	Haus	Garten	Garten	
		Eigentum Clinger			

1912 ist dieser Neubau als Werkstatt B zu erkennen. Unmittelbar nach Übernahme der Fabrik hatten die drei Wagner-Brüder die Gesellschaft „Wagner Frères“ gegründet, aus der schon 1915 der älteste Bruder Charles ausscheidet. Die beiden anderen Brüder übernehmen seinen Anteil gegen Zahlung einer Abfindung. In demselben Jahr zieht der Firmengründer mit seiner Gattin nach Esch-sur-Alzette zu dem jüngsten Sohn aus 2. Ehe, Philippe Wagner, Tabakfabrikant, der schon im Alter von

28 Jahren, am 31. Oktober 1918 verstarb. Pierre Wagner, der drittälteste Sohn, war nach Nordamerika ausgewandert, wo er ebenfalls früh, im Jahre 1915, starb.

Im Jahre 1918 verkaufen die Eheleute J. Wagner-Schranz an die Handelsgesellschaft „Wagner-Frères“ „vertreten durch deren beide Gesellschafter, Jean und Alphonse Wagner, beide Kutschen- und Automobilfabrikanten,“ den Rest der Immobilien „begreifend Wohnhaus, Remise, Platz, Lageraum, Garten, Werkstätte und sonstigen Dependenzien... von einer Oberfläche von 7 Ar 30 Centiar...“

Hier werden zum ersten Mal in einem offiziellen Dokument die Unternehmer als Automobilfabrikanten bezeichnet, und 1920 verlässt dann der erste offene Autobus für Touristen die Fabrik. Doch die Gesellschaft „Wagner Frères“ wird schon am 20. März 1920 aufge-



Jean Wagner jun. mit Mercedes-Benz auf der Felser Straße

des Diekircher Café- und Restaurantbesitzers Valentin Noesen geheiratet. Dieser Ehe entsprossen 3 Töchter: Emilie geb. 1912, Valentine geb. 1913 und Germaine, geb. 1916.

Expansion

Den Aufschwung der Firma belegt dann auch der Bau, in den Jahren 1919-20, einer neuen Halle, die im Jugendstil konzipiert ist. Es handelt sich dabei um die erste Stahlbaukonstruktion in der Gegend, die damals viel bestaunt und besichtigt wurde und ebenfalls vom Pioniergeist der Wagner-Familie zeugt. Architekt war Herr Lutz aus Trier. Nach dem 2. Weltkrieg wurde die stark beschädigte Halle wieder aufgebaut, doch dieser Neubau entsprach nicht mehr dem Original, wie es der Vergleich mit alten Fotos ersichtlich macht. Da das Firmenarchiv während der Runstedt-Offensive teils zerstört, teils verschleppt worden war, gingen auch die originalen Baupläne verloren, was sich natürlich auch bei den rezenten Restaurierungsarbeiten als nachteilig erwies.

Einen ersten Schritt im Sinne einer Expansion über den Standort Diekirch hinaus bedeutete die Errichtung einer Filiale in der

Straßburger Straße in Luxemburg, deren weiterer Ausbau jedoch durch den Krieg und die wirtschaftliche Stagnation der Nachkriegsjahre verzögert wird.

M E R C E D E S - B E N Z

Personenwagen • Krankenwagen • Lastkraftwagen • Omnibusse • Kommunal-Fahrzeuge
Feuerwehr-Fahrzeuge • Stationäre Motoren

Generalvertreter für Luxemburg:
GRAND GARAGE WAGNER
Tél. 35-14 DIEKIRCH Tél. 35-14

Anzeige 1950

löst. Im „Memorial“ vom 3. April 1920 wird mitgeteilt, dass dies im gegenseitigen Einvernehmen der beiden Gesellschafter geschieht. «La liquidation de la société se fera par les soins de l'associé Jean Wagner qui a à cet effet les pouvoirs les plus étendus... Les deux associés s'entendront à l'amiable sur le partage de l'avoir social. Monsieur Jean Wagner seul est autorisé à continuer la société pour son propre compte...»

In diesem Moment verkauft Alphonse Wagner ebenfalls seinen Anteil der Immobilien an seinen Bruder. Eine weitere Erweiterung des Immobilienbesitzes erfolgt am 29. April 1929, als Jean Wagner die Gebäulichkeiten der „Garage Moderne“ der Schiererener Brüder Meisch in der Avenue de la Gare, No. 69, aufkauft.

