



# MUTATIONS

MÉMOIRES ET PERSPECTIVES DU BASSIN MINIER

**Le Fond-de-Gras – Histoire(s) d'un lieu :**  
Des origines à nos jours

**Der Fond-de-Gras – Geschichte(n) eines Ortes:**  
Von seinen Anfängen bis zur Gegenwart

# IMPRESSUM

## Editeur / Herausgeber

Fondation Bassin Minier  
c/o 7, rue des Trois Glands, L-1629 Luxembourg  
[www.fondationbassinminier.lu](http://www.fondationbassinminier.lu)  
[contact@fondationbassinminier.lu](mailto:contact@fondationbassinminier.lu)

## Conseil d'administration / Verwaltungsrat

Massimo Malvetti (Président / Präsident)  
Antoinette Lorang (Vice-Président / Vizepräsident)  
Raymond Weber (Secrétaire / Sekretär)  
Antoinette Reuter (Trésorière / Kassenwartin)  
Membres / Mitglieder : Dan Biancalana, François Biltgen, Alex Bodry,  
Marcel Glesener, Pierre Gramegna, Jean-Marie Halsdorf, Jean-Claude Juncker,  
Joseph Kinsch, Cornel Meder, Claude Meisch

## Comité de lecture / Redaktionskomitee

Antoinette Lorang, Massimo Malvetti, Antoinette Reuter, Jürgen Stoldt, Raymond Weber

## Impression / Druck

C.A.Press, L-4210 Esch/Alzette

## Couverture / Umschlag

Photo : Quai de départ de la Minièresbunn en contrebas de la terrasse du « Café bei der Giedel »  
© Paul Hesse

ISSN 2078-7634

Luxembourg, novembre 2015 / Luxemburg, November 2015







# MUTATIONS

MÉMOIRES ET PERSPECTIVES DU BASSIN MINIER

8 | 2015

---

Fondation | Bassin | Minier



# **Le Fond-de-Gras – Histoire(s) d'un lieu :** Des origines à nos jours

## **Der Fond-de-Gras – Geschichte(n) eines Ortes:** Von seinen Anfängen bis zur Gegenwart

- 007** Pol Schock  
Einleitung: Le Fond-de-Gras – Geschichte(n) eines Ortes
- 009** René Klein  
Rund um den Fond-de-Gras. Über Herkunft und Aussprache des Namens
- 013** **I : Von den ersten Zivilisationsspuren bis zur frühen Neuzeit**
- 015** Catherine Gaeng & Jeannot Metzler  
Un demi-siècle de fouilles sur le Titelberg
- 029** Martin Uhrmacher  
Die Region Titelberg – Fond-de-Gras im Bild historischer Karten vom Beginn des 16. bis zum Ende des 18. Jahrhunderts
- 047** **II : Industrialisierung und Moderne**
- 049** Norbert Franz  
Die frühe Eisenindustrie in Luxemburg: Industrie vor der Industrialisierung
- 055** Luciano Pagliarini  
Mines et mineurs au Fond-de-Gras... promenade sur les lieux
- 075** Luciano Pagliarini  
Le monde des mineurs au Fond-de-Gras
- 083** Albert Wolter  
Les installations minières le long de la ligne Pétange – Fond-de-Gras – Rodange – frontière française
- 095** **III : Strukturwandel und Revitalisierung**
- 097** Albert Wolter  
Le patrimoine ferroviaire du Train 1900 au Fond-de-Gras.
- 109** Paul Hesse  
La Minièresbunn, le train de la mine
- 117** Jean-Michel Muller  
Patrimoine historique et culturel en forêt
- 127** Nicolas Graf  
Le patrimoine écologique de la région du Fond-de-Gras : Perspective sur l'évolution écologique d'un espace post-industriel
- 133** Antoinette Reuter  
Quel musée pour le Fond-de-Gras ?
- 139** Autorenliste / Liste des auteurs



## Einleitung

### Le Fond-de-Gras – Geschichte(n) eines Ortes

*Pol Schock*

Als Const Arendt 1929 im Bahnhofs-Gebäude des heutigen Fond-de-Gras das Licht der Welt erblickte, war seinem Vater nicht sofort klar, in welcher Gemeinde er seinen neugeborenen Sohn anmelden musste. Da die Grenze der Gemeinden Differdingen und Petingen genau durch das Bahnhofsgebäude verlief und noch heute verläuft, musste er zur Anmeldung berücksichtigen, in welchem Zimmer sein Sohn geboren wurde. Das kleine Zimmer mit dem Fenster im ersten Stockwerk befand sich im Perimeter der Ortschaft Niederkorn, und so trat der Vater seinen Weg zum Rathaus nach Differdingen an...

Diese kleine Anekdote, die der Publizist Emile Angel in einem Beitrag in der *Warte* von 1999 erzählt,<sup>1</sup> kann sinnbildlich für die Geschichte des Fond-de-Gras stehen. Der Fond-de-Gras, der heute vor allem für sein touristisches Angebot bekannt sein dürfte, ist ein (europäischer) Grenzort. In einem engen Tal am Fuße des ehrwürdigen Titelbergs gelegen, befindet sich der Ort nicht nur an der Grenze zwischen zwei Gemeinden sondern im Dreiländereck von Frankreich, Belgien und Luxemburg entlang der Sprachbarriere des Deutsch-Französischen Kulturraums. Hier kam es immer wieder zu kulturellen, wirtschaftlichen und politischen Überschneidungen und Verflechtungen. Darauf deutet bereits der Name des Ortes hin, der ein sprachliches Kuriosum des 19. Jahrhunderts ist. Tatsächlich soll sich der Begriff „Fond“ aus dem Französischen ableiten und bedeutet demnach so viel wie Grund, während „Gras“, nicht vom französischen Wort „grâce“ (= Gnade) oder von einem bestimmten Herrn Gras stammt (wie irrtümlich auf Wikipedia angegeben),<sup>2</sup> sondern ganz einfach auf die prächtigen Weiden oberhalb des Grundes hindeuten soll. Es ist

demnach ein deutsch-französischer Name auf luxemburgischem Terrain. (Siehe dazu den Beitrag von René Klein.)

Die kulturelle Grenzposition findet sich auch an anderen Stellen in der Geschichte wieder. So wurden die Erzgruben im Fond-de-Gras Ende des 19. Jahrhunderts vor allem durch belgisches Kapital errichtet, und das Eisenerz zunächst über die nahegelegene Grenze ins belgische Athus gebracht. In der Frühen Neuzeit wurde der unbesiedelte Titelberg auf damaligen Karten eingetragen, da ihm im Grenzraum zwischen Bar, später Frankreich, und Luxemburg offenbar eine große Bedeutung als weithin sichtbare Landmarke zukam, wie Martin Uhrmacher in seinem Beitrag ausführt. Und wenn man so will, ist auch das keltische Oppidum oberhalb des Titelbergs, das im 1. Jahrhundert v. Chr. errichtet wurde, ein Sinnbild für einen kulturellen Grenzraum. Als wirtschaftliches, politisches und wahrscheinlich auch religiöses Zentrum der Treverer befand sich der Ort im Westen des Treverischen Herrschaftsraums an der Grenze zum Römischen Reich. Nach der römischen Eroberung verlor das Oppidum zunehmend an Bedeutung, während etwa zur gleichen Zeit die nur unweit von den Römern angelegte Stadt Augusta Treverorum (Trier) zum neuen Machtzentrum aufstieg. (Siehe zur archäologischen Erforschung des Titelbergs den Beitrag von Jeannot Metzler und Catherine Gaeng.)

Bisher gibt es keine übergreifende Gesamtdarstellung, die die vielfältige(n) Geschichte(n) des Gebiets des heutigen Fond-de-Gras von der Kelten- und Römerzeit bis zur Gegenwart darstellt. Zwar gibt es eine Reihe sehr guter Einzelstudien von Archäologen und Lokalhistorikern, die sich intensiv mit dem Ort beschäftigten, jedoch ein aktuelles Überblickswerk

<sup>1</sup> ANGEL, Emil, Et ass net méi, ewéi et war. De Fond-de-Gras leeft vun der Erënnerung un d'Minettssäit. In: Die Warte Nr. 3 / 1871 (21.01.1999).

<sup>2</sup> „Ce nom vient d'un certain monsieur Gras qui exploitait ici du minerai de fer.“ Siehe dazu: Url: <https://fr.wikipedia.org/wiki/Fond-de-Gras> (Stand: 12.08.2015).



sucht man vergebens. Die Fondation Bassin Minier hat sich deshalb in Kooperation mit dem Kulturministerium zum Ziel gesetzt, Experten des Fond-de-Gras und des Titelbergs zusammenzubringen, um mit dem achten Band der Schriftenreihe Mutations diese Lücke zu schließen und eine fundierte Grundlage für Historiker, Archäologen, Mitarbeiter der verschiedenen Vereinigungen vor Ort und sonstige Interessierte zu liefern. Der vorliegende Band ist dabei das Resultat eines Werkstattgesprächs am 14. März 2015 im Hotel Le Presbytère in Lasauvage, an dem sich nahezu alle Autoren beteiligten. Herausgekommen ist dabei keineswegs eine rein wissenschaftliche Publikation für ein Fachpublikum, sondern vielmehr in der Tradition der bisher erschienenen Bände von Mutations eine spannende und informative Lektüre, gut illustriert und für ein interessiertes Breitenpublikum. Das Ziel der Publikation ist es in erster Linie, dem Leser die historische Vielfältigkeit dieses Ortes zu erklären und auf die besondere kulturelle und wirtschaftliche Bedeutung für Luxemburg hinzuweisen.

Da der Band die Geschichte(n) von den Anfängen bis zur Gegenwart erzählen will, haben wir uns dazu entschieden, die insgesamt 12 Beiträge chronologisch in drei Rubriken anzulegen. René Klein, Experte für mittelalterliche Geschichte und Heraldik, geht in seinem Beitrag zunächst auf die Begriffsgeschichte des Ortes ein und erklärt, warum das S beim Fond-de-Gras ausgesprochen wird. In einem ersten Kapitel machen wir dann einen großen zeitlichen Bogen von den ersten Zivilisations Spuren bis zur frühen Neuzeit. Die Archäologen Catherine Gaeng und Jeannot Metzler blicken auf Jahrzehnte der wissenschaftlichen Ausgrabungen am Titelberg zurück und berichten über den aktuellen Stand der Forschung am Oppidum auf dem Titelberg. Martin Uhrmacher, Historiker der Universität Luxemburg, sucht nach Spuren dieses Ortes in frühneuzeitlichen Karten und führt uns gleichzeitig in die große Geschichte der Kartographie ein.

Das nächste Unterkapitel ist dem industriellen Aufschwung und der Moderne gewidmet. In einem ersten Beitrag gibt der Privatdozent der Universität Trier und Mitherausgeber der historischen Zeitschrift *Hémécht* Norbert Franz zunächst einen Überblick der frühen Eisenindustrie in Luxemburg. Luciano Pagliarini, freischaffender Historiker und Experte der Industriegeschichte im luxemburgisch-lothring-

ischen Erzbecken, nimmt den Leser in seinen beiden Beiträgen mit auf einen Spaziergang und lässt die Welt der Erzminen und Minenarbeiter wiederauferstehen. Der Mitbegründer und Präsident der „Association des Musée et Tourisme Ferroviaires“ Albert Wolter geht schließlich in seiner Beschreibung auf die Geschichte der unterschiedlichen Umlade-Stationen auf der Eisenbahnstrecke zwischen Petingen, dem Fond-de-Gras und der französischen Grenze ein, die mittels einer Karte veranschaulicht werden.

Das dritte Kapitel steht im Zeichen des Strukturwandels und der Revitalisierung des Ortes. Seit den 1980er Jahren wurde versucht, den Fond-de-Gras als nationales Kulturerbe und Tourismusstandort zu verankern. Die ersten Initiativen gingen dabei erstaunlicherweise nicht von staatlicher Seite aus, sondern auf einzelne Akteure zurück, wie Albert Wolter und der Historiker Paul Hessé erklären. Letzterer beschreibt zudem die Bedeutung der Minièresbunn. Nachdem die Arbeit in den Minen zum Erliegen kam, eroberte sich auch die Natur die brachliegenden Flächen als Lebensraum zurück. Der Geograf Nicolas Graf untersucht anhand eines Phasenmodells die ökologische Dimension des Fond-de-Gras und erklärt wie die Ökosysteme sich langsam regenerieren. Aus einer ganz anderen Perspektive erkundet Jean-Michel Muller, Mitarbeiter der „Administration de la Nature et des Forêts“, die Wälder der südwestlichen Hänge des Titelbergs und stößt dabei auf zum Teil erstaunliche historische und kulturelle Überreste... Schließlich rekapituliert die Historikerin Antoinette Reuter die Geschichte des Tourismusstandortes Fond-de-Gras und versucht einen Ausblick, wie der Ort in Zukunft zu einem „Living Museum“ erweitert werden und damit einem großen Publikum auf attraktive wie pädagogische Art und Weise zugänglich gemacht werden kann.

## Rund um den Fond-de-Gras. Über Herkunft und Aussprache des Namens

René Klein

Vor rund 50 Jahren war der Fond-de-Gras ein beschaulicher Ort, wo müde Wanderer im Café *Bei der Giedel* einkehrten, um ihren Durst zu löschen und ihren Hunger zu stillen. Heute ist er zum touristischen und kulturellen Knotenpunkt der Umgebung geworden.

### Lage

Der Fond-de-Gras liegt zwischen der Südflanke des Titelbergs (Rollingen) und den bewaldeten Hängen des Grand Bois (Rodingen) und des Jongebösch (Niederkorn).

Politisch gehört er zu den Gemeinden Petingen (Bänne von Rodingen und Rollingen) und Differdingen (Bann Niederkorn).

Im Fond-de-Gras entspringt ein kleiner Bach, die Maragole, die auf weiten Strecken die Grenze zwischen Rodingen und Rollingen (lux. Rolleng, franz. Lamadelaine) bildet und in die Korn (franz. Chiers) mündet. Ein kleiner Nebenarm der Maragole war der Walleflaass, der auf dem Titelberg entsprang. Durch den Erzabbau ist die Quelle versiegt. Zur Römerzeit speiste er eine Thermalanlage, deren Reste ebenfalls durch den Abbau der Minette zerstört wurden.<sup>1</sup>

### Aussprache und Schriftweise

Bei richtiger Aussprache wird in *Gras* das A lang und das S scharf ausgesprochen wie beim luxemburgischen Wort *Graass*. Manche lassen das S stumm wie im Französischen oder betonen es (wie beim französischen Wort *grasse*), was bei den Einheimischen Kopfschütteln hervorruft.

Die gebräuchlichsten Schreibweisen enthalten Bindestriche zwischen den einzelnen Wörtern oder auch nicht, wobei die Bindestriche erst später hinzugefügt wurden. Man könnte, wenn man will, darin zwei Nuancen erkennen: die alte Schreibweise ohne Bindestriche nimmt eher Bezug auf die Flur, während die neuere Form eher an eine Ortschaft erinnert. Ich gebe zu bedenken, dass die ersten Bewohner sich erst im 19. Jahrhundert in Fond-de-Gras niederließen.<sup>2</sup>

In der Festbroschüre der Petingen Stadthauseinweihung von 1938 taucht eine eigenartige Schreibweise auf: Fond-de-Grâce (deutsch *Gnadengrund*, luxemburgisch *Gnodegrond*).<sup>3</sup> Dadurch schien für manche, die Deutung des Namens einfacher zu werden.

Eine andere kuriose Schreibweise fügte dem *Fond* ein S hinzu, obschon es sich hier nur um ein Tal handelt und Fond im Singular kein S besitzt. Das fehlerhafte Hinweisschild wurde in der Zwischenzeit berichtigt.

### Deutungsversuch

In einem Brief an die Redaktion des *Luxemburger Wort* vom 30. Dezember 1989 hatte sich Dr. Hubert MEYERS für den Gnadengrund stark gemacht. Als Erklärung gab er an, dass die Rollinger und Rodinger, die bis 1769 zur Herrschaft Longwy im Herzogtum Lothringen-Bar gehörten, im Fond-de-Grâce hingerichtet wurden und daher dort auf einen Gnadenerlass der Obrigkeit warteten.<sup>4</sup>

Dem hatte ich in einem Brief vom 17. Januar 1990 widersprochen.<sup>5</sup> Die Rollinger und Rodinger als Untertanen von Longwy wurden

<sup>1</sup> Carte archéologique du Grand-Duché de Luxembourg, Feuille 24-Differdange, p. 62-63.

<sup>2</sup> COLLETTE, Joseph, Bei der Giedel in Fond de Gras. In: Festbroschüre der Société Chorale Lamadelaine, 1994, S. 107ff.

<sup>3</sup> Einweihung des Neuen Rathauses von Petingen am 15. Mai 1938, Programm der Festlichkeiten, S.16.

<sup>4</sup> MEYERS, Hubert Dr., Gras und grâce. In: Luxemburger Wort, 30.12.1989.

<sup>5</sup> KLEIN, René, Und doch Fond-de-Gras! In: Luxemburger Wort, Briefe an die Redaktion, 17.1.1990.



Ausschnitt aus der Ferraris-Karte (225 Soleuvre): der Pfeil zeigt das Tal der Maragole  
 © Joseph Johann von Ferraris, Carte de Cabinet des Pays-Bas autrichiens et de la Principauté de Liège, Tiel 1777

dort am Galgen hingerichtet und nicht im Fond-de-Gras. In der Tat sollte der Gehängte gut sichtbar sein, um als abschreckendes Beispiel zu dienen. Außerdem ist die Schreibweise *Grâce* statt *Gras* nirgends bezeugt außer in der Festbroschüre von 1938.

Als zweites und wirklich starkes Argument gegen *Grâce* steht die Tatsache, dass auf der Ferraris-Karte (um 1777) zwischen den bewaldeten Abhängen des Titelbergs und den Wäldern des Grand Bois und des Jongebësch eine Grasfläche eingezeichnet ist (siehe Karte). Im heutigen Kataster ist auf Rollinger Seite der Flurname *a Gras* vermerkt und auf Niederkorner Bann *a Gras* und *op Gras*. Ein im Kataster geführter Flurname Fond-de-Gras existiert nicht.

Vor rund 50 Jahren sagten die alten Rodinger, wenn sie nach Fond-de-Gras wollten: « *Mer*

*ginn a Graass*. » Auch die Maragole wurde 1809 *eau de fontaine provenant de la valé de grasse* und 1838 Graswasser genannt.<sup>6</sup> 1880 erbat Léonard Müllesch aus Differdingen die Erlaubnis im Ort genannt *Gras* ein Holzhaus erbauen zu dürfen. Es ist das heutige Café *Bei der Giedel*.<sup>7</sup>

Das Wort *Gras* stammt demnach zweifelsfrei vom luxemburgischen *Graass* und sollte auch so ausgesprochen werden. Es bezeichnet eine Wiesenfläche im Gegensatz zu den Äckern. Wie steht es nun mit dem ersten Teil des Namens? *Fond* ist eindeutig französisch und bedeutet Grund. Der Fond-de-Gras ist nichts anderes als der Talgrund der Grasfläche zwischen Titelberg und den bewaldeten Anhöhen gegenüber. Hier sieht man, dass die Bindestriche bei der ursprünglichen Bezeichnung keine Daseinsberechtigung hatten.

<sup>6</sup> COLLETTE, Joseph, Les lavoires de mine du val de la Maragole, entre Rodange-Bas et Fond-de-Gras, en 1844, Centenaire du chant choral à Rodange 1992, p. 196, remarque 1.

<sup>7</sup> COLLETTE, Joseph, Bei der Giedel in Fond-de-Gras. In: Festbroschüre der Société Chorale Lamadelaine, 1994, S. 109.

## Die Sprachgrenze

Wie kam es zu diesem halb luxemburgischen, halb französischen Namen? Man sollte wissen, dass früher die Sprachgrenze zwischen Rodingen und Rollingen verlief. Auf Rodinger Bann sind die meisten Flurnamen lothringischen Ursprungs (außer denjenigen, die an die Rollinger Banngrenze stoßen), während auf Rollinger Bann die Flurnamen aus dem Luxemburgischen stammen. Übrigens sagt man im Luxemburgischen Rodange und nicht Rodeng oder Réideng. Nur für den Ortsteil Nieder-Rodingen existiert noch die luxemburgische Form Nidder-Réideng.

Die Verschiedenheit der Sprache zwischen Rodingen und Rollingen kam in der Gemeinderatssitzung vom 9. Oktober 1859 zur Sprache.<sup>8</sup> Es ging darum, vom Regierungspräsidenten die Errichtung einer staatlichen Pfarrei für Rollingen zu erbitten. Der Rollinger Vikar erhielt nämlich aus der Sektionskasse einen Zuschuss bis zur Höhe eines Pfarrergehalts.

Der Gemeinderat fasste die Argumente für die Errichtung folgendermaßen zusammen:

- Rollingen wäre immerhin ein berühmtes Dorf, da bereits die Römer auf dem Titelberg gelagert hätten.
- Die Ortschaft läge drei Kilometer von jedem andern Ort entfernt. In Rodingen, wohin die Rollinger in den letzten Jahren zur Messe gehen mussten, wäre die Kirche zu klein. Außerdem sprächen die Rodinger eine unverständliche Sprache (*parlant presque un langage jargon incompréhensible*).
- Die finanzielle Lage der Sektionskasse ermögliche es nicht mehr, den Zuschuss an den Vikar zu zahlen. Die Kasse wäre durch den Schulneubau sowie die Reparaturen am Pfarrhaus und am Waschbrunnen leer. Eine Restauration der Kirche aber müsse dringend unternommen werden.

Die Lösung dieser Probleme bestünde darin, die bischöfliche Pfarrei Rollingen in eine staatliche

umzuwandeln und dem Pfarrer das Staatsgehalt von 800 Franken zu gewähren.

Die Petinger hatten die Rechnung aber ohne den Distriktskommissar gemacht. Am 12. Dezember 1859 nahm er das Petinger Bittgesuch regelrecht auseinander.<sup>9</sup> Rollingen würde 247 Einwohner zählen und wäre nur 1420 Meter von Rodingen und 2280 Meter von Petingen entfernt. Keine Staatspfarrei besäße eine solch kleine Bevölkerung, der Durchschnitt läge nämlich bei 500 bis 1000 Seelen. Rodingen und Petingen wären ganz nahe, wenn man einer Stillmesse beiwohnen wollte. Außerdem hätte Rollingen ja jeden Sonntag ein Hochamt. *Was nun das Römerlager auf dem Titelberg und die Sprache der Rodinger anbelange, so wären diese Argumente ohne Wert.* Die Einnahmen der Sektionskasse betrügen 1600 bis 1700 Franken, die für alle Bedürfnisse ausreichen würden. Was die Armut der Rollinger anbelange, so lebten sie nicht besser und nicht schlechter vom Ertrag ihrer Ländereien als die andern Ortschaften auch. Wie nun der Regierungspräsident mit dem Bittgesuch verfahren würde, überließe er dessen Weisheit! Und so verlief das Ganze einstweilen im Sande.

In alten Urkunden liest man noch die ursprüngliche französische Form für Rollingen: 1442 Roldenges, 1612 Roldange.<sup>10</sup> Warum setzte diese sich nicht durch? In vier Lehnserklärungen der Herren von Nödlingen aus den Jahren 1599, 1612, 1628 und 1665 zählen diese ihre Barer Lehen auf, unter anderen auch im Ort genannt Rodange La Magdelaine. Die Identifizierung bereitet keine Schwierigkeiten, erklärt doch der Herzog von Lothringen und Bar am 19. Mai 1612, dass er den Herren von Nödlingen u.a. den Ort Roldange dict la Magdelaine zu Lehen aufgetragen habe.<sup>11</sup> In beiden Fällen handelt es sich um die gleiche Ortschaft, nämlich um Rollingen alias Lamadelaine. Der Schreiber der Urkunde von 1599 hatte den Buchstaben L in Roldange vergessen und seine Nachfolger übernahmen diesen Fehler.

Nun aber gehörten Rodange und Roldange zur Propstei Longwy im Herzogtum Bar. Beide

<sup>8</sup> Régistre des délibérations du conseil communal de la commune de Pétange no 2 ; KLEIN, René, Die Entstehung der Pfarrei Rollingen. In: Festbroschüre 125 Joer Poar, 50 Joer Kiirchegesank Rolleng, 1985, S. 19ff, hier S.70.

<sup>9</sup> Archives Nationales Luxembourg (ANL) G 639/2, Festbroschüre 1985, S. 70-71.

<sup>10</sup> ANL A LIII, Festbroschüre 1985, S. 33.

<sup>11</sup> Ebd.

Orte mussten Kriegssteuern an ihren Landesherren zahlen. Man denke an die Französisch sprechenden Einnehmer von Longwy, die in ihren Konten *Rodange* und *Roldange* unterscheiden mussten. Wie leicht man sich irren konnte, hat man bereits oben gesehen. Man versteht nun, dass schon aus rein verwaltungstechnischen Gründen ein anderer Name für Rollingen gefunden werden musste. Warum wählte man den Namen der Schutzpatronin der Kapelle? War dies am einfachsten, da es bereits in Lothringen Lamadelaine-Orte gab? Fragen, auf die uns die Quellen keine Antworten geben.

In den 1950er Jahren herrschte zwischen dem Pfarrer von Rollingen und der Gemeindeverwaltung Streit über die Schreibweise des Ortsnamens: Lamadeleine oder Lamadelaine. Hier einige Kostproben der Schreibweise im Laufe der Zeiten: 1599 La magdelaine, 1612 la Magdelaine, 1668 la madelaine, 1714 Ste Magdeleine,

1714 La Magdalene, 1737 La Magdelene, 1753 La Madelaine, 1770 la Madeleine, 1772 magdeleine, 1809 la madelaine, 2015 Lamadelaine.<sup>12</sup> Im alten Französischen war nämlich die Schreibweise für die Heilige Magdalena und daher für die Ortschaft nicht genau festgelegt.

Dass aber Lamadelaine noch heutzutage zu verschiedenen Schreibweisen führen kann, ist unweigerlich; die kurioseste stand auf einem Briefumschlag, den ich vor einigen Jahren erhielt: Lama de Laine.

Leider verschwindet der luxemburgische Name Rolleng immer mehr und ist nach und nach von den Zugezogenen durch Lamadelaine ersetzt worden. Auch die alten Einheimischen verwenden immer mehr den Ortsnamen Lamadelaine, um die Verwechslung ihres Dorfes mit andern Ortschaften gleichen Namens zu vermeiden. Allerdings reden sie unter sich noch immer von Rolleng.

## Fazit

Der Name Fond-de-Gras ist ein Produkt der Sprachgrenze, die quer durch den Ort verlief (französischer Bann Rodingen, luxemburgischer Bann Rollingen und Niederkorn-Luxemburgisch). Politisch kamen die beiden Ortschaften Rodingen und Rollingen durch die *Convention des Limites* am 16. Mai 1769

zwischen Kaiserin Maria Theresia von Österreich und König Ludwig XV. von Frankreich an das Herzogtum Luxemburg.<sup>13</sup> Dass die Rodinger teilweise ihren lothringischen Dialekt bis ins 19. Jahrhundert herüberreichten, kann man in der Pétinger Festbroschüre von 1938 lesen.<sup>14</sup>

<sup>12</sup> Festbroschüre 1985, S. 34.

<sup>13</sup> MULLER, P.J., Tatsachen aus der Geschichte des Luxemburger Landes, 1963, S. 157 u. MARGUE, Paul, Wie unsere Südgrenze entstand. In: Hémécht 1964, S. 321-325.

<sup>14</sup> Festbroschüre 1938, S. 62-63.



# I

## Von den ersten Zivilisationsspuren bis zur frühen Neuzeit



# Un demi-siècle de fouilles sur le Titelberg

Catherine Gaeng & Jeannot Metzler

Le Titelberg, un éperon rocheux de cinquante hectares qui domine la vallée de la Chiers de 130 mètres environ, est situé sur la ligne de partage des eaux qui prolonge les vallées du Rhône et de la Saône sur un axe nord-sud ; il ouvre

donc sur le bassin parisien à l'ouest grâce à la trouée de Rodange, et sur la vallée du Rhin à l'est. Son substrat géologique est celui de la cuesta du Dogger, des formations ferrifères oolithiques (la Minette) surmontées de strates

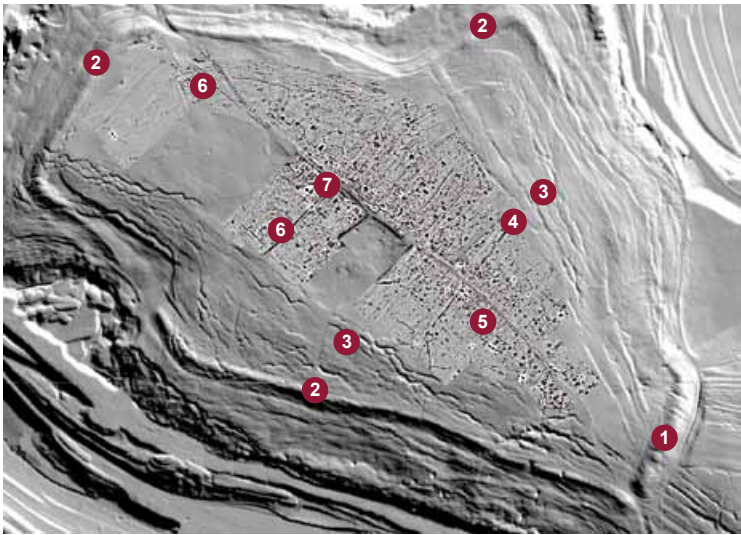


Fig. 1 : Titelberg, levé géomagnétique superposé au levé LIDAR : 1. rempart de barrage, 2. rempart de contour, 3. fissures, 4. fossé de partition de l'oppidum, 5. fanum, 6. fossé de délimitation de l'espace commercial romain, 7. aménagements de l'espace commercial romain

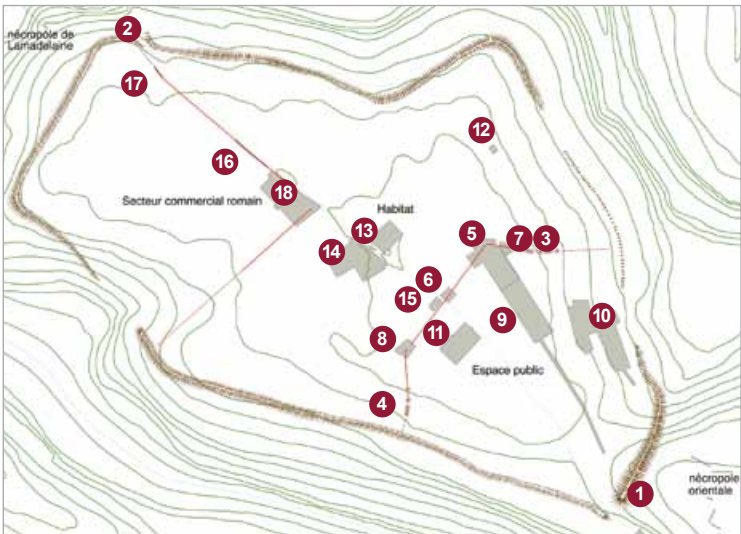


Fig. 2 : Titelberg, plan des zones fouillées ou sondées : 1, 2 rempart ; 3-8 fossé de partition ; 9-11 espace public ; 12-15 habitat ; 16-18 secteur commercial romain

de marnes et de calcaires. C'est un site éminent de l'archéologie luxembourgeoise, siège d'une agglomération celtique, un *oppidum*.

Pourtant, même si des érudits locaux ont mentionné le Titelberg dès le XVII<sup>e</sup> siècle,<sup>1</sup> celui-ci n'a pas éveillé l'intérêt de la Société archéologique<sup>2</sup> contrairement au *vicus* de Dalheim où des fouilles d'envergure ont été entreprises à partir du XIX<sup>e</sup> siècle. En revanche, il a très vite drainé de nombreux amateurs attirés par le mobilier que les mines à ciel ouvert puis les fissures des couches de calcaire (fig. 1 : ③) dues à l'effondrement des galeries minières sous-jacentes ont mis au jour. Si l'on excepte une petite fouille entreprise par l'architecte de l'Etat Charles Arendt en 1907, c'est en 1959 seulement que le premier chantier archéologique est ouvert dans le secteur d'habitat au centre du plateau sous la direction du conservateur-directeur des Musées de l'Etat Joseph Meyers. En 1966, son successeur Gérard Thill fait procéder au nettoyage d'une coupe consécutive à une fissure dans le rempart principal et, en 1968, il reprend les fouilles dans le secteur d'habitat en les confiant à des bénévoles secondés un temps par l'Université du Missouri-Columbia (USA). A partir du début des années quatre-vingt enfin, ce sont des archéologues professionnels conservateurs au Musée national d'histoire et d'art qui interviennent sur le site, avec pour objectif de le comprendre grâce à une recherche systématique. Celle-ci est toujours en cours.

## 1. Les fouilles

### 1.1 Le rempart

Les fouilles pratiquées de 1980 à 1983 (fig. 2 : ①) ont montré que cinq remparts de barrage (fig. 1 : ①) se sont succédé sur l'isthme large de deux cents mètres qui relie le Titelberg au plateau de Differdange ; les deux premiers ne sont pas datés, les trois suivants appartiennent à l'époque de La Tène finale. Une coupe effectuée en 1985 (fig. 2 : ②) dans le rempart de contour (fig. 1 : ②) a révélé qu'il n'est constitué que des deux dernières fortifications.

Pour la construction du premier rempart, après un défrichage par le feu dont les traces nous sont parvenues, des troncs de chêne de six mètres de long ont été posés à l'horizontale à intervalle régulier pour former des rangées superposées alternant avec des troncs posés perpendiculairement ; les vides de ce poutrage ont été comblés avec des blocs de calcaire et de la pierraille. Un fossé à fond plat de presque trois mètres de profondeur pour une largeur moyenne de cinq mètres précédait le mur de front construit en moellons de calcaire de Haut-Pont.

Un incendie ayant détruit cet ouvrage, l'éboulis qui en a résulté derrière le fossé en partie comblé a été aplani et surmonté d'une palissade enduite d'argile. Celle-ci a également succombé au feu et plusieurs décennies s'écoulèrent avant la construction du troisième rempart.



Le rempart de barrage tel qu'il se présente aujourd'hui lorsque l'on arrive sur le Titelberg

Celui-ci était doté d'un mur de front en pierres sèches de grandes dimensions, élevé sans fondation immédiatement derrière le fossé primitif désormais entièrement comblé. Le poutrage interne horizontal était recouvert par une rampe de terre. D'importantes traces d'incendie témoignent qu'il a subi le même sort que ses prédécesseurs.

Le quatrième rempart est celui qui correspond le plus au *murus gallicus* que décrit César dans ses *Commentaires sur la Guerre des Gaules*.<sup>3</sup> Dans la berme résultant de l'écroulement précédent, on a creusé une tranchée de fondation destinée au mur de front à parement

<sup>1</sup> Pour n'en citer qu'un, Alexandre Wiltheim dans son répertoire archéologique de la région « Luciliburgensia Romana sive Luxemburgum Romanum », éd. Neyer, Luxembourg, 1842, p. 282-284.

<sup>2</sup> Constituée le 2 septembre 1845 et devenue Section historique de l'Institut Grand-Ducal à partir de mai 1868.

de gros blocs de calcaire, de six mètres de haut. Le poutrage interne de dix mètres de large était composé de poutres perpendiculaires présentant une inclinaison de 15 à 20 degrés vers l'intérieur qui alternaient avec des poutres longitudinales auxquelles elles étaient fixées par un système à mi-bois. Vers l'avant, de longues fiches en fer renforçaient l'assemblage. Cette ossature a permis l'aménagement d'une rampe dont la terre était retenue par les pierres provenant du mur de front de la troisième fortification. Avec sa rampe, le rempart avait une largeur de 22 mètres au sol et pour la première fois, il faisait tout le tour de l'*oppidum*, soit une longueur de plus de 2,7 km. Contrairement aux autres, il n'a pas succombé au feu, c'est le mur de front qui s'est écroulé sous la pression exercée par la rampe après que le bois du poutrage se fut décomposé.

Le cinquième et dernier rempart a été érigé sur l'éboulis de cinq mètres résultant de la destruction précédente. Perpendiculairement au mur de front, à intervalle régulier, ont été dressés des murs en pierres sèches entre lesquels on a versé un mélange de terre et de pierraille et que l'on a recouvert de plates-formes en dalles de calcaire. Le tout formait des sortes de caissons qui remplaçaient le poutrage en bois et permettaient l'aménagement d'une rampe très abrupte. Un talus assez raide précédait ce rempart du type Fécamp. A partir de l'époque romaine, il n'a plus été entretenu et a fini par s'écrouler. L'ancien *oppidum* est devenu alors un *vicus* rural ouvert.

## 1.2 Le fossé de partition de l'*oppidum*

Des photographies aériennes prises lors de la grande sécheresse de 1976 ont révélé que le plateau du Titelberg était traversé du nord-est au sud-ouest par un énorme fossé, rectiligne sur sa plus grande longueur avant de se couder de manière parfaitement symétrique à chacune de ses extrémités. Le fossé est apparu plus distinctement encore sur les levés géomagnétiques effectués en 1994 (fig. 1 : ④). Des coupes pratiquées à intervalles assez réguliers (fig. 2 : ③, ④) en mettant à profit les fissures qui lézardent le



Fouille de la branche nord du fossé de partition de l'*oppidum*

site ont permis d'en reconnaître le tracé complet et de constater qu'aux extrémités il se rétrécit considérablement pour se transformer en fossé de palissade qui vient prendre appui sur le rempart de contour.

Sur sa portion large, le fossé a fait l'objet de quatre fouilles archéologiques pratiquées de 1986 à 1989 sur le coude septentrional (fig. 2 : ⑤), de 1997 à 2001 au croisement avec le chemin qui traversait l'*oppidum* du nord-ouest au sud-est (fig. 2 : ⑥), en 2011-2012 sur le tronçon nord (fig. 2 : ⑦) et de 2012 à 2015 sur l'entrée méridionale (fig. 2 : ⑧).

Taillé dans le rocher, à fond plat, large de quatre mètres pour une profondeur de deux mètres cinquante, il était doublé d'un mur en briques de terre crue reposant sur une assise de plaques en calcaire, érigé devant la levée de terre et de pierres formée par les déblais. Une passerelle en bois permettait de le franchir à l'endroit où il coupait le chemin. Son segment méridional, en revanche, présentait une large interruption probablement dotée d'un portail à deux vantaux dont témoignent des alignements de trous de poteaux.

<sup>3</sup> *Trabes directae perpetuae in longitudinem paribus interuallis, distantes inter se binos pedes, in solo collocantur. Hae reuinciuntur introrsus et multo aggere uestiuntur: ea autem, quae diximus, inter ualla grandibus in fronte saxis effarciuntur. His collocatis et coagmentatis alius insuper ordo additur, ut idem illud interuallum seruetur neque inter se contingant trabes, sed paribus intermissae spatiis singulae singulis saxis interiectis arte contineantur. Sic deinceps omne opus contextitur, dum iusta muri altitudo expleatur (B.G. VII, 23).*



Creusé en même temps qu'était construit le *murus gallicus*, il date de la fondation de l'*oppidum* à une phase avancée de La Tène D1 et divisait ce dernier en deux zones distinctes : la partie orientale du plateau formait un espace de dix hectares réservé aux affaires publiques de la cité ou d'une partie de la cité des Trévires, la partie occidentale de vingt hectares était dévolue à l'habitat.

Au cours de la deuxième décennie avant notre ère, le fossé a été délibérément comblé avec le mur en brique et la levée de terre. Outre toutes sortes d'objets perdus ou abandonnés, des milliers d'os d'animaux, du bœuf surtout, ont été jetés sur le comblement où ils forment une couche épaisse. Comme partout dans l'*oppidum*, ces os sont dans un état de conservation remarquable qui permet de constater qu'il ne s'agit pas de restes domestiques et artisanaux, mais de rejets d'une boucherie bovine d'ampleur quasi industrielle.

### 1.3 L'espace public

Des sondages de grande envergure effectués à la fin des années quatre-vingt (fig. 2 : 9, 10) ont montré qu'à l'époque celtique, la moitié septentrionale du secteur public était vierge de toute construction. Dans la partie méridionale en revanche, le levé géomagnétique a révélé la présence d'un temple gallo-romain, un *fanum* (fig. 1 : 5) dont la présence plaide pour l'existence de structures plus anciennes, peut-être cultuelles, en tout cas gauloises. Ce secteur a donc fait l'objet d'une fouille de 1995 à 2002 (fig. 2 : 11) qui a permis de mettre au jour une succession d'aménagements.

La phase la plus ancienne remonte à La Tène D1 et était constituée de palissades parallèles qui ménageaient des couloirs d'environ quatre mètres de large courant perpendiculairement à la rue principale de l'*oppidum* sur une longueur d'au moins soixante mètres ; elles aboutissaient à un long bâtiment précédé d'une estrade. Un puits profond de plus de vingt sept mètres a été creusé dès cette phase comme en témoigne une datation dendrochronologique (105 BC + ou - 10) effectuée sur le bois de sa superstructure.

Dans le courant du deuxième quart du I<sup>er</sup> siècle avant notre ère, l'aire palissadée a cédé la place à une halle de quinze mètres sur quatorze, composée de seize poteaux formant trois nefs ; la taille des poteaux équarris de la nef principale



Descente dans le puits de plus de 27 m de profondeur

atteste de sa hauteur exceptionnelle. La halle était précédée d'une esplanade que bordaient un bâtiment allongé à l'ouest et une rangée de gros poteaux à l'est. Au centre de l'esplanade se trouvait une fondation carrée entourée de grandes fosses et de plusieurs foyers contemporains, qui s'apparente à un autel. La halle se dressait exactement dans l'axe des portes du rempart sur le point le plus élevé du plateau.

Au cours de la deuxième décennie avant notre ère, l'espace public celtique a perdu sinon sa matérialité, du moins sa monumentalité : la halle a été démontée en même temps que le grand fossé de délimitation était comblé. A l'emplacement de la halle se trouve désormais une cour à portique dont le pavé grossier était parsemé de foyers et entouré de grandes fosses contenant notamment des tessons de céramique sigillée italique tardive (ce qui est exceptionnel pour le Titelberg où elle est rare, contrairement à la sigillée précoce). Une des fosses renfermait en outre de nombreuses poteries presque complètes. Architecture et mobilier témoignent que les lieux avaient toujours un caractère officiel, peut-être à connotation cultuelle, même si par ailleurs des constructions privées, des ateliers de bronziers en l'occurrence, ont pris place le long de la rue. Ces derniers devaient néanmoins entretenir un lien étroit avec la cour à portique si l'on en croit la parenté de leurs mobiliers.

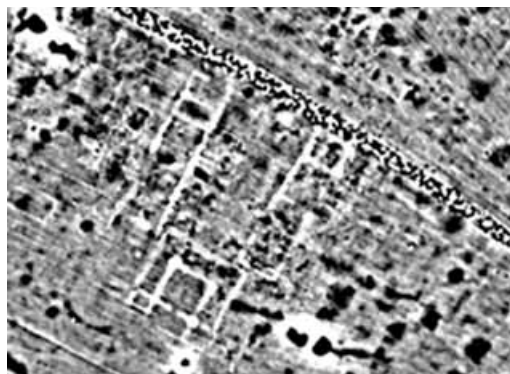
Les structures de ces trois phases renferment des milliers d'os – surtout de bœufs – vestiges, comme ceux du grand fossé, d'une activité bouchère importante.

Le début du règne de Tibère a vu la destruction de la cour à portique et le comblement des fosses, des caves et du puits. Mais, à la fin

du I<sup>er</sup> siècle de notre ère, un édifice énigmatique a été érigé au même emplacement : carré et ouvert, il semble être une résurgence en dur de la halle gauloise. Il était composé de piliers d'angles entre lesquels s'interposaient des colonnes – deux en façade et à l'arrière, une sur les côtés – et couvert d'un toit en dalles de calcaire, à deux versants probablement. Les colonnes, surmontées d'une frise et d'une corniche ornementées, étaient dotées de chapiteaux corinthiens dont l'un nous est parvenu par un heureux hasard : en effet, alors que la fouille était en cours, un promeneur a apporté aux archéologues une pierre sculptée qu'il avait trouvée à cet emplacement des années auparavant ; il s'est avéré qu'il s'agit d'une volute d'angle et qu'elle recolle parfaitement sur un grand chapiteau sans provenance connue, exposé depuis des décennies dans le parc municipal de Pétange au pied du Titelberg ! L'édifice était précédé d'une esplanade empierrée, trapézoïdale comme celle de l'époque gauloise et, comme elle, dotée d'une fondation – pour un autel ou pour une statue ? – dans l'axe. Comme à l'époque gauloise aussi, des constructions se dressaient de part et d'autre du parvis, mais désormais il s'agissait de maisons particulières, le secteur d'habitat ayant commencé à s'étendre vers l'est une fois que le fossé de partition n'était plus là pour l'en empêcher.