Jean Wagner war nun der alleinige Besitzer der Garage und Automobilfabrik „Jean Wagner“.

Am 11. Oktober 1911 hatte er Elise Noesen, die Tochter

Das Markenzeichen: Der Daimler-Stern mit dem Benz-Kranz, wie er heute noch in vereinfachter Form gebraucht wird. Hier ein Stern eines Mercedes 170V aus den 30er Jahren.





CARROSSERIE JEAN WAGNER
DIEKIRCH

20-28, Rue de Stavelot – 69, Avenue de la Gare

Diekirch, le 28 février 1939

AUTOMOBILES
CARROSSERIES
ACCESSOIRES
RÉPARATIONS
PIÈCES DÉTACHÉES

Comptes :
Banque Générale du Luxembourg

GEPRÜFT
M. de Comm.
FEINDEPRÜFUNGSAMT
1947

Im Jahre 1959 ist der Bau einer modernen Großgarage in der route de Longwy abgeschlossen, die aber schon zu Beginn der 70er Jahre vergrößert wird. Trotzdem erweisen sich die Räumlichkeiten rasch als zu klein, so dass 1981 in der „rue de Bouillon“ in Luxemburg-Hollerich eine neue Garage eröffnet wird, wo ausschließlich Personenwagen und Kleintransporter vertrieben werden, während die Garage in der Straßburger Straße sich auf Nutzfahrzeuge und Busse spezialisiert.

Die Diekircher Garage, das Mutterhaus, funktionierte nur noch als Werkstatt, doch es bestand schon

seit längerem das Bestreben, ebenfalls den Standort Norden auszubauen und dort ein komplettes Mercedes-Service mit Verkauf und Wartung anzubieten. Diese neue Garage in der Diekircher „rue de l'Industrie“ wurde am 22. April 1988 eingeweiht.

Madame Valentine Meris-Wagner

1972 war die Firma Jean Wagner von der Tochter Valentine und deren Ehegatten René Meris übernommen worden.

Bezeichnender Weise steht in allen notariellen Akten hinter dem Namen von Valentine Meris-Wagner, die Bezeichnung „sans état“, was, juristisch gesehen eigentlich auch korrekt ist, bezogen auf Frau Meris doch mit Verlaub gesagt einer ziemlichen Untertreibung gleichkommt.



MERCEDES-BENZ

Personenwagen
Krankenwagen · Lastkraftwagen
Omnibusse · Kommunalfahrzeuge
Feuerwehrfahrzeuge
Stationäre Motoren

DAIMLER-BENZ AKTIENGESELLSCHAFT
STUTTGART-UNTERTÜRKHEIM

Generalvertretung: GRAND GARAGE Jean WAGNER, Diekirch - rue de Stavelot, 20

Diese Chronik wäre in der Tat unkomplett, würde sie abgeschlossen, ohne die unternehmerische Leistung von Frau Valentine Meris-Wagner zu würdigen.

Eigentlich war sie nie spezifisch auf eine solche Manager-Rolle vorbereitet worden. Doch als ihr Vater Jean Wagner Ende der 30er Jahre erkrankte, musste sie wohl oder übel damit beginnen, in diesem großen Betrieb „ihren Mann“ zu stehen. Eine entsprechende Erziehung dazu hatte sie nicht genossen. Sie hatte nach der Primärschule das Diekircher Mädchenpensionat besucht und anschließend in Nanzig bei den Schwestern der „Doctrin chrétienne“ ein „Brevet“ erworben, das sie befähigte, Französisch zu unterrichten.

Natürlich hatte sie, wie sie 1988 in einem Interview für die Zeitschrift „Carrière“ erzählt, mit 14 oder 15 Jahren begonnen, den einen oder anderen Geschäftsbrief für ihren Vater auf der Schreibmaschine zu schreiben, aber

ihr Vater wäre nie auf den Gedanken gekommen, dass einmal eine Frau seinen Betrieb leiten sollte.

Im Alter von 25 Jahren, nach der Erkrankung des Vaters, musste sie also ins kalte Wasser springen.

Der Schlüssel zum Erfolg war ihre Entschlossenheit, der neuen Herausforderung gewachsen zu sein. „Ich habe mich förmlich in meine Aufgabe vergraben“, erzählt sie in dem oben erwähnten Interview. „Ich habe Fachzeitschriften und Kataloge studiert und ich habe gelernt, wie ein Motor funktioniert. Über administrative Dinge habe ich mich bei unserem Buchhalter informiert, über die technischen bei unserem Chefmechaniker, bis ich eben Bescheid wusste...“

Als ihre Devise zitiert sie einen Ausspruch von Winston Churchill, der auf sein Amt als Premier auch nicht so recht vorbereitet war. „I picked up a few things as I went along.“



Valentine Meris-Wagner

Natürlich waren die Mitarbeiter in diesem Männerbetrieb ziemlich skeptisch, an erster Stelle eigentlich der eigene Vater. Aber sie schaffte es, mit eisernem Willen und entsprechendem Durchsetzungsvermögen, denn, so ihre Überzeugung, „Erfolg hat man, wenn man dann weitermacht, wenn es schwierig ist“.

Unter Ihrer Verantwortung wurde die Firma so ausgebaut, dass sie Ende der 80er Jahre mit ihren 3 Standorten

in Diekirch und in Luxemburg zu den größten und modernsten Garagen des Landes zählte.

So ist es auch verständlich, dass Frau Meris heute noch, wo sie im wohlverdienten Ruhestand lebt, mit ihrer Etikettierung als „Self-made-women“ eigentlich recht gut leben kann und auch nichts dagegen einzuwenden hat, immer wieder als Paradebeispiel der luxemburgischen Frauenemanzipation zitiert zu werden.

Rückblickend unterstreicht sie jedoch auch, dass es in der Firma nicht immer bergauf ging, dass es auch galt, schwierige Zeiten durchzustehen.

Einen ersten Rückschlag gab es zunächst in den Jahren nach dem Ersten Weltkrieg, bedingt durch die damalige Zollabgrenzung mit Deutschland und die dann folgende wirtschaftliche Rezession Ende der 20er Jahre.

Natürlich brachte auch der Zweite Weltkrieg einen einschneidenden Rückschlag. Während der Besatzungszeit

stand die Garage unter Sequester und diente hauptsächlich der Instandsetzung von Wehrmachtfahrzeugen. Sogar Panzer wurden im „Gruef“ repariert. Nur knapp 10% der Arbeitskapazität durfte für die Privatkunden aufgebracht werden.

Während der Rundstedt-Offensive wurde das Gebäude schwer beschädigt, und dabei ging sowohl das Firmen- als auch das Familienarchiv verloren.

Die Nachkriegsjahre waren besonders schwer. Deutsche Wagen waren unmittelbar nach dem Krieg aus evidenten Gründen kaum gefragt. Aber auch das damalige Angebot, räumt Frau Meris unumwunden ein, war recht primitiv, und so war es nur natürlich, dass amerikanische Marken den Markt überschwemmen.

... In ihrem stolzen Alter stellt Frau Meris-Wagner eine Art Verbindung dar zwischen dem Pferdekutschenzeitalter und der Ära des

modernen Automobils. Noch gut kann sie sich daran erinnern, wie ihr Vater nach dem Ersten Weltkrieg seine letzte Pferdekutsche baute. Anschaulich weiß sie zu schildern, wie er mit seinen vielen Pinseln hantierte und dann mit freier Hand die Ornamente auf die fertige Kutsche malte, während die Mutter mit einigen Näherinnen die Vorhänge für die Innenausstattung schneiderte. ■

Automobilsport

Als die Automobilindustrie noch in den Kinderschuhen steckte und dem Auto allgemein mit mehr oder weniger Skepsis begegnet wurde, gab es doch schon, sozusagen ab der ersten Stunde, unverbesserliche Auto-Fanatiker, die nicht nur den nötigen Weitblick hatten für das revolutionäre Potential, das dem Auto für Verkehr und Transport innewohnte, sondern die das Fahren in einem motorgetriebenen Fahrzeug ganz einfach faszinierte. Und es liegt eben in der Natur des Menschen, nicht nur die eigenen Fahrkünste, sondern auch die Stärke ihrer Autos zu messen. So wurde das Autorennen geboren, und zwar schon sehr früh: 1894 fand auf der Strecke Paris-Rouen das erste Automobilrennen der Welt statt, und schon 17 Jahre später, beim Rennen Paris-Bordeaux, fuhren die ersten Automobile mit den neuen Pneumatikreifen von Michelin.

Eigentlich war die Begeisterung für das Automobil in Frankreich am größten. Um die Jahrhundertwende gab es hier 7 Hersteller-Firmen, welche mit ihren Wagen, die mit aus Deutschland importierten Motoren bestückt waren, um die Gunst der Käufer wetteiferten.