Au milieu du II<sup>e</sup> siècle de notre ère, le *fanum* révélé par le levé géomagnétique a vu le jour. La restitution de l'élévation est très difficile vu l'état fragmentaire des données architecturales. La *cella*, la partie close du temple qui abrite la statue de la divinité, a vraisemblablement été constituée à partir de l'édifice précédent : les vides entre colonnes et piliers ont été bouchés et les murs ainsi créés surélevés pour permettre l'ajout de fenêtres, puis couverts d'un toit à deux ou quatre versants en dalles de calcaire. La galerie qui entourait la *cella* devait être ajourée si l'on en croit quelques fragments de fûts et de chapiteaux appartenant à des colonnes d'ordre toscan ; ces dernières reposaient sur un parapet de quatre-vingt centimètres de large. De petits monuments votifs et des autels se dressaient sur et à l'ouest du parvis bordé par des bâtiments tout en longueur. Le *fanum* a succombé aux invasions barbares du III<sup>e</sup> siècle. La galerie a été détruite la première, probablement lors du passage des Alamans en 254, et remplacée par une galerie en bois pour entourer une *cella*

elle-même en piteux état : le sol notamment devait être partiellement détruit puisqu'un trésor monétaire de 615 pièces, en argent pour la plupart, a pu y être enfoui juste avant les invasions terriblement destructrices des années 275/276. Celles-ci ont été fatales au Titelberg dont la plupart des édifices ainsi que des monuments funéraires ont été démontés et leurs blocs équarris – comme en témoignent des centaines de fragments sculptés alentour du *fanum* – pour édifier une fortification à la hâte autour de la *cella* encore debout.



Le *fanum* ⑤ et ses annexes (détail du levé géomagnétique)

#### 1.4 L'habitat

Nous l'avons dit, la partie du plateau du Titelberg située à l'ouest du fossé de partition, la plus grande, abritait l'habitat. Comme seules de petites portions en ont été fouillées à ce jour – essentiellement entre 1968 et 1985 (fig. 2 : ⑫ à ⑮) – ce sont la répartition des objets (monnaies, fibules, tessons...) et des matériaux de construction (tuiles, moellons) à la surface des champs, ainsi que les prospections géomagnétiques qui permettent de constater qu'il n'occupait de loin pas tout l'espace. Sa densité et son organisation le distinguent de celui de la plupart des *oppida* plus précoces et le rapprochent de celui des agglomérations gallo-romaines postérieures : les maisons de quatorze mètres de long sur huit mètres de large se pressaient le long de la rue qui traverse l'*oppidum*, en lui présentant leur petit côté, et cette disposition a perduré tout au long de l'occupation du site.

Malheureusement, la stratigraphie est perturbée par la mise en culture du plateau et surtout par les fissures des couches de calcaire dues à l'effondrement des galeries minières sous-



Vue aérienne d'une partie fouillée et restaurée du secteur d'habitat



Prélèvement du plancher et de la porte en bois d'une cave de l'établissement commercial romain

jacentes, auxquelles s'ajoutent pour les structures de l'époque gauloise, les bouleversements dus aux fondations, caves et murs gallo-romains postérieurs. Néanmoins, la fouille a permis de découvrir l'aspect que revêtaient les maisons à La Tène finale. Pour les murs, des poteaux en chêne disposés à intervalles irréguliers servaient d'armature à un clayonnage calé à l'aide de pierres plates et recouvert d'un torchis en argile micacée. Une rangée de gros poteaux médians soutenait la charpente vraisemblablement couverte de chaume ou peut-être de bois. A l'intérieur, à même le sol grossièrement dallé de pierres en calcaire de Haut-Pont, se trouvaient un à deux foyers, certains entourés de trois petits trous de poteaux, vestiges du trépied auquel était suspendu un chaudron. Autour de la maison, une rigole large et profonde recueillait l'eau de pluie qu'elle évacuait vers un collecteur qui longeait la rue.

L'habitat a été remanié deux décennies après la conquête romaine, au début de l'époque augustéenne donc ; la rue principale a été empierrée et dotée de deux rues perpendiculaires, les maisons gauloises ont cédé la place à d'autres, toujours en bois et torchis mais construites sur des sablières basses et dotées de caves aux parois revêtues de pierre sèche. Elles étaient accompagnées de fosses très profondes, des silos probablement.

A la fin du I<sup>er</sup> siècle de notre ère ou au début du II<sup>e</sup>, un nouveau lotissement du site a permis l'émergence d'un *vicus* gallo-romain construit avec le calcaire blanc d'Audun-le-Tiche dont l'exploitation a commencé alors et qui a également servi à daller les rues. Comme nous l'avons vu plus haut, c'est à ce moment-

là que l'habitat a commencé à gagner vers l'est en franchissant le fossé désormais comblé qui autrefois délimitait l'espace public. Après qu'il ait succombé aux invasions barbares de la deuxième moitié du III<sup>e</sup> siècle, le Titelberg n'a probablement plus connu qu'une occupation intermittente.

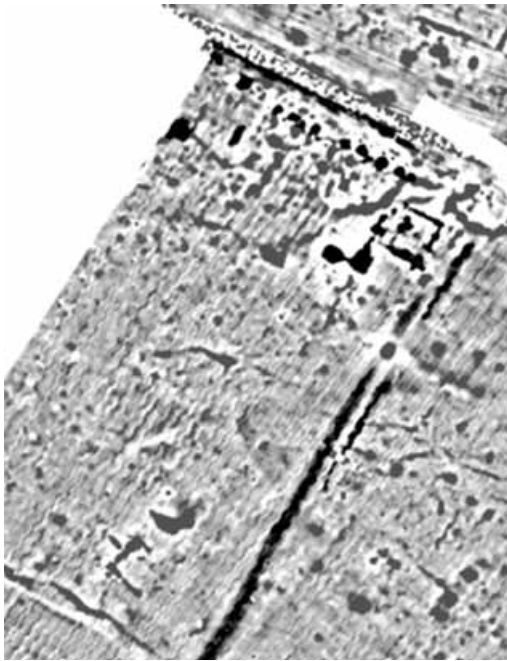
### 1.5 L'établissement commercial romain

La prospection géomagnétique a révélé, dans le quart sud-ouest du secteur dévolu à l'habitat, la présence d'un fossé rectiligne étroit qui tourne à angle droit et va butter contre le rempart de contour (fig. 1 : 6) ; il a été sondé par des coupes en 1998 et en 2005 (fig. 2 : 16, 17). Les fouilles menées dans le coin nord-est de la surface de 2003 à 2008 (fig. 2 : 18) ont mis au jour un enchevêtrement de structures (fig. 1 : 7) qui ne s'apparentent pas à l'habitat gaulois, sauf un four de potier isolé de la première moitié du I<sup>er</sup> siècle avant notre ère. Datant du troisième quart du I<sup>er</sup> siècle avant J.-C., elles consistaient en une vaste cour délimitée par des portiques qui abritaient une batterie de dix grands silos et qui encadraient des bâtiments sur poteaux et sur sablières basses. Les lieux semblent avoir fait l'objet d'une démolition systématique : les bâtiments ont été incendiés et leurs restes ont servi à remblayer les creux, notamment les caves. Le contenu de l'une d'elles – sur le sol en bois de laquelle gisait sa porte avec ses ferrures – a permis de constater que certains des bâtiments avaient des sols en *terrazzo* et en *opus spicatum*, ainsi que des enduits muraux peints dont le décor date des dernières années de la République en

Italie<sup>4</sup>, une datation corroborée par l'analyse dendrochronologique du bois du sol et de la porte de la cave.

De nombreux éléments d'équipement de légionnaire – poignard, javelots lourds, balles de frondes en plomb, porte-cimier, larges clous de chaussures à croix et globules, sardines de tente – témoignent d'une présence militaire qui commence dans le troisième quart du I<sup>er</sup> siècle avant notre ère, donc dès après la fin de la guerre des Gaules. D'autres, comme les anneaux de poignée d'épées bataves, signalent la présence d'auxiliaires d'origine germanique.

S'y ajoutent un important mobilier métallique et céramique importé de Campanie et d'Etrurie et un nombre inhabituellement élevé de styles et de boîtes à sseau.



L'établissement commercial romain 7 (détail du levé géomagnétique)

## 1.6 Les nécropoles

La nécropole gauloise et augustéenne de Lama-delaine jouxtait le chemin qui mène de la vallée de la Chiers à la porte occidentale de l'*oppidum*. Les 70 tombes et 18 fosses à offrandes mises au

jour entre 1991 et 1993 couvrent tout le I<sup>er</sup> siècle avant notre ère et, exception faite des quelques inhumations de nouveau-nés, le rite pratiqué était l'incinération.

Un atout majeur de la nécropole est la très bonne conservation de l'os animal. En effet, les tombes contenaient de la nourriture solide et liquide dont une bonne partie provenait du repas funéraire : c'était la part du mort, le témoignage que les rites avaient bien été accomplis. Mais, contrairement aux différents objets personnels et à la vaisselle qui ont traversé les siècles, celle-ci a disparu sans laisser de traces à l'exception des os que l'alcalinité du sol a préservés. Ceux-ci nous ont appris que le cochon occupait une place privilégiée dans les rites funéraires, le mouton, le chien, le poulet et le bœuf étaient présents aussi, mais en proportions moindres et en position périphérique dans les sépultures.

L'étude des os, brûlés ou non, notamment ceux du cheval dont nous savons qu'il n'était pas consommé chez les Trévires, a aussi montré que certains animaux avaient été abattus bien avant ceux destinés au banquet funéraire ; si ce premier sacrifice a eu lieu au moment du décès comme c'est vraisemblable, cela implique un délai de plusieurs semaines entre ce dernier et la cérémonie funéraire, pendant lequel le cadavre, entouré d'une partie de ses biens, était vraisemblablement exposé dans la nécropole.

Toujours grâce à la conservation des os, on a également constaté une véritable mise en scène des dépôts liés au repas funéraire. La tombe 1 en offre un exemple parfait : à première vue, elle semblait contenir tout un cochon, en réalité il n'y avait que quelques quartiers de viande provenant de plusieurs bêtes, mais disposés pour donner l'illusion d'un animal complet, les vides ayant été dissimulés par des poteries. Dans la tombe 19, quelques morceaux de coq avaient été déposés dans un vase préalablement rempli de terre ce qui donnait l'impression qu'il débordait de viande. Il est plus difficile, en revanche, d'interpréter les gestes ayant entouré le dépôt de certains objets. Concernant les armes de la tombe 3, qui forment un amas compact après avoir été volontairement déformées, il s'agit probablement d'une référence à un geste culturel qui avait cours

<sup>4</sup> Etude Claudine Allag, rapport inédit APPA-CEPMR (F).





Fouille d'une tombe gallo-romaine dans la nécropole orientale

dans les sanctuaires gaulois où les armes déposées étaient mises hors d'usage par mutilations afin qu'elles ne puissent plus retourner dans le monde profane. Mais le plus souvent, la signification de ces gestes nous échappe.

Mise au jour entre 2000 et 2007, la nécropole orientale était située en contrebas du rempart de barrage. Avec environ deux cents sépultures dont les cinq sixièmes sont gallo-romaines, elle est beaucoup plus grande, mais aussi plus récente que celle de Lamadelaine, ce qui permet de constater que le rituel funéraire s'est uniformisé et appauvri après la conquête romaine. Les dépôts carnés se sont faits rares – seul le poulet était sacrifié lors des cérémonies funéraires – et le mobilier se réduit le plus souvent à un gobelet, une cruche et une assiette.

Néanmoins, une des caractéristiques de la nécropole est la présence répétée d'outils dans les sépultures, et surtout leur diversité, répétition et diversité toutes relatives il est vrai : il s'agit d'une petite quarantaine d'outils – dont près de la moitié sont des couteaux – répartis dans une vingtaine de tombes. Si les couteaux se partagent équitablement entre tombes gauloises et gallo-romaines, tous les autres outils, à une exception près, se trouvent dans les secondes.

Lorsqu'une sépulture contient une arme, ne fut-ce qu'une pointe de lance ou un morceau de bouclier, le défunt est généralement qualifié de guerrier. Ceci revient à admettre que le mobilier déposé, l'arme ou les armes en tout cas, lui appartenait et que, sinon lui-même, du moins ses proches ou le groupe ont souhaité exprimer son statut social par ce geste. La prudence l'emporte en revanche, quand il s'agit d'identifier un artisan. Toutefois, si la

sépulture contient de l'outillage – c'est-à-dire un ensemble d'outils spécialisés nécessaire à l'exercice d'un métier – la probabilité est forte que celui-ci ait un lien étroit avec l'activité passée du défunt qui peut donc être qualifié d'artisan, même si la nature exacte de cet artisanat nous échappe.

La tombe 75, par exemple, contient une hache bipenne, un couperet et un fusil à aiguiser. Le défunt était vraisemblablement un boucher auquel la hache servait à mettre l'animal à mort, et le couperet à le dépecer. Avec des couperets de taille différente – un pour les grands animaux, un pour les petits – et une paire de forces pour le découpage des peaux par exemple, la tombe 95 pourrait elle aussi être celle d'un boucher.

Avec sa tôle de bronze – matière première – son petit marteau, sa petite enclume, ses burins, l'un denté l'autre pointu, la tombe 87 pourrait être celle d'un artisan bronzier spécialisé dans la réalisation de décors.

Les choses sont un peu plus compliquées dans la tombe 167 dont les outils étaient rassemblés dans un étui – il en reste les deux anneaux de suspension – mais ne forment pas une panoplie : un poinçon monétaire y constitue un objet tout à fait exceptionnel, mais le marteau qui l'accompagne est trop petit pour permettre la frappe et le couteau ne sert à rien dans ce contexte. Autre bizarrerie : le poinçon est à l'effigie du revers des monnaies du chef trévire Arda, alors que la monnaie déposée dans la tombe est à l'effigie de Germanus Indutilli...

Le doute est permis lorsque la sépulture ne contient qu'un outil – le plus souvent un couteau. S'il a été déposé pour symboliser un ensemble, il peut renvoyer à une activité artisanale, mais il pourrait aussi s'agir du couteau qui a servi à immoler les animaux consommés pendant le repas funéraire, auquel cas il aurait été déposé dans la tombe pour témoigner de l'accomplissement des rites sacrificiels. Le plus souvent, la signification du dépôt nous échappe à cause de la polyvalence des outils qui peuvent relever du domaine professionnel comme de la sphère domestique. Et que dire des instruments très spécialisés que sont les styles par exemple ? On peut affirmer sans trop s'avancer que leur propriétaire maîtrisait l'écriture, ce qui ne devait pas être la règle. Faut-il en déduire qu'il mettait ce savoir faire au service du groupe, qu'il faisait peu ou prou office d'écrivain public ? Ou la présence de cet





Vestiges restaurés d'un ensemble cultuel (?) situé en contrebas du rempart de barrage

outil dans sa sépulture signifie-t-elle simplement qu'il se réclamait de la romanité ?

La nécropole orientale a aussi livré des fragments de stèles funéraires parmi les plus précoces de la région puisqu'elles datent de l'époque augustéenne, au plus tard des premières années du règne de Tibère ; des fragments de sculptures appartenant à des monuments funéraires beaucoup plus tardifs ont également été mis au jour.

### 1.7 Un ensemble cultuel (?)

Au nord de la nécropole orientale ont été mises au jour les fondations emboîtées de divers bâtiments et le coin sud-ouest d'un mur d'enceinte. Le mobilier témoigne d'une utilisation qui va de la deuxième moitié du I<sup>er</sup> siècle avant notre ère, au II<sup>e</sup> voire au IV<sup>e</sup> après, mais ne nous apprend rien sur la nature des lieux. Néanmoins, la taille de l'enceinte – le mur méridional est conservé sur soixante-quinze mètres, le mur occidental sur vingt-quatre mètres – permet d'évoquer un espace sacré qui devait abriter un sanctuaire. Malheureusement, il n'est pas possible de vérifier cette hypothèse parce que le couvert forestier épais et perturbé par des effondrements de terrain empêche la détection géophysique, et que la proximité de la réserve naturelle du Pränzebiurg interdit les sondages archéologiques. Il faut donc conjecturer en proposant de voir dans le premier bâtiment un petit édifice gallo-romain à vocation cultuelle, probablement en rapport avec la nécropole. Une fréquentation accrue, une importance progressive des lieux ou du culte, pourraient expliquer qu'il ait fallu construire un sanctuaire bien plus important délimité par une grande enceinte. L'édi-

fice primitif ainsi que son successeur plus modeste auraient alors été démolis pour céder la place à un bâtiment annexe situé à l'extérieur de l'espace sacré, peut-être un lieu d'hébergement pour les fidèles. L'alignement de ce dernier sur l'enceinte cultuelle, bien que rompu par les transformations postérieures, plaide pour leur complémentarité et leur contemporanéité. Un indice pour une interprétation cultuelle des lieux nous est fourni par une statuette de bronze représentant Hercule portant son fils Téléphe. Hercule était très populaire en Gaule où son culte, pratiqué dans l'armée romaine, se serait transmis à la population par le biais des camps du *limes*. Il convient donc de relever dans le mobilier mis au jour la présence d'objets habituellement considérés comme militaires – des appliques en bronze, quelques clous de chaussures – voire à connotation militaire et cultuelle, en l'occurrence des clochettes et surtout un bouclier miniature.

## 2. Interprétation

Bien évidemment, le but d'une fouille archéologique n'est pas de mettre au jour des vestiges, aussi beaux, précieux ou intéressants soient-ils, mais de comprendre un site et les motivations des hommes qui l'ont occupé. Les recherches effectuées depuis plus d'un demi-siècle sur le Titelberg nous permettent aujourd'hui d'esquisser cette histoire.

A la fin du II<sup>e</sup> siècle avant notre ère, le Titelberg, comme bon nombre de sites de hauteur du territoire celtique, est devenu le siège d'un *oppidum* dont la première caractéristique est un rempart imposant alliant bois, terre et

pierre. Bien que César en ait vanté les avantages pour la défense,<sup>5</sup> sa fonction était surtout symbolique, il servait à proclamer le caractère central du lieu, son statut quasi urbain par rapport à l'environnement rural.

En effet, César toujours nous apprend qu'au I<sup>er</sup> siècle avant notre ère, les cités gauloises organisaient des assemblées importantes, régulières ou ponctuelles, pour gérer leurs affaires politiques et judiciaires.<sup>6</sup> Ces assemblées avaient forcément aussi une nature cultuelle et devaient donc se tenir dans des lieux appropriés, en l'occurrence les *oppida*, probablement fondés à cet effet sur des emplacements dont c'était déjà la vocation par le passé, comme en témoigne l'existence de fortifications plus anciennes (ainsi, les deux premiers remparts du Titelberg remontent au moins à La Tène ancienne).

Dans l'*oppidum* du Titelberg, c'est l'espace de dix hectares délimité par le fossé de partition qui était clairement dévolu à ces activités. La partie septentrionale non construite pouvait servir de lieu de rassemblement à plusieurs milliers de personnes et nous avons vu que les aménagements de la moitié méridionale étaient de nature publique : les couloirs étaient peut-être destinés à canaliser les participants d'une assemblée politique, lors d'un vote par exemple, quant à la halle ouverte dont les dimensions et la situation signalent qu'il s'agit d'un édifice civil, elle pouvait abriter toutes sortes de transactions, un peu comme une basilique romaine.

La foule drainant nécessairement artisans et commerçants, ces rassemblements devaient s'accompagner d'une intense activité économique. De fait, nous l'avons dit, à partir du I<sup>er</sup> siècle avant notre ère, des milliers d'ossements ont été rejetés à proximité des bâtiments de l'espace public, et plus tard dans le fossé de partition imparfaitement remblayé. Plus de la moitié provient de bœufs et la plus grande part représente les déchets d'une activité de boucherie spécialisée et de grande ampleur qui produisait une viande en partie désossée destinée,

entre autres, à la consommation dans l'habitat ; outre les os – notamment les longs tronçons de rachis de bœuf arasés et les omoplates dont certaines présentent des perforations qui suggèrent qu'elles ont été suspendues – des couteaux et des crocs de boucher sont les indices de cette activité bouchère. Le caractère quasi industriel de cette boucherie bovine implique une activité commerciale intensive, probablement sous forme d'une foire, aux bovins notamment ; les couloirs palissadés des aménagements publics ont donc également pu servir à contenir des bœufs ; quant au puits qui accompagne ces aménagements, il confirme la présence en nombre de personnes et de bêtes. L'importance de la boucherie pour l'*oppidum* se traduit aussi dans le fait que le statut de boucher de certains défunts de la nécropole orientale soit clairement exprimé dans leur sépulture. Et comment ne pas évoquer la statuette d'Hercule mise au jour dans le lieu de culte situé à proximité de ces dernières, quand on connaît l'importance, en Italie centrale, du demi-dieu en tant que conducteur et protecteur des troupeaux ; la présence de l'*Ara maxima* – le premier autel qui lui a été consacré – sur le *forum boarium* à Rome est un témoignage éclatant de ses liens avec le monde pastoral...

Certains des marchands et des artisans que les foires attiraient épisodiquement sur le site ont fini par s'installer à demeure de l'autre côté du fossé de partition. Les témoins de leurs activités sont les ateliers ou les lieux où elles s'exerçaient, les rebuts qu'elles ont engendrés, l'outillage qu'elles nécessitaient, les objets qu'elles ont produits, qu'ils soient ratés ou semi-finis, ou qu'ils existent en quantité particulièrement importante. Ainsi, en l'absence de vestiges de lieux d'extraction antiques – détruits par les exploitations à ciel ouvert d'époque moderne – et d'ateliers, ce sont les centaines de kilos de scories et les innombrables objets manufacturés qui témoignent de l'existence d'une métallurgie du fer à base de minerai pisolitique présent sur le plateau de Differdange, mélangé à du minerai oolithique extrait à ciel ouvert à partir du front

<sup>5</sup> (...) *tum ad utilitatem et defensionem urbium summam habet opportunitatem, quod et ab incendio lapis et ab ariete materia defendit*, (...) (B.G. VII, 23).

<sup>6</sup> (...) pour n'en citer qu'une, la plus célèbre probablement et qui a lieu chez les Trévires justement, à l'initiative du chef Indutiomarus : (...) *armatum concilium indicit. Hoc more Gallorum est initium belli, quo lege communi omnes puberes armati convenire consueverunt; qui ex eis nouissimus convenit, in conspectu multitudinis omnibus cruciatibus affectus necatur* (B.G. V, 56).

de la cuesta. Elle était capable de couvrir tous les besoins qu'il s'agisse de matière première ou de produits finis comme les armes (épées, fers de lance, cotte de mailles...), la quincaillerie (clous, clefs, serrures, charnières...) ou les outils (enclumes, marteaux, pinces, ciseaux, poinçons, limes, haches, scies, coins, gouge, truelle, spatules, peignes à carder, aiguilles, forces, faux, serpes, râtaux, couteaux...). Ces derniers, à leur tour, révèlent les autres activités artisanales qui avaient cours dans l'*oppidum* : travail de la pierre, des métaux, du bois, de l'os, du cuir, du textile... Pour la métallurgie du bronze, nous avons vu que les fouilles effectuées dans l'espace public ont mis au jour les traces d'un atelier de bronzier de la fin du I<sup>er</sup> siècle avant notre ère, spécialisé dans la chaudronnerie comme le montrent les battitures produites par le martelage du métal et les rivets roulés qui servent à assembler des tôles. Il est possible que l'artisan ait fabriqué lui-même l'alliage dont il avait besoin à partir de lingots importés – même s'il n'y a pas trace de ces derniers – mais la matière première était surtout fournie par le recyclage d'objets hors d'usage et de chutes dont l'atelier a livré de grandes quantités. Dans le domaine de la métallurgie fine, la production de fibules l'emporte sur toutes les autres : à ce jour ont été recensées plus de 2300 exemplaires pour moitié à ressort pour moitié à charnière, en bronze à quatre-vingt-dix pour cent. Il ne fait aucun doute que la plupart d'entre elles ont été fabriquées dans l'*oppidum*, même si l'on n'y a pas (encore) trouvé de moule. Là encore, l'importance de cet artisanat transparait dans le fait que le statut de bronzier du défunt et clairement exprimé dans certaines tombes de la nécropole orientale. De nombreux ratés de cuisson ainsi que cinq fours de potier répartis sur toute la surface du plateau fouillée à ce jour témoignent d'une industrie céramique s'échelonnant du I<sup>er</sup> siècle avant notre ère au III<sup>e</sup> après. Un atelier de verrier du III<sup>e</sup> siècle, qui fabriquait aussi bien vases, verres et fioles que des tesselles, a été mis au jour à l'extrême limite nord du *vicus* (fig. 2 : 12).

Dépassant largement les besoins locaux, une partie de la production artisanale du Titelberg était vraisemblablement destinée à l'exportation, dans la cité pour les produits finis, dans le reste de la Gaule et en Italie pour les matières premières. En plus d'une place de rassemblement, l'*oppidum* était donc devenu un lieu de production et d'échange à caractère urbain.

Rien ne saurait mieux exprimer son importance économique au I<sup>er</sup> siècle avant notre ère que l'abondance et la diversité des monnaies gauloises qui y circulaient. A ce jour, le site en a livré près de cinq mille dont les trois-quarts sont trévières. Parmi ces dernières, très peu de monnaies en or si l'on excepte quelques statères fourrés, un nombre appréciable de monnaies en argent où domine nettement le type au personnage assis, presque vingt pour cent de monnaies en potin pour la plupart du type aux cheveux hérissés et une écrasante majorité de monnaies en bronze frappées après la guerre des Gaules et qui se répartissent entre les types Arda (60 %) et Hirtius (40 %) dont les prototypes ne sont pas gaulois mais romains. La concentration de ces types, conjuguée à la présence de centaines de fragments de moules à flans (néanmoins les flans de la plupart des monnaies en potin et en bronze ont été coulés en chapelet dans des moules dont il n'a pas été trouvé trace à ce jour), de flans monétaires vierges en or, en argent et en bronze, et surtout d'un poinçon portant le revers du type Arda au taureau – qui avec plus de huit cents exemplaires constitue le monnayage le plus abondant du site – dans une sépulture de la nécropole orientale, témoignent de la présence d'au moins un atelier monétaire dans l'*oppidum*. Curieusement, le numéraire trévière semble avoir eu une valeur très locale puisqu'il est rare dans le reste du pays et quasi inexistant en dehors de ses frontières contrairement à celui des autres peuples de la Gaule. En effet, la seconde caractéristique de la circulation monétaire gauloise sur le Titelberg est l'abondance et la diversité des frappes étrangères : près de mille cinq cents monnaies provenant de plus de trente-cinq peuples, notamment bien sûr, des voisins plus ou moins proches que sont les Rèmes, les Leuques, les Séquanes, les Médiomatriques, les Suessions, les Ambiens et les Nerviens. Enfin, à ce monnayage gaulois en circulation alors que le Titelberg était son apogée, il convient d'ajouter un nombre non négligeable de monnaies romaines, entre autres les as et deniers de la République et les as de Nîmes.

Le dynamisme de l'activité commerciale se lit aussi très bien dans la quantité et la qualité des produits importés depuis le bassin méditerranéen, le vin notamment. Dans un premier temps, celui-ci provenait exclusivement d'Italie, de la côte tyrrhénienne surtout, parce que Rome y avait développé une véritable industrie viticole à destination des Gaulois une

fois qu'elle avait elle pris conscience de leur goût pour ce breuvage. La conquête de la Gaule par César a entraîné une diversification des produits et de leur provenance. Aux amphores de vin italien se sont ajoutées celles de vin de Tarraconaise (côte orientale de l'Espagne) et de Marseille, et des amphores contenant de l'huile d'olive, des salaisons de poisson et des olives marinées dans du moût en provenance de la Bétique (sud de l'Espagne), et même l'une ou l'autre amphore contenant du vin des îles grecques ou des fruits exotiques de Syrie. Importés également, la vaisselle en bronze liée au banquet voire au service du vin et fabriquée en Italie (*simpulum* à manche vertical ou horizontal, cruches, gobelets, bassins...), ainsi que la vaisselle en céramique à vernis noir de Campanie et en terre sigillée d'Arezzo, les gobelets à paroi fine fabriqués dans les succursales lyonnaises des ateliers d'Italie du nord et les lampes à huile en terre cuite. Ces marchandises remontaient les voies fluviales du Rhône et de la Saône qui constituaient l'axe majeur du commerce italique vers l'intérieur de la Gaule, puis divers embranchements les menaient soit vers le bassin de la Loire, soit vers celui de la Seine, soit vers la Moselle et la vallée du Rhin ou les Ardennes.

Ces importations étaient le fait de commerçants romains, en tout cas méditerranéens, installés à demeure dans l'*oppidum* du Titelberg où les avait attirés un potentiel économique que leur présence à son tour a contribué à renforcer. Aménagé en marge du secteur d'habitat dans le courant de la première moitié du I<sup>er</sup> siècle avant notre ère, leur établissement a servi de base de ravitaillement à l'armée romaine dès après le milieu du siècle. C'était une pratique courante si l'on en croit César dont les propos sur *Genabum* (Orléans)<sup>7</sup> notamment montrent bien que pendant la conquête de la Gaule les *oppida*, certains du moins, étaient un relais indispensable au ravitaillement de ses légions.

Les fragments de stèles funéraires de la nécropole orientale sont la preuve de la présence des *negotiatores Romani*. En effet, ils permettent d'affirmer qu'une stèle funéraire complète du même type, mise au jour à Pétange en 1919,

provient elle aussi de la nécropole orientale. Celle-ci, en calcaire d'Audun-le-Tiche, fabriquée par un artisan local probablement d'après une esquisse que lui avait fournie le commanditaire, avait été érigée pour *Julia Julla* fille de *Pothus*. Or ce dernier était un affranchi italique du temps d'Auguste, dont on sait notamment qu'il avait œuvré à la rénovation du *macellum* (le marché !) de la ville d'Ostie, avant de finir ses jours à Rome où ses cendres ont été déposées dans un *colombarium* de la voie appienne. Tout porte donc à croire qu'après son affranchissement au tournant de l'ère, il a résidé un temps en Gaule, en l'occurrence dans l'établissement commercial romain du Titelberg où il a fait fortune en tant que marchand comme bon nombre de ses semblables.

Loin de nuire à son développement économique, la présence militaire romaine a permis au Titelberg de connaître son âge d'or dans la deuxième moitié du I<sup>er</sup> siècle avant notre ère ; le contact quotidien avec cette culture matérielle étrangère a notamment été à l'origine des changements rapides et profonds qui ont affecté la production artisanale et le mode de vie des habitants de l'*oppidum* et que l'archéologie permet de constater. Mais elle a aussi sonné le glas du Titelberg en le dépouillant de ses fonctions centrales au profit de la nouvelle capitale *Augusta Treverorum* fondée vers 16 avant notre ère par l'empereur Auguste. En effet, le comblement du fossé et la démolition de la halle sont intervenus au moment de la fondation de cette dernière, probablement parce que l'autorité en place, les Romains ou leurs partisans gaulois, souhaitait faire disparaître les dernières traces de pouvoir central sur le Titelberg.

Cela n'a pas empêché, toutefois, la construction, au I<sup>er</sup> siècle de notre ère, d'un édifice ressemblant fort à un monument commémoratif, érigé soit à la grandeur gauloise passée, soit au pouvoir romain présent. Auquel a succédé un *fanum* dont la taille et l'apparence étaient sans commune mesure avec la modeste agglomération gallo-romaine qui l'abritait. Et les traces de cette grandeur passée ont subsisté longtemps, puisqu'au XVIII<sup>e</sup> siècle Jean Bertholet pouvait écrire à propos du Titelberg :

<sup>7</sup> (...) *Carnutes* (...) *Cenabum signo dato concurrunt ciuesque Romanos, qui negotiandi causa ibi constiterant, in his Gaium Fufium Citam, honestum equitem Romanum, qui rei frumentariae iussu Caesaris praeerat, interficiunt bonaque eorum diripiunt.* (B.G. VII,3).

<sup>8</sup> Histoire ecclésiastique et civile du Duché de Luxembourg et Comté de Chiny (1741–1743), p. 429.

« Mais ce qu'il y a de plus rare, sont des restes d'un Mausolée superbe, orné de divers festons, et appuyé de grosses colonnes, dont les chapiteaux étoient d'un ouvrage dorique »<sup>8</sup>...

Aujourd'hui encore, les remparts successifs, écroulés, forment un talus impressionnant dont le visiteur peut faire le tour par l'extérieur. Si le fossé de partition de l'*oppidum* n'est plus visible – sauf un petit tronçon laissé ouvert après la fouille dont il a fait l'objet en 2011, mais qui est difficile d'accès parce que situé sous le couvert forestier au nord du plateau – certains vestiges des aménagements publics sont conservés

et il en va de même pour les substructions d'une petite partie du *vicus*. Les vestiges restaurés du sanctuaire oriental, quant à eux, offrent une agréable et paisible aire de repos à l'ombre des arbres avant de quitter le Titelberg. La découverte du site sera utilement complétée par une visite au Musée national d'histoire et d'art de Luxembourg où sont exposés la plupart des objets mis au jour par les fouilles archéologiques.

© Figures 1-2 et photos : Centre national de recherche archéologique – section d'archéologie protohistorique

### Pour en savoir plus :

ARENDET, Charles, Rapport sur les fouilles opérées au Titelberg en octobre et novembre 1907, *Publication de la Section Historique*, LIX, 1919, p. 6-13.

GAENG, Catherine, METZLER, Jeannot, GASPAR, Nicolas, HOMAN Lydie, *L'oppidum gallois du Titelberg*, Luxembourg : CNRA, 2014.

GASPAR, Nicolas, *Die keltischen und gallo-römischen Fibeln vom Titelberg*, Dossier d'archéologie du Musée national d'histoire et d'art XI, 2007.

KAURIN, Jenny, Approche fonctionnelle des couteaux de la fin de l'âge du fer, *Archäologisches Korrespondenzblatt*, 38-40, 2008, p. 521-535.

KRIER, Jean, IVLIA POTH FIL(ia) IVLLA, Ein epigraphischer Beitrag zur Geschichte des Titelberges, *Trierer Zeitschrift*, 40/41, 1977/78, p. 67-73.

KRIER, Jean, Eine Zisternenverfüllung der mittleren Kaiserzeit auf dem Titelberg, *Hémecht*, 32-1, 1980, p. 105-111.

KRIER, Jean, Eine weitere frühkaiserzeitliche Grabstele von Titelberg, *Hémecht*, 32-2, 1980, p. 209-212.

KRIER, Jean, Eine römische Grabinschrift der mittleren Kaiserzeit vom Titelberg, *Archaeologia Luxemburgensis*, 1, 2014, p. 69-85.

MÉNIEL, Patrice, Les restes animaux de l'oppidum du Titelberg (Luxembourg) de La Tène finale au gallo-romain précoce, in BOURRA, Frédérique, METZLER, Jeannot, MIRON, Andrei (dir.), *Actes du XI<sup>e</sup> Colloque de l'A.F.E.A.F.*, Sarreguemines 1987 : *Archaeologia Mosellana* 2, 1993, p. 381-406.

MÉNIEL, Patrice, METZLER, Jeannot, Nature et circonstance du dépôt de viande dans les tombes de Lamadelaine (Luxembourg, Ier S. av. J.-C.), in MÉNIEL, Patrice, LAMBOT, Bernard (dir.), *Repas des vivants et nourriture pour les morts en Gaule, Actes du XXV<sup>e</sup> colloque international de l'A.F.A.F.*, Charleville-Mézières 2001 : *Mémoires de la Société archéologique champenoise* 16, 2002, p. 337-344.

METZLER, Jeannot, Beiträge zur Archäologie des Titelberges, *Publication de la Section Historique*, XCI, 1977, p. 17-105.

METZLER, Jeannot, Ausgrabungen am Hauptwall des keltischen Oppidum auf dem Titelberg, *Hémecht*, 35-2, 1983, p. 277-310.

METZLER, Jeannot, *Das Treverische Oppidum auf dem Titelberg (G.-H. Luxemburg): zur Kontinuität zwischen der spätkeltischen und der frühromischen Zeit in Nord-Gallien*, Dossier d'archéologie du Musée national d'histoire et d'art III, 1995.

METZLER, Jeannot, METZLER, Nicole, MÉNIEL, Patrice, BIS Romain (collab.),



GAENG, Catherine (collab.), VILLEMEUR, Isabelle (collab.), *Lamadelaine une nécropole de l'oppidum du Titelberg*, Dossier d'archéologie du Musée national d'histoire et d'art VI, 1999.

METZLER, Jeannot, BIS Romain, GAENG, Catherine, MÉNIEL, Patrice, Vorbericht zu den Ausgrabungen im keltisch-römischen Heiligtum auf dem Titelberg, in HAFFNER, Alfred, VON SCHNURBEIN, Siegmard (dir.), *Kelten, Germanen, Römer im Mittelgebirgsraum zwischen Luxemburg und Thüringen, Kolloquium zum DFG-Schwerpunktprogramm „Romanisierung“*, Trier, 1998 : Kolloquien zur Vor- und Frühgeschichte 5, 2000, p. 431-445.

METZLER, Jeannot, Fouilles du sanctuaire celtique et gallo-romain de l'oppidum du Titelberg, in REDDÉ, Michel (dir.), *La naissance de la ville dans l'Antiquité, De l'archéologie à l'histoire*, Paris : De Boccard, 2003, p. 263-269.

METZLER, Jeannot, GAENG, Catherine (collab.), MÉNIEL, Patrice (collab.), Religion et politique : l'oppidum trévire du Titelberg (Luxembourg), in GOUDINEAU, Christian (dir.), *Religion et société en Gaule*, 2006, p. 190-202.

METZLER, Jeannot, MÉNIEL, Patrice, GAENG, Catherine, Oppida et espaces publics, in HASELGROVE, Colin (dir.), *Les mutations de la fin de l'âge du fer, Actes de la table ronde de Cambridge*, 7-8 juillet 2005, Bibracte 12/4, 2006, p. 222-224.

METZLER, Jeannot, Du Titelberg à Trèves. De l'oppidum gaulois à la ville romaine, in *Topographie sacrée et rituels. Le cas d'Aventicum, capitale des Helvètes, Actes du colloque international d'Avenches*, 2-4 novembre 2006, Antiqua 43, 2008, p. 155-165.

METZLER, Jeannot, GAENG, Catherine, MÉNIEL, Patrice, *L'espace public de l'oppidum du Titelberg*, Dossier d'archéologie du Musée national d'histoire et d'art XVII, à paraître.

REDING, Lucien, Les monnaies gauloises du Titelberg, Luxembourg : Ministère des arts et des sciences, 1972.

ROWLETT, Ralph, Vorbericht zu den Ausgrabungen der Missouri-Universität (U.S.A.) auf dem Titelberg, *Hémecht* 26-3, 1974, p. 377-386.

THILL, Gérard, Une coupe à travers le rempart du Titelberg, *Hémecht*, 18-2, 1966, p. 176-177.

THILL, Gérard, WEILLER, Raymond, Une verrerie gallo-romaine au Titelberg, *Hémecht*, 20-4, 1968, p. 521-530.

THILL, Gérard, Fibeln vom Titelberg aus den Beständen des Luxemburger Museums, *Trierer Zeitschrift*, 32, 1969, p. 133-171.

THILL, Gérard, METZLER, Jeannot, WEILLER, Raymond, Neue Grabungsergebnisse vom Titelberg, *Hémecht*, 23-1, 1971, p. 79-91.

THILL, Gérard, WEILLER Raymond, Die Füllung eines römerzeitlichen Brunnens (N°8) auf dem Titelberg, *Hémecht*, 31-1, 1979, p. 113-129.

WEILLER, Raymond, Die Münzfunde aus der Grabung vom Titelberg, *Publication de la Section Historique*, XCI, 1977, p. 119-187.

WEILLER, Raymond, *Der Schatzfund vom Titelberg (1995), Antoniniane von Caracalla bis Aurelian*. Studien zu Fundmünzen der Antike 15, 1999.



## Die Region Titelberg – Fond-de-Gras im Bild historischer Karten vom Beginn des 16. bis zum Ende des 18. Jahrhunderts

*Martin Uhrmacher*

Der in einem Tal unterhalb des Titelbergs gelegene Ort Fond-de-Gras ist noch jung; er wurde erst 1875 als Güterbahnhof und Umladestation gegründet. Eine ältere Vorgängersiedlung bestand hier nicht. Anders sieht es hingegen mit dem oberhalb gelegenen Titelberg aus, auf dessen Plateau sich schon in keltischer Zeit ein Oppidum, also eine regelrechte Stadt befand, die sich im ersten vorchristlichen Jahrhundert zum politischen, kulturellen und wirtschaftlichen Zentrum der Treverer entwickelte. Auch nach der römischen Eroberung behielt die Siedlung als *vicus* eine regionale Bedeutung und blieb bis in die Mitte des 5. Jahrhunderts besiedelt. Danach fiel das Plateau wüst und blieb bis in unsere Zeit unbebaut.<sup>1</sup>

Diese knappe Siedlungsgeschichte der beiden Orte zeigt, dass es hier zwischen dem frühen Mittelalter und der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, also über einen Zeitraum von mehr als tausend Jahren, eine Lücke in der Besiedelungsgeschichte gibt. Mit Hilfe historischer Karten, einer häufig unbeachteten Quellengattung, die ab der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts überliefert sind, lassen sich jedoch auch für diese Zeit interessante Erkenntnisse über die Region erlangen. So können alte Karten, vergleichend über einen langen Zeitraum betrachtet, Informationen über die naturräumliche Gestalt der Gegend und eventuelle Wandlungsprozesse vermitteln; beispielsweise ob eine Gegend eher bewaldet war oder agrarisch genutzt wurde oder ob es bereits erste Ansätze bergbaulicher oder protoindustrieller Tätigkeit gab. Zudem geben Karten oftmals auch Aufschluss über die territorialpolitische Situation, vor allem in Bezug auf Grenzver-

läufe. Alle diese Hinweise erweitern unser Bild von der Region, das ansonsten überwiegend aus schriftlichen oder archäologischen Quellen resultiert.

Dazu gilt es aber, die kartographischen Quellen zurückhaltend und mit besonderer Vorsicht zu interpretieren. Es handelt sich bei ihnen um vielschichtige Wissensträger, die Schrift und Bild vereinen. Sie können jedoch nicht einfach als scheinbar „transparente“, also unverschlüsselte Medien der Darstellung geographischer Räume betrachtet werden. Vielmehr sind historische Karten stets als bewusste Konstruktionen und keinesfalls als Versuch eines quasi photographischen Abbildes der Realität zu sehen. Die Darstellung folgte stets dem, was der Kartograph dem Betrachter zeigen wollte; eine möglichst exakte, neutrale Darstellung des kartographisch erfassten Raumes war nicht das primäre Ziel. Eine historische Karte ist somit das Resultat der über einen Raum gesammelten Beschreibungen sowie der durch Augenschein und teilweise bereits durch Vermessung erlangten Daten, die dann ganz im Sinne der landesherrlichen Auftraggeber bildlich und textlich umgesetzt und modifiziert wurden.<sup>2</sup>

Konkret bedeutet dies, dass Informationen auf einer Karte nicht unbedingt einer historischen Realität entsprechen müssen: Eine Gruppe von Bäumen ist kein Beleg für einen Wald an dieser Stelle, und Grenzverläufe zeigen nicht die exakte Ausdehnung von Herrschaftsbereichen; denn diese überlagerten sich im Mittelalter und in der frühen Neuzeit auf mehreren Ebenen und waren dermaßen komplex, dass sie sich auch heute noch nicht exakt

<sup>1</sup> Vgl. hierzu den Beitrag von Catherine GAENG in diesem Band.

<sup>2</sup> Vgl. zu dieser Problematik detailliert VOLLMAR, Rainer, Die Vielschichtigkeit von Karten als kulturhistorische Produkte. In: UNVERHAU, Dagmar (Hg.), Geschichtsdeutung auf alten Karten. Archäologie und Geschichte (Wolfenbütteler Forschungen 101), Wiesbaden 2003, S. 381-395, hier S. 382-385.