Ein Grund für diesen besonderen Enthusiasmus der Franzosen waren ihre im Vergleich zu anderen Ländern gut befahrbaren napoleonischen Straßen. Auf diesen fanden regelmäßige Wettbewerbe statt, bei denen das Automobil immer deutlicher seine Überlegenheit gegenüber anderen Fahrzeugen wie Pferdewagen, Dampfwagen und Elektromobil unter Beweis stellte.

Natürlich machte diese Auto-Begeisterung nicht vor dem Großherzogtum Halt, auch wenn es bis zum Jahre 1912 dauern sollte, als das erste Autorennen in Luxemburg organisiert wurde.

Und da Jean Wagner jun. und seine Gattin Elise ebenfalls zu den Pionieren des luxemburgischen Automobilsports zählen, scheint es angebracht, dass die ersten Rennen auf Luxemburger Strassen, an denen beide teilnahmen, ebenfalls in diesem Rückblick berücksichtigt werden.

Dabei ist aber zu bemerken, dass die Bezeichnung Rennen für diese sportlichen Veranstaltungen kaum oder überhaupt nicht zutreffend ist, schon allein deshalb, weil sie auf den öffentlichen Landstrassen ausgetragen wurden.

In der „Histoire du Sport Automobile et de la Moto-cycllette au Grand-Duché de Luxembourg“, 1983 herausgegeben von der „Amicale de la Voiture Historique de l'Automobile-Club du Grand-Duché de Luxembourg“ ist nachzulesen, wie solche Rennwettbewerbe organisiert und die Klassemente erstellt wurden.

Denn nicht das beste Chronometer, also die Messung der gefahrenen Zeiten, war entscheidend für die Platzierung, sondern die Leistung insgesamt. Zur Berechnung dieser Leistung benutzte man eine besondere Formel, die sogenannte „Spa-Formel“, ausgearbeitet von dem belgischen Ingenieur Albert Roland, die bei den Rennen in Belgien, aber auch bei verschiedenen französischen Rennen angewandt wurde.

Diese Formel berücksichtigt folgende Faktoren:

- a) den Hubraum des Motors
- b) das Gewicht des Wagens zusätzlich desjenigen der Insassen und des Gepäcks
- c) den Luftwiderstand
- d) die erzielte Zeit

Diese Formel lässt sich mathematisch folgendermaßen ausdrücken:

$$\frac{\text{Gewicht} + 1.5V^{2.2}}{\text{Hubraum} \times \text{Zeit}} = \text{Zahl der Punkte}$$

V = die Zahl der pro Sekunde zurückgelegten Meter berechnet nach der im Rennen erzielten Zeit.

Der Hubraum ergab sich aus der Formel:

$$\frac{\pi d^2}{4} \times \text{Kolbenhub} \times \text{Zylinderzahl}$$

Für die Rennleitung war also eine solide mathematische Ausbildung Voraussetzung. Es war nämlich u. a. sehr kompliziert, den Faktor $V^{2.2}$ zu bestimmen, wozu die Logarithmentafel konsultiert werden musste.

Sieger war derjenige Teilnehmer, der die meisten Punkte totalisierte. Es kam also darauf an, die Stärke seines Wagens genau zu kennen, denn man musste, um zu siegen, mit möglichst viel Gewicht eine Minimalzeit erzielen.



Das „Velociped“ aus dem Jahre 1893 während des „Concours d'élégance“, der 1935 vom Luxemburger Automobilclub in Diekirch organisiert wurde.

Das erste Automobilrennen im Großherzogtum

Ein solches Rennen wurde erstmals als Bergrennen am 30. Juni 1912 im Heiderscheidergrund vom luxemburgischen Automobil-Club organisiert. In der „Luxemburger Zeitung“ wurde dieses Rennen mit der damals üblichen Euphorik angekündigt „Und Morgen wird auf Stunden das stille Tal erfüllt sein mit dem Geräusch, das wie die lautgewordene Raumsehnsucht unserer Zeit klingt, mit dem Geratter, dem Geschnaube und Geschnatter von einem halben Hundert der Wunderwagen, die das Fliegen zu ebener Erde zur Wahrheit gemacht haben...“ Ebenso begeistert war der Rennbericht, der am darauffolgenden 1. Juli in derselben Zeitung erschien, wie folgende Auszüge belegen: „Über alle Straßen kam es hergesaut, von Heiderscheid her, von Wiltz, von Goebelsmühle, und sammelte sich an der Sauerbrücke, wo von der Einwohnerschaft dem ACL zu Ehren mit Tannenreisern und Blumen eine kleine Ehrenpforte errichtet war... Und um die Wagen herum war es ein

Prüfen und Schätzen, wie in den Tagen der homerischen Kämpfe um die beste Pferderasse. Damals hieß es: Hie Ardenner, hie Brabanter, hie Schotte, hie Bretonne! Heute lautet der Tamtamruf der Händler: Hie Benz, hie Opel, hie Fiat, hie Peugeot und vor lauter hin und her schwirrt einem der Schädel. Benz hin, Opel her... sie sind alle trefflich... Man weiß ja, es wird nichts passieren, es ist keine Jagd mit dem Tod auf der Croupe, aber wer weiß – ein Arzt mit Verbandszeug ist dabei – das gibt immerhin die kleine Gänsehaut, den kleinen Schuß prickelnder Angst, der macht, daß Frauen halb im Spaß halb im Ernst, sagen: Wär ich doch lieber nicht mitgefahren! Nun, es ist alles unblutig verlaufen, keinem Menschen ist ein Haar gekrümmt worden, an Haustieren betrug die Strecke vormittags einen Hund und eine Katze, und der Sachschaden an Maschinen beschränkt sich, soviel bekannt wurde, auf einen leichten Knick in einem Benzinbehälter.“
Dabei soll nicht unterschlagen werden, dass der festliche Empfang und die feierliche Proklamation der Resultate

viel mehr Zeit in Anspruch nehmen als das eigentliche Rennen...

In Wiltz, im Hotel Brandenburger, fand mittags das Festbankett statt, dessen Menu, so unser Chronist, aussah „wie die Tagesordnung eines Gemeinderates, der seit Monaten keine Sitzung mehr abgehalten hat.“

Am späten Nachmittag fand dann die Verkündigung der Resultate statt, auf der Terrasse des bestbekanntesten „Hôtel des Ardennes“ in Diekirch, und der Champagner, gespendet von Herrn N. Le Gallais, Präsident des Luxemburger Automobil-Club, floss in Strömen...

La „Belle Epoque“ halt...!

Bei diesem ersten Automobilrennen im Großherzogtum erzielte Jean Wagner jun. in der Kategorie bis 2000 ccm Hubraum auf einem Benz den 2. Platz. Seine Fahrt wurde auch in dem Zeitungsbericht besonders vermerkt. „Schon gleich in der ersten Klasse fuhr Wagner mit seinem leichten Benz-Wagen in raschem Tempo den Berg hinan. Der Wagen ist wunderschön gefedert, der Motor zieht spielend an, es ist ein richtiger Benz-Wagen! (sic)

Recht nett war dann auch der kleine Zweisitzer-Opel-Wagen des Herrn Lauer-Schütz. Vier Zylinder, 931 Kilogramm schwer mit Insassen und allem Zubehör, nimmt es den Berg im 85-km-Tempo, das wahre Volksautomobil.“

Wobei unser Journalist mit dieser Bezeichnung seiner Zeit doch noch etwas voraus war.

Der historischen Genauigkeit halber sei aber vermerkt, dass der eben erwähnte Herr Lauer-Schütz auf seinem Opel das Rennen vor Herrn Wagner gewann und übrigens aus... Ettelbrück war.

Bis in die 20er Jahre hinein finden wir immer wieder den Namen Wagner im Palmarès der regelmäßig organisierten Straßenrennen als Fahrer der verschiedensten Marken wie z. Bsp. Fiat, Delage, Peugeot...

Erwähnt sei aber auch seine autobegeisterte Gattin, Mme Elise Wagner, die ebenfalls Rennen fuhr und 1922 beim Bergrennen im Heiderscheidergrund auf einem Benz den 2. Preis ihrer Kategorie davontrug, sowie die „Coupe de l'Élégance“ . ■



Auto-Corso 1935. 5 Mercedes-Benz mit ihrem Vorfahr dem „Benz-Velociped“ auf der Kluuster. Bei der jungen Dame in Weiß, neben dem 3. Wagen von rechts, handelt es sich um Milly Wagner, der Schwester von Frau Meris-Wagner.



Ausflug mit einem Benz ins Müllerthal 1921. Herr Jean Wagner junior (rechts aussen) neben seiner Gattin.

Ein Dankeschön...