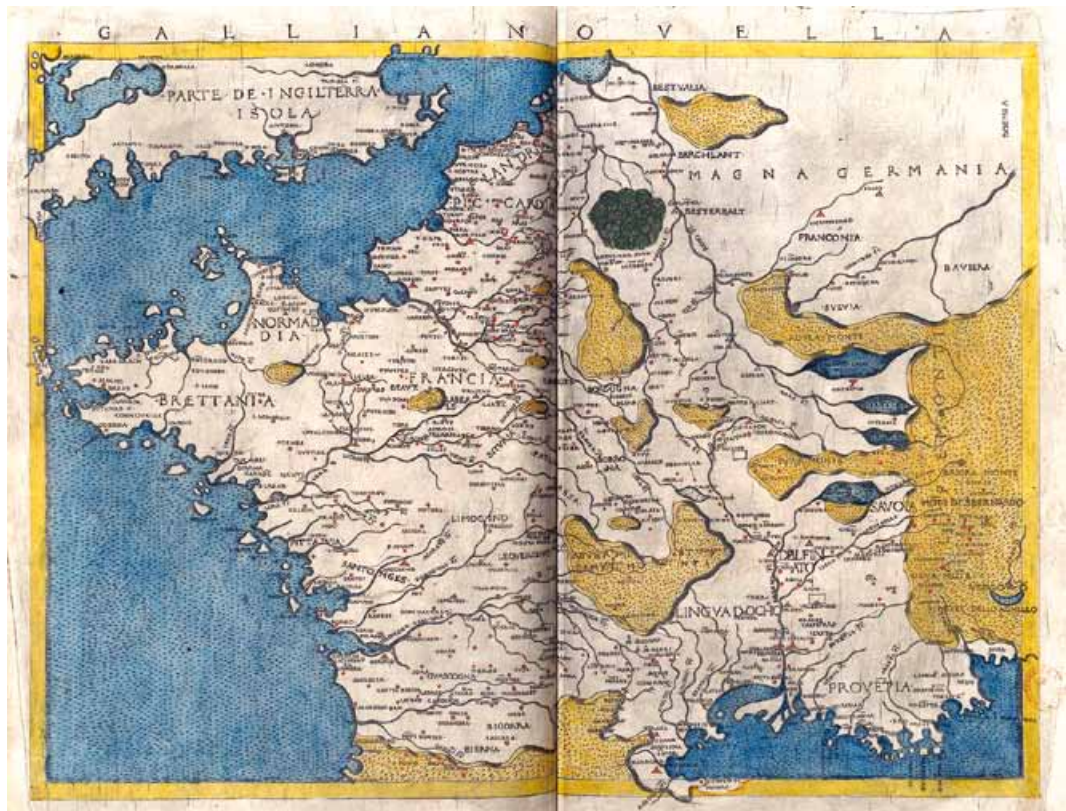


Abb. 1: Claude Ptolémée / GALLIA NOVELLA. Florenz 1481/1482. Bibliothèque nationale de France (BnF), département des Cartes et plans, Rés. Ge DD 1990 pl. 5 (Vgl. Anm. 4).

kartographisch darstellen lassen.<sup>3</sup> Historische Karten dokumentieren jedoch als zeitgenössische Quellen einen spezifischen Umgang mit Raum, dessen Regeln für jeden einzelnen Fall durch quellenkritische Interpretationen neu zu rekonstruieren sind.

Im folgenden Beitrag soll deshalb der Versuch unternommen werden, mittels ausgewählter Karten einen neuen Blick auf die Gegend rund um den Titelberg zu richten, um dadurch unser Wissen über die Region zu erweitern. Dabei werden wir in chronologischer Reihenfolge vorgehen.

### Der Raum zwischen Maas und Rhein in der Ptolemäus-Karte „Gallia Novella“ von 1481/82

Unser erstes Beispiel ist eine der ältesten bekannten Karten, die die heutige Großregion mit erfasst. Es handelt sich um eine Karte Frankreichs, die 1481/82 in Florenz unter dem Namen *GALLIA NOVELLA* als Teil einer Edition der *Geographia*, eines Werkes des antiken Astronomen, Geographen und Mathematikers Claudius Ptolemäus veröffentlicht wurde (Abb. 1).<sup>4</sup>

<sup>3</sup> Vgl. UHRMACHER, Martin, Der Pyrenäenfrieden von 1659 und seine Umsetzung im Spiegel der historischen Kartographie. Zur Analyse der Darstellung komplexer dynamischer Prozesse im Raum. In: GÜNZEL, Stephan / NOWAK, Lars (Hg.), KartenWissen: Territoriale Räume zwischen Bild und Diagramm (Trierer Beiträge zu den historischen Kulturwissenschaften 5). Wiesbaden 2012, S. 157-174, hier S. 157 mit weiterführender Literatur.

<sup>4</sup> Claude PTOLÉMÉE/GALLIA NOVELLA. Florenz 1481/1482. Es handelt sich um einen Kupferstich mit Kolorierung in blau, gelb, grün und rot im Format 40x45 cm. Die Karte ist enthalten in einer von dem Florentiner Humanisten Francesco Berlinghieri (1440-1501) ins italienische übersetzten Ausgabe der *Geographia* des Claudius Ptolemäus. Der Titel lautet: *Geographia / di Francesco Berlinghieri fiorentino in terza rima et lingua toscana distincta con le sue tavole in varii siti et provincie secondo la geographia et distinctione dele tavole di Ptolomeo*. Die Karte befindet sich in der Bibliothèque nationale de France (BnF), département des Cartes et plans, Rés. Ge DD 1990 pl. 5.



Abb. 1a: Detail der Karte GALLIA NOVELLA.

Das „Handbuch der Geographie“ des Claudius Ptolemäus stammt eigentlich aus dem zweiten nachchristlichen Jahrhundert und umfasste einen Großteil des geographischen Wissens der Antike.<sup>5</sup> Nach dem Untergang des Römischen Reiches war es im katholischen Europa des Mittelalters vergessen. Erst nachdem byzantinische Gelehrte eine Handschrift kurz vor 1400 nach Italien gebracht hatten, wurde sie um 1406 ins Lateinische übersetzt. Nach der Erfindung des Buchdrucks wurde das Werk zu einem regelrechten Bestseller und in dichter Folge auch nördlich der Alpen gedruckt. Dadurch erzielte die *Geographia* eine ungeheure Breitenwirkung und begründete im Rückgriff auf antikes Wissen die wissenschaftliche Kartographie, wie wir sie

bis heute kennen: Karten waren nun nicht mehr, wie während des Mittelalters üblich, vor allem von religiösen Vorstellungen geprägt.<sup>6</sup>

Zunächst wurden die auf Ptolemäus zurückgehenden Karten nach ihren klassischen Vorbildern gezeichnet und enthielten deshalb nur Informationen aus der Antike.<sup>7</sup> Das erklärt die Bezeichnung *Arduenna Silva* lateinisch für Ardenner Wald auf der Karte; in der Vergrößerung ist dies deutlich zu lesen (Abb. 1a). Das Waldgebiet war offenbar in römischer Zeit für die ganze Region zwischen Mosel, Maas und Rhein prägend.

Obwohl die vorliegende Karte im Vergleich mit den ältesten Editionen von Ptolemäus schon um zeitgenössische Orte wie beispielsweise

<sup>5</sup> STÜCKELBERGER, Alfred, Erfassung und Darstellung des geographischen Raumes bei Ptolemaios. In: GÜNZEL/NOWAK, KartenWissen (wie Anm. 4), S. 63-79, hier S. 63 mit weiterführender Literatur.

<sup>6</sup> STÜCKELBERGER, Ptolemaios (wie Anm. 6), S. 77.

<sup>7</sup> Joan BLAEU. Atlas Maior of 1665. Einführung und Texte von Peter van der Krogt. Köln 2006, S. 23.



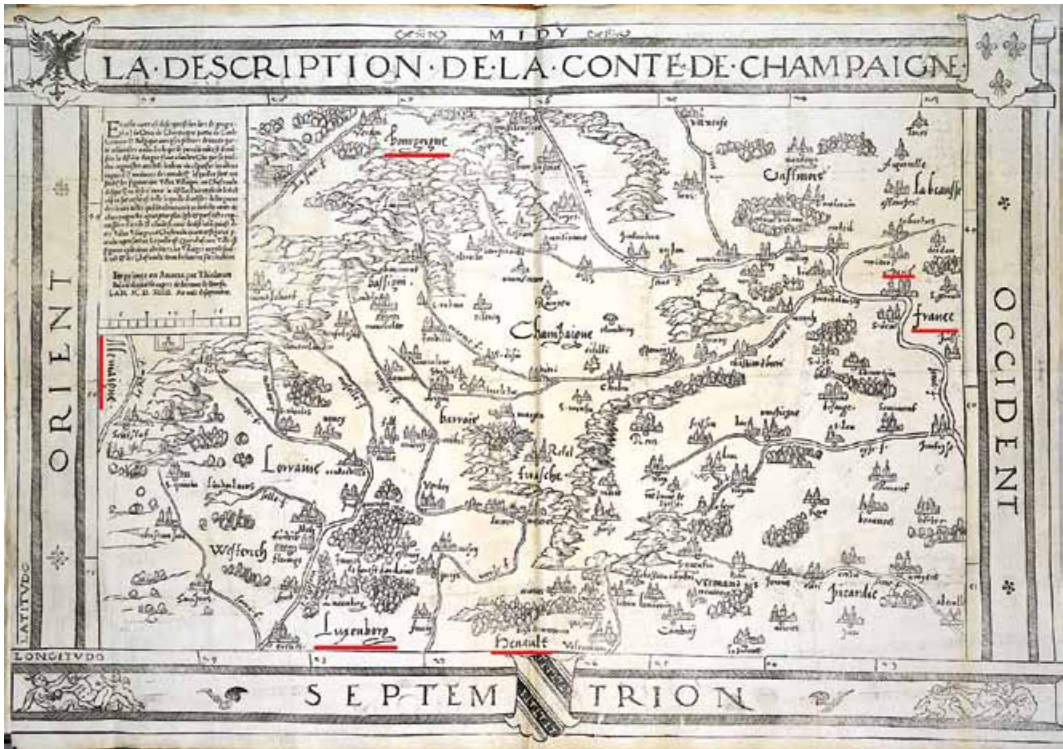


Abb. 2: Stefan Keltenhofer, *LA DESCRIPTION DE LA CONTE DE CHAMPAIGNE*. Antwerpen 1544. Kunstsammlungen der Fürsten zu Waldburg-Wolfegg, Wolfegg, Inv. Nr. 13925-10 (Vgl. Anm. 8 und 9).

Luxemburg (*Luce[n]borg*) erweitert ist, deshalb auch der Name *GALLIA NOVELLA*, bleibt sie, was Wälder betrifft, noch auf dem antiken Stand: Außer den Ardennen sind keine weiteren Forstgebiete verzeichnet, obwohl diese zweifellos bestanden haben. Die gelben Flächen stehen für Hoch- und Mittelgebirgslandschaften.

Wie man am Vergleich der Ortslagen von Verdun, Luxemburg und Trier (*Treveri*) deutlich sieht, ist die Karte noch sehr unpräzise. Der Titelberg ist nicht verzeichnet; als die Ursprungskarte von Ptolemäus im zweiten Jahrhundert entworfen wurde, war das Oppidum schon lange von Trier, der *Augusta Treverorum*, als neuem Hauptort der Treverer abgelöst worden. Würde man den Titelberg auf der Karte verorten, so würde er knapp unterhalb der Ardennen liegen. Wir können also festhalten, dass unsere Region am südlichen Rand eines in der Antike als groß und undurchdringlich geltenden Waldgebietes lag.

### Eine frühe Regionalkarte der Champagne, Luxemburgs und Lothringens aus der Mitte des 16. Jahrhunderts

Die Entwicklung der Kartographie ging in der Folgezeit schnell voran. Gegen Ende des 15. Jahrhunderts nahmen Kenntnis und Wissen über die Welt nicht zuletzt aufgrund von Entdeckungsreisen enorm zu. Die Verleger lösten sich immer mehr von den antiken Vorlagen und entwickelten moderne Kartenneuschöpfungen, darunter auch erste Regionalkarten. Bereits 1544 wurde eine Karte gedruckt, die unseren Raum einschließt. Es handelt sich um die älteste im Druck erschienene kartographische Darstellung der Champagne, die heute nur noch in einem einzigen Exemplar in den Kunstsammlungen der Fürsten zu Waldburg-Wolfegg überliefert ist.<sup>8</sup> Der Titel lautet: *LA DESCRIPTION*

<sup>8</sup> Kunstsammlungen der Fürsten zu Waldburg-Wolfegg, Wolfegg (Inv. Nr. 13925-10). Ich danke Herrn Dr. Bernd Mayer, Wolfegg, für eine Kopie der Karte und die Druckerlaubnis.

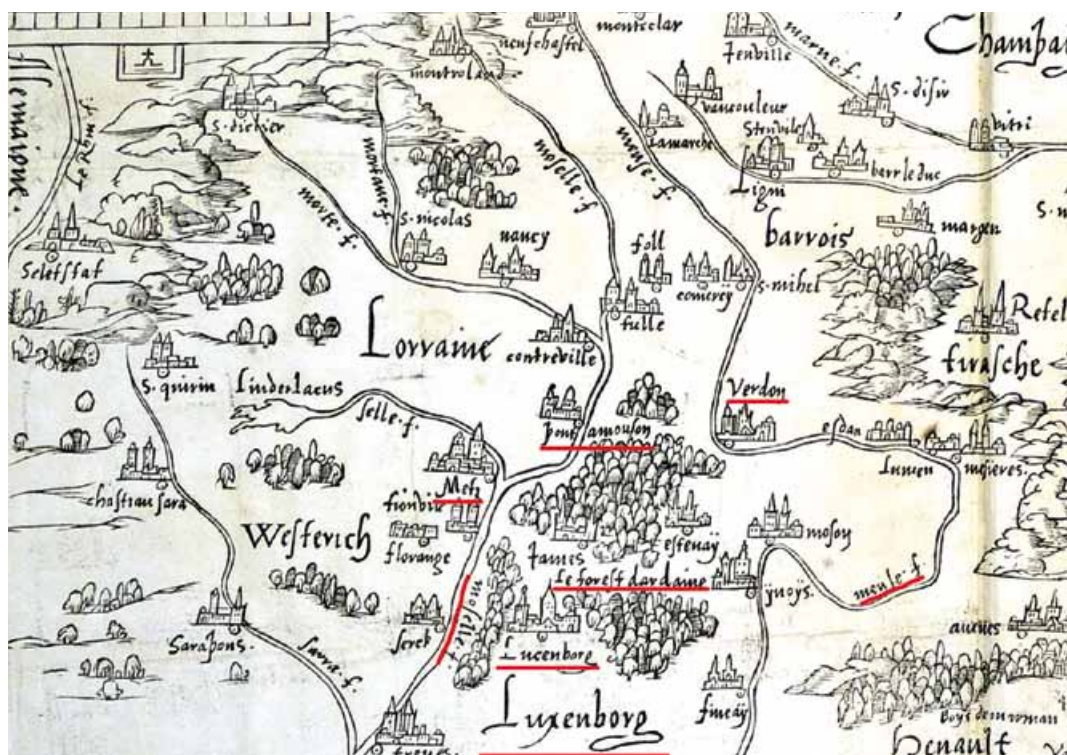


Abb. 2a: Detail der Karte LA DESCRIPTION DE LA CONTE DE CHAMPAIGNE.

DE LA CONTE DE CHAMPAIGNE.<sup>9</sup> Der Kartenausschnitt wird begrenzt durch *Allemagne* im *Orient* und *france* mit *paris* im *Occident*, *Luxenborg* und *Henault* im Norden, die *Bourgoigne* im Süden (Abb. 2).

Durch Forschungen von Peter Meurer und Mark Häberlein konnte als Autor der anonym veröffentlichten Karte der aus Süddeutschland nach Antwerpen eingewanderte Stefan Keltenhofer ermittelt werden.<sup>10</sup> Dass die Karte auch in Antwerpen gedruckt wurde, war kein Zufall, denn die blühende Handelsstadt entwickelte sich in dieser Zeit zum bedeutendsten und innovativsten Zentrum der Kartographie und Kartenherstellung nördlich der Alpen.<sup>11</sup>

Bei der Erstellung solcher Regionalkarten war man stets auf mehrere Quellen angewiesen,

die dann vom Autor zu einem neuen Gesamtwerk quasi „komponiert“ wurden. Reiseberichte und Landesbeschreibungen sowie einfache Kartenskizzen wurden akribisch gesammelt und ausgewertet, ergänzt um einfache Vermessungen, die von den Geographen auf Reisen selbst zusammengetragen wurden. Schließlich dienten auch bereits veröffentlichte Karten als willkommene Vorlagen; sie wurden um die neu gewonnenen Erkenntnisse erweitert, korrigiert und verbessert. Der Fortschritt fand also in kleinen Schritten statt, die sich häufig erst durch den genauen Vergleich von Karten unterschiedlicher Provenienz ermitteln lassen.

In der Vergrößerung unserer Region lassen sich einige interessante Beobachtungen machen (Abb. 2a). Zunächst fällt auf, dass hier

<sup>9</sup> Als Verlagsadresse wird angegeben: Imprimerie en Anvers. Par Thielman | Susato demourant aupres de la nouvelle Bourse. | LAN M.D.XLIII. Au moins de septembre. Es handelt sich um einen Holzschnitt im Gesamtformat 58 x 39,5 cm; das reine Kartenformat beträgt 47,5 x 30,5 cm. HÄBERLEIN, Mark / MEURER, Peter H., Die älteste gedruckte Karte der Champagne und Stefan Keltenhofer. In: Cartographica Helvetica: Fachzeitschrift für Kartengeschichte 27-28 (2003), S. 47-54, hier S. 48.

<sup>10</sup> HÄBERLEIN/MEURER, Karte der Champagne (wie Anm. 10), S. 48f.

<sup>11</sup> Vgl. SCHNEIDER, Ute, Einführung. In: Abraham Ortelius. Theatrum Orbis Terrarum. Gedruckt zu Nuernberg durch Johann Koler Anno MDLXXII. 3. verkleinerte, ansonsten unveränderte Auflage, Darmstadt 2012, S. 6-8., hier S. 6.





Abb. 3: Jacques de Surhon, *LVTZENBURGEN SIS DVCATVS VE: RISS. DESCRIPT.*, Kartenblatt aus dem *Theatrum Orbis Terrarum* von Abraham Ortelius, Antwerpen 1584. (Vgl. Anm. 14).

zwischen Mosel (*moselle*) und Maas (*meuse*) das dichteste Waldgebiet der gesamten Karte liegt, es ist als *Le forest dardaine* bezeichnet. Darin einen direkten Bezug auf die Ptolemäus-Karten zu sehen, greift jedoch zu kurz: Denn wie die weitere Verteilung von Baumsymbolen in der Darstellung zeigt, unterscheidet Keltenhofer deutlich zwischen dichten Wäldern und kleineren Waldgebieten bis hinunter zu einzeln platzierten Bäumen; zudem sind auch die als sogenannte „Maulwurfshügel“ gestalteten Berge als bewaldet vorauszusetzen; eine Kombination der zwei Symbole für Berge und Wälder hätte die Karte überfrachtet und die Lesbarkeit erschwert. Zudem war für die zeitgenössischen Leser klar, dass Gebirge bewaldet waren und nicht agrarisch genutzt wurden. Mit der in der Karte neu eingeführten dreistufigen Darstellungsweise von unterschiedlich großen und dichten Waldgebieten wird zweifellos versucht, sich den realen Gegebenheiten anzunähern. Das war von der kartographischen Methode her ein großer Fortschritt. Außer bei den mit Namen versehenen großen Waldgebieten können bei den kleineren Wäldern jedoch kaum Informationen über Größe, Lage und Ausdehnung abgeleitet werden. Doch auch bei den großen Wäldern war dem Kartographen die Bezeichnung von Territorien offenbar wichtiger, als die Genauigkeit bei der Ausdehnung. Das zeigt

sich bei der Bezeichnung *Luxemborg* für das Herzogtum. Sie befindet sich nördlich der Stadt Luxemburg, also genau dort, wo die Ardennen eigentlich erst beginnen. Für den Betrachter der Karte stellt sich somit der falsche Eindruck ein, der Ardennenwald läge zwischen den Städten Luxemburg (*Lucenburg*), Metz, Pont-à-Mousson (*pont amousson*) und Verdun (*Verdon*). Tatsächlich beginnt er ja erst viel weiter nördlich, am Übergang vom Gutland ins Mittelgebirge.

Mit Blick auf die eingangs formulierte Fragestellung kann demnach folgendes festgehalten werden: Der Kartograph zeigt durch die mehrfache Abstufung der Walddarstellung, dass Luxemburg, Lothringen und die angrenzenden Gebiete Landschaften sind, die Mitte des 16. Jahrhunderts typischerweise mit Waldflächen verschiedener Größe durchsetzt waren. Das ist somit auch für die Gegend um den Titelberg vorauszusetzen.

### Der Süden Luxemburgs im Bild des ersten Atlanten

Mit der Entwicklung erster Atlanten kam es zu einer weiteren Innovation in der Kartographie. Als Atlas bezeichnet man ein Buch, das mit Karten gleichen Formats verlegt wurde, die hierfür speziell entworfen oder angefertigt worden waren. Der in diesem Sinne erste Atlas war das



Abb. 3a: Detail der Karte *LVTZENBVRGENSIS DVCATVS*.

*Theatrum Orbis Terrarum* von Abraham Ortelius, erschienen 1570 in Antwerpen. Die Arbeitsweise von Ortelius beruhte zu einem Großteil darauf, die Arbeiten verschiedener Kartographen zu sammeln und in teils überarbeiteter Form für seinen Atlas zu nutzen.<sup>12</sup> Im Autorenverzeichnis der Erstausgabe von 1570 sind bereits 87 Kartographen genannt, deren Werke als Ganzes oder in Teilen Eingang in den Atlas gefunden hatten; als Ortelius 1598 verstarb, umfasste der *Catalogus auctorum* dann bereits 170 Namen.<sup>13</sup> Das Kartenblatt *LVTZENBVRGENSIS DVCATVS* (Abb. 3) stammt aus einer Edition im Bestand der königlichen Bibliothek der Niederlande.<sup>14</sup> Es zeigt eine genordnete, sehr detaillierte Regionalkarte, die für die folgenden zwei Jahrhunderte stilbildend wirkte; als Autor ist Jacques de Surhon aus Mons (*Iacobo Surhonio Montano*

*auctore*) genannt, der sie bereits 1551 im Auftrag Kaiser Karls V. angefertigt hatte.<sup>15</sup>

Der Kartenausschnitt umfasst den Raum zwischen Mosel und Maas und enthält neben dem sehr genauen und dichten Gewässernetz und den in ihrer Größe und Bedeutung fein abgestuften Städten und Orten auch umfangreiche Waldflächen. Die Eckpunkte des Bearbeitungsraums bilden die Städte Metz, Trier, Namur (in der Goldborte des Rahmens) und Stenay (*Astenay*). Erstmals zeigt die Karte auch grob umrissene Territorialgrenzen, zur besseren Unterscheidung in verschiedenen Farben. Unsere Region um den Titelberg ist hier zwar noch nicht genannt, lässt sich aber im Raum zwischen den Orten *Longwy*, *Tiffiring* (Differdingen), *Soleuvre* (Zolwer) und *Andre Eche* (Esch-Alzette) einordnen (Abb. 3a). Einen zusätzlichen Anhaltspunkt gibt der Lauf

<sup>12</sup> Vgl. hierzu BLAEU, *Atlas Maior* (wie Anm. 8), S. 23, MEURER, Peter H., *Atlantes Colonienses. Die Kölner Schule der Atlaskartographie 1570-1610*. Bad Neustadt 1998, S. 22f., SCHNEIDER, Einführung (wie Anm. 12), S. 6-8., DIES., *Die Macht der Karten. Eine Geschichte der Kartographie vom Mittelalter bis Heute*. Darmstadt 2004, S. 52f.

<sup>13</sup> MEURER, *Atlantes Colonienses* (wie Anm. 13), S. 23.

<sup>14</sup> Abbildung 028av-028br aus dem Atlas Ortelius in der Edition aus dem Jahr 1584 aus dem Bestand der Koninklijke Bibliotheek der Niederlande; [Public domain], via Wikimedia Commons, [https://commons.wikimedia.org/wiki/File%3AAtlas\\_Ortelius\\_KB\\_PPN369376781-028av-028br.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File%3AAtlas_Ortelius_KB_PPN369376781-028av-028br.jpg).

<sup>15</sup> MANNES, Gast, *Magna Regio oder die Vermessung der Grossregion*. In: *Magna Regio, Luxembourg et grande région. Cartes, atlas, vues* (XV<sup>ème</sup> au XIX<sup>ème</sup> siècle), collection privée Niewodniczanski, Bitburg = Luxemburg und die Großregion: Landkarten, Atlanten, Ansichten (XV. bis XIX. Jahrhundert), Privatsammlung Niewodniczanski, Bitburg, Luxemburg 2007, S. 12-36, hier S. 23. Vgl. zu Jacques de Surhon: ROCART, E., *Un cartographe du XVI<sup>e</sup> siècle, Jacques de Surhon*. In: *Revue belge de philologie et d'histoire* 8 (1929), S. 513-522.

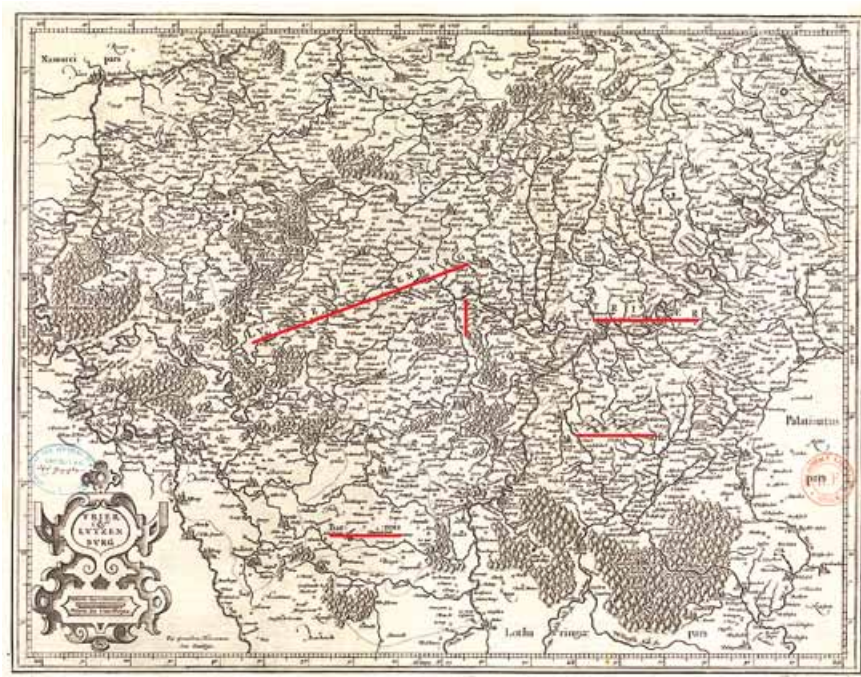


Abb. 4: Gerhard Mercator, *TRIER [et] LVTZENBVRG*, Duisburg 1585. Bibliothèque nationale de France (BnF), Paris, Cartes et Plans, GE DD-2987 (4442). (Vgl. Anm. 17).

der Chiers (*Chier flu.[vius]*). Auffällig ist die fehlerhafte Ortslage von Differdingen, das tatsächlich östlich der Chiers und näher bei Zolwer und Esch liegt. Ungenauigkeiten dieser Art sind aber, wie eingangs bereits ausgeführt, auch für die besten Karten dieser Zeit normal, da sie noch nicht auf Vermessungen, sondern überwiegend auf Berichten, Beobachtungen und älteren Vorlagen beruhten. Dennoch lässt sich der Titelberg mit seiner direkten Umgebung recht sicher auf der luxemburgischen Seite der Territorialgrenze verorten.<sup>16</sup>

Im Gegensatz zu den bereits besprochenen älteren Karten ist die Darstellung von Waldflächen hier weniger genau abgestuft; Einzelbaumsignaturen oder Kleingruppen aus nur zwei bis drei Bäumen findet man nicht. Auch kleinere Wälder bestehen stets aus mindestens einer ganzen Handvoll eng gestaffelter Bäume. Es entsteht der Eindruck, als ob der östlich der Ardennen gelegene Teil der Karte bis auf vereinzelte größere Wälder überwiegend waldfrei

gewesen sei. Es wird also sehr scharf zwischen diesen beiden Landschaftsformen unterschieden; der Versuch, eine Art Mischnutzung darzustellen, wird nicht unternommen. Gerade diese Nutzungsform dürfte aber auf und um den Titelberg herum vorgeherrscht haben; vollkommen unbewaldet, wie die Karte andeutet, war die Gegend sicher nicht.

Wie lässt sich nun aber die Genauigkeit der Darstellung präziser bewerten? Oder, deutlicher formuliert, inwieweit spiegeln Größe, Lage und Umfang der Karteninhalte die reale Situation des 16. Jahrhunderts wider?

### Der früheste kartographische Beleg des Titelbergs bei Gerhard Mercator

Um diesen Fragen nachzugehen bietet sich der Vergleich mit einer Karte an, die sowohl hinsichtlich ihrer Entstehungszeit, als auch vom Umfang des erfassten Raums her ähnlich ist. Es handelt sich um die Karte *TRIER [et]*

<sup>16</sup> Das entspricht auch dem Stand der historischen Forschung. Vgl. hierzu UHRMACHER, Martin: Von der Grafschaft zum Großherzogtum: Entstehung und Entwicklung des luxemburgischen Staatsgebietes vom 10. Jahrhundert bis heute, in: *Luxemburg-Atlas – Atlas du Luxembourg*, hg. v. p. BOUSCH; Ch. SCHULZ; T. CHILLA; Ph. GERBER; Ch. SOHN, Köln 2009, S. 8-11, hier S. 9 mit der Territorialkarte des Herzogtums Luxemburg im Jahr 1525.



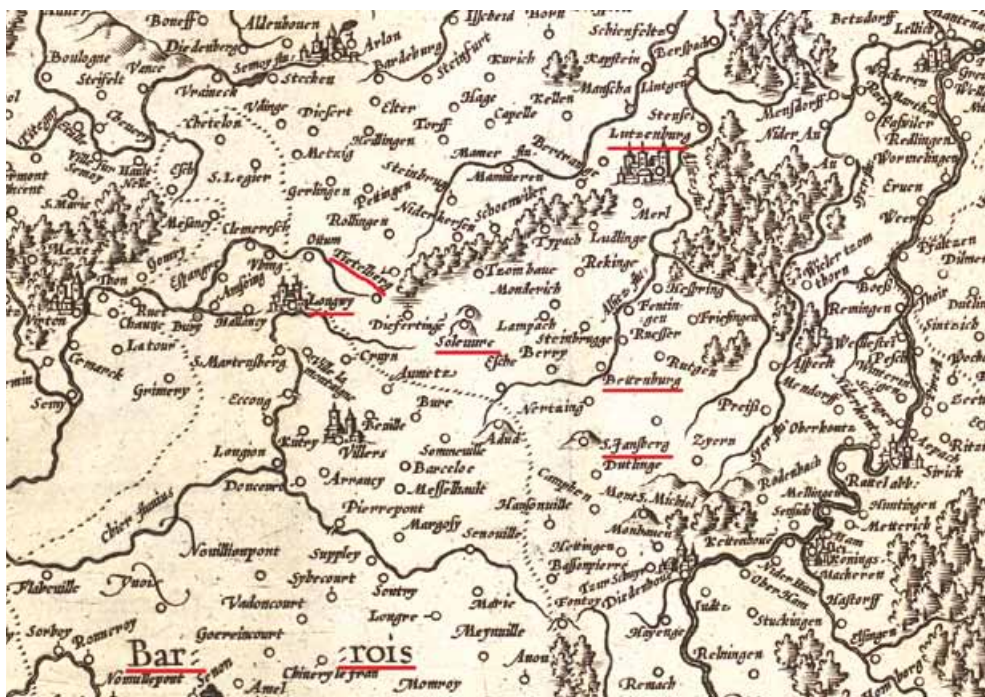


Abb. 4a: Detail der Karte TRIER [et] LVTZENBURG.

*LVTZENBURG* von Gerhard Mercator, die 1585 in Duisburg erschienen ist (Abb. 4).<sup>17</sup>

Der aus Flandern stammende und ab 1552 in Duisburg lebende Mercator gilt als bedeutendster Kartograph des 16. Jahrhunderts.<sup>18</sup> Neben seinen wissenschaftlichen Aktivitäten war Mercator aber auch abseits der Studierstube als Landvermesser tätig. Er stand dabei im Dienst verschiedener Landesherren, die ihre Territorien im Gegensatz zu mittelalterlichen Personenverbandsstaaten seit dem späten 16. Jahrhundert zunehmend als Flächenstaaten ansahen und nach modernen und möglichst präzisen Kartenaufnahmen verlangten.<sup>19</sup> Dies wurde ja bereits bei der Luxemburgkarte des Jacques de Surhon deutlich, die im Auftrag Kaiser Karls V. entstanden war. Mercator arbeitete unter anderem im Auftrag der Herzöge von Loth-

ringen und des Erzbischofs von Trier, für den er eine Karte des oberen und des niederen Erzstifts anfertigte. Mercator und sein Sohn Arnold verfügten durch ihre Vermessungstätigkeiten also über umfangreiche Kenntnisse dieser Region, die in ihr Kartenbild eingeflossen sind.<sup>20</sup>

Ähnlich wie bei Surhons-Karte im Ortelius-Atlas deutet eine Linie die ungefähren Territorialgrenzen der größten Landesherrschaften im Kartenausschnitt an. Hier ist die Grenzlinie allerdings gestrichelt. Diese sehr zurückhaltende Darstellung ist durchaus begründet; denn feste Territorialgrenzen im Sinne einer Scheidelinie zwischen zwei Territorien existierten in dieser Zeit zumeist noch nicht. Die konkreten Verhältnisse lassen sich vielmehr als Gemengelage aus sich überlagernden Herrschaftsrechten,

<sup>17</sup> TRIER & LVTZENBURG | Per Gerardum Mercatorem | Cum Privilegio, Kupferstich, 44 x 49,5 cm, Bibliothèque nationale de France (BnF), Paris, Cartes et Plans, GE DD-2987 (4442).

<sup>18</sup> Vgl. zu Leben und Bedeutung Mercators MEURER, Peter H., Gerhard Mercator (1512-1594). In: Rheinische Lebensbilder Bd. 14, im Auftrag der Gesellschaft für Rheinische Geschichtskunde herausgegeben von Franz-Josef HEYEN, Köln 1994, S. 115-134.

<sup>19</sup> HELLWIG, Fritz, Mittelrhein und Moselland im Bild alter Karten. Katalog zur Ausstellung. Koblenz 1985, S. 22-27.

<sup>20</sup> MEURER, Gerhard Mercator (wie Anm. 19), S. 125f.; HELLWIG, Mittelrhein und Moselland (wie Anm. 20), S. 22-27.

Hochgerichtsbezirken, Gemeinherrschaften, umstrittenen Gebieten oder anderen Abhängigkeiten beschreiben, die sich nicht exakt darstellen ließen.<sup>21</sup>

In der Vergrößerung der Karte sehen wir, dass die Grenze zwischen den Herzogtümern Luxemburg (*Lvtzenbvr̄g*) und Bar (*Barrois*) in der für uns relevanten Region verläuft (Abb. 4a). Nahe dieser Grenze, östlich von *Longwy* ist nun auch erstmals der *Tietelberg* in einer Karte erwähnt. Oberhalb und unterhalb des Namenszugs befinden sich zwei Ortslagepunkte; wenn man der Logik der anderen Ortsbeschriftungen folgt, kann dieser sich eigentlich nur auf den Punkt unterhalb des Buchstabens „g“ beziehen. Für den anderen Lagepunkt fehlt dann eine Bezeichnung. Das ist aber nicht der einzige Fall in der Karte, wie beispielsweise der doppelte Lagepunkt für Zolver (*Soleuvre*) sowie der unbezeichnete Ortspunkt nördlich des Johannisbergs (*S. Jansberg*) und südlich von *Bettenburg* zeigen. Unklar ist, warum der damals unbewohnte Titelberg Aufnahme in die Karte gefunden hat: Ansonsten sind auf der gesamten Karte nämlich nur Städte oder Dörfer sowie Klöster und Burgen verzeichnet. Eine mögliche Erklärung besteht darin, dass der Titelberg durch seine Größe und Höhe, sowie die an mehreren Seiten steil abfallenden Berghänge seit jeher eine prägende Land- und Grenzmarke war.

Eine Besonderheit der Karte ist die Darstellung von Bergregionen, die wie eine Kette oder Ansammlung von Maulwurfshügeln gezeichnet sind; beispielsweise südlich von Diekirch, oder östlich von Saarburg (Abb. 4). Zudem werden erstmals auch einzelne, besonders markante Berge, wie der Zolwerknapp oder der Johannisberg mit einem Hügelssymbol versehen. Warum nicht auch der Titelberg mit einem solchen Symbol gekennzeichnet wurde,

bleibt unklar; vielleicht, weil er im Gegensatz zu den beiden anderen nicht von einer Burg bekrönt war.

Schließlich ist noch ein letzter Aspekt von Interesse: Zwischen der Stadt Luxemburg und dem Titelberg ist ein schmales Band aus einer Reihe von Baumsymbolen verzeichnet. Auch wenn die Bewaldung wohl nicht in dieser Form bestanden hat, so ist sie dennoch ein Hinweis darauf, dass in dieser Gegend mehr Waldflächen existierten, als in den angrenzenden Gebieten.

### Die Region im Fokus französischer Kartographen

Auf die Mercatorkarte folgten für einen längeren Zeitraum keine großen technischen Neuerungen mehr. Der von Mercator geschaffene Kartentyp bestimmte die kartographische Überlieferung für die Rhein-Maas-Mosel-Lande noch bis in das 18. Jahrhundert hinein. Die meisten in dieser Zeit entstandenen Karten rezipierten schon Bekanntes in neuer Form, oder druckten bereits veröffentlichte Karten einfach nach.<sup>22</sup>

Es war die französische Kartographie, die bedeutende Innovationen entwickelte. Dies geschah vor allem seit dem aktiven Eingreifen Frankreichs in den Dreißigjährigen Krieg, als französische Ingenieure und Kartographen ihre Tätigkeit zunehmend in Richtung Rhein ausdehnten.<sup>23</sup> Einer ihrer bedeutendsten Vertreter war Nicolas Sanson. Seine Karten basierten größtenteils auf systematisch zusammengetragenen Informationen, vor allem Befragungen und Berichten, überwiegend aus kirchlichen, militärischen und fiskalischen Verwaltungen.<sup>24</sup> Sanson verstand es, mit diesem Quellenmaterial kritisch umzugehen, es zu vereinheitlichen und zu systematisieren.<sup>25</sup> Als der Dreißig-

<sup>21</sup> Zur Definition von ‚Grenze‘, der historischen Ausbildung verschiedener Grenztypen und ihrer Bedeutung für die Siedlungsentwicklung vgl. IRSIGLER, Franz: Der Einfluß politischer Grenzen auf die Siedlungs- und Kulturlandschaftsentwicklung. Eine Einführung in die Tagungsthematik, in: Siedlungsforschung 9 (1991), S. 9–23. Zur Komplexität sich überlagernder Grenzen für den luxemburgischen Raum vgl. MARGUE, Paul: Die Grenze an Mosel und Sauer, in: Hémécht 16, H. 2 (1964), S. 197–200, hier S. 197; sowie allgemein zur Genese der luxemburgischen Südgrenze DERS.: Wie unsere Südgrenze entstand, in: Hémécht 16, H. 3 (1964), S. 321–325.

<sup>22</sup> Vgl. hierzu Uhrmacher, Der Pyrenäenfrieden (wie Anm. 4), S. 163 mit weiterführender Literatur.

<sup>23</sup> UHRMACHER, Der Pyrenäenfrieden (wie Anm. 4), S. 164.

<sup>24</sup> Vgl. HELLWIG, Fritz: Zur Kartographie der Saargegend im 17. und 18. Jahrhundert. Militärkartographie und Territorialkarten, in: Jahrbuch für westdeutsche Landesgeschichte 7 (1981), S. 159–241, hier S. 168.

<sup>25</sup> Sein bedeutendstes Werk war ein Atlas Frankreichs, der in seinen Regionalkarten die kirchlichen und weltlichen Herrschafts- und Verwaltungsbezirke darstellte. Vgl. zu Sanson und seinem Werk HELLWIG: Zur Kartographie (wie Anm. 25), S. 167; DERS., Mittelrhein und Moselland (wie Anm. 20), S. 31f. sowie UHRMACHER, Der Pyrenäenfrieden (wie Anm. 4), S. 164.

jährige Krieg mit dem Pyrenäenvertrag 1659 zwischen Spanien und Frankreich auch in der Maas-Mosel-Region ein Ende gefunden hatte, bestand aus französischer Sicht Bedarf an einer kartographischen Erfassung der hier neu gewonnenen Territorien. 1673 lieferte der Sohn von Nicolas Sanson, Guillaume,<sup>26</sup> dann eine Karte, welche die territorialen Auswirkungen des Pyrenäenfriedens berücksichtigte; eine erste Version ist wahrscheinlich bereits Ende der 1660er Jahre entstanden (Abb. 5). Sie trägt den Titel LE DUCHÉ DE LUXEMBOURG. / diuisee en / FRANÇOIS, et ESPAGNOL.<sup>27</sup>

Die große politische Bedeutung dieser Karte wurde bereits an anderer Stelle untersucht.<sup>28</sup> Für unsere Fragestellung ist in erster Linie die Darstellung der Region um den Titelberg von Interesse. Die Karte besticht durch ihre feine und detaillierte Zeichnung, gut sichtbar in der Vergrößerung (Abb. 5a). Die Territorialgrenzen sind – ebenso wie bereits bei Mercator – als Punktlinien eingetragen; die unterschiedliche Färbung zu beiden Seiten zeigt die politische Zugehörigkeit: Der gelbe Saum steht für luxemburgische Gebiete, rosa zeigt die französische Zugehörigkeit an. Besonders hervorgehoben und als *Luxembourg Francois* bezeichnet sind die nach dem Pyrenäenfrieden an Frankreich abgetretenen Gebiete um Montmédy und Thionville. In flächigem Grün sind die Gebiete der benachbarten großen Territorien gehalten: das Fürstbistum Lüttich und das Erzbistum Trier.

Der *Titelberg* ist mit einem Punktsymbol gekennzeichnet und liegt unmittelbar an der Grenze zu Frankreich. Das neben dem Ortspunkt angezeigte kleine Piktogramm in Form eines Turms kann jedoch nicht als Beleg für eine Besiedelung gewertet werden; das Zeichen findet sich bei nahezu allen auf der Karte ver-

zeichneten Orten. Nur wenn es größer oder in Kombination mit weiteren Türmen erscheint, deutet es eine ausgedehntere städtische Siedlung an, wie beispielsweise im Falle von *Longwyg*. An der im Vergleich mit den tatsächlichen Distanzen zu großen Entfernung des Titelbergs von den benachbarten Orten *Rollingen* und *Dieffretinge* (Differdingen) erkennt man die noch immer recht ungenauen Proportionen; zudem liegt *Solevre* (Zolwer) vom Titelberg aus gesehen hinter Differdingen. Die Waldung zwischen *Solevre* und *Rollingen* kann jedoch durchaus als Hinweis auf das bewaldete Hochplateau des Titelbergs und seiner Seitentäler gesehen werden.

### Die „Carte de Cassini“ setzt neue Maßstäbe

Auch im 18. Jahrhundert blieb die französische Kartographie führend.<sup>29</sup> Besonders hinsichtlich der Vermessungstechniken wurden große Fortschritte gemacht. So war die auf Anordnung von König Ludwig XV. gezeichnete „Carte de Cassini“ die älteste topographische Karte, die ganz Frankreich maßstabsgerecht zeigt. Sie war zudem auch die weltweit erste große Flächenkarte, die auf einer geodätischen Triangulation beruhte. Durch die Vermessung der zuvor in Dreiecke unterteilten Flächen wurde eine bisher nicht gekannte Genauigkeit der kartographischen Darstellung großer Gebiete erreicht.<sup>30</sup>

Die Feldarbeiten und die Kupfergravur der Karte entstanden zwischen 1750 und 1815. Zahlreiche Ergänzungen und Korrekturen, insbesondere hinsichtlich der Verkehrswege, wurden den Gravurplatten dann noch zwischen 1798 und 1812 hinzugefügt.<sup>31</sup>

Das Blatt 109 des Cassini-Atlas zeigt in seiner rechten Blathälfte die französische

<sup>26</sup> Guillaume Sanson hatte nach dem Tod des Vaters im Jahre 1667 das Familienunternehmen übernommen und viele von dessen Arbeiten fertiggestellt, ab etwa 1670 mit Hilfe des Kartenverlegers Alexis-Hubert Jaillot. Ein Produkt dieser Zusammenarbeit ist auch die vorliegende Karte. Vgl. hierzu HELWIG: Zur Kartographie (wie Anm. 25), S. 193; HELWIG: Mittelrhein und Moselland (wie Anm. 20), S. 33, sowie UHRMACHER, Der Pyrenäenfrieden (wie Anm. 4), S. 164.

<sup>27</sup> Vgl. van der VEKENE, Emil, Les Cartes géographiques du Duché de Luxembourg, éditées aux XVI<sup>e</sup>, XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles. Catalogue descriptif et illustré. 2. verbesserte und erweiterte Auflage Luxembourg 1980, S. 153. Hier ist die Karte unter der Nummer 2.30.A aufgeführt. Van der Vekene stellt noch sechs spätere, inhaltlich gleiche Varianten vor, Nr. 2.30.B bis 2.30.G; die letzte wurde erst 1788 veröffentlicht. Abgebildet ist hier die als Nr. 2.30.C klassifizierte, inhaltlich identische Variante von 1689. Sie befindet sich im Musée d'Histoire de la Ville de Luxembourg unter der Signatur Inv. N° 1604. Vgl. VAN DER VEKENE: Cartes, S. 154–158, hier S. 155.

<sup>28</sup> Vgl. hierzu UHRMACHER, Der Pyrenäenfrieden (wie Anm. 4), S. 164–166.

<sup>29</sup> HELWIG: Zur Kartographie (wie Anm. 25), S. 212.

<sup>30</sup> Vgl. hierzu HELWIG: Zur Kartographie (wie Anm. 25), S. 217–219.

<sup>31</sup> UHRMACHER, Grafschaft (wie Anm. 17), S. 10f., sowie HELWIG: Zur Kartographie (wie Anm. 25), S. 217.





Abb. 5 : Guillaume Sanson, LE DUCHÉ DE LUXEMBOURG. / diuisé en / FRANÇOIS, et ESPAGNOL, Paris 1689 (inhaltlich identisch mit der Variante von 1673).  
Musée d'Histoire de la Ville de Luxembourg, Inv. N° 1604 (Vgl. Anm. 27).

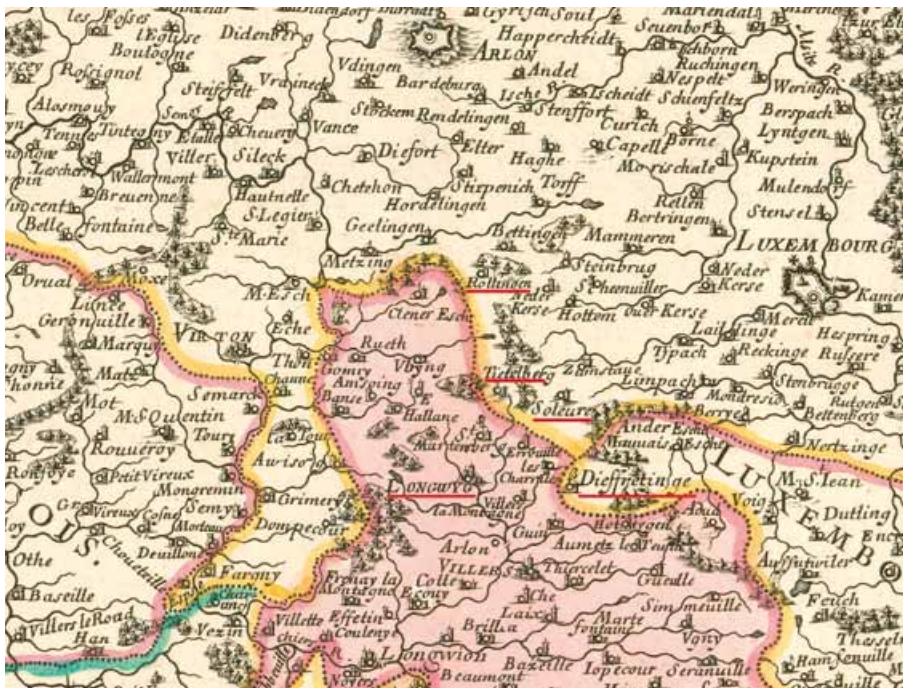


Abb. 5a : Detail der Karte LE DUCHÉ DE LUXEMBOURG. / diuisé en / FRANÇOIS, et ESPAGNOL.





Abb. 6 : César François Cassini de Thury, *Carte de Cassini*, auch genannt *Carte de France de l'Académie*, hier Kartenblatt 109 - Montmédy - Longwy – Bouillon aus der Collection „Hauslab-Liechtenstein“, veröffentlicht auf der Seite <http://www.cartocassini.org>. (2. Hälfte 18. Jahrhundert). (Vgl. Anm. 32).

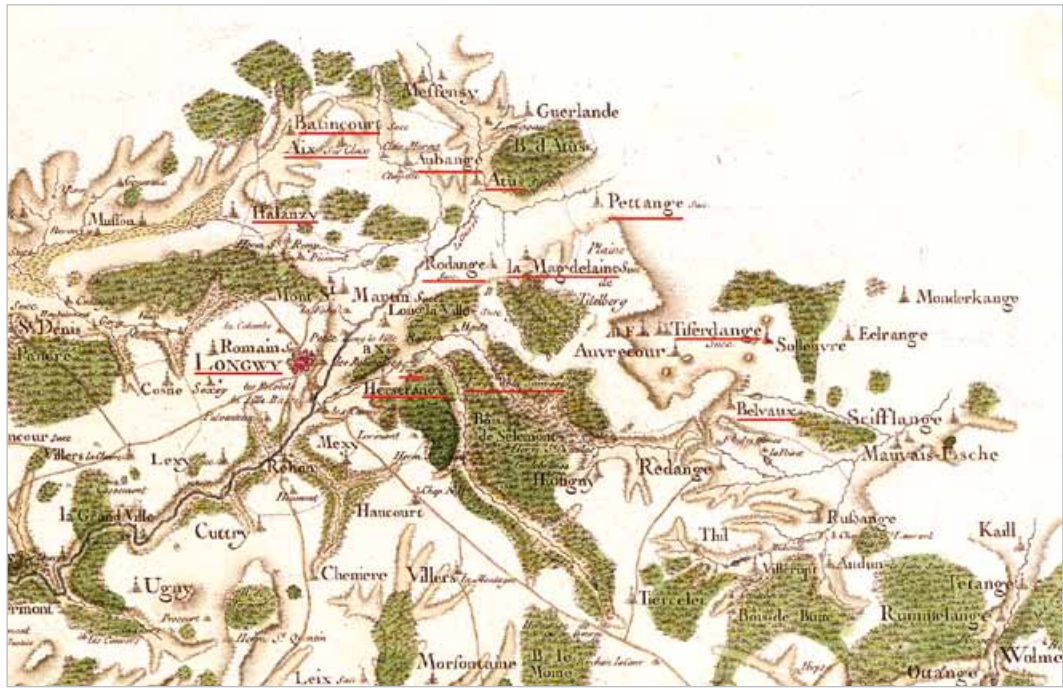


Abb. 6a : Detail des Kartenblatts 109 - Montmédy - Longwy – Bouillon der *Carte de Cassini*.

Grenzregion zum Herzogtum Luxemburg im Großraum Longwy (Abb. 6).<sup>32</sup> In der Vergrößerung ist der Grenzverlauf als fein gepunktete Linie zu erkennen (Abb. 6a). Da Cassini und seine Vermesser nur auf französischem Gebiet agieren konnten, reicht die Darstellung auch nur wenige Kilometer über die Grenze ins luxemburgische Territorium hinein. Darüber hinaus bleibt das Kartenblatt unbearbeitet. Die Region um den Titelberg ist dank ihrer Grenznähe jedoch noch im Bild erfasst und bietet eine Fülle an Informationen. Der Grenzverlauf selbst geht allerdings noch auf die Zeit zu Beginn der Vermessungsarbeiten in den 1750er und 1760er Jahren zurück. Das zeigt sich daran, dass die Grenzlinie von *la Sauvage* kommend, das Tal beim heutigen Fond-de-Gras querend und dann weiter über den Titelberg durch den *B[ois] de Nidrecour* am Rand der *Plaine de Titelberg* entlang verläuft, bevor sie westlich von *Pettange* die Chiers überquert und dann nördlich von *Atus*, *Aubange*, *Aix sur Cloix* und *Batincourt* in einem Bogen zurück in Richtung Longwy verläuft. Dieser Grenzverlauf wurde 1769 im Rahmen einer Grenzbereinigung zwischen dem Königreich Frankreich und dem Herzogtum Luxemburg als Teil der habsburgischen Niederlande geändert: Durch den gegenseitigen Austausch von Enklaven fielen die am Oberlauf der Chiers gelegenen Gemeinden Batincourt (*Batincourt*), Aix sur Cloix, Aubange, Athus (*Atus*), Rodange und Lamadelaine (*la Magdelaine*) an das Herzogtum. Im Brüsseler Vertrag von 1779 wurden die neuen Grenzen exakt festgelegt.<sup>33</sup>

Im Gegensatz zu allen älteren Karten bietet das Blatt aus dem Cassini-Atlas durch die zugrundeliegende Vermessung erstmals genaue und recht verlässliche Angaben zu Ortslagen, Straßen und Gewässerläufen. Zugleich ermöglichte der Fortschritt in der zeichnerischen Gestaltung auch die Übernahme zusätzlicher Informationen in die Karte. So werden Höhenunterschiede nun durch Schraffur gekennzeichnet; schön zu sehen am östlichen Abhang der *Plaine de Titelberg* in Richtung Differdange

(*Tiferdange*). Außerdem werden nun neben dichten, grün getuschten Wäldern auch der offenbar lichtere Bewuchs in den Tälern, wie bei *la Sauvage* mit Baumsymbolen ohne Grünfärbung, in die Darstellung übernommen. Die Karte gibt zudem sumpfige Gebiete als hellgrüne Flächen mit dicken Grasbüscheln wider, wie beispielsweise westlich von Halanzy. Die übrigen, hell gelassenen Flächen sind wohl agrarisch genutzt worden, sei es als Acker- oder Weideland.

Auch protoindustrielle Anlagen, die in dieser Zeit gerade an vielen Orten der Minette-Region entstanden, sind bereits berücksichtigt. Die *Forge de la Sauvage* ist durch eine kleine Fahnenstange sowie ein Mühlensymbol in Zahnradform gekennzeichnet. Bachabwärts kurz vor *Herserange* ist ein weiteres Schmiedewerk als *Forge* eingetragen, das sogar über ein eigenes Stauwehr mit Mühlweiher verfügte, um eine möglichst stetige Wasserzufuhr zu garantieren. Zwei weitere Stauwehre zeigt der Kartenausschnitt auch bei Belvaux.

Schließlich enthält die Karte noch Informationen zur Pfarrorganisation der Gegend. Die Ortslagepunkte der Siedlungen sind nämlich stets durch einen stilisierten Kirchturm als Zeichen einer Pfarrei gekennzeichnet. Wenn es sich dabei jedoch nur um eine Filialkirche handelte, die Hauptkirche der Pfarrei also in einem anderen Ort lag, so ist dem jeweiligen Ortsnamen ein *Succ.* für das lateinische *succursale* (Filialkirche) nachgestellt, beispielsweise in *Rodange, la Magdelaine* und *Pettange*.

Die Arbeit von Cassini war als erstes Kartenwerk, das einen gesamten Staat in einem einheitlichen Maßstab zeigte, für Frankreich von großer militärischer und verwaltungstechnischer Bedeutung.<sup>34</sup> Dies wird durch die königliche Initiative beim Beginn des Großprojektes und die später andauernde Förderung der Arbeiten durch Ludwig XV. unterstrichen. Zugleich war das Projekt aber auch ein Beleg *par excellence* für den Grad an Professionalität, den die französische Kartographie mittlerweile erreicht hatte.

<sup>32</sup> Die Karte stammt aus der Collection „Hauslab-Liechtenstein“, veröffentlicht auf der Seite <http://www.cartocassini.org>. Es handelt sich um das Kartenblatt 109: Montmédy - Longwy - Bouillon. Vgl. auch die Online-Edition des Cassini-Atlas <http://www.cartocassini.org> mit Kommentar im GR-Atlas, Atlas der Großregion: <http://gr-atlas.uni.lu/index.php/de/articles/ge57/ca75>.

<sup>33</sup> UHRMACHER, Grafschaft (wie Anm. 17), S. 10f.

<sup>34</sup> LINSEMYER, Ludwig, 500 Jahre Saar-Lor-Lux. Die Kartensammlung Fritz Hellwig im Saarländischen Landesarchiv (Echolot. Historische Beiträge des Landesarchivs Saarbrücken. Quellen und Inventare 2), Saarbrücken 2010, S. 168; Hellwig: Zur Kartographie (wie Anm. 25), S. 217.

## Der Ferraris-Atlas: Eine genaue Aufnahme der Region vor dem Beginn der Industrialisierung

Es wundert deshalb nicht, dass die Cassini-Karte in den Nachbarstaaten als Vorbild für eine flächendeckende Erfassung der Herrschaftsgebiete gesehen wurde. In den habsburgischen Niederlanden war es der General Joseph Johann von Ferraris, der im Auftrag der Kaiserin Maria Theresia zwischen 1771 bis 1777 ein Kartenwerk der gesamten österreichischen Besitzungen in einer für diese Region bisher nicht gekannten Präzision und Größe anfertigte. Es basierte ebenfalls auf einer flächendeckenden Vermessung und umfasst insgesamt 275 handcolorierte Blätter im Maßstab 1 : 11.520.<sup>35</sup>

Die Region um den Titelberg ist für unsere Betrachtung recht ungünstig erfasst, da sie durch den Blattschnitt in zwei Hälften geteilt ist: Es handelt sich um die Kartenblätter 225 (Soleuvre) und 204b (Halanzy). Die Abbildung 7 zeigt die mit Hilfe digitaler Bildbearbeitung zu einem Blatt verbundenen Teile.

Im Vergleich mit der Cassini-Karte ist die Darstellung hier nochmals deutlicher und feiner aufgelöst, was in erster Linie auf den größeren Maßstab zurückzuführen ist. So sind die Ortschaften nun nicht mehr nur durch ein Ortslagesymbol sondern bis hinunter zu den einzelnen in rot gehaltenen Häusern aufgelöst (Abb. 7). Auch die in den Ortschaften und darum herum gelegenen Gartenkulturen sind durch Parzellensymbole angedeutet; es handelt sich hierbei aber nicht um echte Grundstücksgrenzen wie bei einem Kataster, sondern lediglich um symbolische Unterteilungen ohne Bezug auf die tatsächlichen Besitzverhältnisse.

Wichtige Gebäude sind deutlich gekennzeichnet: Kirchen durch ein Kreuz im Grundriss, andere durch eine beigefügte Bezeichnung, wie beispielsweise in Differdange das Kloster (Abb. steht für Abbaye) sowie das Schloss (Château). Die Grenze zu Frankreich bildet eine durchgezogene zweifarbige Linie; die rote Seite steht für die habsburgischen Niederlande, genauer das Herzogtum Luxemburg, und die blaue Seite für das Königreich Frankreich.

Berge und Höhenunterschiede werden durch eine unterschiedlich intensive Brauntönung hervorgehoben; je dunkler, desto steiler der Berghang. Die Abhänge des Titelberges und des gesamten Hochplateaus zeigen das deutlich. Präzise gezeichnet sind auch die Straßen und Wege; die wichtigsten von ihnen sind zudem beschriftet, wie der *Grand Chemin* von Rodange nach Differdange. Ebenso genau sind Flüsse und Bäche erfasst. Besondere Mühe verwendeten die Kartographen um Ferraris auf die Darstellung der Bodenbedeckung: Hier zeigt die Karte neben Wäldern, die zumeist mit einem Flurnamen gekennzeichnet sind, wie beispielsweise der *B[ois] de Differdange* an der Grenze zu Frankreich, auch Ackerflächen, die als abwechselnd quergestreifte Flächen erscheinen. Dadurch wird, so wie bei den Gärten, der Anschein erweckt, als hätte man wie bei einem Kataster die tatsächlichen Parzellen erfasst; tatsächlich handelt es sich aber um eine stilisierte Darstellung, um die großen Ackerflächen abwechslungsreicher und somit realitätsnäher zu gestalten als mit einer einfarbigen, ungegliederten Flächengestaltung. Eine eigene Darstellungsform gibt es auch für Feuchtwiesen in den Bach- und Flußtälern, erkennbar an ihrer im Vergleich zum Wald helleren Grünfärbung, die mit parallel verlaufenden schwarzen Wellenstrichen durchsetzt ist.

Erstaunlicherweise enthält die Karte trotz ihrer für die Zeit außergewöhnlich detailreichen Darstellung fast keine Informationen zum Titelberg. Der Name *Titeberg* erscheint recht unscheinbar direkt über der Bezeichnung *B[ois] de Rodange* am Bergabhang unterhalb des Ortes *Rodange* und verläuft quer über die von dort nach *Niderkorn* führende Straße, unweit des heutigen Fond-de-Gras. Links daneben erscheint die Bezeichnung *Titeberg* im Wald zwischen dem Abhang und der französischen Grenze noch ein zweites Mal, in größerer Schrifttype, aber so blass, dass sie kaum zu lesen ist. Fast wirkt es, als sei er hier nachträglich ausradiert worden. Im Vergleich mit der Bezeichnung des östlich benachbarten *Princeberg* bei *Pettingen* wirkt die Schrift ausgesprochen dezent. Offenbar hatte der Titelberg zur Zeit

<sup>35</sup> Vgl. hierzu detailliert BRACKE, Wouter, La carte des Pays-Bas autrichiens par le Comte de Ferraris. In: De grote atlas van Ferraris: de eerste atlas van België: Kabinetskaart van de Oostenrijkse Nederlanden en het Prinsbisdom Luik, 1777 = Le grand atlas de Ferraris: le premier atlas de la Belgique: carte de Cabinet des Pays-Bas autrichiens et de la Principauté de Liège, 1777. Tielt 2009, S. 5-19.



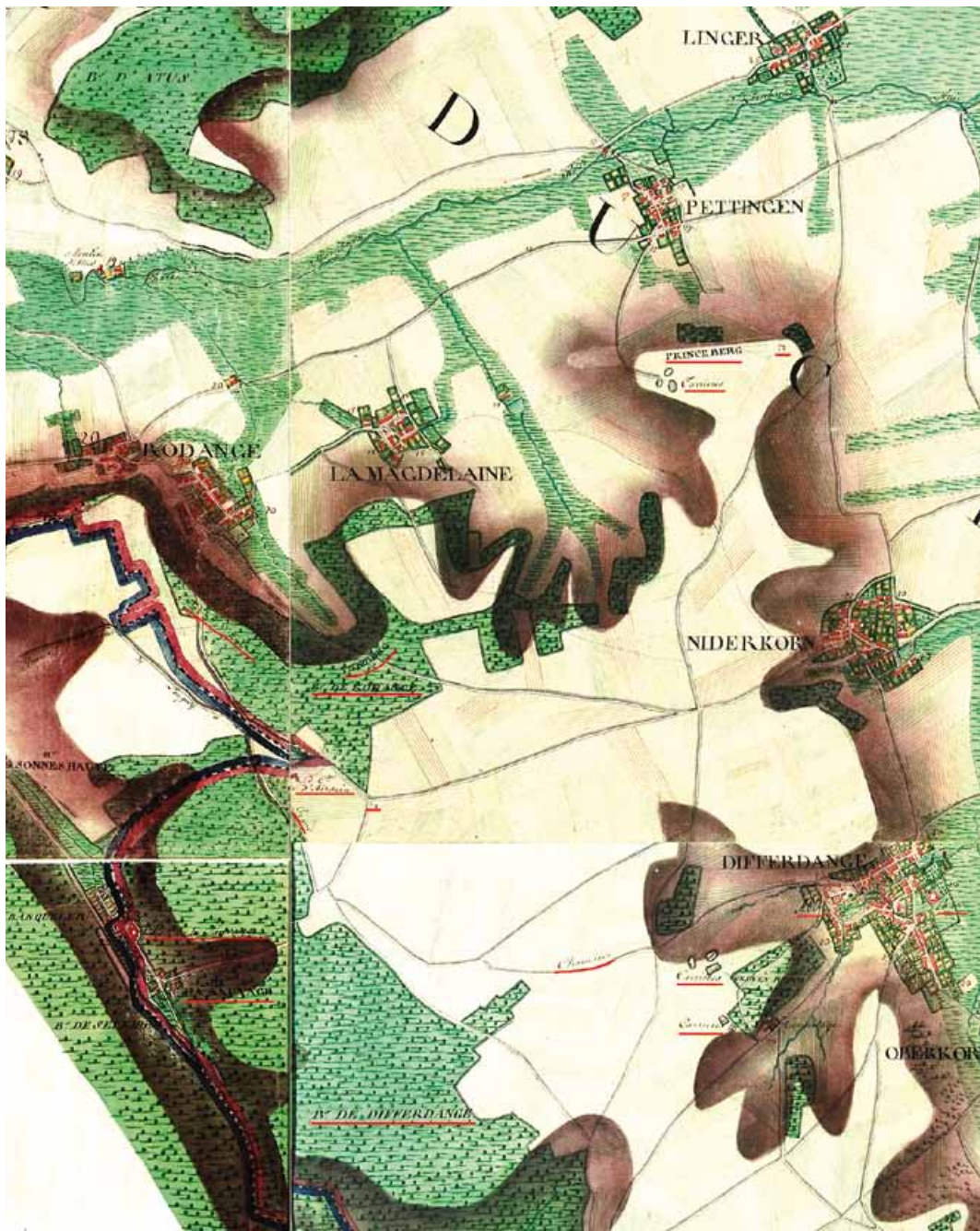


Abb. 7: Joseph Johann von Ferraris, *Carte de Cabinet des Pays-Bas autrichiens et de la Principauté de Liège*, Tiel 1777, hier eine Montage aus den Kartenblättern 225 (Soleuvre) und 204b (Halanzy). (Vgl. Anm. 35).

von Ferraris nur noch als Flurname Bedeutung. Beim *Princeberg* ist das anders: Hier zeigt die Karte drei als unregelmäßige Kreissymbole gezeichnete, nebeneinander liegende Steinbrüche (*Carriers*), zu denen eine eigene Zufahrtstraße von *Pettingen* kommend heraufführt. Am östlichen Ende des Bergplateaus ist zudem noch eine Hinrichtungsstätte als zweischläfiger Galgen eingetragen. Der Berg war also aus wirtschaftlichen Gründen und als Hochgerichtsstätte von Bedeutung. Weitere *Carriers* liegen östlich von *Differdange* am Rande des Hochplateaus.

Knapp unterhalb der Bezeichnung *Titeberg* ist ansonsten nur noch ein Bauernhof, die *C<sup>se</sup>* (*Closerie*) *d'Airsain*, der heutige Roudenhaff, sowie östlich davon an der Kreuzung ein kleines rotes Wegekreuz eingezeichnet. Noch weiter östlich im Tal liegt *la Sauvage*, bestehend aus einigen Häusern sowie dem Schloss, *Cha[te] au de la Sauvage*, mit dem angrenzenden Hochofen direkt an der französischen Grenze. Der Schlosspark liegt bereits in Frankreich.

## Fazit

Die Serie von historischen Karten eröffnet über einen Zeitraum von 400 Jahren Einblicke in die zeitgenössische Darstellung der Region um den Titelberg. Bedingt durch den zunehmenden Fortschritt in der Kartographie konnte diese Gegend dabei von den älteren zu den jüngeren Karten immer genauer fokussiert werden: Zeigte die Ptolemäus-Karte *Gallia Novella* von 1481/82 den Raum zwischen Maas und Rhein als Reminiszenz an antike Quellen noch fast in Gänze als undurchdringlich erscheinenden Ardennerwald, so löst das Kartenblatt aus dem Ferraris-Atlas von 1777 die Dörfer in der Umgebung des Titelbergs bereits bis auf die Größe der einzelnen Häuser und ihrer Parzellen auf. Doch nicht nur der Maßstab wird feiner, auch die Menge der in den Karten gezeigten und durch die Darstellung übermittelten Informationen steigt kontinuierlich an. So erscheint ab der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts die Grenze als ein wichtiges neues Element der kartographischen Darstellung. Obwohl eine Wiedergabe der tatsächlichen Herrschaftsverhältnisse wegen ihrer Komplexität und Überlagerung auf verschiedenen Ebenen zumeist nicht möglich war, bot sich den Kartographen durch die Zeichnung einer vereinfachten Grenzlinie ein Interpretationsspielraum, den sie im Sinne ihrer

Auftraggeber nutzen konnten. Dadurch ließen sich Ansprüche auf umstrittene Gebiete leicht wie Tatsachen darstellen und propagandistisch nutzen.<sup>36</sup>

Die unmittelbare Grenznähe ist wohl auch als Grund für die frühe Erwähnung des Titelbergs in Karten des 16. Jahrhunderts zu sehen. Obwohl der Berg unbesiedelt war, kam ihm in diesem Grenzraum zwischen Bar, später Frankreich, und Luxemburg offenbar eine große Bedeutung als weithin sichtbare Landmarke zu.

Insgesamt gesehen, charakterisieren die gezeigten Karten die Region als eine dörflich geprägte Landschaft, in der sich Wälder und landwirtschaftlich genutzte Flächen abwechseln. In den älteren Kartenbeispielen wird dies noch symbolisch dargestellt, während die auf großräumiger Vermessung basierenden Kartenwerke von Cassini und Ferraris diese unterschiedlichen Flächen bereits genau verzeichnen.

Es sind auch diese Karten, die kurz vor dem Ende des Ancien Régime die ersten noch bescheidenen Anfänge der Stahlindustrie zeigen. Sie bezeugen den ursprünglichen Zustand der Region Titelberg/Fond-de-Gras, bevor die Gegend ab dem 19. Jahrhundert durch den Eisenerzabbau und die Stahlproduktion so tiefgreifend und nachhaltig verändert wurde.

<sup>36</sup> Vgl. hierzu UHRMACHER, Der Pyrenäenfrieden (wie Anm. 4).





## **II**

# **Industrialisierung und Moderne**



## Die frühe Eisenindustrie in Luxemburg: Industrie vor der Industrialisierung

Norbert Franz

In den letzten Jahrzehnten durchlief die Weltwirtschaft im Zuge der beschleunigten Modernisierung Chinas, Indiens und Brasiliens eine neue Stufe jener Industrialisierungswellen, die mit der Industriellen Revolution begannen und in der Folgezeit zunächst Teile des europäischen Subkontinents erfassten, dann Nordamerikas und schließlich immer mehr Länder der Welt in allen Kontinenten. Doch gab es auch schon vor der Industriellen Revolution Eisenherzeugung und Eisenindustrie. Bekanntlich begann das „eiserne Zeitalter“ im zweiten Jahrtausend vor unserer Zeitrechnung in Vorderasien. Bereits in der Antike beobachten wir nicht nur handwerkliche Einzelanfertigungen von Eisenwaren, insbesondere von Waffen, sondern bereits massenhafte, also industrielle Fertigung. Und bis heute blieb die Eisen schaffende und Eisen verarbeitende Industrie weltweit eine der Schlüsselindustrien, eine der Säulen, auf denen Wohl und Wehe der Gesamtwirtschaft ruht.

Der Schwerpunkt der historischen Forschungen über die luxemburgische Eisenindustrie liegt auf der zweiten Industrialisierung Luxemburgs im Süden des Landes auf der Grundlage der Minette-Erze. Die Tatsache, dass die Epochen *vor* 1870 vergleichsweise wenig beachtet wurden, ist wiederum Anlass für mich, diese „Industrialisierung *vor* der Industriellen Revolution“ genauer zu betrachten.<sup>1</sup> Dabei möchte ich einige bislang vorliegende Forschungsergebnisse in aller Kürze zusammenfassen und auch auf die Etappen des Übergangs zur modernen Industrie eingehen.<sup>2</sup> Ich stütze mich im Folgenden vor allem auf die Arbeiten Marcel Bourguignons, Georges Hanssottes, Michel Paulys, Jean Puissants, Denis Scutos, Guy und Marcel Steffes, Joseph Wagners, Denis Woronoffs, Jean-Marie Yantes, Michel Dorbans, René Lebouttes, Jean-Paul Lehnerns und Monique Kieffers (in einem von Hans-Walter Herrmann herausgegebenen



Die Eisenschmiede und das Fabrikantenschloss Ansenburg im 18. Jahrhundert © Gilbert Trausch, Banque de Luxembourg, Luxemburg, ein Land vom Stahl geprägt, Luxemburg 1994, S. 8



Das Schmiedewerk der Familie de Wendel in Hayange (1866) © Aquarell von C. de Berthiet, in: Jacques Marseille, Les Wendel 1704-2004, Paris 2004

<sup>1</sup> Der Terminus „Protoindustrie“ bezeichnet im engeren Sinne eine frühe Form der Industrialisierung der Textilindustrie. Im weiten Sinn wird er auch für andere frühe Industrien, darunter auch die Eisenindustrie, verwendet, vgl. PAULY, Michel, Proto-industrialisation et immigration au Luxembourg, in: ALLEGREZZA, Serge / HIRSCH, Mario / v. KUNITZKI, Norbert (Hg.), L’immigration au Luxembourg, et après? Luxembourg 2007, S. 47-59.

<sup>2</sup> Dieser Aufsatz beruht im Wesentlichen auf zwei älteren Artikeln des Autors: FRANZ, Norbert, Metamorphosen der Eisenindustrie: Industrialisierung vor der Industriellen Revolution in Luxemburg, in: PAULY, Michel (Hg.), Terres Rouges. Approche interdisciplinaire et transnationale. Fondation Bassin Minier (Hg.), Mutations. Mémoires et perspectives du bassin minier, Luxembourg (1/2010), S. 33-48.

Sammelband), sowie auf die grundlegende Studie Michel Ungeheuers.<sup>3</sup> Mein Beitrag konzentriert sich auf das Gebiet des alten Herzogtums Luxemburg und fragt nach den wesentlichen Einflussfaktoren für die Entwicklung der Eisenindustrie dieses Raumes vor der Industriellen Revolution und nach den Bedingungen für die Fortexistenz der Industrien alten Typs nach der Industriellen Revolution. Dabei werden zunächst die Bedingungsfaktoren der alten Eisenindustrie Luxemburgs erörtert, es folgt die Entwicklung der luxemburgischen Eisenindustrie bis 1842.

### Voraussetzungen für die Entwicklung der Eisenindustrie

Voraussetzungen für die Entwicklung der Eisenindustrie Luxemburgs waren neben dem Rohstoff, dem Eisenerz, ausreichende Energieträger, Unternehmer und Arbeitskräfte sowie Transportmittel und -wege. Die Erzvorkommen im äußersten Süden des heutigen Großherzogtums, im Luxemburger Gutland, in Eifel und Ardenen waren die Grundlage der ersten Industrialisierung dieser Region. Das Erz wurde in kleinen Gruben und im Tagebau abgebaut.<sup>4</sup>

Gesetzlicher Rahmen des Erzabbaus im Herzogtum Luxemburg und unter französischer Herrschaft war das Reglement vom 13. August 1665, dem zufolge das Erz Eigentum des Grundeigentümers war, in dessen Boden es gefunden wurde. Ein Edikt Karls VI. aus dem Jahre 1736 erlaubte es Adeligen ausdrücklich, Eisenwerke zu betreiben, ohne dabei ihren Stand zu verlie-

ren.<sup>5</sup> Nach der Französischen Revolution minderte das Gesetz vom 28. Juli 1791 die Rechte der Grundeigentümer zugunsten der Ansprüche des Staates. In napoleonischer Zeit wurde es durch das Gesetz vom 21. April 1810 ersetzt. Die französische Gesetzgebung wirkte auch für die preußischen und niederländischen Bergbaugesetze als Vorbild. Das Gesetz von 1791 legte fest, dass das Eisenerz bis zu einer Tiefe von 100 Fuß (ca. 33 Meter) Eigentum des Grundeigentümers war, in tieferen Bodenschichten jedoch Eigentum des Staates. Um diese tieferen Lagen auszubeuten, brauchten private Unternehmer also eine Konzession des Staates.<sup>6</sup>

Als Unternehmer traten Angehörige der politischen und wirtschaftlichen Eliten auf, zunächst Teile der Geistlichkeit, insbesondere Konvente der Zisterzienser, der Adel und später Angehörige des Großbürgertums.<sup>7</sup> Bei den Arbeitskräften muss man zwischen einer vergleichsweise kleinen Zahl qualifizierter Fachkräfte unterscheiden und den zahlreichen gering qualifizierten Arbeitskräften, die für den Betrieb der Werke und den Transport der Rohstoffe und Produkte gebraucht wurden. Der Transport der Roh- und Betriebsstoffe sowie der Fertigprodukte erfolgte auf schiffbaren Flüssen mit relativ kleinen Lastkähnen oder über Land mit Hilfe von Fuhrleuten und Pferdefuhrwerke. Diese Transporte wurden in der Regel von Bauern im Nebenerwerb durchgeführt. Zwei wichtige Energieträger wurden in der Eisenindustrie eingesetzt. Für die Verhüttung von Eisenerz wurde Holzkohle genutzt. Angesichts der hohen Transportkosten war somit

<sup>3</sup> BOURGUIGNON, Marcel, La sidérurgie, industrie commune des pays d'entre Meuse et Rhin, in: Anciens pays et assemblées d'États, 28 (1963), S. 93; HANSOTTE, Georges, La métallurgie et le commerce international du fer dans les Pays-Bas autrichiens et la principauté de Liège pendant la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle (Histoire quantitative et développement de la Belgique au XIX<sup>e</sup> siècle, II/3), Bruxelles 1980; PAULY, Proto-industrialisation, in: ALLEGREZZA / HIRSCH / KUNITZKI, Immigration au Luxembourg (wie Anm. 2), S. 47-59; LEBOUTTE, René / PUISSANT, Jean / SCUTO, Denis, Un siècle d'histoire industrielle. Belgique, Luxembourg, Pays-Bas. Industrialisation et sociétés 1873-1973, Condé-sur-Noireau (France) 1998; STEFFES, Guy / STEFFES, Marcel, La sidérurgie luxembourgeoise de l'époque antérieure à 1840, Luxembourg 1965; WAGNER Joseph, La sidérurgie luxembourgeoise avant la découverte du gisement des minettes, Diekirch 1921; WORONOFF, Denis, L'industrie sidérurgique en France pendant la Révolution et l'Empire, Paris 1984; HERRMANN, Hans-Walter / WYNANTS, Paul (Hg.), Wandlungen der Eisenindustrie vom 16. Jahrhundert bis 1960 (Colloques Meuse-Moselle), Namur 1997, darin S. 113-138; DORBAN, Michel / YANTE, Jean-Marie / LEHNERS, Jean-Paul, Quatre siècles de sidérurgie luxembourgeoise (1380-1815), S. 139-169; KIEFFER, Monique, La sidérurgie au Grand-Duché de Luxembourg: 1840-1960 u. UNGEHEUER, Michel, Die Entwicklungsgeschichte der luxemburgischen Eisenindustrie im XIX. Jahrhundert, Luxemburg 1910.

<sup>4</sup> STEFFES / STEFFES, Sidérurgie (wie Anm. 3), S. 17-23.; UNGEHEUER, Entwicklungsgeschichte (wie Anm. 3), S. 88-96.

<sup>5</sup> PAULY, Proto-industrialisation, in: ALLEGREZZA / HIRSCH / KUNITZKI, Immigration au Luxembourg (wie Anm. 1), S. 47-59, hier S. 48.

<sup>6</sup> LEBOUTTE, René, Vie et mort des bassins industriels en Europe 1750-2000, Paris 1997, S. 27 f.; UNGEHEUER, Entwicklungsgeschichte (wie Anm. 3), S. 97-101.; WAGNER, Sidérurgie (wie Anm. 3), S. 45-47.

<sup>7</sup> Besonders gut erforscht ist die Familie Wendel: GUÉNA, Yves, Les Wendel: trois siècles d'histoire, Paris 2004.; MARSEILLE, Jacques, Les Wendel 1704-2004, Paris 2004.

das Vorhandensein umfangreicher Wälder mit Holzeinschlagrechten der Hüttenherren eine Grundvoraussetzung für die Existenz der frühneuzeitlichen Eisenindustrie. Dabei traten die Hüttenherren in diesem „hölzernen Zeitalter“ in Konkurrenz zu anderen Holznutzungsarten: Holz war ein universaler Werkstoff, wurde als Baumaterial eingesetzt und als Brennstoff für die Beheizung von Wohngebäuden. Holz war in dieser Zeit Hauptenergieträger und zugleich wichtigster Werkstoff. Insbesondere die Nutzungsrechte bäuerlicher Gemeinden kollidierten häufig mit den Nutzungsinteressen der Eisenindustrie. Die Landesherren versuchten – weithin vergeblich –, den zunehmenden Raubbau an den Wäldern durch zahlreiche Erlasse einzudämmen.<sup>8</sup> Für den Betrieb der Schmiedehämmer und Eisenspaltmühlen wurde ein anderer Energieträger genutzt: das Wasser. Das Gefälle der kleinen Flussläufe und wasserreichen Bäche in Eifel und Ardenen wurde für den Betrieb von Wassermühlen genutzt. Auch hier konkurrierte die Eisenindustrie mit anderen Formen von Mühlen: mit Getreide-, Walk- oder Papiermühlen.<sup>9</sup>

### Frühe Eisenindustrie

Die Anfänge der luxemburgischen Eisenindustrie vom ausgehenden 12. bis zur Mitte des 13. Jahrhunderts wurden von dem Reform-Orden der Zisterzienser getragen, der eine wichtige Rolle bei der Erschließung neuer Siedlungen und dem Aufbau von Gewerbe und Industrie spielte. Im Bereich der Grafschaft und des späteren Herzogtums Luxemburg waren dies die Zisterzienserabteien von Orval und Villers-Bett-nach im Tal der Fensch, unweit von Thionville. In der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts entwickelte sich auch in der Herrschaft Hayange eine bedeutende Eisenindustrie. Die ersten Schmiedewerke im Herzogtum Luxemburg wurden Ende des 14. Jahrhunderts im Gebiet von Durbuy und um 1400 bei Thionville und Differdingen errichtet. Im 15. Jahrhundert ent-

wickelte sich ein Schwerpunkt der Eisen schaffenden und Eisen verarbeitenden Industrie in den Wäldern von Chiny und Anlier: Ein erster Hochofen entstand 1475 in Habay; ein Jahrhundert später, im Jahre 1574 waren 52 Eisenwerke in dieser Region aktiv, darunter Orval, La Soye und Châtillon.<sup>10</sup>

Die Geschichte der luxemburgischen Eisenindustrie vom 16. bis 18. Jahrhundert stand im Zeichen wirtschaftlicher und politischer Konjunkturen: Ausgehend von Betrieben aus dem Raum Lüttich und Stavelot entwickelte sich ein starker Konkurrenzdruck auf die Eisenwerke im nördlichen Herzogtum Luxemburg. Die Verteuerung des Hauptenergieträgers Holzkohle führte zu einer Verknappung von Kohlholz und Holzkohle. Hinzu kamen Kriegsfolgen: Die Eisenindustrie im Tal der Fensch im Raum Thionville erlitt in Folge der lang andauernden kriegerischen Auseinandersetzungen zwischen Frankreich und den Habsburgern erhebliche Einbußen. Im ersten Drittel des 17. Jahrhunderts erlebte die luxemburgische Eisenindustrie eine – wenn auch vergleichsweise kurze – Neugründungsphase: 1609 wurde in Dommeldingen ein Eisenwerk mit Hochofen und Schmiede gegründet, 1623 das Werk Lasauvage, 1624 die Werke von Simmern und Ansenburg, 1631 das Werk Bissen. Das erneute Aufflammen der schier endlosen Kriege zwischen Frankreich und Habsburg beendete diesen kurzen Boom, doch wurde 1651 in Colmar-Berg ein weiteres Eisenwerk gegründet. In den – zumindest im Raum Luxemburg – vergleichsweise friedlichen Jahren der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts erlebte die Eisenindustrie eine erneute Aufschwungphase, die entgegen einer verbreiteten Forschungsmeinung auch darüber hinaus anhielt. In dieser Zeit wurde beispielsweise das Werk in Fischbach gegründet (1768). Der erneute Aufschwung der Eisenindustrie alten Typs war verbunden mit einem Boom der Nagelindustrie, der wiederum einen Indikator für die allgemeine Prosperität unter österreichischer Herrschaft darstellt.<sup>11</sup>

<sup>8</sup> PAULY, Proto-industrialisation, in: ALLEGREZZA / HIRSCH / KUNITZKI, Immigration au Luxembourg (wie Anm. 1) S. 47-59, hier S. 48.

<sup>9</sup> WAGNER, Sidérurgie (wie Anm. 3), S. 16-50.

<sup>10</sup> DORBAN / YANTE / LEHNERS, Siècles, in: HERRMANN / WYNANTS, Wandlungen (wie Anm. 3), S. 113-138.

<sup>11</sup> LEBOUTTE / PUISSANT / SCUTO, Siècle (wie Anm. 3), S. 22 f.; STEFFES / STEFFES, Sidérurgie (wie Anm. 3), S. 39-51.; UNGEHEUER, Entwicklungsgeschichte (wie Anm. 11), S. 88-101.





Eisenwerke in den Herzogtümern Luxemburg und Bouillon in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts  
© Michel Dorban, Jean-Paul Lehnens, Jean-Marie Yante, Quatre siècles de sidérurgie luxembourgeoise (1380-1815), S. 121.

Trotz der prinzipiell anhaltenden Prosperität der Eisenwerke in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts litten sie unter einer tendenziell sinkenden Profitabilität. Dafür gab es vielfältige Gründe: die bereits erwähnte Holz- und Holzkohleteuerung, die steigenden Löhne der Metall- und Waldarbeiter, die zunehmende Erschöpfung zahlreicher Minen. Die Landesherren versuchten, diese Probleme mit Hilfe einer protektionistischen Politik zu lösen. So erhoben das Fürstbistum Lüttich (1740) und das Herzog-

tum Luxemburg (1765) Zölle auf Barreisen. Damit verschärften die Landesherren die Probleme jedoch weiter.<sup>12</sup>

### Die Entwicklung der Eisenindustrie bis 1840

Nach der Eroberung durch Frankreich in den Jahren 1793-95 setzte sich der Niedergang der Eisenindustrie zunächst fort. Im Zuge der militärischen Auseinandersetzungen und der Nationa-

<sup>12</sup> HANSOTTE, Georges, La métallurgie et le commerce international du fer dans les Pays-Bas autrichiens et la Principauté de Liège pendant la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle (Pierre Lebrun (Hg.), Académie Royale de Belgique. Histoire quantitative et développement de la Belgique, II. La Revolution Industrielle, Bd. 3), Brüssel 1980, S. 117-120.; WAGNER, Sidérurgie (wie Anm. 3), S. 61-67.

lisierung geistlichen und adeligen Eigentums war es zu großen Zerstörungen bei den Industrieanlagen gekommen. Signifikante Ausnahmen bildeten die Werke, die für die Rüstung arbeiteten, wie die Werke von Berchivé und La Claireau, die die Waffenmanufaktur in Charleville belieferten. Doch unter dem Grand Empire Napoleons erholte sich die luxemburgische Eisenindustrie wieder. 1806 produzierten die Eisenwerke des Wälderdepartements, in dem ein Großteil des Herzogtums Luxemburg aufgegangen war, 25.000 Tonnen Eisen. Hierfür wurden 40.000 Tonnen Holzkohle und immerhin bereits 270 Tonnen Steinkohle verbraucht. In der eigentlichen Eisenindustrie wurden damals 700 Arbeiter beschäftigt, beim Erzabbau, der Holzgewinnung und der Holzkohleproduktion mit 4300 Arbeitern ein Mehrfaches. Insgesamt waren direkt oder mittelbar 20.000 bis 25.000 Personen – Beschäftigte und Familienangehörige – von der Eisenindustrie abhängig, bei einer Gesamtbevölkerung des Wälderdepartements von 186.000 Menschen. Somit war die eisenschaffende Industrie, einschließlich ihrer Nebengewerbe – Holzkohlegewinnung, Erzbergbau, Transportgewerbe – der wichtigste Industriezweig des Wälderdepartements. Fünf Jahre später förderten seine Minen 28.000 Tonnen Erz, wobei 250 Minenarbeiter und Wäscher beschäftigt wurden. Beim Transport der Erze von den Minen zu den Erzwäschereien wurden 56 Wagenführer eingesetzt. Die Minenarbeit einschließlich des Transports wurde als saisonales Nebengewerbe der bäuerlichen Bevölkerung betrieben.<sup>13</sup>

Nach dem Zusammenbruch des ersten französischen Kaiserreichs geriet die Eisenindustrie alten Typs rasch in eine existenzielle Krise. Dafür waren politische, soziale und wirtschaftliche Ursachen verantwortlich. Zu den politischen Krisenfaktoren gehören vor allem die Zollschranken, die nun vor den Hauptabsatzgebieten luxemburgischer Eisenwaren in

Frankreich und Deutschland errichtet wurden, die schlechte Verkehrsanbindung an das Königreich der Vereinigten Niederlande, die relative Vernachlässigung des Großherzogtums durch die niederländische Regierung sowie die Folgen der belgischen Revolution. Zu den sozialen und wirtschaftsimmanenten Ursachen der Krise gehören die geringe Binnennachfrage aufgrund der Massenarmut breiter Teile der Bevölkerung, die nunmehr sehr starke Konkurrenz durch britische Importwaren, der technologische Rückstand der luxemburgischen Eisenindustrie gegenüber der „innerniederländischen“, genauer, belgischen Konkurrenz, die fortgesetzte Holz- und Holzkohleteuerung, der beständige Mangel an Eisenerzen und der anhaltend schlechte Zustand des Straßennetzes. Dennoch begründeten die Brüder Auguste, Charles und Norbert Metz durch den Kauf der Hütte in Berbourg (sur Sure) im Jahre 1837 den Vorläufer des ARBED-Konzerns. 1845 gründeten sie in Eich bei Luxemburg ein weiteres Werk, in der Hoffnung, dass hier in den nächsten Jahren an eine Eisenbahnlinie gebaut werden würde.<sup>14</sup>

Eine nachhaltige Besserung der wirtschaftlichen Lage Luxemburgs brachte der Beitritt des Landes zum Deutschen Zollverein im Jahre 1842. Nun war es Teil eines großen Binnenmarktes, der gelegentlich gezielt auf bestimmte britische Eisenwarenimporte Sonderzölle erhob. Auch die Verkehrsanbindung innerhalb dieses neuen Zollgebiets war für Luxemburg vergleichsweise günstig. Allerdings war die luxemburgische Eisenindustrie nun dem starken Konkurrenzdruck der sich allmählich modernisierenden eisenschaffenden Industrie der deutschen Staaten ausgesetzt.<sup>15</sup>

Festzuhalten ist somit, dass neben dem Zugang zu Rohstoffen, Energieträgern und Absatzmärkten vor allem die politischen Rahmenbedingungen über Prosperität oder Niedergang der Eisenindustrie entschieden.