Ohne die ausführliche, von Aloyse David zusammengetragene, Dokumentation wäre diese Chronik nicht möglich gewesen. Ihm gilt der herzliche Dank des Verfassers. Ein besonderer Dank geht aber auch an Claude Meintz (Archives Nationales) und Pascal Nicolay (Bibliothèque Nationale) sowie an die Verantwortlichen von Mercedes-Benz Luxemburg. ■

Ern Breuskin

BIBLIOGRAPHIE

Amicale de la Voiture Historique de l'Automobile Club du Grand-Duché de Luxembourg, *Histoire du Sport Automobile et de la Motocyclette au Grand-Duché de Luxembourg*, Luxembourg 1983.

Auto-Biografie, Herausg.: Daimler-Benz A.G. 1986.

Calmes ALBERT, *La Création d'un Etat (1841-1847)*, (*Histoire contemporaine du Grand-Duché de Luxembourg*), Luxembourg 1954.

Cent Ans d'Automobile, *Daimler-Benz 1886-1986*, Magazine du Centenaire.

Chronik des 20. Jahrhunderts, Westermann-Hermes.

Diekirch-Info, Edition 2000.

Foos A., „DIEKIRCH“, *Cahiers luxembourgeois* (No 1 d'été), 1924.

Jos HERR, *DIEKIRCH*, Luxembourg 1985; *DIEKIRCH Hier et Aujourd'hui*, 1980; „Einige Persönlichkeiten aus Diekirch“, *Marienkalendar*, 1981.

Jean-Paul HOFFMANN, „Die Stadt Luxemburg und das Automobil“ *Ons Stad* No 70, 2002.

Mercedes-Benz in aller Welt, Eine Zeitschrift für Freunde des Hauses Daimler-Benz 1/1975.

Ben MOLITOR, „85 Jahre Firma J. Wagner“, *Le Nord*, Oktober 1956; „Schulzentrum Diekirch“, *Luxemburger Wort*, 3. Mai 1978; „Baissez les yeux – ouvrez les yeux“ *Luxemburger Wort*, 24. November 1978.

Ingo SEIFF, *Porträt einer Weltmarke*, Bechtermünzverlag.

Gilbert TRAUSSCH, *Le Luxembourg à l'époque contemporaine*, Luxembourg 1975.

Musée d'Histoire de la Brasserie de Diekirch

von Yves CLAUDE

Liebe Leserin, lieber Leser,
Ich bin kein Historiker, auch kein Geschichtslehrer, und ich habe noch nie in einer Brauerei gearbeitet.

Ich bin ein Sammler.

Als Sammler bin ich automatisch auch an der Geschichte der Brauerei interessiert, denn sie spiegelt sich in den Gegenständen wider, die ich zusammengetragen habe.

Hier meine ganz persönliche Übersicht über die Geschichte der Brauerei – historisch so genau wie möglich – chronologisch mit den Details die mir wichtig in der Entwicklung der Brauerei bis heute sind.

Diese Geschichte der Brasserie ist ein Teil der Geschichte der Stadt – und jeder könnte eine Zeile dazuschreiben, seine Erfahrung miteinfließen lassen, und natürlich auch in den vielen bereits existierenden Büchern über und von der Brauerei nachlesen.

Diese Geschichte soll Ihr Interesse wecken – sie neugierig machen!

Viel Spass beim „Entdecken“ der Brauerei – und hoffentlich bis bald!

Yves Claude

Pourtout – Toujours – Partout DIEKIRCH est de bon goût

1871

Einige Industrielle übernehmen die Diekircher Hausbrauerei „Drüssel“ und bauen sie aus. Die „Actien Bierbrauerei Diekirch“ in Diekirch ist geboren.

1881

Schliessung der ersten Brauerei – und sofortige Wiederaufnahme der Geschäfte unter dem Namen „Société Anonyme de l'Union Industrielle des Deux Luxembourg“ mit dem Sitz in Arlon (Belgien).

Schon wenige Jahre nach der Gründung steht die erste

Vergrößerung an, eine ehemalige Zuckerfabrik wird mit dem dazugehörigen Grundstück aufgekauft, und die darauf neu errichteten Gebäude werden als Lagerkeller genutzt.

In diesem Jahr verfügt die Brauerei über ein Sortiment von 4 verschiedenen Biersorten: Wiener März-Bier, Wiener Lagerbier, Bockbier und Saisonales Bier.

1885

Ein ereignisreiches Jahr in der jungen Geschichte der Brauerei.

Juni: Verkauf an die „Société Industrielle et Financière Pescatore et Cie“

August: Weiterverkauf an die „Société Royale Grand-Ducale de la Brasserie de Diekirch Emile Speller et Cie,“ – auch der Firmensitz ändert sich damit und ist von nun an wieder in Luxemburg.

Aber 1885 war auch ein sehr erfolgreiches Jahr für die Brauerei – über 40 % des nationalen Marktes werden bereits von der Brasserie in Diekirch mit Bier versorgt – und ganz besonders erwähnenswert ist der Auftrag für eine Lieferung von 1.000.000 Flaschen Bier an eine international tätige Firma mit Sitz in Paris.

1886

eine abermalige Namensänderung steht bevor: „Société Anonyme Française de la Brasserie de Diekirch, Luxembourg (Pays-Bas)“

→ eine Lithographie aus dieser Zeit ist noch heute im Museum „Musée d'Histoire de la Brasserie de Diekirch“ zu besichtigen.

1890



In diesem Jahr soll die Gesellschaftsform festgelegt werden, welche die Brauerei bis in das neue Jahrtausend beibehalten soll: „Société Anonyme de la Brasserie de Diekirch“

Ein Bier, eine Stadt, eine Marke!

1893

Die „Felser“ Brauerei wird aufgekauft.

1895

Das luxemburger Bier aus der kleinen Stadt Diekirch hält seinen Einzug in Paris, auf der Champs Elysées.

Ab 1900 bis 1910

Die Brauerei gründet Niederlassungen in Brüssel, Antwerpen, Mechelen, Lüttich und Verviers und festigt somit die Position am belgischen Biermarkt.

Parallel hierzu wurden auch sogenannte „Maisons de dégustation“ eröffnet.

1911

Die Geschäfte der Brauerei laufen gut – die 14 eigenen Zugwaggons, 25 Pferdegespanne und 42 Pferde sind ein eindeutiges Zeichen dafür.

→ eines dieser historischen Pferdegespanne ist noch heute im Besitz der Brauerei und wird voraussichtlich eines Tages im Museum ausgestellt werden.

Um die Effizienz der Brauerei zu optimieren und die Rentabilität zu erhöhen, plante man schon damals eine eigene Zugstrecke zwischen der Brauerei und dem Lagerkeller zu bauen. Dieses einmalige Projekt wurde aber abgelehnt.

1912

Das Bier aus Diekirch geht seinen Siegeszug um die Welt weiter und wird sogar in ferne Länder wie Sansibar (Ostafrika) exportiert.

1914

Ein Jahr, das auf Grund der politischen und wirtschaftlichen Lage Europas auch für die Brasserie besondere Schwierigkeiten – unter anderem Lebensmittelknappheit –

mit sich bringt. Aber der Braumeister ist erfinderisch und stellt ein „Ersatzbier“ ohne Hopfen und Malz her.

1921

Nach dem ersten Weltkrieg steht der wirtschaftliche Aufschwung bevor. Diekirch investiert – auch diesmal wieder in den Transport – und schafft den ersten Lastkraftwagen an. Einen Benz zu einer damals astronomischen Summe von 140.000 Mark.

1922

Das Bier aus Diekirch erobert wieder den belgischen Markt – erleichtert durch die „Union Economique Belgo-Luxembourgeoise“ in der sich die beiden Länder auf die gleiche Währung einigen.

1927-1930

Die Brauerei expandiert abermals und investiert in ein neues Produktionsgebäude – die damals modernste Brauerei im Lande Luxemburg wird eröffnet. Dieses Gebäude war sehr wichtig in der Entwicklung der Brasserie, prägt bis heute das Stadtbild, und wurde auf vielen Werbematerialien als Kenn- und Wahrzeichen der Brauerei verwendet.

→ Dieses Gebäude ziert ebenfalls das Logo des „Musée d'Histoire de la Brasserie de Diekirch“ und viele Ausstellungstücke zeigen Bilder der „neuen Brauerei“

ab 1930
Inspiriert von den Nachbarländern und den dort eingesetzten neuen Werbemitteln werden z.B. Gläser mit Inschriften und Leuchtreklamen für die Brauerei hergestellt.

ab 1930

→ viele dieser einzigartigen Werbeträger sind auch heute noch im Museum zu besichtigen.

1940
Die deutsche Zivilverwaltung greift in das interne Leben der Firma ein – die Brauerei muss ihren Namen umändern: „Aktienbrauerei Diekirch, AG, Diekirch“.