<sup>13</sup> FRANZ, Eisenindustrielle (wie Anm. 1.); UNGEHEUER, Entwicklungsgeschichte (wie Anm. 3), S. 102-168.; WAGNER, Sidérurgie (wie Anm. 3), S. 68-112.; Zur Eisenindustrie zur Zeit der Ersten Republik und des Grand Empire vgl. die ausgezeichnete Studie: WORONOFF, Industrie (wie Anm. 3).

<sup>14</sup> FRANZ, Eisenindustrielle (wie Anm. 1.); PAULY, Proto-industrialisation, in: ALLEGREZZA / HIRSCH / KUNITZKI, Immigration au Luxembourg (wie Anm. 2), S. 47-59, hier S. 49.; STEFFES / STEFFES, Sidérurgie (wie Anm. 3), S. 51-59.; WAGNER, Sidérurgie (wie Anm. 3), S. 113-134.

<sup>15</sup> KIEFFER, Monique, La sidérurgie au Grand-Duché de Luxembourg: 1840-1960, in: HERRMANN / WYNANTS, Wandlungen (wie Anm. 3), S. 139-169, hier S. 140.; LEBOUTTE / PUISSANT / SCUTO, Siècle (wie Anm. 3), S. 23-25.; UNGEHEUER, Entwicklungsgeschichte (wie Anm. 11), S. 168-190.; WAGNER, Sidérurgie (wie Anm. 3), S. 128-211.

Fazit

Die frühe luxemburgische Eisenindustrie verdankt ihr Entstehen zunächst den natürlichen Ressourcen dieser Region, insbesondere ihren vergleichsweise reichen Eisenerzvorkommen, ihrem Holzreichtum, der relativ leicht verfügbaren Wasserkraft sowie den Arbeitskräften unterschiedlicher Qualifikation. Kriegszeiten bedeuteten in der Regel auch Zeiten des Niedergangs, Friedenszeiten waren zumeist mit konjunkturellen Aufschwungphasen verbunden. Diese These muss freilich durch die Feststellung ergänzt werden, dass die Eisenindustrie alten Typs gegen Ende des Ancien Régimes an ihre natürlichen Grenzen stieß: Der Raubbau an den Wäldern führte zum starken Abschmelzen der Gewinnmargen der Betriebe, und die zunehmend erschöpften Lager phosphorarmen Eisenerzes zogen der wirtschaftlichen Entwick-

lung eine klare Grenze. Schließlich geriet die luxemburgische Eisenindustrie aufgrund ihres technologischen Rückstands und ihres isolierten Standorts in eine tiefe Existenzkrise, für die auch der Beitritt des Landes zum Deutschen Zollverein zunächst keine Lösung brachte. Erst die systematische Modernisierung der Anlagen im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts beendete diese Strukturkrise. Während bis dahin die Eisenhütte von Lasauvage nur einer von zahlreichen Standorten der Eisenindustrie in Luxemburg und den Nachbarregionen gewesen war, machte der großtechnologische Einsatz des Thomas-Gilchrist-Verfahrens ab den späten 1870er Jahren den Fond-de-Gras und das südluxemburgische Schwerindustrierevier zu einem der weltweit wichtigsten Standorte der Eisenindustrie.



Die frühe Eisenindustrie (1600 bis 1815) in den heutigen Grenzen Luxemburgs  
© René Leboutte, Jean Puissant, Denis Scuto, Un siècle d'histoire industrielle, Condé-sur-Noireau 1998, S. 108.

## Mines et mineurs au Fond-de-Gras... promenade sur les lieux

*Luciano Pagliarini*

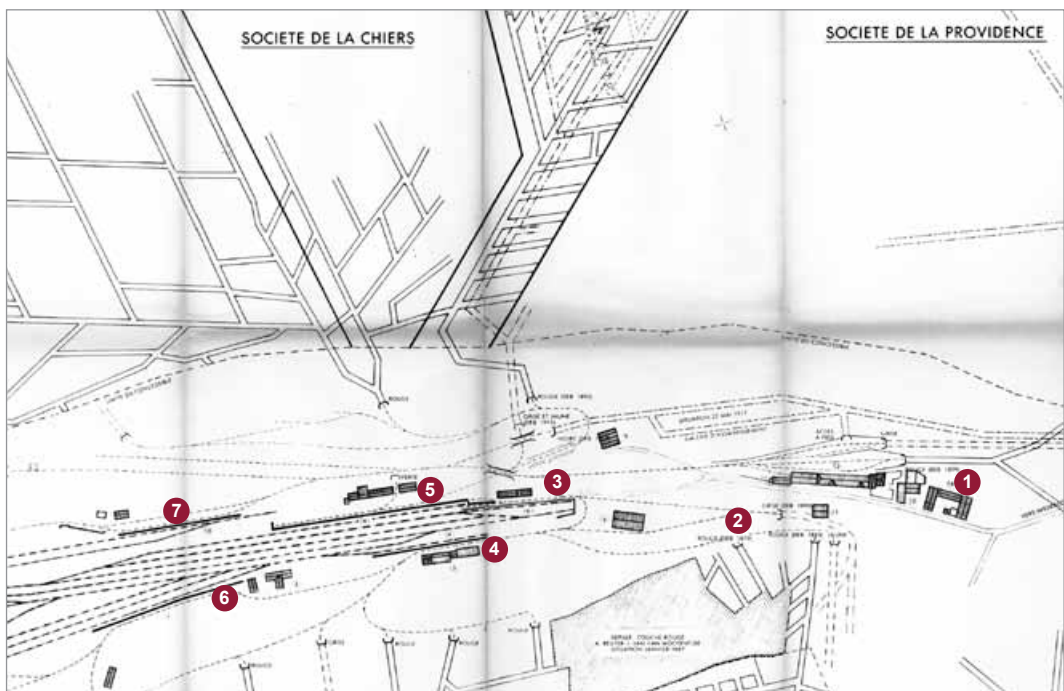
Plusieurs historiens et auteurs locaux se sont penchés sur le site du Fond-de-Gras en tant que tel. Je pense notamment à Nicolas Kodisch et sa magistrale « Toponymie de Differdange » (publiée en 1978/1981) et au numéro spécial du « Korspronk » consacré aux exploitations minières de Belvaux à Rodange (auteurs : Ed Federmeier / Pierre Pasquali, 2005). Les amateurs d'histoire locale connaissent bien ces ouvrages. On peut y ajouter les contributions parues dans des brochures commémoratives et des revues, signées Louis Lenz, Jos Collette, Charles Storoni, René Klein, Jacques Thill...

Je voudrais compléter ces études – au demeurant très instructives – par des « séquences »

qui sont le fruit de lectures tous azimuts, de rencontres sur le terrain, de nombreux témoignages recueillis...

On excusera le côté éminemment personnel de ma démarche; mais à l'approche de la soixantaine, j'estime que mes souvenirs et mes transmissions d'informations diverses accumulées au fil des ans peuvent être pris comme des bribes d'Histoire...

Je propose donc dans les prochaines pages une sorte de promenade. D'ailleurs, je me souviens que pour clore l'année scolaire 1963-64 (première année d'école primaire), notre maîtresse de l'école du Fousbann, Mlle Heuschling, amena toute la classe en excursion



- ① Domaine Giedel ; entrées de mine et dépendances Providence
- ② Entrée de mine principale Mine Langfuhr - Thy-le-Château
- ③ Mine Langfuhr - Thy-le-Château ; quai côté « Mineur »
- ④ Mine Langfuhr - Thy-le-Château ; quai côté « Reuter & Van Mossevelde »
- ⑤ Quai « Chiers » (exploitations Gorcy, Chiers et Couillet)
- ⑥ Quai Jungenbüsch-Bois de Rodange – Fond-de-Gras (Mine « Beim Schrantz »)
- ⑦ Quai Providence « Unterst-Blenken »

© Collection Luciano Pagliarini



au Fond-de-Gras. On avait rejoint le vallon idyllique par en haut, descendant du plateau des hauteurs de Differdange-Niederkorn. Une petite route pavée, fort raide, avec une forêt dense des deux côtés, reliait le plateau au site en bas.

Cette première rencontre avec le Fond-de-Gras marqua les esprits, du moins le mien... On sentait encore qu'une intense activité humaine avait régné en ces lieux, mais sans plus. L'endroit semblait en même temps tellement bucolique... paradoxal, étrange, insolite ! L'ancienne forge et la remise à locomotives de la société « Providence » étaient encore debout (à la suite du Café « Bei der Giedel »). Depuis le chemin qui longeait la Giedel, on pouvait voir, en contrebas, à travers une fenêtre sans battants, qu'à l'intérieur de la remise sommeillait une petite locomotive à vapeur. C'était la petite « Krauss » qu'on retrouvera quelques années plus tard placée comme monument-souvenir à un endroit de la commune de Pétange. De nos jours, cette locomotive est la vedette de la « Minièresbunn ». Toujours est-il que ce jour de sortie de classe, je réussis à m'introduire à l'intérieur de la remise en m'agrippant à la chaîne d'un palan et à inspecter ladite locomotive. Un acte de caïd aux yeux des autres écoliers et écolières...

Le café « Bei der Giedel » (famille Bosseler), constituait un véritable pôle d'attraction à cette époque, bénéficiant d'un environnement « charmeur ». Des vestiges de l'ancienne activité minière au contact d'une nature foisonnante reprenant ses droits, faisaient de cet endroit un des points de chute favoris des nombreux promeneurs differdangeois, jeunes et vieux, un peu comme les domaines « Bache Jang » à Differdange et « Maison Schneider » à Oberkorn (les trois établissements étaient restés « dans leur jus » au niveau décor extérieur et intérieur; mêmes odeurs authentiques, prédominance du bois : parquet, chaises, tables, buffets, comptoir-zinc, etc., la bière ou le vin blanc étaient servis bien frais, la traditionnelle tartine au jambon était proposée à toute heure de la journée).

Après mon épisode scolaire, je revins au Fond-de-Gras à plusieurs reprises, les années d'après, soit en voiture avec mon père ou alors à pied en petite bande de copains, en « mission exploratoire ». Devenu adolescent, les sens en éveil, je constate que la curiosité est devenue un trait caractéristique de ma personnalité, jusqu'à l'excès. Dès qu'une chose m'intéresse, je n'arrête pas de casser les pieds à x ou y pour me faire livrer des informations sur les sujets qui



Fond-de-Gras : les bâtiments agglutinés autour du Café Giedel © Luciano Pagliarini, 1999

me préoccupent. Le Fond-de-Gras attisa ma curiosité très tôt, surtout depuis 1973, année de l'inauguration du chemin de fer touristique, le Train 1900 (1973, année bénie; c'est aussi de cette année-là que date l'ouverture au public du Musée des Mines de Rumelange). À chaque fois que je me rendais au Fond-de-Gras, je ne manquais pas de questionner les anciens, pour leur tirer les vers du nez. A qui appartenaient, dans le temps, toutes ces mines désaffectées ? D'où venaient les mineurs ? Où partait le minerai ?... Autant de questions que je croyais pertinentes. Je m'attendais à des réponses franches et précises. Mais mauvaise surprise : un mystérieux dieu de la complication avait fourré son nez dans cette histoire. Quiproquos linguistiques, patronymes qui se mélangeaient avec des mots usuels, délimitations géographiques bizarroïdes, rien n'était simple au Fond-de-Gras...

Et c'est pour dénouer les fils de cet entrelacs compliqué que je propose le principe de la promenade. Une promenade qui démarrerait à hauteur de la Giedel justement, et qui se poursuivrait en suivant le chemin qui descend vers les quais, la station de chemin de fer et les bâtiments du Train 1900. Une promenade comportant des arrêts au cours desquels seront délivrées des informations d'ordre historique destinées à éclairer la lanterne du lecteur. Ces informations – comme c'est souvent le cas quand j'écris pour la presse ou une revue – sont livrées plus ou moins brutes. Elles doivent être considérées comme des débuts de piste à explorer et/ou à compléter.

### Un peu d'histoire

Le Fond-de-Gras est un vallon, avec des flancs de coteaux plus ou moins abrupts partant du thalweg (le fond de vallée). Cette circonstance

topographique favorisa très tôt (dès le XVIII<sup>e</sup> siècle au moins) l'exploitation de carrières de pierres calcaires ouvertes dans les flancs des collines boisées. Kodisch cite de nombreuses carrières aux lieux-dits « op Gras », « Jungenbusch », etc. Par ailleurs, le minerai de fer fort (Bohnerz), extrait sur le plateau de Differdange et destiné pour l'essentiel au haut-fourneau de Lasauvage, assez proche du Fond-de-Gras, y était amené en chariots pour être traité dans les lavoirs à mine (Erzwäschen) établis au Fond-de-Gras (cf. Kodisch).

Après l'époque du minerai de fer fort (minerai pisolitique) des anciennes forges avec hauts-fourneaux au bois, débute vers le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle la grande aventure de la minette (minerai oolithique) et des usines modernes, comportant des hauts-fourneaux au coke. De nos jours, les historiens sont d'accord entre eux pour affirmer que le « retour en grâce » de la minette est intimement lié à l'ouverture des premières lignes de chemin de fer dans nos régions : Bettembourg vers Esch-sur-Alzette et Rumelange-Ottange dès 1860 (compagnie « Guillaume-Luxembourg », desservant le bassin à droite de l'Alzette) ; Esch vers Pétange en 1873 (compagnie « Prince-Henri », desservant le bassin à gauche de l'Alzette). Le tronçon Pétange-Gare vers le Fond-de-Gras date de 1875, son prolongement vers Klopp - Bois Châtier - Frontière Française de 1877-78 seulement.

Ainsi, on sait que dans la plupart des localités du bassin gauche (de Belvaux à l'Est à Rodange à l'Ouest), c'est-à-dire dans les villages d'Oberkorn, Differdange, Niederkorn, Pétange, il a fallu attendre l'arrivée du P.H. (Prince Henri) en 1873 pour voir apparaître de véritables exploitations régulières de minette reliées aux quais de chargement établis le long des voies de chemin de fer. Deux exceptions notables cependant. À Belvaux et dans le secteur Rodange-Lamadelaine-Fond-de-Gras, l'exploitation de la minette est attestée depuis le début des années 1860. Ceci s'explique par la proximité des gares d'Esch (pas trop loin de Belvaux) et d'Athus (proche de Rodange), permettant un trafic de charroi peu onéreux.

Au Fond-de-Gras, la facilité d'accès aux bancs calcaires ayant favorisé l'ouverture de carrières a facilité de la même sorte la mise-à-nu rapide des couches de minette supérieure (couches rouges) qui s'étendent sous la calotte calcaire. Bien avant l'achèvement du tronçon

Pétange-Fond-de-Gras, dont le maître d'œuvre est le PH, mais dont une partie du financement a été assurée par Thomas Byrne, l'Irlandais marchand de mines et partenaire des frères Charles et Jules Collart, maîtres de forges à Steinfort et à Rodange, la minette exploitée au Fond-de-Gras prenait la direction de la gare d'Athus, l'aller à charge pleine bénéficiant d'une pente douce tout le long du trajet.

Ces exploitations d'avant l'arrivée du chemin de fer appartenaient la plupart du temps en toute propriété à des notables de la bourgeoisie, actifs dans l'imprimerie, la tannerie, la médecine, la pharmacie, etc. Ces derniers ajoutaient à leur palette d'activités habituelles le statut de propriétaire-entrepreneur minier ; on peut citer les noms de Bourgggraff, Bück, Mersch-Wittenauer, Weckbecker-Heldenstein, etc.

À l'instar d'autres industriels, maîtres de forges déjà en place ou en devenir, réunis dans la SME (Société des Mines d'Esch), ces bourgeois s'étaient regroupés dans des associations comme la Société des Minettes de Lamadelaine. Par endroits, on avait même investi dans l'établissement d'infrastructures minières : voies étroites, plans inclinés automoteurs, points de chargement des chariots, etc. Les nombreuses demandes en concession de mines de fer, formulées dans les années 1860-70, émanant des industriels susmentionnés, recèlent beaucoup de références à ces installations, datant d'avant l'arrivée du chemin de fer à voie normale (PH), en 1875.

Bref, ce qu'il faut retenir, c'est que l'exploitation de la minette, au pied et au pourtour du Titelberg, au Fond-de-Gras et alentour, a commencé plus de 10 ans avant l'arrivée du chemin de fer PH dans la vallée.



Fond-de-Gras : « Bei der Providence, hannert der Giedel » © Luciano Pagliarini, 1999



Fond-de-Gras : les entrées de mine Providence restaurées © Luciano Pagliarini, 2000

Notre promenade tiendra compte des traces et souvenirs issus de la période véritablement industrielle, qui a vu s'épanouir et ensuite décliner ce site minier. Un condensé d'histoire industrielle en quelque sorte...

Pour ceux qui aiment l'approche rigoureuse à partir de documents d'archives, avec force détails techniques et chronologies diverses, je renvoie à l'admirable travail de Federmeier / Pasquali, déjà cité; cet ouvrage est amplement illustré, qui plus est, je l'ai consulté à maintes reprises.

### Bei der Providence, hannert der Giedel

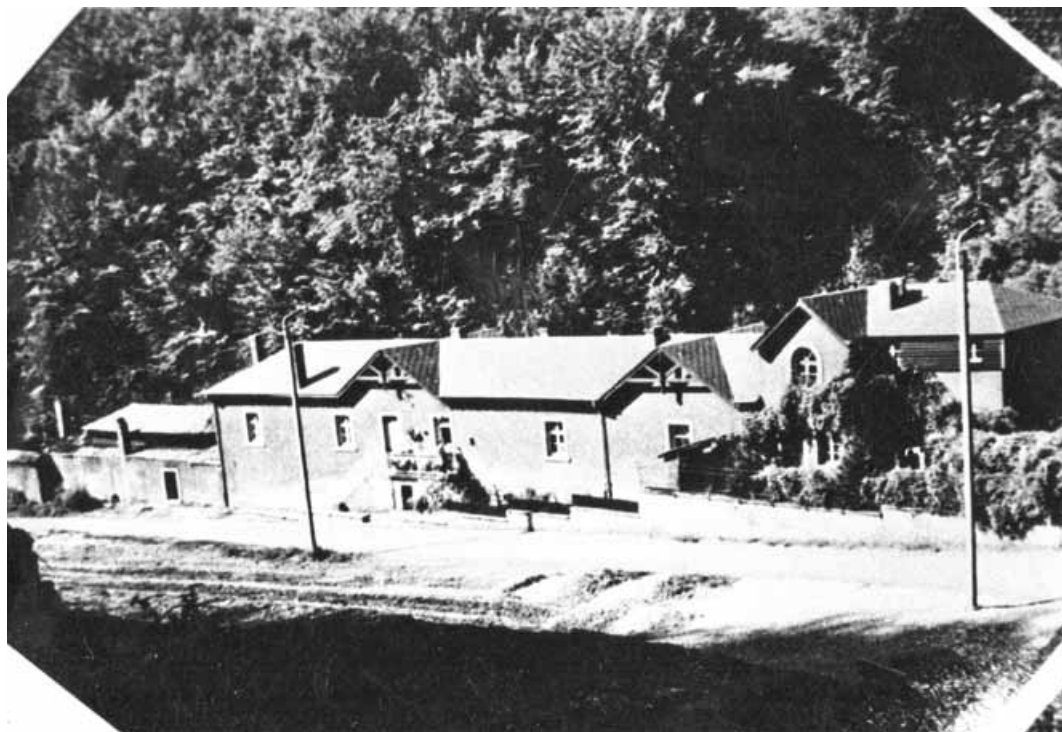
Derrière les quelques bâtiments agglutinés autour du café-restaurant Giedel, on peut voir trois entrées de mine magnifiquement restaurées. Ces galeries d'accès étaient restées telles quelles,

même après la fin d'activité de la mine, une fois la guerre de 40 terminée. Partout ailleurs, dans les environs immédiats, les entrées de galeries avaient disparu. Dans les années 1970, on ne voyait plus guère comme vestiges que les anciens quais de chargement, ainsi que quelques bâtiments de service. En de rares endroits, on pouvait tomber sur quelque galerie éventrée ou quelques mètres de voie étroite. C'est donc un véritable miracle si ce témoin de l'architecture minière s'est maintenu jusqu'à nous tout le long de ces années. Il s'agit de l'exploitation minière que les vieux mineurs désignaient sous le nom de « Bei der Providence, hannert der Giedel »<sup>1</sup>.

Les tout vieux disaient aussi « Bei de Metzen ». Pourquoi ? Mais tout simplement parce que, de 1862 à 1912, c'est-à-dire pendant 50 ans, « Metz & Cie » (Eich, Dommeldange, Esch-Schifflange) et la société de la « Providence » (Marchienne-au-Pont / Belgique,

<sup>1</sup> J'utilise à dessein les noms des mines comme je les ai entendus de la bouche des anciens mineurs ; ces noms ne correspondent pas forcément à ceux indiqués sur les plans du cadastre ou de l'Administration des Mines.





Remise à locos, forge, bureaux, réfectoire de la Providence, dépendances attenantes au Café Giedel au Fond-de-Gras, années 1970 © Collection Luciano Pagliarini

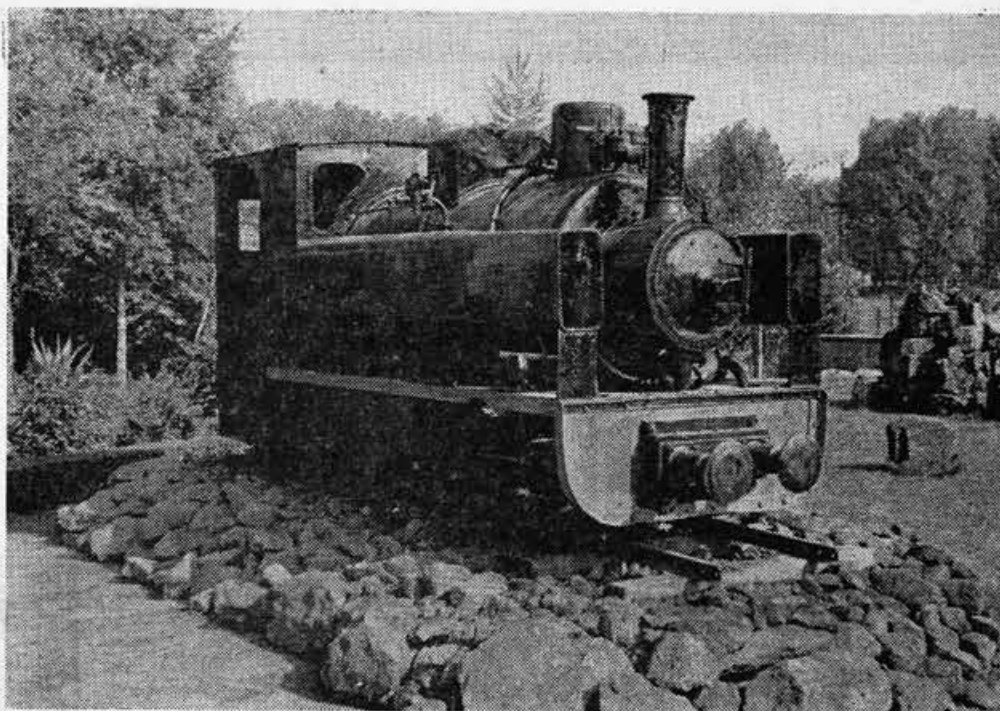
Haumont et Rehon / France) étaient partenaires à parts égales au sein de la Société des Mines d'Esch (SME). Les premières années de son existence, la SME s'adonnait encore au commerce de minerais d'alluvion, concurremment à la minette, de plus en plus indispensable.

La SME avait en charge l'exploitation de tous les terrains miniers acquis par les Metz et consorts. Depuis le milieu des années 1850, Metz & Cie poursuivait une politique opiniâtre de rachat systématique d'un maximum de terrains à minette. Ces achats s'effectuaient souvent par le truchement d'intermédiaires spécialisés qui signaient les compromis et actes de vente. Hommes de paille ou hommes de confiance, ces acheteurs de la première heure, au service de bailleurs de fonds préférant la discrétion, constitueraient de nos jours un excellent sujet d'investigation... Confrontés à des propriétaires rétifs ou à des communes dont les édiles étaient peu enclins à vendre, ces mêmes agents utilisaient l'alternative du droit d'extraire qui leur permettait, moyennant finances, d'exploiter ou de faire exploiter telle ou telle couche de minette dans des terrains ne leur appartenant pas.

En quelques années, la SME, avec à sa tête d'abord le régisseur Xavier Leesberg, ensuite Guillaume Franck, réussit à constituer un vaste domaine minier, au profit des sociétaires Metz et « Providence » ou d'autres associés proches ou amis, comme la « Société des Mines du Luxembourg et des Forges de Sarrebruck » (« Burbach », Victor Tesch). La SME, c'était tout bonnement « Bei de Metzen » pour les Luxembourgeois. On travaillait « Bei de Metzen zu Bieles » (Belvaux), « Bei de Metzen am Laangegronn » (Rumelange), « Bei de Metzen an der Hiehl » (Esch-sur-Alzette), « Bei de Metzen zu Rolléng » (exploitation « Wollefskaul-Ge'henhonger » à Lamadelaine), « Bei de Metzen a Graas » (Fond-de-Gras)... L'essentiel des initiatives et de l'activité industrielle de la SME était assuré par des hommes de l'entourage de Metz & Cie. La Providence n'avait pas d'agent désigné sur le terrain; tout au plus envoyait-elle de temps à autre un mandataire ou fondé de pouvoirs venu de Belgique ou de l'usine de Rehon en Meurthe-et-Moselle, pour régler un problème d'ordre juridique ou administratif. Plus tard, après l'entrée en vigueur des lois sur les concessions minières



## Eine neue Sehenswürdigkeit in Petingen : die Liliput-Dampflokomotive



Vielleicht war das Eisenbahnerstädtchen Petingen mal das Ziel Ihrer Ausflüge. Gewiß durchquerten Sie es mal, um ins nahe Frankreich oder Belgien zu gelangen. Hat der berühmte „Peting Wind“ Ihnen noch nicht um die Ohren geblasen? Bitte, holen Sie das Versäumte nach, denn die kursierenden Gerüchte von einer Sehenswürdigkeit am Nordeingang der Ortschaft haben sich bestätigt.

Angenommen, Sie kämen aus dem nahen Belgien über die Athemerstraße. Rechts schlängelt sich die trübe Korn durch die feuchten und nassen Wiesen. Machen Sie am Abhang des Herbsberges Halt. Rechts die Peting Mühle, links das Denkmal für den ersten gefallenen Amerikaner bei der Befreiung des Landes im September 1944.

Schreiten Sie jetzt in Richtung Petingen weiter. Lassen Sie außer acht den Square Adolf Berens. Er würde Sie nur ablenken. Gehen Sie ruhig weiter, bis zur Überdeckung der Korn.

Endlich — da ist die Überraschung! Da steht das Objekt, die Sehenswürdigkeit: eine richtige kleine Dampflokomotive!

L.W. 27 oct. 1966

Lassen Sie Ihre Gedanken in die Vergangenheit schweifen. Anno dazumal, um die Jahrhundertwende, wurde sie geboren. In der Lokomotivfabrik Krauss & Cie in München. Direktion und Belegschaft bestaunten sie, waren stolz über das gelungene Werk und wünschten der Kleinen eine schöne Zukunft. Sie machte ihre Arbeit gut, die Liliputdampflokomotive, sie schleppte schwere Last aus den Eisenerzgruben, zum Wohle des Landes bis zu der Stunde, wo sie entlassen und pensioniert wurde.

Da steht und ruht sie nun, ein Geschenk einer Grubengesellschaft an die Peting Gemeindeverwaltung bzw. „Syndicat d'Initiative“.

Einst war sie von Bedeutung in einem bedeutenden Betrieb. Heute ruht sie beschaulich in einer jetzt unbedeutenden Eisenbahner-Lokalität! Als kaltes Objekt, verlassen von der wohlthuenden Hitze, ohne Feuer und Flamme, wie ein Körper ohne Seele, tot!

Wir könnten noch weiter philosophieren und die Gedanken ausschweifen lassen. Es hat keinen Zweck! Weder für die Lokomotive noch für das Eisenbahnerstädtchen.

a. t.

(délivrées par l'État), la Providence sera citée de plus en plus souvent, notamment lors du rachat de concessions de chemins de fer. Puisque le terme de concession est tombé, il faut consacrer quelques lignes à ce chapitre très important de l'histoire minière luxembourgeoise.

Si l'on fait abstraction du lot de concessions de mines de fer promises par l'État luxembourgeois à la « Société des Chemins de Fer des Bassins Houillers » (groupe du Belge Philippart) en échange de la construction des lignes du chemin de fer Prince Henri (1868-69), les lois-cadres définitives promulguées en vue de mettre en place et de consolider le régime des concessions domaniales datent des années 1870 et 1874 (après plusieurs années de campagnes de recherches et de délimitations). Peu après, les industriels du fer indigènes se verront octroyer des concessions dites de maîtres de forges, éparpillées à travers tout le Bassin Minier, enfouies à une certaine profondeur, assez loin de la bordure du gisement. Or, on avait déjà bien entamé le gisement de minerai oolithique, depuis des années, aux affleurements, à la lisière bordant le gros du gisement concessible. Pour paraphraser qui l'on sait : le non-concessible précède le concessible. Après les octrois officiels (décrets-lois fin des années 1870 début

des années 1880), le domaine concessible est attaqué. Deux cas de figure :

- les concessions de maîtres de forges réservées aux industriels qui s'engagent à en fournir le minerai de ces concessions dans le Grand-Duché même et s'engagent aussi à régler la redevance (impôt). La durée des conventions entre l'État et les maîtres de forges était en principe de 50 ans.
- les concessions de chemins de fer. Ces dernières pouvaient être rétrocédées à des tiers, moyennant le paiement d'une somme fixe et le règlement d'une taxe de toccage de 10 centimes par tonne extraite. Les tiers acquéreurs de ces concessions obtenues par le PH (et plus tard aussi par les Chemins de Fer Secondaires et les Chemins de Fer Cantonaux) pouvaient être des maîtres de forges établis à l'étranger. Le produit de ces concessions pouvait s'exporter librement, comme celui des exploitations non-concessibles (freie Erzfelder). Dans l'ouvrage op. cit. de Federmeier / Pasquali, les contrats de vente des concessions de chemins de fer à des firmes françaises (« Gorcy », « Chiers ») ou belges (« Couillet », « Thy-le-Château », « Providence ») sont indiqués systématiquement.



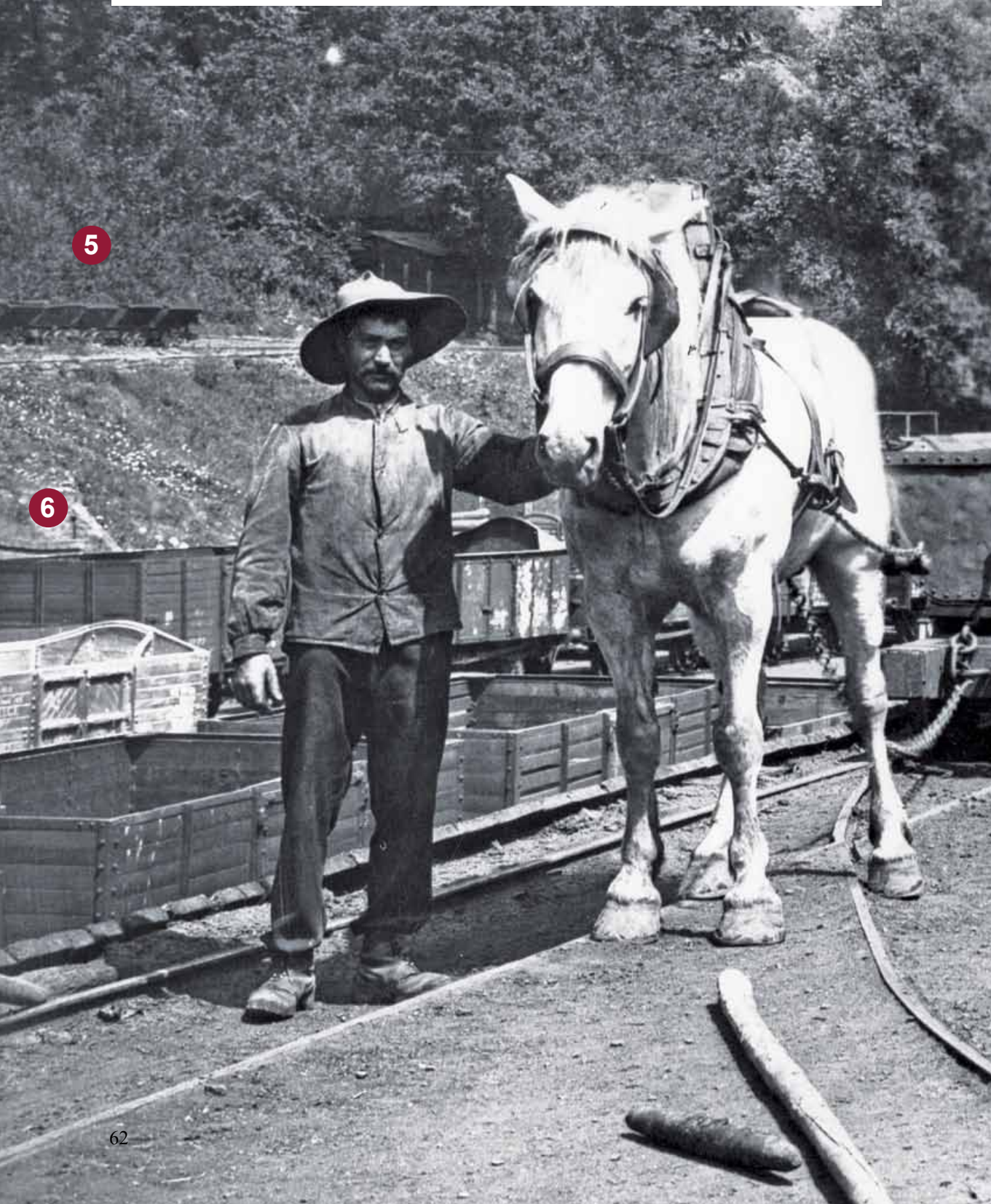
Le quai Providence Unterst-Blenken restauré © Luciano Pagliarini, 2000



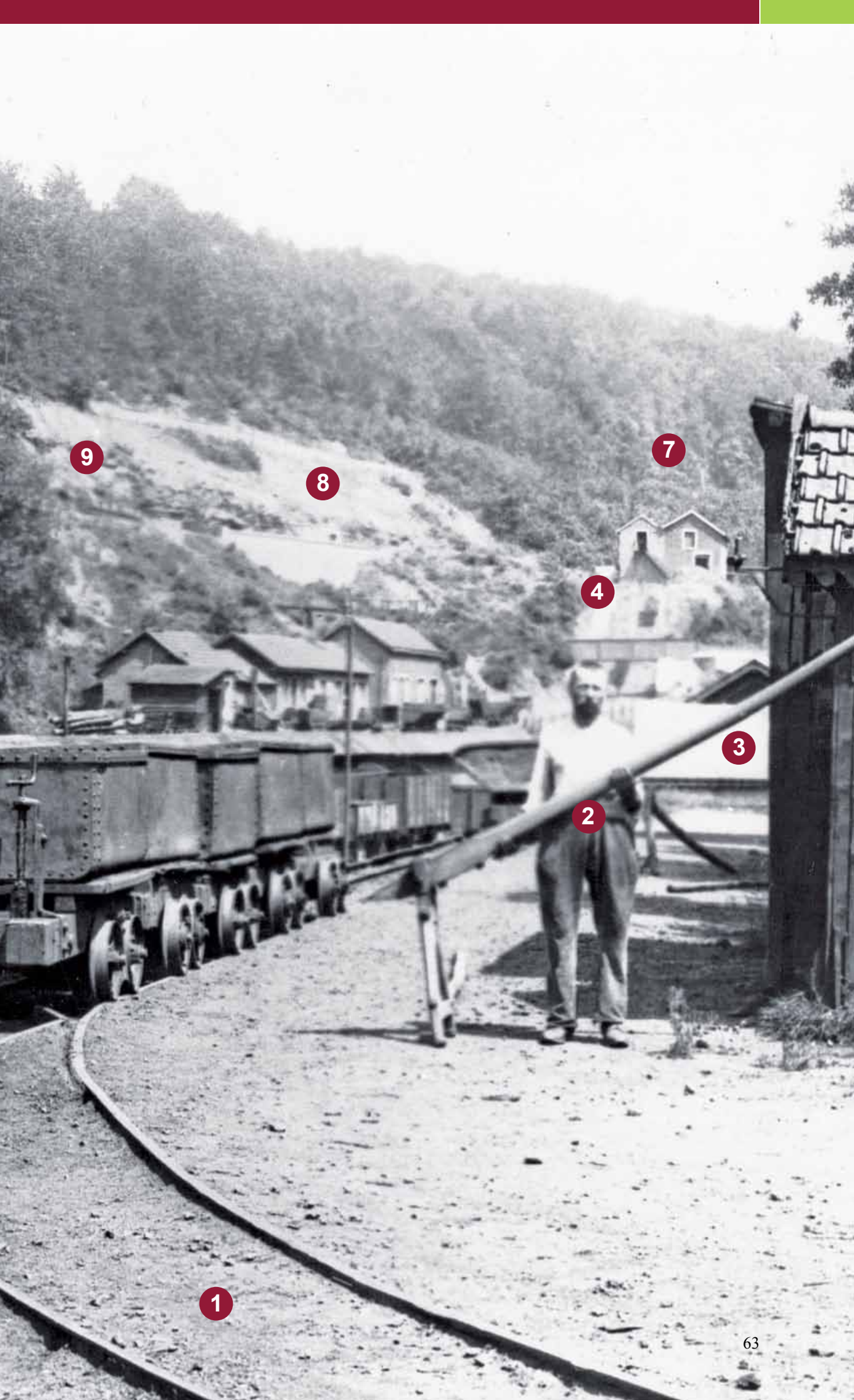
## Vue prise depuis la mine Collart vers 1905

- ❶ Voie de retour vers mine
- ❷ « Tippeur » au quai avec son « Tippbock »
- ❸ Gare de Lamadelaine - Fond-de-Gras
- ❹ Pont de la voie Providence qui se dirige vers le quai Unterst-Blenken établi au-dessus des voies du plan incliné
- ❺ Wagonnets Providence sur voies de garage avant le quai Unterst-Blenken
- ❻ Début du quai Unterst-Blenken
- ❼ Abri-frein du plan incliné automoteur desservant les couches rouge et jaune de la mine Gorcy / Chiers & maison d'habitation Reichling
- ❽ Entrée de mine en couche rouge (Gorcy / Chiers)
- ❾ Rame de wagonnets

© Collection Luciano Pagliarini











Vue prise depuis la mine Collart, le cachet de la poste indique décembre 1899. Le pont de la voie Providence est encore en bois, ce qui dénote une situation provisoire (on peut supposer que la voie Providence vers le quai Unterst-Blenken est en construction). Bien visibles également les bâtiments de service et le quai communs de Gorcy / Chiers / Couillet  
© Collection Luciano Pagliarini

Quoi qu'il en soit, dans tous les cas de figure, l'empiètement dans le concessible survenait forcément après une première phase de travaux dans le non-concessible. Ces travaux hors du concessible s'effectuaient déjà très souvent en souterrain d'ailleurs (pendant très longtemps on a cru ou laissé croire que toutes les exploitations établies dans les zones du non-concessible étaient obligatoirement à ciel ouvert !). Pour accéder aux nouvelles concessions, on partait nécessairement de la bande de terrain hors-concession appartenant déjà au concessionnaire. L'exemple le plus frappant de cette situation nous est fourni par la mine dite « Beim Schrantz ». Depuis la fin des années 1860, les frères Collart exploitaient sous le régime des minières (freie Erzfelder) la parcelle « Fond-de-Gras », à cheval sur le « Jungenbüsch » et le « Bois de Rodange ». Quand, des années plus tard, ils deviendront concessionnaires du « Bois de Rodange », ils ne feront que pousser plus loin à l'intérieur du massif les galeries de leur ancienne exploitation du « Fond-de-Gras » (non-concessible). Cette circonstance idéale – concession accolée à une exploitation non-concessible pré-existante ap-

partenant au concessionnaire – ne se présentait pas à chaque fois. Au cas où l'accès direct à la concession s'avérait difficile, voire impossible, l'on avait recours aux arrangements entre exploitants voisins (droits de passage).

Revenons maintenant à notre exploitation « Bei der Providence, hannert der Giedel ». La zone autour de ce site nous intéresse à plus d'un titre. Le lavoir à mine que nous avons évoqué plus haut se trouvait tout près, à côté du chemin communal. Avec ce lavoir nous remontons dans le temps, à l'époque du minerai de fer fort et des hauts-fourneaux au bois.

Dans l'étude très fouillée que Joseph Collette a consacrée en 1994 au domaine du café-restaurant « Bei der Giedel » (publication de la Société Chorale de Lamadelaine), nous apprenons que Léonard Müllesch, ouvrier-mineur et tâcheron, manifeste dès 1880 son intention de construire en bois un logement pour lui et sa famille, ainsi qu'un débit de boissons et une cantine pour les ouvriers-mineurs, de plus en plus nombreux dans le coin. Sur les plans et croquis joints à sa demande de permis de construire, il ressort que les terrains jouxtant sa future

demeure appartiennent aux Metz. Ces derniers étaient présents sur les lieux à travers la SME qui faisait déjà partie des exploitants de minette avant l'arrivée du train en gare de Lamadelaine, d'où « Bei de Metzen », évoqué par les tout vieux. Après de multiples tracasseries, l'autorisation de s'installer sera accordée à Müllesch. L'établissement a perduré jusqu'à nos jours.

Le choix de l'année 1880 n'est pas fortuit. Le PH et, un peu plus tard, les Chemins de Fer Secondaires commencent à rétrocéder leurs concessions. En milieu d'initiés, cela finit par se savoir. Bientôt entreront en lice les nouveaux concessionnaires belges et français, les sociétés « Thy-le-Château », « Couillet », « Gorcy »... De la minette, il en faut de plus en plus, surtout depuis la mise au point du procédé de déphosphoration de la fonte issue de la minette, permettant la fabrication en masse, au convertisseur, d'acier de qualité : le procédé Thomas-Gilchrist.

De plus en plus d'ouvriers affluent dans la vallée, au début des années 1880, des Ardennais, des Belges, des Prussiens, des Italiens... Les travaux souterrains gagnent en importance (les galeries atteignent désormais les parties concédées) et les effectifs ouvriers sont en constante augmentation. Le projet de cantine et de débit de boissons de Léonard Müllesch tombe à pic et profitera à plus d'un ouvrier des mines ouvertes dans le secteur, surtout qu'à l'époque les journées de travail dans les mines avoisinent les 10 heures...

Les exploitations continuent à s'étendre sous terre, de nouvelles sont ouvertes. Vers 1896, la SME (la Providence en fait toujours partie) décide de mettre en valeur la concession qu'elle a acquise des Chemins de Fer Secondaires (concession Graskopp-Langfuhr, lot de 1882). Début des travaux (les fameuses galeries derrière la Giedel) en 1897. L'évacuation du minerai vers le chemin de fer pose problème. Un quai de chargement est établi à Unterst-Blenken, à hauteur de la remise actuelle du Train 1900. Ce quai, assez éloigné des galeries d'entrée principales de la mine Graas, sera désigné dès sa mise en service sous le nom de quai Providence. Pour y parvenir, les rames doivent traverser quelques bandes de terrain appartenant à d'autres sociétés, notamment la « Chiers ». Les négociations pour le droit de passage traînent... Finalement, tout finit par s'arranger en 1898-99. Léonard Müllesch est décédé en 1890. C'est sa veuve,

née Anne Frantzen, qui est gérante du débit de boissons-cantine quand est ouverte la mine Graas, derrière son domaine, côté jardin. Une des filles du couple Müllesch-Frantzen épousera un Bosseler de Niederkorn; la petite Anne née de cette union a comme marraine sa grand-mère maternelle, la veuve Müllesch, qui hérite du surnom « Giedel » (marraine), un surnom devenu lieu-dit chargé d'histoire(s)...

Mais retenons surtout ceci : la mine Graas (« Bei der Providence hannert der Giedel ») est la dernière mine mise en exploitation dans le secteur Fond-de-Gras, pratiquement au seuil du XX<sup>e</sup> siècle !

Après la création de l'ARBED en 1911, la SME est dissoute et la Providence prend ses affaires en main, de façon de plus en plus autonome. C'est surtout dans le triangle Lamadelaine-Niederkorn-Pétange – où elle a repris les anciennes exploitations SME (« Bei de Metzen ») auxquelles sont venues s'ajouter des parts dans le concessible – que la Providence sera active. Disposant bientôt de son propre directeur (Jean Flick) qu'elle installe dans une belle demeure à Lamadelaine (villa Flick) et de ses propres chefs-mineurs, elle fera construire à Lamadelaine quelques petites maisons ouvrières pour ses mineurs (rue Providence).

Les exploitations minières estampillées « Providence » sont fort peu nombreuses dans le Bassin Minier : le complexe hors-concessible « Ge'hen Honger-Gaertgen » (« Wollefskaul », ex-SME), desservi par le quai « Rolléng » côté Lamadelaine et la mine concédée Graas, desservie par le quai Unterst-Blenken côté Fond-de-Gras. Ces deux exploitations étaient d'ailleurs reliées entre elles par un travers-banc. Côté Fond-de-Gras, ce travers-banc débouchait là où est situé de nos jours le bâtiment Paul Würth. De l'autre côté, le travers-banc sortait à la Wollefskaul, où plusieurs entrées de mine, côte-à-côte, ouvertes sur plusieurs niveaux – ayant appartenu les unes à l'ex-SME (non-concessible), les autres à la Société des Hauts-Fourneaux et Aciérie d'Athus (concession Gaertgen-Fussbüsch, « Bei den Athemer ») – étaient encore visibles jusque dans les années 1975. La Providence tirait de ces exploitations du secteur Lamadelaine-Niederkorn son minerai siliceux pour les hauts-fourneaux de Marchienne, ses besoins en minerai calcaire étant largement couverts par ses participations dans les mines lorraines d'Ottange II et d'Amermont-Dommary (bassin de Briey).



Mine Thy-le-Château - Une rame sort de la galerie principale, tractée par une locomotive électrique. En haut à gauche, on reconnaît une dépendance Providence, à côté au centre, un bâtiment Thy-le-Château  
© Collection Luciano Pagliarini



Dans les années 1935, la Providence ouvre la mine à ciel ouvert moderne de la « Rotköppchen », sur le ban de Niederkorn. Cette exploitation moderne sera équipée de grosses pelles en butte diesel, chargeant des wagonnets Massard, à caisse plus volumineuse. Le minerai de la Rotköppchen est pris en charge en gare de Pétange, dans des accumulateurs en béton armé ultramodernes. Les prix de revient abaissés notablement dans ce ciel-ouvert provoquent un ralentissement des travaux souterrains, à Lamadelaine et au Fond-de-Gras. Néanmoins, le travail au fond se poursuivra encore pendant la Seconde Guerre mondiale, sous le contrôle de l'occupant allemand, par l'intermédiaire de la Gewerkschaft Lützelburg, mise en place en 1943. D'ailleurs, le dernier fait saillant dans l'histoire de cette mine Graas au Fond-de-Gras est l'exécution, par les Allemands, du chef d'exploitation Steinmetzer, accusé d'avoir caché du mazout dans de vieux chantiers du fond.

Après le départ des Allemands, la reprise s'amorce doucement à partir de 1946. La Providence met à contribution surtout son ciel-ouvert de Niederkorn, dans lequel évolueront bientôt des camions. C'en est fini des chantiers souterrains au Fond-de-Gras. Sur les photos qui illustrent l'article qu'Erny Kley a consacré au Fond-de-Gras dans le numéro du 26 septembre 1953 de la « Revue Luxembourgeoise », on voit que l'aire de la mine dite « Bei der Providence hannert der Giedel » est déjà envahie par les broussailles, un signe qui ne trompe pas...

Chaque mine avait sa ou ses particularités. Travailler « Op der Providence », ça voulait dire ce que cela voulait dire. Ce n'était pas pareil que chez Hoffmann (« Beim Schrantz ») ou « Bei de Minnen »... Les petits détails qui faisaient la différence étaient connus de tous. Certaines sociétés payaient des salaires plus importants que d'autres. Dans telle mine, le toit était réputé très mauvais. Telle autre mine avait fait l'acquisition de locomotives à benzol qui dégageaient une odeur pestilentielle et dont les gaz d'échappement viciaient l'air au fond, etc.

Sur le plan technique, deux choses à signaler concernant la Providence à Lamadelaine-Fond-de-Gras :

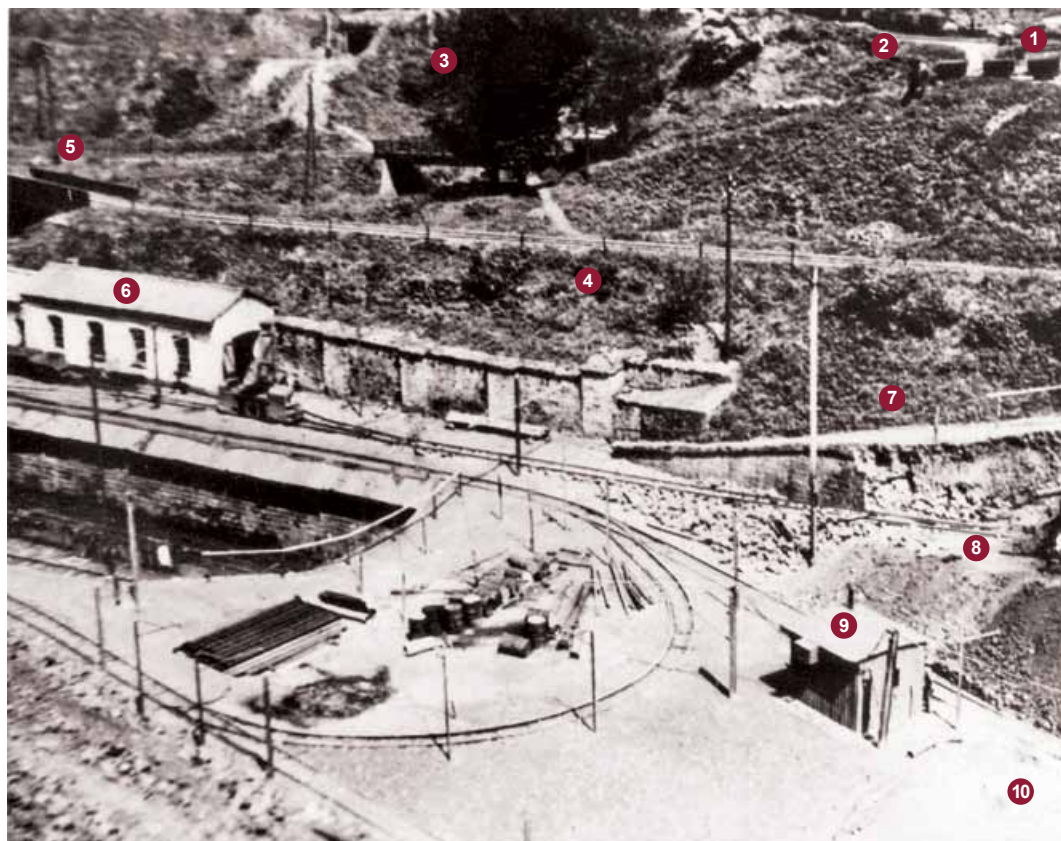
- les locomotives à vapeur qui rejoignaient le fond. Il y avait peu d'endroits, dans le bassin ferrifère lorrain-luxembourgeois, où ce cas de figure se soit présenté. On sait que des locomotives à vapeur ont circulé dans des galeries à Rumelange (Rembour), à Hayange (galerie de la vapeur), à la mine d'Hussigny (mine qui appartenait d'ailleurs pour moitié à la Providence), mais guère plus.
- le travers-banc « Wollefskaul-Graas » et son boisaie à l'allemande (Türstock) exécuté de main de maître

Comme on le voit, on trouve toujours à raconter sur telle ou telle mine, pour peu qu'on s'y intéresse. Arrivé à ce stade de mon « étude », j'aimerais émettre un vœu et formuler l'espoir de voir l'historiographie luxembourgeoise s'écarter un tant soit peu, en matière d'exploration du passé industriel, du tout-METZ ou du tout-ARBED, si vous préférez... Sans vouloir réduire le poids de l'ARBED dans ce passé, un minimum d'attention devrait aussi être accordé à d'autres sociétés, surtout celles qui ont joué un rôle capital aux premiers temps de l'histoire de l'industrie lourde luxembourgeoise. Prenons l'exemple de la Providence, justement.

La Providence est née dans les années 1830 de la rencontre du membre de la noblesse wallonne Puissant d'Agimont et de l'ingénieur anglais Thomas Bonehill. Cette alliance entre maîtres de forges locaux et spécialistes anglais était assez fréquente au XIX<sup>e</sup> siècle; qu'on songe à De Wendel, montant avec Wilkinson l'usine du Creusot, aux Collart en affaires avec Thomas Byrne, aux Metz s'adjoignant les services de l'Anglais Legallais... Il ne s'agit pas ici de refaire l'histoire de la Providence, mais de montrer simplement que, malgré les apparences, la Providence est indissociable de la genèse de l'industrie minière et sidérurgique luxembourgeoise. En effet, plusieurs faits imputables à la société belge ont eu des répercussions dans le Grand-Duché et lient à tout jamais la Providence à son destin politique et économique.

Ainsi, dans le délicat chapitre de la prétendue redécouverte de la minette luxembourgeoise, la Providence tient une place de choix. Un rapport de la Chambre de Commerce des années 1860 signale que la Providence avait déjà acheté et utilisé des minettes à partir de 1842 (sic !). Était-elle pionnière à ce niveau-là ? Peut-être... Pionnière, la Providence l'a été sans conteste quand, dans les années 1850, elle a commencé à produire, grâce aux laminaires





- 1 Abri-frein du plan incliné & maison Reichling
- 2 Wagonnets en haut du plan incliné, un peu plus bas un pont Providence donnant accès au travers-banc vers « Gaertgen »
- 3 Une des entrées Couillet
- 4 Voie Providence se dirigeant vers le quai Unterst-Blenken

- 5 Pont Providence
- 6 Remise à locos de la mine Thy-le-Château
- 7 Chemin qui monte vers la Giedel
- 8 Ouvriers au travail
- 9 Ancienne bascule ?
- 10 Voie vers entrée de mine principale Thy-le-Château

© Collection Luciano Pagliarini

de son usine de Haumont, les poutrelles double T, dont la forme la plus aboutie allait être la poutrelle Grey, qui a fait la réputation de Differdange.

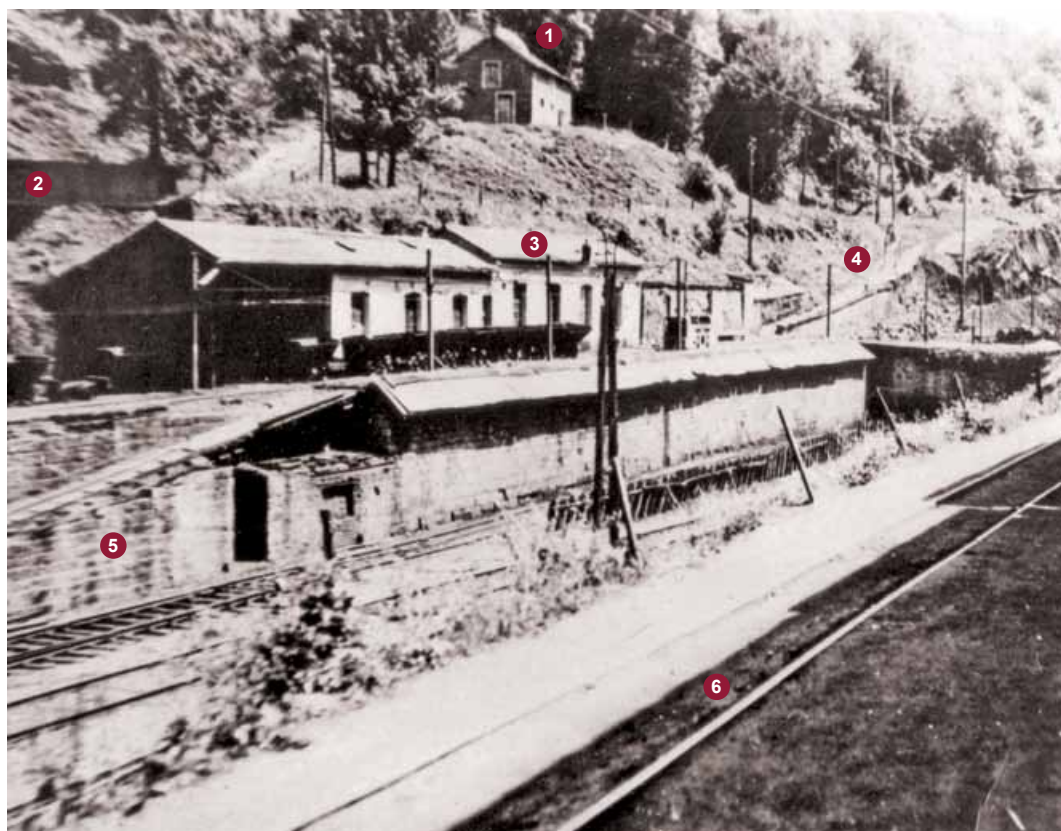
Si l'on scrute bien la liste des actionnaires et les premiers conseils d'administration de « Burbach », fondée en 1856, on peut aller jusqu'à affirmer que « Burbach » était une quasi-filiale de la Providence. Sans Providence pas de Burbach, sans Burbach pas d'ARBED. C'est peut-être aller vite en besogne, mais n'empêche... Le rôle joué par la Providence dans l'histoire industrielle luxembourgeoise, de façon directe ou indirecte, est beaucoup plus considérable que ne le laisse entendre son positionnement discret sur les listes des exploitations minières luxembourgeoises.

On pourrait aller plus loin, encore. En 1872 est créée la société « Gonner, Munier & Helson » qui se propose de construire des hauts-fourneaux à Rumelange. On connaît bien Gonner, le magnat minier ; on sait que Munier était un spécialiste de la construction des hauts-fourneaux. Mais on sait moins que Helson était un homme de la Providence, auteur de plusieurs ouvrages sur les techniques d'élaboration du fer et de l'acier...

Arrêtons-nous là et fermons le chapitre Providence pour continuer notre promenade.

### Bei Thy-le-Château

C'est de la bouche-même d'une dame Bosseler, Giedel troisième génération je crois, que j'entendis ce terme pour la première fois, vers



- ❶ abri-frein plan incliné & maison Reichling
- ❷ pont Providence
- ❸ remise à locos et forge Thy-le-Château
- ❹ chemin qui monte vers la Giedel

- ❺ petit plan incliné grâce auquel le matériel arrivait en bas par la voie normale (VN) : bois de mine, rails... était hissé en haut du quai Thy-le-Château
- ❻ voie étroite (VÉ) quai ex-Jungenbüsch

© Collection Luciano Pagliarini

1974. Elle avait prononcé « Tilleschaato », tout un programme... À l'époque, je n'étais pas trop au parfum question géographie belge et je mis un certain temps avant de trouver la signification de Thy-le-Château et de son implication au Fond-de-Gras.

L'autre mine près du domaine Giedel, pratiquement en-dessous, avait appartenu à « Thy-le-Château ». Mais les tout vieux – encore eux – disaient avoir travaillé « Beim Mineur », quand ils parlaient de cette mine. Mineur, Bergmann en allemand ; c'était ça ou s'agissait-il d'un nom propre ? Que de confusion dans mon esprit, surtout que peu après, j'apprenais qu'un peu plus bas avait existé l'exploitation « Bei de Minnen » (là, pareil ; Minnen dans le sens de l'allemand Gruben ou nom propre ?).

Au fur et à mesure de l'avancement de mes recherches, avalant tout crû tous les écrits en relation avec le monde des mines de fer lorraines-luxembourgeoises, je finis par reconstituer le puzzle de cet univers complexe, caractérisé par sa dimension interrégionale, voire internationale. C'est ainsi que je finis par savoir que Thy-le-Château était une commune belge de la province de Namur, une bourgade où la pratique de la métallurgie du fer est attestée depuis fort longtemps (sous l'impulsion de la famille Orban notamment). Une usine à fonte moderne, munie de hauts-fourneaux équipés pour la marche au coke, y voit le jour vers le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, stimulée par l'ouverture d'une ligne de chemin de fer vers le bassin de Charleroi. En 1893, cette usine fusionne avec les hauts-fourneaux de Marcinelle (banlieue de Charleroi),

appartenant à la famille Mineur (tiens, le voilà Mineur ; c'est donc bien d'un nom de famille qu'il s'agit !). À partir de ce moment-là, nous sommes en présence de la Société de Thy-le-Château & Marcinelle, avec siège à Marcinelle.

Donc, à partir de 1893, la mine Langfuhr (son nom officiel) était, du moins en partie, aux mains de la société Thy-le-Château & Marcinelle. Deux exploitations bien distinctes étaient à l'origine de cette mine Langfuhr, au départ. Celle du Jungenbüsch, appartenant à Reuter & Van Mossevelde et à côté celle de Langfuhr, appartenant à Adolphe Mineur. Ces deux sociétés avaient racheté toutes les deux, depuis les années 1880, des parts dans les concessions PH et Chemins de Fer Secondaires. Pour Reuter, ces parts dans le concessible venaient compléter quelques hectares loués à la commune de Differdange dès 1879.

En 1899, l'exploitation du Jungenbüsch est vendue et réunie à l'exploitation Langfuhr-Mineur-Thy, qui dispose maintenant des deux quais de chargement en bout de voie et qui se font face.

On retrouve la plupart de ces éléments dans Federmeier / Pasquali op. cit. J'ai voulu surtout insister sur la dénomination des lieux, suivant les époques. J'aimerais aussi revenir sur deux, trois points, histoire de lancer de nouvelles pistes :

- la toute première concession PH à recevoir l'autorisation officielle d'exploiter est celle du Galgenberg à Esch-sur-Alzette, en 1878. À cette époque-là, le PH en confie l'exploitation à Debatty & Mineur, ce même Mineur qu'on a rencontré au Fond-de-Gras
- Mineur a dirigé également une importante société qui exploitait des carrières de pierres calcaires, pour la construction et les fours à chaux, au Fond-de-Gras et ailleurs
- la mine Jungenbüsch (Reuter & Van Mossevelde) a eu comme chef d'exploitation (Betriebsführer) J.-B. Kolbach, qu'on retrouvera après 1900 au Thillenberg
- si l'on tient compte d'une période de maintien de l'entretien après l'arrêt de l'extraction côté Fond-de-Gras et en sachant que la MMR a repris l'exploitation partielle du secteur « Thy » au début des années 1960,

en évacuant le minerai sur son siège principal de Rodange-Doihl, on peut estimer que la mine Thy-le-Château est la dernière mine à avoir donné quelque signe de vie au Fond-de-Gras.

- sur le plan technique, mentionnons la traction électrique de cette mine ; la seule dans tout le Fond-de-Gras, mise en place avant la Première Guerre mondiale (2 locomotives AEG). L'électricité qui servait aux locomotives faisait tourner aussi quelques moteurs de machines-outils à l'atelier, ainsi qu'un groupe de pompes au fond.
- depuis les années 1930, l'ingénieur Fernand Franck, domicilié à Esch-sur-Alzette, présidait aux destinées de la mine. Après la guerre, il se rendait souvent en jeep à Marcinelle, pour y amener des échantillons prélevés au fond. Ce Franck était allié à la famille des Hoffmann, industriels de la mine.

Mais le fait essentiel à relever en parlant de cette mine, c'est l'épisode de l'accident qui s'est produit le jeudi 16 janvier 1933, à huit heures du matin. À la suite de l'effondrement partiel de la galerie de roulage principale, six ouvriers des chantiers situés derrière l'éboulement restent bloqués au fond. Leur calvaire durera trois jours. La presse s'empare de l'affaire, immédiatement. Celle de gauche accuse la société minière d'être responsable, dans la mesure où elle aurait mégoté sur la sécurité, par ces temps de crise. Celle de droite invoque la fatalité...

C'est au Café Giedel que j'entendis parler pour la première fois de cette histoire. Il paraît qu'au Fond-de-Gras, il venait des gens de partout, par solidarité, par curiosité. Tout le monde voulait connaître l'issue. Depuis les exploitations voisines (mines HADIR et MMR), on poussait en toute hâte des galeries pour venir en aide aux mineurs enfermés. Sur le plateau, une équipe venue spécialement d'Allemagne avait commencé à foncer un puits de faible diamètre. Et naturellement, les curieux et les solidaires continuaient d'affluer... Tout ce beau monde se retrouvait chez la Giedel. Par précaution, on avait placé des chandelles (bois de mine) à la cave... Le plancher du Café risquait de céder sous le poids de cette foule.

Finalement, c'est de la mine Thy-le-Château-même que vint le salut. Dans un en-

tretien enregistré en 1978, M. Jhemp Hoscheit, le plus jeune des reclus de 1933, m'a confié que c'est avec un grand soulagement qu'il avait entendu des paroles manifestement italiennes, lancées par un ouvrier qui faisait partie de l'équipe de « taupes » chargée de creuser un petit boyau à travers l'éboulement. Ce mineur macaroni avait passé des heures et des heures à ménager ce petit tunnel de secours. Je ne cache pas qu'à l'évocation de cette image, je fus saisi d'une grande émotion, où perçait de la fierté aussi...

Voilà tout pour Thy-le-Château, pour l'instant. Continuons notre promenade et poussons plus loin, à hauteur du quai de chargement qui se dresse sensiblement en face de la gare de Lamadelaine - Fond-de-Gras.

## Bei de Minnen (Gorcy, Chiers, Couillet)

Aujourd'hui, évidemment, je sais que cette exploitation appartenait aux frères Camille et René Mines qui en assuraient la gestion. Ils avaient réussi à placer sous une direction unique les trois mines – ex-Gorcy, ex-Chiers, ex-Couillet – résultant pour l'essentiel du rachat de lots de concessions PH en 1888. La prise de contrôle totale s'est faite progressivement, à partir des années 1920. Je renvoie encore une fois à l'ouvrage de Federmeier / Pasquali dans lequel on a les dates et la nature exacte de toutes les transactions.

## Quelques mots sur les premiers concessionnaires :

➔ C'est la famille Labbé qui avait créé l'usine de Gorcy dans le village du même nom, au début des années 1830. Véritables pionniers dans le bassin de Longwy, on peut les considérer aujourd'hui comme les Metz de Meurthe-et-Moselle. Comme les Metz au Grand-Duché, les Labbé ont d'abord fait appel au minerai de fer fort, dont les principaux gisements – les fameuses minières de Saint-Pancré – se trouvaient à proximité de leurs hauts-fourneaux de Gorcy. Dès la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, ils s'intéressent à la minette qu'ils commencent à exploiter sur le territoire des communes de Longwy, de Mont-Saint-Martin, de Cosnes-et-Romain. C'est dans ce secteur d'ailleurs aussi qu'ils obtiendront les premières concessions de minerai de fer oolithique, aux alentours de 1850.

À la création de « Burbach », les Labbé font partie des actionnaires. Au début des années 1860, on les retrouve associés aux Metz et à Giraud de Longwy-Lasauvage à l'occasion d'une hypothétique reprise de toutes les installations métallurgiques de l'Eifel, de grande tradition, mais vétustes.

Peu après la mise en service du dernier tronçon de la ligne des Ardennes (Longuyon-Longwy) en 1863 et son prolongement jusqu'à

Athus, les Labbé montent de toutes pièces la nouvelle usine du Port-Sec, le long de cette voie, sur le territoire de la commune de Mont-Saint-Martin. Les hauts-fourneaux de cette usine marchent au coke; les Labbé sont entrés dans l'ère moderne. En 1875, ils obtiennent la grande concession de Hussigny, précédant de quelques années l'ouverture de la ligne de chemin de fer Longwy-Villerupt en 1878.

À la création des « Aciéries de Longwy » en 1882 (rappelons que cette société s'est constituée en vue de fabriquer de l'acier Thomas), les Labbé figurent en bonne place au conseil d'administration. Les Aciéries de Longwy misent sur le gigantisme; la mise en application de leur programme ambitieux requiert l'emploi de volumes considérables de matières premières : coke, minerais, castines. Tout apport de minettes est donc bienvenu. Le fait que « Gorcy » ait décidé de prendre pied au Fond-de-Gras s'explique, surtout que depuis l'ouverture de la ligne Rodange-Longwy, en 1884, les trains de minerai peuvent être dirigés directement sur Mont-Saint-Martin (pour les hauts-fourneaux de Gorcy on continuait à transiter par la Belgique et l'embranchement partant de la gare de Signeulx existait depuis 1877).



➔ L'usine de la Chiers, à Longwy, était de date assez récente (1882). Et devinez un peu qui était à son origine ? Le Belge Mineur, qui dirigeait déjà un établissement français à Vireux dans le département des Ardennes.

Au début, la Chiers tirait son minerai de sa concession attenante à l'usine, le Bois-de-Chat et de la concession PH du Grandbois, sise dans la commune de Differdange, mais dont l'accès s'effectuait par Hussigny, en France. Le Fond-de-Gras n'arrive donc qu'en troisième position dans la chronologie des acquisitions minières de cette société.

En 1903, la « Chiers » ainsi que les « Hauts-Fourneaux de Rodange » sont rachetés par le géant belge « Ougrée-Marihay ». Désormais, toutes les mines et installations ex-Chiers et ex-Rodange feront partie du groupe « Ougrée » et ce pendant plusieurs décennies.

➔ L'historique de « Couillet » n'est plus à faire. Cet important établissement belge est incontournable dans le long processus évolutif de la sidérurgie belge. L'historien des techniques retiendra surtout le côté innovant et audacieux qui a toujours semblé inspirer les protagonistes qui se sont succédé à la tête de ce site : premiers hauts-fourneaux au coke du bassin de Charleroi, fours à coke, ateliers de construction de locomotives, etc.

À signaler que contrairement à la Providence, à Gorcy et la Chiers, qui ne possédaient rien dans le bassin à droite de l'Alzette (bassin calcaireux), Couillet était présent, en tant que propriétaire ou concessionnaire, à Tétange et à Rumelange.

Mais retournons sur le terrain, au Fond-de-Gras, en cet endroit précis où les trois sociétés que nous venons d'évoquer avaient leurs installations et entrées de mine. Sur les plans, le quai de chargement est marqué « Chiers », mais il servait aussi à Gorcy et à Couillet. Quant aux galeries d'accès, nous sommes ici en présence d'un véritable enchevêtrement de galeries, sur plusieurs niveaux.

Chiers et Gorcy utilisaient les mêmes galeries d'accès pour atteindre leurs champs d'exploitation. On était embauché par Gorcy ou la Chiers, mais le personnel des deux sociétés transitait par les galeries principales communes. À ce propos, une petite anecdote. Il est de notoriété publique que dans le temps, pour un oui ou pour un non, à la suite d'un différend quelconque, le mineur s'en allait voir ailleurs, pour offrir ses services un peu plus loin... Un incident de ce genre se produisit un jour dans la mine « Bei Gorcy ». Décidé à partir à cause d'un désaccord avec son porion, un mineur courroucé prend ses cliques et ses claques et se dirige vers la sortie. Pendant son trajet à pied dans la galerie commune, il tombe sur un porion de la Chiers, qui l'embauche sur le champ... notre homme n'aura même pas eu le temps de sortir au jour (sic !).

Couillet avait son entrée derrière le pont livrant passage à la voie minière de la Providence se dirigeant vers le quai Unterst-Blenken.

Un petit mot sur Mines Frères. Le nom de leur père, né à Biesme (province de Namur) en 1842 s'orthographiait encore Minne Jules. Il a été directeur des exploitations de la Société des Minettes de Lamadelaine, que nous avons évoquée plus haut. Biesme était un haut-lieu de l'extraction du minerai de fer dans le Namurois, ce qui conforte ma théorie selon laquelle des Belges, spécialistes des mines de fer, sont venus très tôt dans le Bassin Minier pour superviser les premières exploitations.

Les fils de Jules – devenus Mines – ont repris le flambeau en prenant en main, comme on l'a vu, des exploitations Gorcy-Chiers-Couillet au Fond-de-Gras et à Rodange (Klopp). Mines Frères étaient proches des « Hauts-Fourneaux de Rodange » (groupe Ougrée-Marihay) ; cela ne les empêchait pas de vendre leur minerai un peu partout. Les belles photos qui ont été prises par Théo Mey en 1953 illustrent bien l'activité qui régnait « Bei de Minnen »... Peu après, une fois les effets du boom de la guerre de Corée dissipés, la mine fermera ses portes.

## Beim Schrantz

La mine située à côté de la gare, en direction de Rodange, était appelée « Beim Schrantz ». En fait c'était une mine que l'industriel minier Charles Hoffmann-Nau avait rachetée aux Collart, en manque de liquidités. Pendant longtemps son chef d'exploitation a été Schrantz (allié au docteur de Rodange ?), d'où son surnom. Cette mine a beaucoup souffert des suites de la grande crise des années trente. Sur les photos de Théo Mey, on voit bien que tout est à l'abandon « Beim Schrantz ».

Par contre, une carte postale de la série des grèves de 1905 dans le bassin de Longwy montre un groupe de grévistes aux abords de cette mine, ce qui conforte également ma théorie selon laquelle ces grèves du bassin de Longwy avaient fait tache d'huile sur le sol luxembourgeois...

Assistance iconographique :

Jean-Marie Ottelé

([www.industrie.lu](http://www.industrie.lu) et [www.rail.lu](http://www.rail.lu))

## Bibliographie sélective :

KODISCH, Nicolas, Studien zur Toponymie und Geschichte der Gemeinde Differdingen, Sankt-Paulus Druckerei, 1978/81.

Le Fond-de-Gras et ses Trains, Association des Musée et Tourisme Ferroviaires (AMTF), 1991.

STORONI, Charles, Le Gisement Ferrifère Lorrain, la « Minette », in : brochure Société Chorale de Lamadelaine, 1994, p. 64-102.

COLLETTE, Joseph, Bei der Giedel, in : Fond-de-Gras, brochure Société Chorale de Lamadelaine, 1994, p. 107-145.

Souvenirs de Mme SCHROEDER-KIES, in : Differdange 1907-2007, 100 ans d'histoire(s), 2007, p. 308-310.



## Le monde des mineurs au Fond-de-Gras

*Luciano Pagliarini*

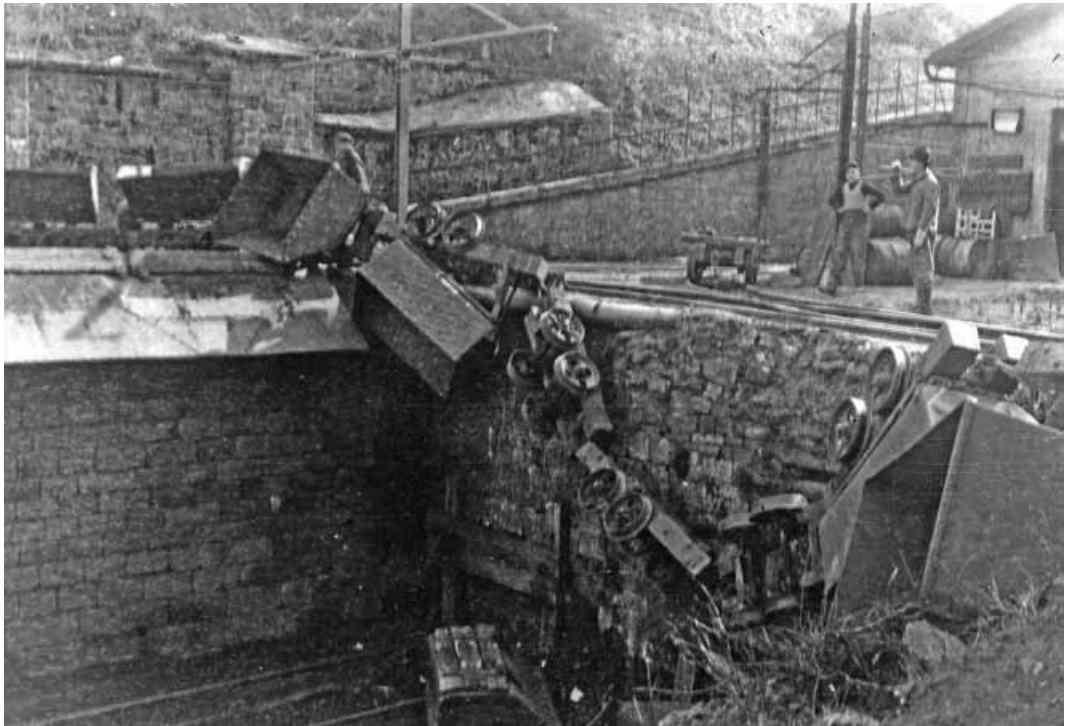
Une circonstance particulière concernant le Fond-de-Gras permet d'envisager une étude homogène du monde des mineurs dans ce secteur. En effet, dans ce secteur, les mines n'ont pas connu la mécanisation. Autant dire que depuis le début (vers 1860) jusqu'à la fin (vers 1960), c'est-à-dire pendant un siècle en gros, la nature du travail dans les mines est restée plus ou moins la même.

Si l'on remonte loin dans le temps, à l'époque des hauts-fourneaux au bois et des minières de fer fort, mis à part quelques « spécialistes » des forges, force est de constater que l'essentiel de la main-d'œuvre de l'industrie du fer était fournie par la paysannerie. Mineurs (plus « collecteurs de mine » à vrai dire que véritables mineurs), bûcherons (bocquillons), charbonniers, laveurs de mine, voituriers, car-

riers, etc., tous ces métiers étaient exercés par des hommes du monde agricole, profitant de la morte saison et retournant à leurs travaux de la campagne, dès que le besoin s'en faisait sentir...

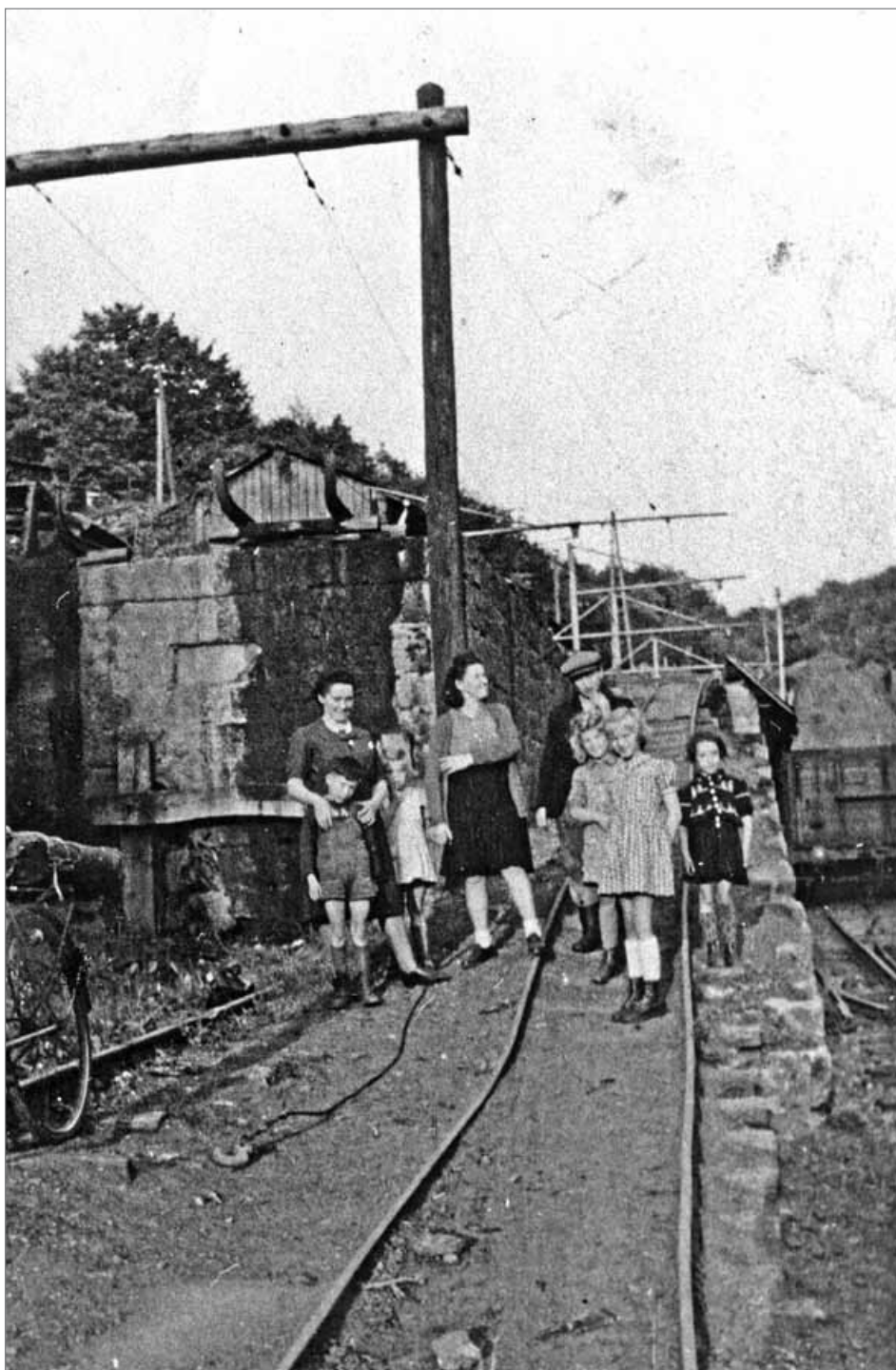
Cette polyvalence, héritée du Moyen-Âge, a perduré jusqu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. N'oublions pas qu'à cette époque – la grande ville avec ses corporations d'artisans et de marchands était souvent loin des villages – les paysans savaient tout faire, gage d'une autonomie, voire d'une autarcie salubre...

Aujourd'hui, nous savons que la révolution industrielle est venue bouleverser ce schéma traditionnel. Les nombreuses filatures et tissages mécaniques, l'exode rural, la naissance du prolétariat ouvrier, la multiplication des fabriques et des usines, le logement saturé... toutes ces nouvelles choses engendrant



Quais de chargement mine Thy-le-Château, vers 1950 – wagonnets qui se sont détachés – par accident – d'une rame et qui ont fini leur course (en roue libre, pris de la vitesse à cause de la pente) en contrebas du quai (dérailés puis tombés en bas) © Collection Luciano Pagliarini





Quai Thy-le-Château, fin des années 1940 - Cadre fin de trolley en bois et plan incliné de translation voie normale (VN) vers voie étroite (VÉ) © Collection Luciano Pagliarini

une nouvelle réalité ont provoqué la disparition progressive du paysan polyvalent à même de s'adonner à plusieurs activités...

Dans nos régions, tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle, les occasions qui s'offrent aux jeunes hommes pour échapper à leur condition de paysans permanents, se multiplient. En premier lieu, l'enrôlement dans les armées et éventuellement les guerres, mais ce fait est avéré depuis la nuit des temps... Ensuite les grands travaux : construction de nouvelles routes, réfection et élargissement des anciennes chaussées ; chantiers des premières lignes de chemin de fer ; travaux dans les fortifications et travaux d'urbanisation de plus en plus importants, etc.

Ces grands travaux, dont la majeure partie s'effectue surtout dans les grandes villes, requièrent des cohortes de terrassiers, qui vendent la force de leurs bras contre un salaire modique. Cette notion de salaire est primordiale. Tout comme le soldat qui touche sa solde et contrairement au paysan, souvent rétribué en nature et dont la condition de serf soumis aux corvées est encore dans toutes les mémoires, l'ouvrier terrassier est payé en espèces, sonnantes et trébuchantes. Ceci est fondamental ! L'envie et la possibilité de toucher de l'argent, dans tous les sens du terme, de palper les quelques pièces et billets obtenus en échange d'un dur labeur, ont décidé plus d'un jeune paysan à quitter la campagne pour se faire embaucher sur un chantier de terrassement.

Ces grands travaux résorbent aussi, de temps en temps, la population des campagnes devenue excédentaire à la suite de mauvaises récoltes ou de fléaux naturels. Mais l'exécution de grands travaux n'a pas toujours suffi pour enrayer une pauvreté endémique, bien réelle. Nous connaissons tous, aujourd'hui, l'importance prise, au XIX<sup>e</sup> siècle, par le mouvement d'émigration des Luxembourgeois vers les Amériques.

Quand, dans la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, ce qu'il est convenu d'appeler l'industrie lourde, commence à émerger au Luxembourg, industrie lourde dont le fleuron sera une sidérurgie moderne, l'opportunité de travailler ailleurs qu'à la campagne s'offre de plus en plus, surtout aux jeunes et aux hommes d'âge mûr. Une fois les chantiers des grands travaux terminés, toutes ces cohortes de terrassiers sont libérées (façon de parler). La grande industrie naissante puisera dans ces réserves. Les journaliers (venus du monde agricole ou d'ailleurs) constituent avec les terrassiers « libérés » le premier noyau

de recrues de la grande armée du prolétariat des mines et des usines.

De 1855 aux années 1880, l'industrie du fer (re)naissante – mines et hauts-fourneaux – est en phase de développement, entrecoupée d'épisodes de crise manifeste (1857, 1874). Les nouvelles usines créées dans le Bassin Minier après 1870 n'emploient, chacune, que quelques centaines d'ouvriers au début. Les exploitations minières sont un peu plus dévoreuses de main-d'œuvre, la minette s'exporte bien. Mais l'un dans l'autre, pour faire tourner tout ça, la main-d'œuvre régionale (terrassiers revenus des chantiers et journaliers quittant le monde agricole) suffit, pour l'essentiel, pendant cette phase. Les étrangers auxquels on fait appel sont surtout des Wallons, spécialistes des hauts-fourneaux ou chefs mineurs et quelques Prussiens, spécialistes eux aussi.

À la fin des années 1880, début des années 1890, s'amorce, dans l'industrie, une période de croissance continue qui ne sera interrompue que par la grande crise de mévente de 1901. Depuis 1886, le Luxembourg est entré dans l'ère de l'acier Thomas, grâce à l'usine de Dudelange. L'acier Thomas s'impose partout sur le continent, provoquant une demande accrue de fontes phosphoreuses. De petits établissements à un ou deux hauts-fourneaux au départ, les usines du Bassin Minier deviennent de grandes unités de production, avec plusieurs hauts-fourneaux et projettent, presque toutes, de devenir de véritables usines intégrées, avec aciérie Thomas et trains de laminaires.

Pendant cette phase de croissance rapide et continue, le seul recours à la main-d'œuvre locale et régionale ne suffit plus. Commence alors le temps des migrants. Ce sont d'abord les migrants de l'intérieur, du centre du pays (Kopstal, Steinsel), de l'Est (Muselgéigend), du Nord (Oesling). À ces migrants intérieurs se joignent les frontaliers des pays voisins, Belges de la province du Luxembourg, Allemands de l'Eifel. Au fil des ans, les Allemands – d'Praisén (Prussiens) comme disent les Luxembourgeois – accentuent leur présence. Depuis 1871, une partie de la Lorraine fait partie intégrante du Reich wilhelmien-bismarckien. Venus de toutes parts, des Allemands de l'intérieur viennent s'installer dans le nouveau Reichsland Elsass-Lothringen, pour remplacer les nombreux Alsaciens et Lorrains qui ont choisi de rester Français et ont quitté le pays qui les a vu naître. Le Luxembourg faisant partie du Zollverein

depuis 1842 et le souvenir du passé glorieux de la Bundesfestung étant toujours vivace, les Allemands considèrent un peu le Luxembourg comme une terre germanique. Le passage de la Lorraine allemande au Luxembourg ne pose pas de problèmes particuliers ; les transfuges sont légion, surtout que les langues allemande et luxembourgeoise sont assez proches. Quand, à partir des années 1890, le capital d'outre-Rhin s'infiltre de plus en plus dans l'industrie luxembourgeoise, la présence allemande devient encore plus manifeste.

Mais le gros du contingent d'immigrés sera fourni par l'Italie. Habitué à s'expatrier depuis longtemps, les Transalpins, à l'étroit dans une jeune nation à la natalité galopante, s'éparpillent aux quatre coins du monde : une véritable diaspora prolétarienne. Ils se dirigeaient en priorité, eux aussi, vers les Amériques. Mais à partir des années 1880, surtout après l'ouverture du tunnel du Saint-Gotthard, amenant une baisse des distances et des prix des billets de train, les Italiens s'en vont en masse dans les nouvelles régions industrielles de Lorraine-Luxembourg. Dans les mines de fer lorraines-luxembourgeoises, tous bassins confondus, ils vont constituer, pendant longtemps, l'élément ethnique prépondérant.