Eine „Flûte“ aus den 30er Jahren mit emailliertem Schriftzug.

Ab 1943

Abermals zwingt die wirtschaftliche Lage die Brasserie zu Neuentwicklungen. Wiederum fehlen die Grundstoffe zur Bierproduktion, und man beschließt, u.a. Apfelsaft herzustellen.

1945

Krieg in Europa und der restlichen Welt – auch Diekirch liegt in einer gefährlichen Zone (Ardennenoffensive). Die Diekircher Brasserie hat eine lebenswichtige Rolle übernommen: Die Keller werden zu Schutzkellern umfunktioni-ert, und die dort gelagerten Nahrungsmittel sichern der Bevölkerung das Überleben.



1952

Die Brasserie erholt sich von den Schwierigkeiten des Krieges, die Banken investieren Geld in die Erneuerung der Abfüllanlagen, und all das wird in diesem Jahr mit

einem weiteren Zubau gekrönt: dem „Flaschenkeller“ – ein Gebäude, das ebenfalls ins Logo integriert wird.

1959

Erst in diesem Jahr kann die Brauerei wieder die gleichen Produktionszahlen wie vor dem Krieg erreichen: 110.834 hl.

1960

Die guten Zahlen aus dem Jahr zuvor und die kontinuierliche Absatzverbesserung der letzten Jahre lassen die Brasserie den Schritt zu einer weiteren Verkaufsexpansion wagen: der Einfluss auf den deutschen Markt wird vergrößert.

1971

100 Jahre Brauerei in Diekirch! Die Brasserie de Diekirch SA feiert – und das Grossherzogtum feiert mit!

→ *Sonderkollektionen von Gläsern zur 100 Jahr-Feier sind im Museum zu bewundern.*

1973-1979

Die Brauerei restrukturiert den Verkauf, kauft verschiedene Biervertriebe im Land auf und schliesst gleichzeitig zahlreiche Verträge mit zusätzlichen Vertriebspartnern in Belgien ab.

1980-81

Eine neue Ära ist angebrochen. Die vielen Vertriebsumwandlungen haben der Brauerei nicht nur positive Veränderungen beschert – Mitarbeiter werden entlassen, und letztlich helfen nur mehr ein grossflächig angelegter Rettungsplan und eine weitläufige Umstrukturierung um das Unternehmen zu retten.

1984

Die Brauerei schreibt wieder schwarze Zahlen – es geht bergauf!

1985

Ein Vertrag mit der „Fédération Belge des Négociants en Bière et Eaux de Boissons“ wird abgeschlossen – eine neuer Markenname geboren: „Kaly Pils“ – bereits Ende des Jahres wird die 24.000.000 Flasche abgefüllt.

1990

Mit Investitionen von 300 Mio. Luf (7,5 Mio Euro) wappnet sich die Brauerei für die Zukunft.

2000

Die Brasserie de Diekirch schliesst sich mit den „Brasseries Réunies de Luxembourg“ – besser bekannt unter dem Namen „Mousel“ – zusammen. Anschliessend wird die Produktion von der Marke „Mousel“ nach Diekirch verlagert. ■



Lanterne,
Chanfero,
et Charbons S. O.

Fabrique de Voitures, Ateliers mécaniques.
Spécialité: Carrosserie d'Automobiles.
Accessoires et Réparations.

Voitures de Luxe
et
de Commerce.
Réparations.

Jean Wagner - Diekirch

Note pour l'Administration Communale de Diekirch (Gr.-D. de Lux.), le 4 mai 1909
pour marchandises fournies, payable à Diekirch

GÉNÉRALE
OMOBILES
ROSSERIES
ARATIONS
ES DE RECHANGE

Jean Wagner, Diekirch
succ. de Wagner frères.

ACCESSOIRES
PNEUMATIQUES
BANDAGES PLEINS
ESSENCES & HUILES

Chèques postaux 205
Tél. 94



Duplicata. Doit

Administration Communale de la Ville de Diekirch.
pour fournitures ci-après désignées, payables à Diekirch au comptant. Après 1 mois intérêts à 3% (loi du 23 juin 1909).
Diekirch, le 4. 8. 1909.

Reparatur des Leichenwagen
Blechteil überzogen,
verputzt, das Rad
u. befestigt
neue Bremsdrüsen
untere Portiere
Reparatur von
einsetzen von
Kopf und
von Kopf
Blick

den
Deiwelselter
INFORMATIONSLAT VUN DER GEMENG DIKRICH