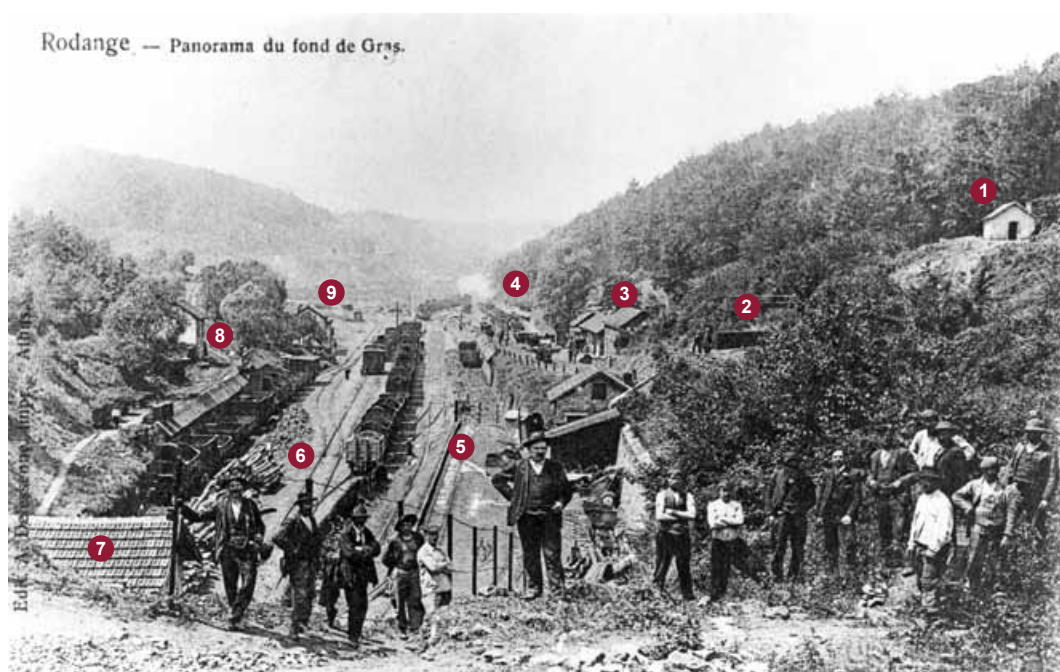
Au Fond-de-Gras, différentes catégories d'effectifs se sont succédé. Des intermittents du monde agricole ont continué à s'activer autour des lavoirs, au moins jusqu'au début des années 1860. À l'ouverture des premières exploitations dans les minettes, à ciel ouvert, on transféra des ouvriers des carrières, le travail était pratiquement le même. Après la construction des lignes de chemin de fer PH (Prince Henri), les nombreux terrassiers, « libérés » une fois les chantiers terminés, se muèrent en travailleurs des mines. De nombreux journaliers vivant pauvrement de travaux occasionnels à la ferme, *beim Bauer*, aux alentours, vinrent se faire embaucher dans les mines, quitte à travailler sous terre... Qu'importe ! L'attrait de la rétribution en espèces sonnantes et trébuchantes était bien là !

Au début, c'étaient surtout les localités autour du Fond-de-Gras qui fournissaient l'essentiel de la main-d'œuvre. Les ouvriers venaient à pied de Lamadelaine, Rodange, Pétange ou Niederkorn. Plus tard, avec l'intensification de l'exploitation minière, le Fond-de-Gras verra affluer des ouvriers de localités de plus en plus éloignées : Bascharage, Linger, Differdange, mais aussi Athus, Aubange, Mesancy en Belgique.

J'ouvre une petite parenthèse. De nos jours, on est interloqué par les longs trajets effectués tous les jours en voiture par les salariés français, belges ou allemands venant travailler au Luxembourg. Mais dans le temps, il y en avait qui parcouraient plusieurs kilomètres tous les jours pour se rendre au travail à pied. J'ai connu des mineurs qui habitaient au Fousbann à Differdange et même à Soleuvre et se rendaient tous les matins au Fond-de-Gras, qu'il vente, qu'il pleuve ou qu'il neige ; et il fallait être sur place avant six heures du matin. Tous ceux qui venaient du côté de Differdange prenaient le raccourci par le sentier de la « Schöschelchen », mais n'empêche... pas étonnant qu'assez rapidement, les ouvriers des mines aient eu envie d'investir leurs premiers salaires dans l'achat d'une bicyclette.

Arrive le temps des migrants, de l'intérieur et de l'extérieur. Dans son étude sur le domaine Giedel, Jos Collette parle assez longuement des « pensionnaires » logés chez la Giedel. Il a retrouvé des données intéressantes concernant ces pensionnaires, notamment leur date et lieu de naissance, ainsi que leur profession. Ils étaient pratiquement tous mineurs, cela va de soi, mais il faut relever que parmi eux on trouve des Prussiens, des Belges, des Italiens... Dans la même étude, nous apprenons que, bien avant la construction du Café Giedel, une multitude de baraquements en bois avait déjà été érigée tout le long de la frontière franco-luxembourgeoise. Ces baraquements – une amélioration de la baraque de chantier – étaient destinés aux immigrants. Cette pratique consistant à caser la main-d'œuvre « tout-venant », à peu de frais dans ces holze Buuden, n'a pas cessé de si tôt, quoi qu'on en dise ! ... (Autre petite parenthèse : mon père Italo, né en 1934, a vu le jour dans les baracche dietro da Balezo, à Differdange-Fousbann)...

Retenons ceci, pour ce qui est du Fond-de-Gras. Le Fond-de-Gras n'a jamais été une grande zone d'habitation. Les seuls habitants du lieu-dit étaient quelques mineurs célibataires hébergés chez la Giedel ou dans les cantines-dortoirs de la Providence ou de Thy-le-Château. Il y avait aussi un domaine agricole, un peu plus bas que la Giedel, de l'autre côté (cultivateur Kies). Avant d'arriver chez la Giedel, en descendant, une maison était occupée par deux ou trois familles. Les sociétés Providence et Thy-le-Château mettaient à la disposition de certains de leurs chefs un logement de fonction sis sur le carreau. La gare de Lamadelaine – Fond-de-



- 1 Abri-frein du plan incliné (vers 1905)
- 2 Pont avec voie Providence
- 3 Secteur Gorcy / Chiers / Couillet
- 4 Quai Providence
- 5 Quai Langfuhr-MINEUR-Thy-le-Château

- 6 Parc à bois
- 7 Toiture de ?
- 8 Quai Jungenbüsch
- 9 Bâtiment de la gare de Lamadelaine - Fond-de-Gras

© Collection Luciano Pagliarini

Gras était occupée par le chef de gare et sa famille. Du côté de l'exploitation Gorcy/Chiers, la maison attenante à l'abri-frein du plan incliné a été longtemps occupée par la famille Reichling.

En tout et pour tout, quelques dizaines d'hommes, femmes et enfants à demeure sur le site-même. Or, dans toutes les mines du Fond-de-Gras et alentour, y compris le pourtour du Titelberg et le complexe Rodange-Doihl, il y eut, par moments (vers 1905-07 par exemple), plusieurs centaines d'hommes. La plupart des mineurs habitaient donc hors du Fond-de-Gras.

En commençant, j'ai dit que limitée au Fond-de-Gras, l'étude pouvait s'inscrire dans la logique d'une homogénéité espace-temps, propre au site étudié. En effet, l'exploitation des mines de fer reposait sur quelques opérations de base. Ces opérations de base ont très peu changé au cours des décennies. Cependant, ailleurs qu'au Fond-de-Gras, la plupart des mines vont connaître des phases successives de modernisation, les unes assez tôt, les autres plus tard. Après la Deuxième Guerre mondiale surtout, l'introduction progressive du chargement

mécanique bouleverse l'ancienne organisation du travail résultant des méthodes d'exploitation en usage jusque-là.

Au Fond-de-Gras, il n'y a pas eu de véritable bouleversement au niveau des méthodes d'exploitation, de sorte que l'on peut affirmer qu'en presque un siècle, les opérations de base, au fond de la mine, sont restées les mêmes. Passons en revue ces opérations.

Quelle que soit la phase du travail au fond, le principe consistait à abattre et à extraire le plus de minerai possible, en tenant compte des mesures de sécurité qui s'imposaient et des particularités locales qui pouvaient affecter le gisement (failles, venues d'eau, zones stériles, surabondance de rognons calcaires, épaisseur des couches, etc.). Le personnage le plus important dans l'exécution de ce programme, était le mineur, *Hauer* en allemand.

Le mineur était secondé par un aide, le rouleux, *Schlepper* en allemand. Le mineur était chef de chantier et responsable de la sécurité. Il forait les trous de mine, plaçait les explosifs et les faisait sauter, sondait et purgeait le toit, déci-





Quais de chargement mine Thy-le-Château, vers 1950 © Collection Luciano Pagliarini

dait de la configuration à donner au boisage du chantier. Le rouleur prêtait main forte à chaque fois que le mineur requérait son aide, mais son activité principale était surtout dévolue au casage des gros blocs et au chargement des wagonnets (*Buggien*). Certaines opérations, comme la pose de chandelles et de chapeaux (*Stempelen a Kaapen*) ou de coupons de voie jusqu'au front de taille, étaient effectuées à deux.

Ce qui caractérise ce couple de « producteurs », c'est la nature de leur rémunération. Leur salaire était fonction des tonnages extraits des chantiers qui leur avaient été attribués. Ils travaillaient et étaient payés à la tâche, *am Akkord*. Plus ils chargeaient, plus ils gagnaient. Deux fois par mois (acompte et décompte final), le mineur touchait son dû, calculé sur les tonnes extraites moins les fournitures (le mineur payait sa poudre, son carbure, ses outils, etc.) et les amendes le cas échéant. De cette somme, le mineur défalquait une part, pour la reverser à son rouleur. En règle générale, le salaire du rouleur était inférieur d'au moins 25 % à celui de son chef et néanmoins partenaire, le mineur. Il va sans dire qu'avec ce système, les couples de mineurs-rouleurs expérimentés et habiles

arrivaient à se faire de « gros salaires ». Des salaires dont le montant n'était jamais atteint chez les ouvriers d'usine. En outre, les ouvriers d'usine faisaient les trois postes, des postes de 12 heures (jusqu'en 1919), tandis que les mineurs rejoignant le fond à six heures du matin, sortaient au bout de 8, 10 heures. Ils pouvaient même sortir avant, s'ils estimaient avoir chargé assez de buggis. Ces avantages apparents du métier de mineur ont suscité admiration et respect, mais aussi jalousies et ressentiment ; un peu comme à l'armée entre soldats ordinaires et troupes d'élite. Mais le revers de la médaille, dans les mines, c'était la fréquence des accidents mortels et la probabilité élevée de pouvoir y rester, victime d'un éboulement notamment.

Avec l'introduction générale de la journée de huit heures, ces différences criantes entre ouvriers des mines et ouvriers d'usine finirent par s'estomper. De toute façon, mis à part les travailleurs à la production (mineurs et rouleurs) qui pouvaient se faire de « gros salaires », il y avait des emplois beaucoup moins rémunérateurs à la mine. Les conducteurs de chevaux, les machinistes loco, les basculeurs au quai, les travailleurs des forges, les frei-



Entrée de mine en couche noire chez Gorcy/Chiers, années 1930. Cette entrée était située au niveau du quai, entre deux bâtiments du carreau de mine  
© Collection Luciano Pagliarini

neurs de plan incliné, les poseurs, graisseurs, boiseurs, etc., touchaient des salaires fixes, assez modiques. Les commis de mines, les préposés aux bascules et les porions, enfin tous ceux qui bénéficiaient du statut d'employé privé, n'atteignaient pas le montant des salaires alloués aux « producteurs ». Un fait marquant lié à la profession : dans les mines, des « cols blancs » gagnaient moins que leurs homologues en habits (sales) de travail. Cela a bien changé de nos jours.

On ne pouvait devenir « producteur » au fond qu'à partir de 18 ans. Dès ses 16 ans, on pouvait être mousse ou garçon de courses ou encore conducteur de chevaux. Mais attention, les tricheries et même les détournements et non-respect des lois en vigueur étaient monnaie courante dans le temps. Mon grand-père paternel, Gian-Battista, s'était vieilli de quelques années sur ses papiers falsifiés, afin d'accéder aux chantiers du fond, à Esch, avant ses 18 ans. Sur des photos de groupe datant des années 1880, on reconnaît des garçonnetts de moins de 10 ans, munis de lampes à huile. Or, le travail des enfants dans l'industrie était prohibé depuis les années 1840, à plus forte raison celui dans les mines.

Cette dimension du paradoxe, du décalage entre textes de loi en vigueur et réalité sur le terrain, m'amène à conclure en encourageant tous les chercheurs à se méfier des clichés et à explorer tous les recoins d'une situation donnée, en tenant compte, toujours, de l'environnement mental caractérisant telle ou telle époque. Il est évident que les attentes du mineur de 1880, à l'image des chercheurs d'or très en vogue alors, étaient différentes des aspirations de ses congénères des générations suivantes, bénéficiant des bienfaits de lois sociales et astreints à une discipline de travail plus sévère.

Assistance iconographique :

Jean-Marie Ottelé

([www.industrie.lu](http://www.industrie.lu) et [www.rail.lu](http://www.rail.lu))



## Les installations minières le long de la ligne Pétange – Fond-de-Gras – Rodange – frontière française

*Albert Wolter*

Le visiteur qui prend le Train 1900 pour accéder au Fond-de-Gras aperçoit, au cours de son voyage, de vieilles murailles, des restes de tracés miniers ou d'exploitations minières. Les murs massifs des quais de chargement ne passent notamment pas inaperçus. Longs de quelque soixante mètres et hauts de quatre, ils ont bien résisté pendant des décennies à l'abandon et la végétation n'a pas réussi à les masquer. Ils ont en effet une épaisseur d'un mètre cinquante ou plus de maçonnerie.

Chacun de ces murs est le témoin d'une activité industrielle et humaine révolue. Les installations, le plus souvent fort simples, pour décharger le minerai de fer extrait des exploitations souterraines ou à ciel ouvert se trouvaient en haut de chaque mur. Les wagons de chemin de fer étaient placés en contrebas sur une voie embranchée sur la voie principale et transportaient le minerai vers les usines proches ou lointaines. Les voies étaient complétées par quelques bâtiments abritant une forge, un atelier de réparation pour wagonnets, une écurie et un local pour effectuer les écritures permettant de déterminer la production par mineur pour calculer son salaire et d'établir les lettres de voitures nécessaires pour le transport ferroviaire du minerai.

La présente contribution vise à faire l'inventaire de ces quais de chargement, de leur durée de fonctionnement, des compagnies exploitantes et des lieux où le minerai était extrait.<sup>1</sup>

### Le cadre législatif

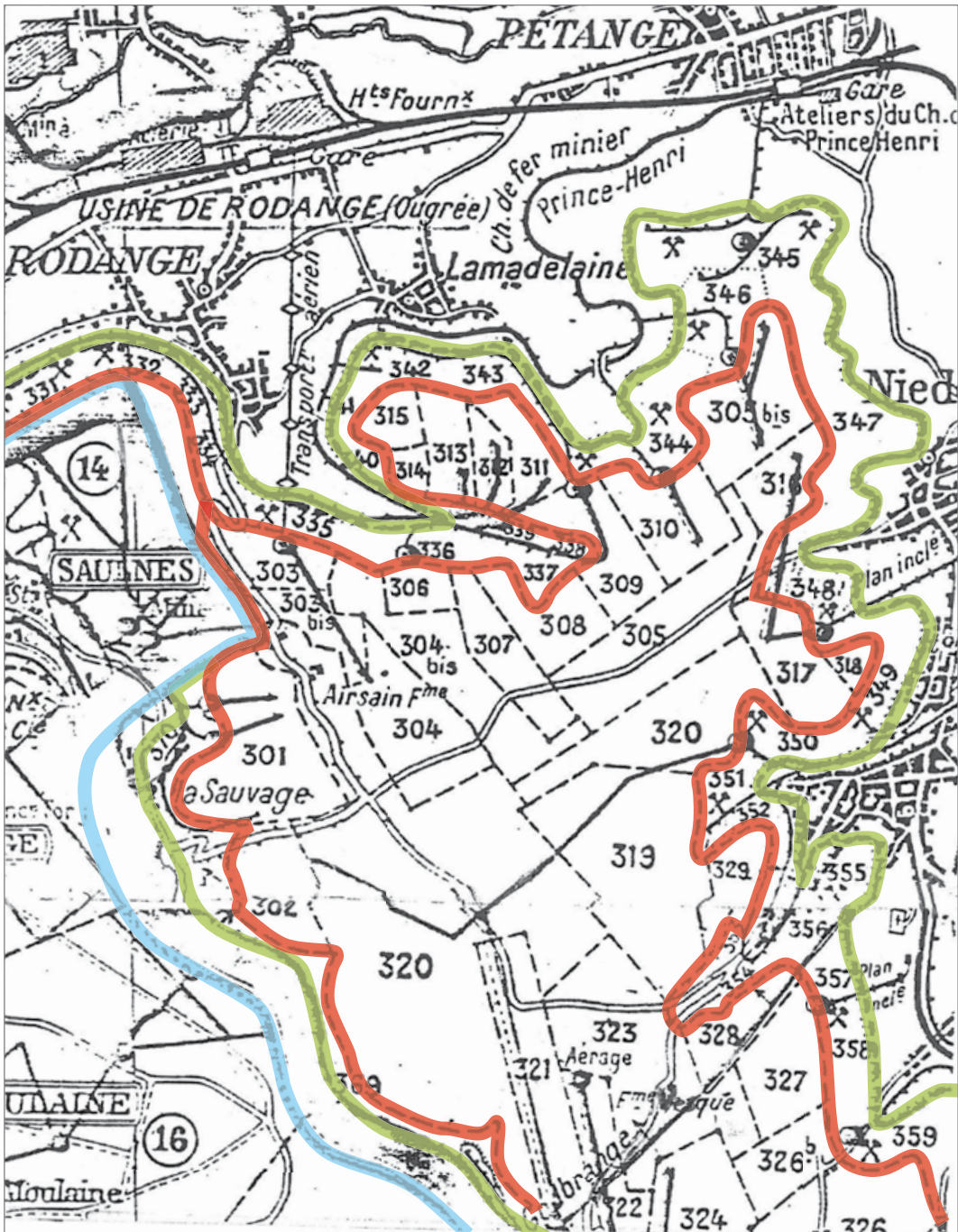
Pour commencer, il est important de donner quelques informations sur le cadre législatif fixé au Luxembourg pour l'exploitation des gisements de minette. Après leur découverte, l'Etat comprit rapidement la portée d'une telle richesse naturelle certes importante, mais limitée et légiféra pour établir le régime des concessions.

Jusqu'à une certaine profondeur, ou mieux, jusqu'à une certaine épaisseur du recouvrement de la couche supérieure renfermant le minerai de fer, celui-ci est la propriété, sur toute sa profondeur, du détenteur du terrain en surface. En considérant les situations géologiques différentes, cette épaisseur de recouvrement stérile a été fixée à 6 mètres à droite de l'Alzette (Bassin d'Esch, Rumelange, Dudelange) et à 24 mètres à gauche de l'Alzette (Bassin de Belvaux, Differdange, Rodange). En effet, la vallée de l'Alzette comporte une faille importante différenciant la constitution du gisement de minerai. La surface où le minerai appartient au propriétaire du terrain est désignée « non-concessible ». Ce minerai pouvait être extrait, suivant les considérations économiques de l'exploitant, soit à ciel ouvert (méthode simple), soit par galeries souterraines. Dans ce dernier cas, l'Inspection du Travail et des Mines devait donner son accord. Certains propriétaires de terrains non-concessibles, notamment les communes qui disposaient souvent de surfaces importantes, ne souhaitaient pas les exploiter pour leur propre compte. Ils étaient donc donnés en location à un exploitant minier, ce qui procurait aux communes des recettes régulières confortables permettant la mise en place d'infrastructures.

Lorsque l'épaisseur du recouvrement dépassait la limite (dans notre cas 24 mètres), le gisement a été déclaré propriété de l'Etat. Celui-ci pouvait octroyer aux sidérurgistes intéressés une concession d'exploitation moyennant paiement d'une rente annuelle et couvrant une période prolongée. Ainsi, le trésor public a pu disposer de recettes régulières permettant le développement du pays. Par ailleurs, l'Etat exigeait que le minerai extrait soit fondu dans des hauts-fourneaux sur le territoire national luxembourgeois (« Verhüttungsklausel »). Ceci avait pour but de pousser l'industrialisation du pays, plutôt rudimentaire jusqu'au milieu du 19<sup>e</sup> siècle. Les

<sup>1</sup> voir Federmeier / Pasquali

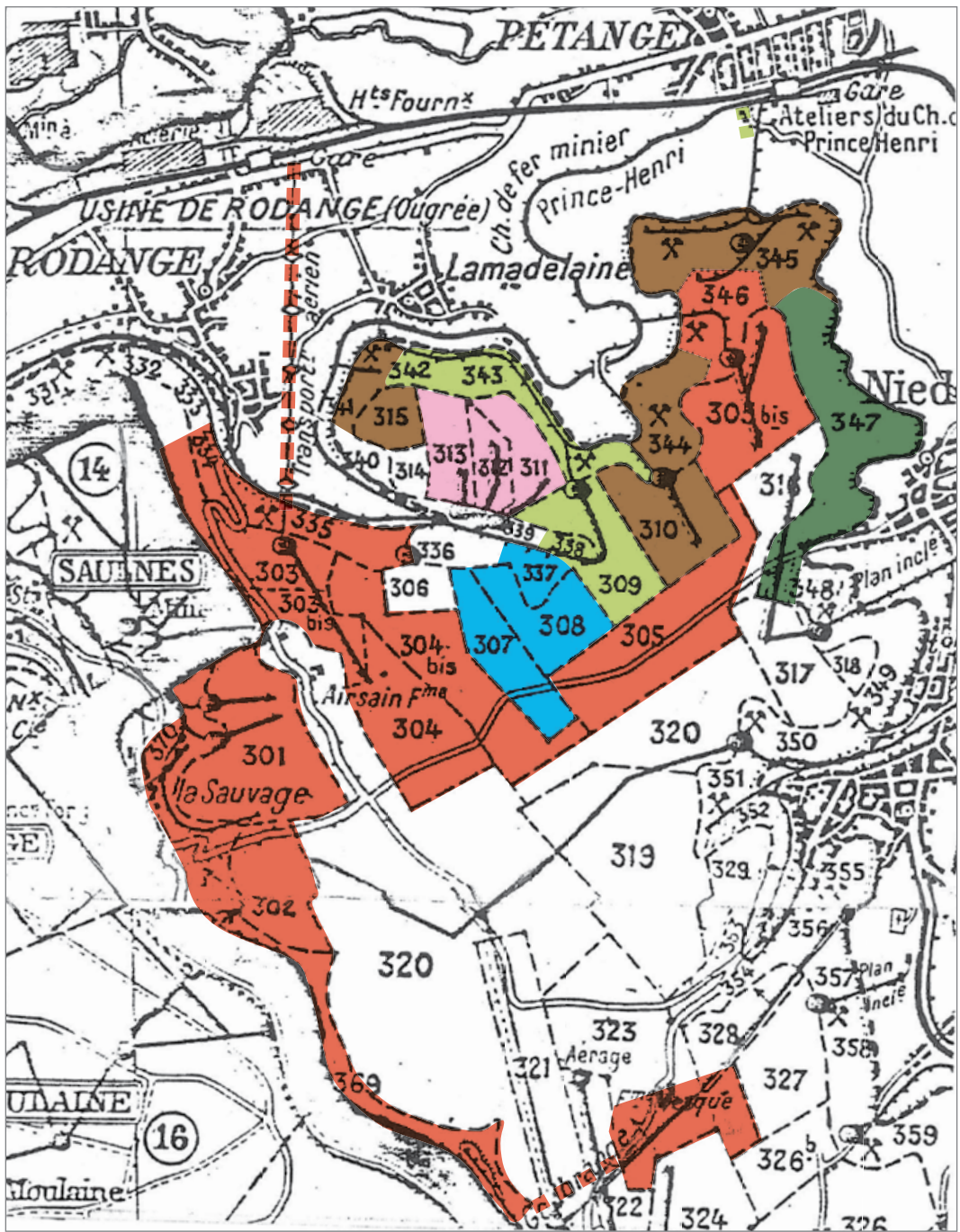




Cet extrait de la « carte des bassins ferrifères de la Lorraine et du Luxembourg » montre les limites du gisement et la limite entre le régime concessible et non-concessible

Frontière France-Luxembourg	Limite gisement	Limite concessible
Nr. 345 : Nr. 347 : Nr. 346 : Nr. 310 & 344 : Nr. 342 & 343 : Nr. 315 & 341 :	Quai 1 & 5 Quai 2 Quai 4 Quai 5 Quai 6 Quai 7	Nr. 314, 339 & 340 : Nr. 309 & 338 : Nr. 311, 312 & 313 : Nr. 307, 308 & 337 : Nr. 306 & 336 : Nr. 301-305, 322, 323, 333 & 335 : Nr. 334 : Nr. 331 & 332 : Nr. 330 :

© G. Peltier, cartographe, 21, rue de l'Union à Clamart (Seine), 1920



Expansion spatiale des différentes entreprises sur un extrait de la « carte des bassins ferrifères de la Lorraine et du Luxembourg »

- Usine de Rodange, société d'Ougrée-Marihaye
- Providence
- Providence (côté Niederkorn)
- Angleur-Athus
- Thy-le-Château
- Gorcy, Couillet, Chiers





Vue sur le Fond-de-Gras au tournant du siècle, © Collection AMTF Train 1900

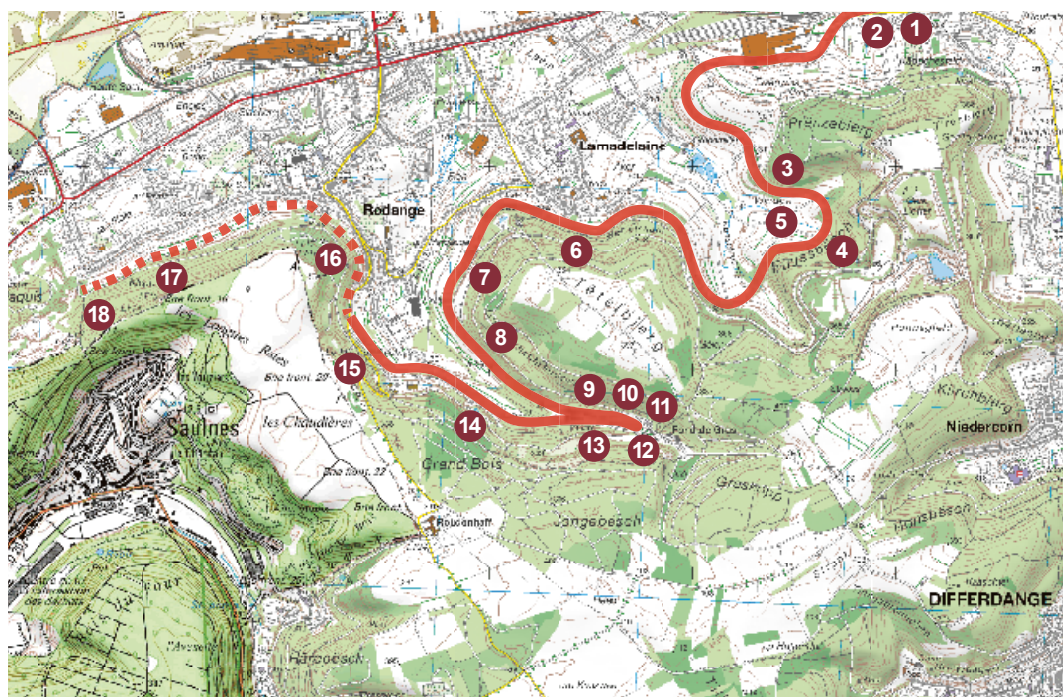
sidérurgistes étaient de plus tenus de fournir à prix préférentiel un contingent annuel de scories « Thomas » pour l'agriculture luxembourgeoise. Si les scories en question étaient un produit de déchet des aciéries fonctionnant suivant les brevets « Thomas », il était reconnu qu'une fois finement moulues, elles constituaient, de par leur teneur en phosphore, un fertilisant efficace pour les sols pauvres, notamment au nord du pays. Les limites du concessible furent fixées une fois pour toutes.

### La construction des lignes ferroviaires

Dès 1870, les lignes de chemin de fer principales du pays avaient été achevées, à savoir les lignes de Luxembourg-ville vers les frontières belge, française et allemande ainsi que la ligne du Nord. Cependant, la population non desservie par ces lignes réclamait un accès à une station de chemin de fer proche. Après bien des tergiversations, la construction de lignes complémentaires fut concédée à des investisseurs belges, sous le nom de Compagnie des Chemins de Fer et Minières Prince Henri (PH), et des lignes à voie étroite furent planifiées. Ces lignes ne procurant pas de rémunération confortable et garantie du

capital investi, l'Etat rendit l'affaire attractive en accordant une certaine surface de concession minière par kilomètre de ligne construite.

Afin d'intéresser le capital étranger, chose nécessaire vu la pénurie de capital luxembourgeois, les concessions en question furent affranchies de la « Verhüttungsklausel ». Dans le secteur qui nous intéresse, notamment aux environs du Titelberg et sur les hauteurs de l'autre côté du vallon du Fond-de-Gras, des concessions furent attribuées à la société PH et à la société LSB (Luxemburger Schmalspurbahnen). Celle-ci était en charge de la construction des lignes à voie métrique entre Cruchten et Larochette et entre Luxembourg et Remich via Alzingen et Mondorf (Jangeli). Les concessions en relation avec la construction de lignes de chemin de fer pouvaient soit être exploitées directement par la société adjudicatrice, soit être confiées pour ces opérations à des sociétés sidérurgiques ou minières plus compétentes en la matière. La société LSB derrière laquelle il y avait comme acteur la très renommée société suisse SLM (Schweizer Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur) fit d'abord le choix d'exploiter elle-même les concessions minières octroyées. En effet, elle y vit la possibilité de mettre en œuvre des locomotives et du matériel



— Promenade sur l'ancien tracé

— Voie parcourue par le Train 1900

© Administration du Cadastre et de la Topographie, map.geoportal.lu

industriel de sa gamme de production. Rapidement cependant, elle s'avisa que les activités minières demandaient d'autres compétences et se retira de cette activité.

### Les points de chargement de minerai

Lorsqu'on parcourt en Train 1900 toute la ligne de Pétange via le Fond-de-Gras jusqu'au terminus du Bois-de-Rodange puis à pied au-delà jusqu'à la frontière française, on peut noter 18 points de chargement du minerai.<sup>2</sup> Ils sont numérotés sur la carte jointe.

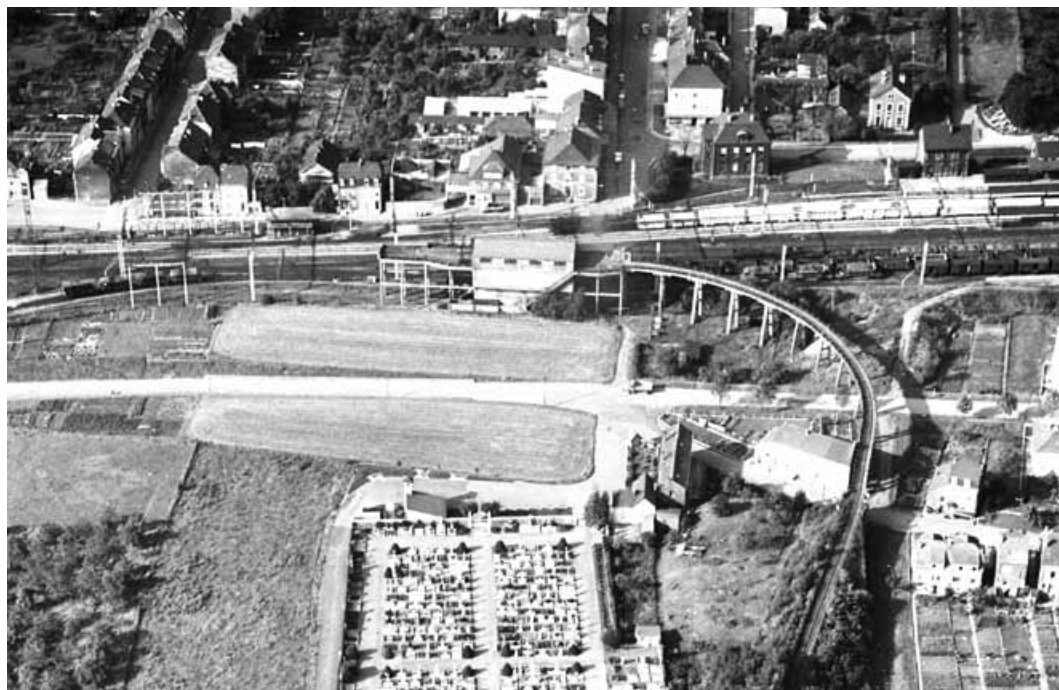
**1** En gare de Pétange, là où le plan incliné pour piétons débouche du passage souterrain CFL sur le parking et le quai de départ du Train 1900, quelques traces de maçonnerie sont le seul vestige du quai de chargement de l'usine d'Athus (Quai d'Huart). Ce quai a été mis en service dès 1891 pour le chargement du minerai de l'explo-

tation à ciel ouvert Prinzenberg. Les wagonnets chargés et accrochés à un long câble métallique descendaient sur un plan incliné en faisant remonter sur une voie parallèle un nombre identique de bennes vides. Il n'y avait pas besoin de force motrice mais d'un système de freinage efficace pour éviter la dérive, la gravité servant de force motrice, il fallait un système de freinage efficace pour éviter la dérive, d'où la désignation allemande de « Bremsberg ». Ce mode opératoire était lent et comportait un risque évident d'accidents. Le débit de transport était limité et pour cette raison, le quai et son plan incliné furent abandonnés dès 1944 au profit du quai de chargement au Fuusbesch (**5**), également exploité par la société d'Athus. Au préalable, une liaison en voie minière de quelque 800 mètres avait été établie.

**2** A l'emplacement même du quai de départ Pétange Train 1900 se trouvait une installation de transbordement de minerai de la société

<sup>2</sup> L'étude détaillée des exploitations entre Belvaux, Differdange et Rodange a été faite par Ed Federmeier et Pierre Pasquali dans la publication Korspronk N°20/ 2005 des « Déifferdenger Geschichtsfreñn » : « Eisenerzgruben im Erzbecken Beles-Differdingen-Rodingen ». Malheureusement, cet ouvrage exhaustif est épuisé depuis de longues années et une réédition n'est pas envisagée. Un grand merci aux auteurs et aux « Déifferdenger Geschichtsfreñn » d'avoir donné l'autorisation de puiser dans leur ouvrage pour faire ce résumé.





Quais de chargement en gare de Pétange © Photothèque de la Ville de Luxembourg, Théo Mey

Providence de Marchienne-au-Pont (B). Elle était raccordée au PK 0.325 (point kilométrique) de la ligne Pétange - Fond-de-Gras. De dimensions impressionnantes, elle comprenait un long viaduc en béton longeant le cimetière de Pétange pour passer par-dessus la rue de Niederkorn. Des silos de stockage également en béton armé se situaient au-dessus des voies de chargement à l'endroit du quai Pétange Train 1900. Ces installations dominaient la gare CFL et caractérisaient l'entrée dans Pétange à partir de Niederkorn. Le minerai était extrait dans l'exploitation à ciel ouvert Rotköppchen s'étendant sur la hauteur au-dessus du cimetière de Niederkorn jusqu'au niveau de l'actuelle maison de retraite. Une ligne minière de plusieurs kilomètres était nécessaire pour acheminer le minerai jusqu'aux installations de Pétange. L'ensemble fut mis en service en 1936/37. Le point de chargement fut fermé le 31 décembre 1970 lorsque la société belge Cockerill, qui avait repris par fusion les exploitations de Providence en 1966, cessa ses activités au Luxembourg. Les structures en béton furent abattues à la dynamite en 1971.

**3** Quai PH Prinzenberg au PK 1,998. Ce quai de chargement a été aménagé par la compagnie PH lors de la construction de la ligne en 1874. Il semble avoir été destiné à l'usage public, mais

il n'existe pas de détails rapportés sur l'utilisation de ce quai. Sur le terrain, il n'y a pas de traces visibles quant à sa desserte par des voies minières. Il a certainement été le premier quai à être abandonné.

**4** Quai Schlammeberg des Hauts-Fourneaux de Hollerich au PK 2.389. Ce quai est déjà repris dans la circulaire de desserte PH de 1879. Il était relié à l'exploitation minière correspondante Schlammeberg par un plan incliné. La mine passa aux mains de l'usine de Rodange dès 1892 et se trouva épuisée fin 1912. Un glissement de terrain de 1964 fit disparaître presque tous les vestiges de l'installation sauf quelques mètres du mur du quai au coin où un chemin d'exploitation traversait les voies.

**5** Quai Fuusbesch entre les PK 2,441 et 2,811. Son installation a été réalisée par l'usine d'Athus en 1899. C'est le seul quai à être situé du côté droit de la voie. Ceci s'explique par le manque de place côté colline où une exploitation minière venait jusqu'à la voie de la ligne. Cette situation nécessitait la construction d'un pont enjambant la voie principale et la voie de chargement. Les culées et le pilier entre les voies sont conservés et entretenus, le tablier a été récupéré par un ferrailleur à la fin des an-



Quai Fuusbesch © Collection Charles Storoni

nées 1960. Après le pont, la voie minière, dont le tracé peut encore être parcouru comme sentier de promenade, allait jusqu'au fond du wallon. Là se trouvait une remise de matériel roulant à deux voies construite en bois jouxtant un bâtiment en dur qui abritait la forge et l'atelier de réparation. Les fondations de ces bâtiments ont été ensevelies par les déblais du ciel ouvert Schlammefeld qui y ont été déposés au début des années 1970. En face se trouvait une maison d'habitation destinée à un gardien de la mine. Après avoir décrit une courbe en demi-cercle, la voie accédait quelques centaines de mètres plus loin au site Gaertchen. Il y avait plusieurs entrées de mine ainsi que des bâtiments. Le tout est aujourd'hui enfoui sous environ quinze mètres de déblais. La société Angleur-Athus exploitait une concession sous le Titelberg, close à la fin des années 1950. Cependant, le quai Fuusbesch resta en service jusqu'à la fin de 1962 afin de permettre de décharger le minerai en provenance du ciel ouvert Prinzenberg (voir sub ①). Ce fut le dernier quai à assurer un trafic régulier sur la ligne vers Pétange, limité certes à quelque 3 km. A noter que, comme pour beaucoup de quais miniers, une voie à petit écartement descendait jusqu'au niveau des voies à écartement normal pour permettre le chargement de livraisons, notamment du bois d'étayage pour les galeries. Celui-ci était stocké à l'emplacement de l'actuel quai à voyageurs de la voie 2, là où s'élève une rangée de sapins.

Par ailleurs, on voit encore un massif en béton, fondation d'une station d'alimentation en combustible des locomotives Diesel minières comportant une citerne souterraine.

⑥ Quai Rollingen (Lamadelaine) au PK 4,043. Il fut construit suite à une convention en 1876 entre la société des mines d'Esch et la compa-

gnie PH, reprise dès 1915 par la société Providence de Marchienne-au-Pont. Cette dernière société exploitait diverses mines à ciel ouvert au pourtour du Titelberg vers le Fuusbesch par le Gaertchen, la Wollefskaul jusqu'à la butte Muttergottesknipchen et en face de l'actuel Dënnknippchen où a lieu chaque année le Burgbrennen de l'Amicale Niderréiden.

Là où la couverture était trop importante, l'extraction se faisait également par galeries. La même méthode fut employée pour exploiter la concession Graskop/Langfuhr. Cette concession de 30 ha était également accessible à partir du Fond-de-Gras, où la société Providence avait son centre avec bureaux, ateliers et habitations. L'accès au Gaertchen a sans doute essentiellement servi à des mouvements de service et pour mettre en liaison les exploitations des deux côtés du Titelberg. En outre, l'évacuation des eaux fut facilitée et l'aération améliorée. Après la Seconde Guerre mondiale, l'activité de Providence dans ce secteur étant quasi nulle, les aiguillages donnant accès au quai Rollingen furent déposés par les CFL en 1957. Sur le quai restent encore quelques pans de mur de l'ancien atelier.

⑦ Quai Hackels du PK 4.750 à 4.950. Il fut installé par la S.A. des Hauts-Fourneaux, Usines et Charbonnages de Sclessin près de Liège suite à une convention avec la société PH en 1878. L'exploitation minière débuta vers 1880 sur des terrains propres de 2,5 ha en bas du Titelberg et à partir de 1894 sur une concession couvrant 4,6 ha. Le premier conflit mondial apporta une rupture des activités qui ne reprirent qu'en 1922 par intermittences jusqu'en septembre 1939. A partir de 1892, les actifs de la société Sclessins furent repris par les Aciéries d'Angleur (également près de Liège) qui, à leur tour, fusionnèrent avec la société d'Athus (Angleur-Athus) en 1927. L'occupant allemand mit définitivement fin à l'exploitation en novembre 1942. A partir de 1906, la société Providence eut le droit de co-utiliser les installations de transbordement en accordant en contrepartie à Angleur-Athus le droit d'accéder à celles du quai de Rollingen (cf sub ⑥). En effet, les exploitations minières des différentes sociétés autour du Titelberg étaient enchevêtrées. Les aiguillages donnant accès à la voie à quai furent déposés par les CFL fin 1956.

⑧ Quai Stackels du PK 4.970 à 5.190. Des terrains adjacents de 3,7 ha et une concession PH furent exploités par différentes firmes depuis

l'origine de la ligne : Gonner-Nau (jusqu'en 1911), Schiltz & Boever-Mettelock (de 1911 à 1937), J. Schiltz & Leo Vax (de 1937 à 1940). En 1940, l'exploitation fut suspendue jusqu'à ce que l'entrepreneur Berens de Rumelange obtienne en 1954 l'autorisation de reprendre l'exploitation des parties restantes en ciel ouvert. Cette opération ne dura qu'une année jusqu'à la fin août 1955.

### Les quais miniers en gare du Fond-de-Gras.

Nous atteignons maintenant la gare du Fond-de-Gras qui, du temps de PH et CFL, portait la dénomination de « gare de Lamadelaine », bien qu'elle ne fût pas accessible à partir de cette localité. La dénomination « gare du Fond-de-Gras » a été introduite par l'AMTF (Association des Musée et Tourisme Ferroviaires asbl) à partir de 1970 pour éviter toute confusion aux visiteurs avec le Train 1900.

**9** Quai Unterst Blenken. C'est le premier quai à gauche en entrant dans la gare en venant de Pétange. Il se trouve juste devant le grand hall de remisage et d'atelier construits en 1987 et 2014.

Ce quai a été aménagé par la Société des Mines d'Esch, créée en 1861 et dont les parts étaient détenues à 50% par Norbert Metz (usine d'Eich) et 50% par la société anonyme des forges de la Providence dont le siège était à Marchienne au Pont dans le bassin de Charleroi. Suite à la constitution de la société ARBED en 1911, la société des Mines d'Esch fut liquidée et les propriétés minières partagées entre les deux partenaires. En conséquence, l'ensemble des exploitations de Lamadelaine devinrent propriété de Providence.

Le quai Unterst Blenken avait été mis en service fin 1899 après plus de trois ans de tractations avec la société La Chiers (cf sub **10**). En effet, celle-ci disposait de terrains et d'un quai au milieu de la gare alors que les entrées de mine de Providence se trouvaient en haut derrière le café Bei der Giedel (départ du train « Minièresbunn »). Il fallait donc trouver un arrangement. Suite à une décision ministérielle, La Chiers dut finalement céder un terrain en aval de ses installations et Providence passer par un pont métallique au-dessus des voies de Chiers. À côté de la Giedel, Providence avait érigé des ateliers, une cantine et des maisons d'habitation, le tout malheureusement démoli vers 1973. Sur le quai

proprement dit, il y avait une petite maison où se faisaient les écritures sur les prestations des mineurs ainsi que pour les lettres de voiture des expéditions par le rail. Les restes d'une bascule à voie étroite y sont encore visibles. De même que l'emplacement pour la pesée des wagons au niveau des voies à écartement normal. Le stock de bois se trouvait à l'emplacement de l'actuel hall de garage. Ces installations permettaient l'exploitation des concessions Grasskopp/Langfuhr (LSB) d'une superficie de 30 ha.

Bien que l'occupant allemand mobilisât toutes les ressources minières pour l'effort de guerre et que des réserves importantes fussent encore disponibles, l'exploitation fut arrêtée dès mars 1943. Une timide reprise ne fut envisagée qu'en 1952 en ciel ouvert avant l'arrêt définitif de toute activité dans ce secteur par Providence.

**10** Quai la Chiers. Ce quai a été aménagé en 1880 sur base d'une convention entre PH et Jacques Thiry-Fournelle exploitant des mines lui appartenant sur le site. Il se trouve en face du bâtiment des recettes de la gare du Fond-de-Gras et a été restauré en 1988 par le Service des Sites et Monuments nationaux. Il a par la suite été utilisé conjointement par plusieurs sociétés minières : la Société Métallurgique de Gorcy (France) à partir de 1888, la Société des Hauts-Fourneaux de la Chiers (Longwy) et la S.A. de Marcinelle & Couillet. Ces trois sociétés disposaient respectivement de 20,4 ha, 8,1 ha et 9,3 ha de concessions minières sous le Titelberg dans le secteur situé en face de la gare du Fond-de-Gras. À partir de 1925, alors que se dessinait l'épuisement des réserves, un entrepreneur de Rodange, Camille Mines, fit l'acquisition de droits d'exploitation et put récupérer le minerai de divers piliers de sécurité entre les différentes exploitations souterraines et le long des galeries principales. Dans le secteur de Gorcy, les activités cessèrent au printemps 1940, dans celui de la Chiers en avril 1955 et dans celui de Couillet en juin 1954. Avril 1955 marque la fin du chargement de minerai en gare du Fond-de-Gras.

Le quai Chiers comprenait les bâtiments de service requis : remise pour locomotive Diesel, forge, atelier, écurie, malheureusement tous abattus au début des années 1970. Une voie descendait au niveau inférieur où se trouvait le stock de bois (devant l'actuel hall Train 1900)

**11** Quai Langfuhr. Il se situe au fond de la gare du côté gauche. Il doit être considéré avec le

quai présenté au point 12 situé en face, au fond des installations ferroviaires de la gare.

**12** Quai Reuter & van Mossevelde. Le quai présenté au point 11 avait été aménagé sur base d'une convention passée en 1884 entre la société LSB et PH, alors que les travaux d'extraction de la concession LSB de 23 ha avaient été sous-traités par LSB à Adolphe Mineur de Charleroi. Les difficultés dans cette relation ont amené LSB à vendre l'infrastructure établie en 1890 à Adolphe Mineur. L'exploitation prit le nom de Mine Langfuhr.

Le quai **12** a été aménagé par Reuter & van Mossevelde sur base d'une convention passée avec PH en 1880. L'exploitation débuta en 1879 sur un terrain non concessible de 9,3 ha, pris en location auprès de la commune de Differdange. En 1892, s'y ajoutèrent 17,5 ha de concessions PH situés derrière le bâtiment des recettes de la gare. L'ensemble fut exploité sous la désignation Jungenbusch.

Ces deux exploitations furent placées sous la direction d'Adolphe Mineur en 1899. Il en résulta une surface d'exploitation totale de presque 50 ha, ce qui était considérable par rapport aux autres exploitations du secteur.

Logées à l'étroit avant cette fusion, les installations de jour pouvaient s'étendre des deux côtés de la voie PH. Du côté gauche, le quai de chargement continuait à être utilisé, la voie minière passant devant la remise des locomotives, la forge et l'atelier. Du côté droit, l'emplacement au niveau inférieur a été récupéré pour le stock des bois de soutènement.

En 1903, les consorts Mineur, Metz et Cailly ont créé la S.A. des Minières de Langfuhr où, de par son apport, Adolphe Mineur et son épouse détenaient 989 parts sur 1000 émises. Le siège social se trouvait à Charleroi.

Fin 1920, la S.A. des Hauts Fourneaux, Forges & Aciéries de Thy-le-Château & Marcinelle à Marcinelle dans le bassin de Charleroi a pris le relais. Comme pour d'autres exploitations minières luxembourgeoises, la Gewerkschaft Lützelburg a pris l'exploitation en main du 1<sup>er</sup> avril 1943 au 1<sup>er</sup> octobre 1944, date à laquelle le propriétaire s'est réinstallé. La production, après une forte hausse en 1946, diminua ensuite de manière continue, menant à une réduction du personnel. Les activités cessèrent fin 1950, mais une surveillance fut encore assurée jusqu'au début de 1957. En septembre 1961, la Minière et Métallurgique Rodange exploitait

les concessions voisines fit l'acquisition des installations et reprit l'exploitation en évacuant la production par voie souterraine vers les installations de la minière Doihl. Les piliers de sécurité et les réserves restantes furent défruités jusqu'en 1966, fin définitive de l'exploitation de la mine.

Cette mine était la seule à disposer de la traction électrique dès 1910. De par la disposition géologique des couches ferrières, l'exhaure des eaux ne se faisait pas par écoulement naturel, mais nécessitait l'utilisation de pompes électriques. La centrale électrique nécessaire à ces installations et à la production d'air comprimé se trouvait sur le niveau supérieur du quai Reuter & van Mossevelde. Les dalles et des pans de mur en sont toujours visibles. Le reste des bâtiments ainsi que les remises et ateliers sur le quai Langfuhr ont été abattus au début des années 1960, probablement à l'occasion du changement de propriétaire. Seul un bâtiment sur le niveau supérieur en prolongement des voies CFL a été maintenu, mais sans fonction. Il avait été érigé à titre de dommage de guerre en remplacement d'une ancienne construction détruite par les opérations de mai 1940. Il avait abrité pendant un court laps de temps les vestiaires et bureaux. Il a finalement été démoli lors de grands travaux au début des années 1970.

Notons encore que, dans le hameau Fond-de-Gras, le complexe abritant aujourd'hui l'Épicerie Binck et la base archéologique avait été érigé par Thy-le-Château pour offrir des logements au personnel et abriter des écuries. D'après Mme Maisy Grethen-Bosseler, il y avait jusqu'à cinq familles qui y habitèrent. L'ensemble a été acquis après la cessation des activités de Thy-le-Château par la famille Bosseler, propriétaire du café voisin (Bei der Giedel).

**13** Quai Collart. Situé à côté du premier hall érigé pour le Train 1900, ce quai fut aménagé par les frères Collart, propriétaires de l'usine sidérurgique de Steinfort, pour s'alimenter en minette à partir de terrains loués à la commune de Pétange dès fin 1871 et de concessions octroyées en 1880/1881. Le tout jouxtait directement le quai de chargement et comportait une surface d'exploitation totale de 14 ha. Dès octobre 1911, l'exploitant privé Hoffmann-Nau de Schiffange reprit l'exploitation largement défruitée. Il dut la céder brièvement à la Gewerkschaft Lützelburg de 1943 à 1944 avant de reprendre l'activité en main puis d'arrêter



définitivement l'exploitation en décembre 1946. Pour arrondir sa propriété minière, MMR a repris la concession afférente en 1959 à l'occasion de la liquidation de la société Hoffmann-Nau. Quelques fondations recouvertes par la végétation et un jardin abandonné sont les seuls vestiges visibles au niveau supérieur.

**14** Quai Doihl (PK 6.). Il s'agit de l'installation utilisée aujourd'hui par la « Minièresbunn Doihl » (MBD) où s'effectue le changement de train pour emprunter l'ancienne galerie de roulage en direction de Lasauvage.

Les origines remontent à la construction de l'usine de Rodange. Les acteurs principaux en étaient les frères Charles et Jules Collart, propriétaires de l'usine de Steinfort, et Thomas Byrne. Ce dernier, ressortissant irlandais, était venu au Luxembourg pour participer à la construction des premières lignes de chemin de fer à la fin des années 1850. Par la suite, il fit des investissements dans l'industrie sidérurgique et ceci avec grand succès.

Plusieurs terrains miniers à proximité immédiate du quai, pris en location auprès de la commune de Pétange, permirent de débiter l'exploitation avant même l'achèvement de la ligne ferroviaire. Le minerai était amené par charrette à la gare d'Athus.

Au fil des ans, l'usine de Rodange eut accès aux concessions directement avoisinantes au quai : Saint Nicolas (1874), Aïrsain/Roudenhaïff (1881), Kreutzweg (1898), Hedt/Graas (1913), sur une surface totale de 129 ha. Ces concessions s'étendaient sous les forêts bordant la route montant de Rodange au Roudenhaïff, et sur le plateau de la route vers Niederkorn. Le Comte de Saintignon étant forcé de cesser ses activités après la Première Guerre mondiale, Rodange eut accès aux concessions Herrenbusch (35 ha) et Grand Bois (50 ha), exploitées auparavant à partir de Lasauvage. Une galerie de roulage permettait d'évacuer la production vers le carreau Doihl. De même, un échange de parcelles de concession avec HADIR (Differdange) en 1915 permit de créer une jonction avec la concession Schlammfeld (33 ha) obtenue en 1913.

Un agrandissement notable a pu être réalisé en 1960 lorsque la concession Vesquenhaïff, attribuée en 1913 à l'usine de Steinfort, devint accessible. Cette usine avait définitivement arrêté ses activités en 1931 après bien des tourments, mais la société n'avait pas été liquidée, les parts de la société et ainsi les droits à la concession

sont parvenus entre les mains de la commune de Steinfort par l'intermédiaire de la société Cockerill, dernier propriétaire des installations. Cockerill ne pouvait pas profiter elle-même de la concession vu que le minerai devait obligatoirement être enfourné au Luxembourg. La commune offrit la concession aux 3 sociétés sidérurgiques luxembourgeoises ARBED, HADIR et MMR. Finalement, MMR s'est vu attribuer 20 ha et HADIR 40. MMR pouvait y accéder en creusant une galerie à partir de son ciel ouvert dans la vallée de la Crosnière à Lasauvage par la concession Thillenbergh de la HADIR. Le minerai a donc été acheminé par Lasauvage et la galerie de roulage jusqu'au Doihl. Ce même site était en charge des minerais du ciel ouvert Schlammfeld exploité intensivement à partir de 1965. C'était également par voie souterraine que le minerai gagnait le Doihl. Par ailleurs, suite au retrait de Providence, Thy-le-Château, et finalement fin 1970 de Cockerill, MMR avait « hérité » de toutes les installations, concessions et terrains. Les concessions étaient généralement presque défruitées, mais les terrains autour du Titelberg permirent à MMR de restructurer ses exploitations. Cette entreprise fut entamée au début des années 1970, mais la crise sidérurgique l'arrêta net en 1978.

Cependant, uniquement une partie infime de la production de cet impressionnant domaine minier était évacuée par la ligne de chemin de fer. Après d'âpres tractations avec la société PH, un premier funiculaire (plus exactement un transporteur aérien) fut mis en service en 1879. La distance à vol d'oiseau jusqu'aux hauts-fourneaux de Rodange n'est que de 1200 m, alors que le transport par rail aurait impliqué une distance de quelque 10 km en faisant le détour par la gare de Pétange. Ce transporteur fut renouvelé à deux reprises pour en augmenter la capacité. Il a définitivement été mis hors service en août 1978, lorsque la décision d'éteindre les hauts-fourneaux de Rodange a été prise. L'ouvrage métallique enjambant la voie CFL de Fond-de-Gras vers Bois-de-Rodange est un des rares vestiges encore visibles de ce moyen de transport.

**15** Quai Bois-de-Rodange au PK 7.35. La construction de ce quai a été faite sur base d'une convention entre PH, la SA de Marcinelle & Couillet et la SA des Hauts-Fourneaux, Usines et Charbonnages de Sclessin fin 1878. L'exploitation comportait deux terrains adjacents loués

à la commune de Pétange. Le déplacement de la route vers Lasauvage dans sa position actuelle permet de diminuer la pente de la route pour rendre plus sûr le transport de minerai par charrettes et rendit ainsi la nouvelle exploitation plus facile. Cette première exploitation fut arrêtée en 1900. Le droit d'extraire a été transféré en 1903 à la SA d'Ougrée/Marihay qui al-



Quai Bois-de-Rodange  
© Camille Aschman – Collection famille Aschman-Bodson

lait reprendre les installations sidérurgiques de Rodange en 1905. En 1906, la société Angleur acquit les droits d'extraction d'une autre parcelle de la commune de Pétange (1,6 ha) et utilisa le quai en question pour évacuer le minerai.

En 1915, l'entrepreneur Berens de Rumelange fit l'acquisition des installations de Bois-de-Rodange. La première preuve de son activité sur le site est un rapport daté de juin 1919. En 1943, Berens disposait de l'équivalent de 14.45 ha de droits d'extraction, en majeure partie sur des parcelles déjà longtemps en exploitation et d'un effectif de 21 personnes en 1941. A la fin de la guerre, la production chuta fortement. En 1946, l'effectif fut réduit à deux ouvriers qui chargeaient 20 t de minerai par jour d'une qualité particulière pour la cimenterie d'Esch-sur-Alzette. Un peu plus tard cette même année, l'activité fut quasiment réduite à zéro jusqu'en 1951. Mais une conjoncture favorable réactiva la demande de minerai. Ainsi, en 1952, Berens employait 33 ouvriers à sa division de Rodange. Le point culminant de la production fut atteint en 1956 (267.000 t). Ceci n'a pas empêché la faillite de Berens en avril 1961 suite à une mauvaise gestion de l'ensemble de ses multiples activités.

L'activité à Rodange avait déjà été arrêtée en novembre 1960. L'ensemble des bâtiments a été préservé par le propriétaire privé qui y habite. Il illustre la disposition typique des ins-

tallations d'une petite exploitation minière : bureau, habitation, vestiaire, séjour et cantine pour ouvriers (toutes ces fonctions sous un seul toit), atelier, stock, forge, remise pour une locomotive minière.

**Le terminus du Train 1900** se trouve au quai Bois-de-Rodange. Cependant, la ballade peut être poursuivie à pied sur l'ancien tracé de la ligne à voie normale qui se terminait au PK 10, à la frontière française. Il n'y a cependant jamais eu de jonction avec les rails français, bien qu'une voie industrielle se terminât à quelques encablures sur le crassier voisin.

**16** Quai La Bergerie au PK 8,81. Ce quai n'a pas laissé de trace sur le terrain suite aux travaux miniers. Il a dû avoir une existence éphémère puisque il n'est déjà plus mentionné dans l'horaire des trains PH de novembre 1879.

**17** Quai Klopp au PK 8,9. Il a été aménagé suite à une convention passée en avril 1879 entre PH, la SA de Marcinelle & Couillet et la SA des Hauts-Fourneaux, Usines et Charbonnages de Sclessin. Il faut noter que, sur le dernier tronçon, le terrain minier délimité au sud par la frontière française n'a qu'environ 100 m de largeur, alors que les deux sociétés minières y avaient une exploitation à ciel ouvert et par galeries et que la société d'Ougrée y possédait également des droits. La minière Klopp cessa ses activités en 1932. En 1937, l'entrepreneur Camille Mines de Rodange s'est chargé de reprendre l'exploitation pour le compte des propriétaires. Fin probable de l'exploitation sous régime allemand en 1943 sans reprise après la guerre.

**18** Quai Bois Châtier au PK 9,273 aménagé dès 1879. La documentation sur les premières décennies du service assuré par ce quai manque. En 1909, l'installation passa sous la responsabilité de la Société des Hauts-Fourneaux de Saulnes-Marc Raty & Cie. Les terrains miniers adjacents semblent avoir été épuisés à cette époque et il se peut que Raty en ait uniquement fait l'acquisition pour pouvoir utiliser les installations de chargement. Cette activité ne semble cependant pas avoir été très importante. Des courriers échangés en 1947/48 avec les CFL sont conservés ayant pour objet l'enlèvement des aiguillages de raccordement du quai Bois Châtier. A partir de 1953, la Société des Hauts-Fourneaux de la Chiers acquit les anciens terrains miniers pour l'extension de son crassier.



# III

## Strukturwandel und Revitalisierung





## Le patrimoine ferroviaire du Train 1900 au Fond-de-Gras.

*Albert Wolter*

Le visiteur est souvent étonné d'apprendre que la ligne de chemin de fer « le Train 1900 » est exploitée par une association de bénévoles, l'association « Musée et Tourisme Ferroviaires Train 1900 ». La présente contribution souhaite remonter à la genèse de cette initiative, dans les années 1960, et en expliquer le cheminement.

D'emblée, il faut concéder que l'idée a eu des pionniers au Royaume-Uni dès 1951. Cette année-là, des bénévoles prirent en main l'exploitation d'une ligne à voie étroite de près de 12 km, le « Talylyn Railway » au pays de Galles, le déclin des exploitations d'ardoise dans la région l'ayant rendu superflue. Un journal anglais, « Boys own Paper », allait plus tard présenter cette initiative comme résultant d'un « Spirit of adventure, involving enthusiasm, ingenuity and a fair degree of irresponsibility ». Cet intérêt précurseur outre-manche ne surprend pas, vu l'importance accordée au patrimoine par la population britannique, y compris au patrimoine industriel.

Au Luxembourg, dans les années 1960, la situation était radicalement différente. Les

équipements désuets étaient systématiquement éliminés. Le domaine des chemins de fer ne faisait pas exception. C'est en 1964 qu'a circulé la dernière locomotive à vapeur sur le réseau des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL) et les dernières voitures d'avant-guerre furent retirées en 1967. L'initiative locale émanant du bourgmestre cheminot de Bettembourg, Louis Ganser, d'exposer au parc Jacquinot la locomotive 5519 (renumérotée 5513 pour l'occasion) fut la seule mesure de préservation du patrimoine ferroviaire. Le reste partit à la mitraille dont la valeur était encore bien moindre qu'aujourd'hui. Les dernières lignes secondaires furent fermées et déposées à partir de 1967. Dans une ère toute promise à la circulation individuelle automobile, on avait la nette impression que les responsables politiques et administratifs du transport ferroviaire ne voyaient pas d'avenir pour la technologie qu'ils étaient censés défendre. Ils étaient loin d'être les seuls en Europe de l'Ouest.

Quelques amateurs s'efforçaient de documenter le passé ferroviaire en voie d'extinction



Autorail ex-CFL Z 151 avec son wagonnet de service improvisé en 1972 © Robert Huberty

rapide par des photos ou des films qui font aujourd'hui le bonheur des mordus. A Esch-sur-Alzette, un club avait été fondé dès 1958 regroupant les amateurs du modélisme ferroviaire : « Modelleisebunn Bassin Minier » (MBM).

Voilà le contexte dans lequel se trouvaient deux étudiants de Differdange de moins de 20 ans : Nico Didier et l'auteur de cette contribution, Albert Wolter. Ils partageaient la même passion du ferroviaire, du modélisme à la grande nature.

### Premières initiatives

Les deux jeunes gens s'intéressaient plus particulièrement à l'industrie sidérurgique qui utilisait encore des locomotives à vapeur sur le site de Differdange (HADIR puis ARBED à partir de 1968). Mais là encore, de nouvelles locomotives Diesel prenaient l'avantage sur les quelques locomotives à vapeur restantes. Dès 1968, celles-ci furent dévolues à la réserve ou à des tâches particulières comme le service sous les hauts-fourneaux ou pour monter les poches de laitier au crassier.

Un autre de leur passe-temps étaient les promenades longeant les exploitations minières alors encore florissantes du Rollesbiérg, du Tillebiérg mais également la visite des friches industrielles au Fuusbesch et au Fond-de-Gras. La voie de chemin de fer de Pétange au Fond-de-Gras et à Bois-de-Rodange, abandonnée depuis qu'un glissement de déblais avait coupé la voie au Fuusbesch début octobre 1964, hantait leur imagination...

Une brochure publicitaire de 1970 sur les trains touristiques décrit 12 initiatives en Europe continentale ouvertes fin des années 1960 et faisant appel à du matériel ferroviaire ancien, notamment des locomotives à vapeur. 8 utilisaient des voies étroites de 600 à 1000 mm où le matériel roulant est bien plus léger. Dans le sud de l'Allemagne, 3 autres trains à vapeur roulaient sous la responsabilité et sur les voies d'une compagnie régionale. Une seule initiative à voie normale concernait un tramway desservant une zone rurale au Pays-Bas et qui disposait de sa propre infrastructure. En Allemagne et en France, la traction vapeur existait toujours sur les réseaux étatiques et permettait aux amateurs de jouir du spectacle de ces locomotives en action et d'organiser des trains spéciaux.

Les deux protagonistes, peu impressionnés par les restrictions auxquelles les bénévoles se pliaient à l'étranger, imaginaient de faire circuler entre Pétange et le Fond-de-Gras un train à vapeur à vocation touristique sur une infrastructure ferroviaire à voie normale abandonnée. N'ayant pas de moyens à leur disposition, ils se mirent à nouer des contacts. Un ingénieur de la direction du site ARBED de Differdange, Carlo Quaring, promit de veiller à ce que les 4 locomotives à vapeur encore à l'effectif soient sauvegardées. Il tint parole. Afin de mobiliser des aides sur le terrain, des contacts furent noués avec les modélistes ferroviaires d'Esch-sur-Alzette (MBM). La direction des CFL, quant à elle, se montra accessible, même si elle ne croyait pas vraiment aux chances du projet d'aboutir. Le syndicat d'initiative de la commune de Pétange fut contacté par l'intermédiaire de son jeune secrétaire, Roland Breyer. L'intérêt était plutôt mitigé, mais on promit de donner un coup de pouce dans la mesure des moyens matériels limités du syndicat. Il ne faut pas sous-estimer l'importance de cette alliance qui donnait un caractère plus officiel à l'initiative naissante.

Sans trop se soucier de procédures et d'autorisations, les travaux furent entamés durant l'été 1969, au grand dam du couple de retraités cheminots, qui habitait la gare au Fond-de-Gras et qui était habitué à vivre dans un calme absolu.

L'équipe s'était agrandie de 6 recrues du MBM, 3 amis de classe du lycée fréquenté à Esch, 5 compagnons d'âge du Club des Jeunes de Differdange et quelques personnes du voisinage disposant de notions techniques. Les premiers travaux consistaient à débroussailler la ligne avec un outillage que les membres avaient récupéré chez leurs parents. Quelques pioches, outils de bourrage, fourches à ballast, barres à mine purent être « empruntés » à la brigade d'entretien de la voie en gare de Pétange. De même, des traverses de récupération permirent de débiter l'interminable corvée d'entretien de la voie par le remplacement de traverses. Edouard Urbing, ancien des CFL, donnait les instructions nécessaires. Aucun entretien n'avait plus été effectué depuis 1964 suite à la coupure de la ligne. Si les volontaires avaient extrapolé l'avancement des travaux par rapport au volume total de ce qu'il restait à faire, cela aurait été désastreux. Mais on ne calculait pas, on s'acharnait et... on s'amusait comme des fous, dans un climat détendu.



Pose de la chaudière révisée sur le châssis de la loco ADI 12 en janvier 2013. Travail de précision devant s'effectuer avec une grue mobile à l'extérieur, cette fois sous la neige ! © Albert Wolter

### Les débuts de l'exploitation touristique

La raison sociale « Association des Musée et Tourisme Ferroviaires asbl » (AMTF) fut décidée en 1969 et ne laissait pas de doute sur son double but : préserver le patrimoine ferroviaire et le faire circuler dans un but touristique. Pour des raisons de coûts, la constitution officielle avec publication des statuts au Mémorial fut remise à plus tard. Elle n'eut lieu que le 17 juillet 1973, juste à temps pour l'inauguration officielle du train !

Entretemps, bien des résultats avaient été obtenus : le 14 août 1970, les CFL accordèrent au Syndicat d'Initiative de Pétange l'utilisation à titre précaire du domaine ferroviaire entre Fuusbesch, Fond-de-Gras (officiellement désigné par les CFL « gare de Lamadelaine ») et le passage à niveau supprimé dans la rue de Lasauvage à Rodange. La construction d'un abri de garage pour le premier véhicule moteur put être entamée, en l'occurrence un autorail CFL déclassé du type « Uerdingen », le CFL Z 151, acquis par le syndicat de Pétange. Sa mise

en service pour transports internes intervint le 18 octobre 1971. Ce fut l'un des moments forts de la phase initiale. Jusque-là, tous les déplacements et transports devaient se faire par un wagonnet reconstruit grâce à des essieux et des paliers retrouvés sur place. Si les descentes par gravité procuraient un réel plaisir, il en allait autrement lorsqu'il s'agissait de remonter un chargement de traverses, de ballast et d'outillage à la force des bras. Dorénavant, un attelage improvisé permettait de s'affranchir de cette corvée grâce à la traction de l'autorail.

Un casse-tête demeurait : l'élimination du glissement de terrain au Fuusbesch. Celui-ci constituait pour les CFL un tampon de sécurité séparant le monde des amateurs ferroviaires du monde ferroviaire professionnel. La section de 2,4 km de Pétange jusqu'au glissement ne faisait pas partie du domaine mis à disposition. Le trafic étant devenu pratiquement inexistant sur la ligne depuis l'arrêt des transports de minerais à partir du Fuusbesch pour le compte de l'usine d'Athus fin 1962, les CFL ne voyaient pas de raison de rétablir la ligne. L'usine MMR de Rodange, à l'origine du glissement, n'avait





Départ de la loco ADI 8 de 1900 au Fond-de-Gras en 1974 (2e saison). A noter l'absence de quais et d'autres infrastructures. Au fond, les maisons ex-Providence n'ont pas encore été rasées. © Robert Huberty

aucun intérêt à appuyer la nouvelle initiative, bien au contraire. Le retrait successif des autres exploitants, en dernier lieu de Providence/Cockerill fin 1970, lui permit de forger des plans afin d'extraire à ciel ouvert les réserves encore importantes de minerai de fer proches de l'usine. Il n'est pas nécessaire de souligner qu'un projet touristique au milieu de cet ensemble minier n'était pas du goût des responsables MMR. Furent notamment évoqués des problèmes d'instabilité persistante des masses de déblais en mouvement ou encore le volume à évacuer, « quelques dizaines de milliers de m<sup>3</sup>. ».

De leur côté, les autorités de Pétange insistaient pour que le futur train ait son départ près du centre de la ville.

En 1973, l'usine de Differdange fit l'acquisition d'un lot de locomotives diesel supplémentaire et put ainsi se passer de ses quatre dernières locomotives à vapeur. Deux d'entre elles, la numéro 8 à 2 essieux dont la chaudière était encore couverte par l'échéance quinquennale pour quelques mois et la numéro 12 assez usée furent données en location au syndicat de Pétange qui devait s'engager à les couvrir par une assurance contre le vol (sic).

Les transferts vers Pétange par le chemin de fer et de là par route au terminus dans la rue de Lasauvage à Rodange furent réalisés le 21 avril 1973. Comme, au Luxembourg, il n'y avait plus de vieilles voitures à voyageurs en état de servir, il fallut se tourner vers la Belgique. Une rame homogène de 3 voitures du type belge GCI (grande capacité et intercirkulation) put être acquise dans un important lot de voitures de réserve de la SNCB garé à Muizen près de Malines. Leur financement fut assuré par un fervent amateur et collectionneur d'équipements anciens, Albert Lutgen, propriétaire du garage Mercedes sur la route de Thionville à Luxembourg (aujourd'hui Garage Kontz).

En vue de protéger du vandalisme le matériel garé au Fond-de-Gras, la construction d'un grand hall de 52 m de long sur deux voies par les volontaires fut poursuivie jusqu'à ce que les murs aient atteint 3 m de hauteur, rendant impossible des bris de glace par des jets de pierre.

Le jour du transfert, un machiniste connaisseur des locomotives HADIR/ARBED se présenta. Albert Feider put assurer la maintenance courante et initier les membres à la chauffe et à la conduite. L'école était rude, mais efficace !

Le début de l'exploitation du train vapeur fut envisagé pour début août 1973 et commu-

niqué aux CFL. Grande panique : des amateurs allaient-ils vraiment transporter des voyageurs ? Et le service juridique des CFL d'examiner si des dispositions légales s'y opposaient. Le rapport de Georges Thorn, juriste CFL, commençait avec la formulation « pour bizarre que cela paraisse » et concluait que la législation luxembourgeoise de 1945, taillée en vue de l'unification de toutes les lignes sous l'égide des CFL, ne prévoyait pas de conditions pour une exploitation ferroviaire privée. Donc, ce qui n'est ni défendu ni réglementé est permis !

Le nom du train s'inspira de l'année de construction de la locomotive n°8 : « Train 1900 ».

La firme Heintz van Landewyck fit dessiner par l'atelier graphique Lex & Pit Weyer des affiches et autocollants rétro. On anticipait de quelques années l'engouement pour la belle époque. Aujourd'hui encore, le nom du « Train 1900 » est toujours suggestif pour le public.

L'inauguration officielle fut célébrée le 4 août 1973 en présence du ministre des Transports, Marcel Mart, et du secrétaire d'Etat Jacques Santer. Les édiles locaux et le Syndicat d'Initiative étaient largement représentés. Le départ du train se situait rue de Lasauvage à Rodange et, pour le différencier de la gare CFL, il reçut la dénomination « Bois-de-Rodange ». Le centre était évidemment le « Fond-de-Gras » tandis que le tronçon vers Fuusbesch était exploité en impasse. La longueur totale du tracé était de 4,9 km.

Pendant les premiers mois, le succès de l'exploitation fut immense, ce qui amena les CFL à s'interroger sur leur responsabilité en tant que propriétaire du domaine et des installations. Des spécialistes furent délégués sur place et on peut aisément imaginer qu'ils ne pouvaient pas s'identifier avec l'approche des « cheminots sauvages du Fond-de-Gras ». De plus, l'échéance quinquennale de la chaudière de la seule locomotive touchait à sa fin et il fallait envisager des travaux importants. Un artisan spécialisé de l'atelier ARBED de Differdange, Pierre (dit Pipo) Zenner, vint guider les jeunes de l'association. Avec son optimisme et sa bonne humeur, il dirigea les travaux pourtant pénibles. Ainsi, pour le début de la saison 1974, la locomotive équipée d'un nouveau faisceau tubulaire et dûment agréée pour 5 ans permit de reprendre le service. Mais l'équipe de l'AMTF se retrouva seule pour gérer tous les aspects de cette exploitation ferroviaire.

## Effets de la crise sidérurgique

1974 fut la dernière année faste pour la sidérurgie luxembourgeoise avant que celle-ci n'entre dans une crise menant différents sites à l'agonie. Des ouvriers en surnombre étaient affectés à la « Division Anticrise » (DAC) pour effectuer des travaux de grand entretien ou de démolition à l'intérieur des usines ou pour réaliser des travaux d'intérêt général pour l'Etat et les communes. Dans la première catégorie rentre la préparation de grandes exploitations à ciel ouvert au « Schlammefeld » au-dessus du Fuusbesch, mieux connu aujourd'hui sous le nom de « Giele Botter », ainsi que dans le versant du Fond-de-Gras en direction du « Roudenhauff ». Une piste de transfert de matériel et un chemin de fer minier visant à évacuer la production du Schlammefeld vers les installations de traitement au « Doihl » furent tracés à mi-hauteur des flancs du Titelberg. Ces travaux entraînèrent la destruction de la plupart des vestiges des anciennes exploitations minières et le Train 1900 risquait de circuler en partie dans un paysage lunaire. La cuvette formée par la gare du Fond-de-Gras était pressentie pour servir de dépôt des déblais. L'association obtint dès 1977 du ministre du Tourisme de bénéficier d'une équipe DAC pour l'épauler. Elle entreprit la construction de quais d'embarquement des visiteurs pour remplacer les quais provisoires, instables et glissants par temps pluvieux. Un rideau de sapins fut planté au Fond-de-Gras et au Fuusbesch pour masquer, tant soit peu, les alentours industriels. Les interventions de la DAC furent renouvelées pendant les années suivantes, surtout pour le remplacement de traverses pourries. En effet, les moyens en personnel de l'AMTF ne lui permettaient pas d'entretenir suffisamment les 5 km de ligne pour stopper la lente dégradation de l'état de la voie.

Parallèlement à l'intervention de l'équipe DAC pour le compte du ministère du Tourisme, une autre équipe DAC fut engagée par le ministère des Transports et les CFL pour démonter la voie entre Pétange et Fuusbesch. Ce démontage, combiné à l'implantation de la firme « Eucosider » dès 1970 sur l'origine de la ligne à la gare CFL de Pétange, firent s'évanouir tous les espoirs que le Train 1900 puisse un jour rentrer dans la gare de Pétange. L'AMTF avait d'ailleurs assez de problèmes techniques à résoudre et le nombre de visiteurs ne décollait pas par manque de promotion publicitaire. Seul

l'Office National du Tourisme donnait un coup de main en intégrant le Train 1900 dans ses brochures et en diffusant les dépliants de l'AMTF.

En plein été 1978, coup de théâtre dans le domaine de la sidérurgie : l'arrêt de la phase à chaud fut décidé pour le site Rodange-Athus désormais entré dans le giron de l'ARBED. Ceci signifiait l'arrêt des installations d'agglomération, des hauts-fourneaux et de l'aciérie, mais également en amont, la fermeture des exploitations minières. La nature, fortement sollicitée par les grands travaux, pouvait commencer à récupérer...

## Phase de consolidation et appui public

En 1985, les investissements cumulés de l'AMTF, tant en heures de travail qu'en argent depuis 15 ans incitaient à se donner une base plus sécurisée qu'une simple tolérance d'utiliser le domaine des CFL. On décida de se porter acquéreur de l'infrastructure utilisée. Les CFL eurent une approche positive vis-à-vis de cette intention qui leur permettait de se décharger de toute responsabilité en relation avec l'exploitation du Train 1900.

C'est encore le ministère du Tourisme qui donna son appui dans ce contexte. En effet, le montant demandé par les CFL, tout en étant réaliste, dépassait largement le budget de l'AMTF. Des avances remboursables sans garantie ni intérêts faites par les membres et la subvention accordée par le ministère du Tourisme permirent de régler la note. Deux actes purent ainsi être signés en 1986 et 1987, faisant de l'AMTF le propriétaire de quelque 11 ha de terrains, assiette de la voie, talus, vaines, etc. Parallèlement, le ministère du Tourisme fit l'acquisition des parties de l'assiette de la voie non utilisées par le Train 1900, ce qui s'est avéré être une sage précaution quelques années plus tard lorsqu'il s'est agi de rétablir un tracé cohérent entre Pétange et le Fond-de-Gras.

Un véritable tournant fut opéré par Robert Krieps en 1984. Alors ministre de l'Education nationale, de la Justice, de l'Environnement et de la Culture, il rendit attentif, en cette période de disparition de l'industrie lourde, à la valeur du patrimoine industriel. Un jeune fonctionnaire, Jean-Claude Schumacher, fut chargé de développer des activités dans ce domaine resté longtemps à l'ombre du patrimoine architectural, féodal, rural et religieux. Robert Krieps



Le Train 1900 en route vers Rodange en 1982. A noter le paysage qui commence à se remettre des travaux de ciel ouvert entrepris de 1974 à 1978. Le premier hall construit par les bénévoles attend toujours sa toiture. © Robert Huberty

s'intéressait personnellement au site du Fond-de-Gras qu'il connaissait depuis longtemps par ses attaches familiales à Differdange. En plus, il y avait comme point de cristallisation le Train 1900.

Le 29 janvier 1987, tous les acteurs engagés sur le site, y compris l'AMTF asbl, constituèrent une nouvelle association portant la désignation « Circuits Interdisciplinaires du Bassin Minier » (CIBM) qui devait coordonner les idées et élaborer un concept d'ensemble pour les différents volets analysés : géologie, archéologie, minières, patrimoine industriel et ferroviaire, réserve naturelle.

Dans la gare du Fond-de-Gras, le Service des Sites et Monuments nationaux se lança dans des chantiers importants : réfection des murs des quais de déchargement, restauration du bâtiment des recettes de la gare, reconstruction du plan de voies avec des voies pour le garage du patrimoine ferroviaire, sauvetage et transfert de matériel ferroviaire sidérurgique (Dudelange, Belval, Differdange). Un hall récupéré par l'AMTF chez Paul Würth à Luxembourg-Hollerich fut adapté et réinstallé en abri pour matériel ferroviaire. Les infrastructures furent adaptées (quais à voyageurs, réseau électricité,

eau, téléphone, drainages). La signalisation mécanique mise hors service fut récupérée en gare de Wilwerwiltz. L'AMTF organisa la récupération de la dernière locomotive à vapeur à voie minière exposée à Pétange. L'idée était de la mettre en service sur une liaison de voie minière à reconstruire entre les sorties de mine derrière le café « Bei der Giedel » jusqu'à un quai de déchargement en gare.

Point majeur : le ministère décida le rattachement de la ligne au réseau national, quitte à le réaliser par étapes.

Toutes ces réalisations furent suivies avec satisfaction par les membres de l'AMTF. Cependant, une partie suggérait de cesser d'être une association indépendante et de faire don du patrimoine mobilier et immobilier à l'Etat. Celui-ci s'occuperait de sa mise en valeur, alors que l'AMTF pourrait se contenter du rôle de gestionnaire. L'autre partie des membres souhaitait garder ce qui avait été acquis et mis en valeur de façon pénible depuis presque 20 ans, tout en collaborant activement avec les services étatiques. Cette dernière opinion l'emporta. En 1989, le service des Sites et Monuments nationaux suggéra que la gestion du volet chemin de fer minier fût confiée à une entité séparée



de l'AMTF, en l'occurrence aux membres qui avaient voulu opter pour une collaboration plus étroite avec ce service. La gestion des projets en relation avec ce volet fut en conséquence retirée à l'AMTF. Ce fut une crise très grave allant jusqu'à compromettre l'existence de l'association. Voir celle-ci scindée et évincée d'un domaine dont elle avait été le premier promoteur pesait lourd sur le moral des responsables, d'autant plus que cette scission était l'œuvre de membres de la première heure. D'un autre côté, ce fut le début de ce qui allait aboutir en 1990 à la constitution de l'asbl « Minièresbunn Doihl » (voir l'article « *Minièresbunn, le train de la mine* » page 109).

Sur sa demande, Robert Krieps, bien que réélu le 18 juin 1989, ne fit plus partie du gouvernement ni de la Chambre des députés, mais accepta le mandat de député européen. Malgré cette césure politique et après le décès précoce de Robert Krieps le 1<sup>er</sup> août 1990, l'œuvre qu'il avait entamée au Fond-de-Gras fut cependant poursuivie, comme il l'aurait souhaité.

## Grands travaux de voie

Ainsi, le grand projet de prolongation de la ligne vers Pétange avançait par étapes. En 1988, l'enlèvement du fameux glissement de terrain fut l'affaire de quelques journées de travail par une grosse pelle mécanique. Le tracé fut déplacé de plusieurs mètres vers la vallée afin de réduire l'intervention dans des masses de terre réputées instables. A l'encontre des affirmations de 1970, ces masses restaient stables. Dès la saison 1989, les trains purent emprunter le nouveau tronçon jusqu'à une halte provisoire désignée « Pétange Triage ». Restait moins d'un kilomètre pour rejoindre le tracé original, en contournant les halls « Eucosider ». L'acquisition des terrains nécessaires devait se faire à l'amiable en raison de l'impossibilité d'invoquer l'utilité publique. La commission d'acquisition de l'Etat renonça, en raison des prétentions exorbitantes du propriétaire d'une des parcelles les plus importantes. La commune de Pétange trouva une solution certes techniquement pas optimale, mais réalisable du point de vue financier et administratif avec un riverain plus collaboratif. Fin 2000, la jonction était enfin réalisée. Un premier train direct Luxembourg Gare - Fond-de-Gras put être mis en route le dimanche 22 juillet 2001. La question du point d'embarquement et de départ du Train 1900 avait fait l'objet de longues dis-



Levage de la voiture PH 408 en juin 2015 dans l'atelier Fond-de-Gras pour travaux de rivetage au châssis.  
© Albert Wolter

cussions avec les services des CFL. Un compromis put être trouvé grâce à la médiation du Directeur Général adjoint de l'époque, Charles Léon Mayer, et le quai actuel « Pétange Train 1900 » fut aménagé en bordure des installations CFL.

Le raccordement en gare de Pétange ouvrait de nouvelles perspectives au Fond-de-Gras et au Train 1900. Des trains directs d'autres associations pouvaient désormais atteindre le Fond-de-Gras et, réciproquement, le Train 1900 pouvait effectuer des sorties sur le réseau ferré national et au-delà. Malheureusement, le 4 octobre 2009, date à laquelle le Train 1900 participa à la commémoration des 150 ans des chemins de fer au Luxembourg en gare de Bettembourg, marqua la fin de telles sorties suite à une nouvelle réglementation transposant en droit luxembourgeois les directives de l'UE en matière de libre accès au réseau ferré. Alors qu'une procédure pragmatique avait permis ces sorties sans problème dès 2001, l'application actuelle des dispositions est stricte sans user des possibilités d'exemption pour matériel historique et reprises dans la législation nationale cependant prévues au niveau européen. La venue de trains historiques étrangers n'est également plus guère possible, ni au Fond-de-Gras, ni ailleurs dans le pays, privant le tourisme de cette possibilité.

## Actions concertées en cercle élargi

Malgré les lourds investissements du Service des Sites et Monuments nationaux, l'entretien des 5 km de ligne exploités par l'AMTF depuis 1970 restait à la charge exclusive de celle-ci. Depuis 1986, les efforts des volontaires ne suffisaient plus à maintenir la voie dans un état sa-

tisfaisant. Diverses solutions furent testées mais elles s'avérèrent ou bien inefficaces ou bien trop lourdes pour la trésorerie de l'association.

Des déraillements, heureusement sans dommages vu la vitesse réduite des convois, se produisirent à partir de 1993. Après d'âpres discussions, le Service des Sites et Monuments nationaux accepta de contribuer au renouvellement de tronçons entiers de plusieurs centaines de mètres par an avec pose d'un profil de rails plus lourd. Débutée en 1996, cette opération, également soutenue par l'AMTF et des dons de membres, fut achevée en 2001.

L'engagement était plus limité du côté de la commune de Differdange, également concernée par le projet du Train 1900. D'une manière générale, la collaboration des communes de Differdange et Pétange était difficile en raison de rivalités de voisinage et de divergences politiques. Mais, à partir de fin 1996, les choses commencèrent à bouger. L'idée de regrouper tous les acteurs, à savoir, les ministères de la Culture et du Tourisme, les services gouvernementaux, les communes et acteurs sur le site entre Pétange, Fond-de-Gras, Lasauvage et même Saulnes faisait son chemin. L'assemblée constituante du « Parc Industriel et Ferroviaire Fond-de-Gras » eut lieu le 8 décembre 1997. Le financement des activités de cette a.s.b.l. fut partagé entre le ministère de la Culture (50%) et les deux communes, au prorata du nombre d'habitants. Une coordinatrice professionnelle, Martina Kneip, put être engagée.

Fin 1997, le bureau de conseil « Kulturplan » de Krefeld fut chargé de faire le point sur la situation des projets au Fond-de-Gras et d'élaborer des propositions pour l'exploitation future du site. Les conclusions proposées ne furent malheureusement guère considérées sur le terrain. De même, une déclaration d'intention de collaborer au niveau de la Grande Région et signée par les sites de Völklinger Hütte, de la Petite Rosselle et du Fond-de-Gras au château de Bourglinster le 9 août 1998 resta lettre morte.

### Un parc de matériel roulant plus étoffé

A partir de 1996, l'AMTF réalisa une série de grands projets dans le domaine de la restauration de voitures, avec l'appui du ministère du Tourisme. A cette époque, les voitures aptes au service se limitaient à 5 unités, dont les 3 GCI acquises en Belgique en 1973 qui accusaient

une usure sérieuse car pratiquement en service ininterrompu depuis lors. Dans un premier temps, deux voitures furent restaurées à Ceske Velenice en République Tchèque. Il s'agissait de matériel fort dégradé et sans intérieur, provenant des chemins de fer Prince Henri (PH), acquis en 1986. Après leur mise hors service en 1964, les voitures en question avaient été utilisées pendant quelque 20 ans comme voitures de service des CFL. L'atelier, relevant auparavant de l'Etat tchèque, venait d'être privatisé. Il avait peu de travail tout en disposant de personnel qualifié, notamment dans le domaine de la menuiserie. Inutile de dire qu'à cette époque, le niveau de salaires y était bien inférieur à celui des pays de l'ouest européen. Ce projet était cofinancé à 50% par le ministère du Tourisme sur base du plan quinquennal pour le développement touristique. Le reste était couvert par un sympathisant de l'AMTF qui a voulu garder l'anonymat. Les conditions de collaboration avec l'atelier de Ceske Velenice se dégradant, une autre voiture PH ainsi que la locomotive Cockerill 503 furent restaurées à Koniarovske en république slovaque. Cependant, la collaboration pour des opérations plus complexes avec les ateliers en république tchèque ou slovaque se fit de plus en plus difficile et fut suspendue.

Heureusement, en 1999, les activités de l'AMTF prirent une nouvelle tournure. Grâce à l'engagement et à la contribution financière de la commune de Pétange, il devint possible de monter un projet avec l'asbl ProActif au Fond-de-Gras. Il s'inspirait d'une initiative en Catalogne, à Castellar de n'Hug dans les Pyrénées, au sein d'une région abandonnée par l'industrie textile. Une « école de restauration » y fonctionnait dans le cadre d'un musée avec chemin de fer à voie étroite. Des chômeurs, encadrés par des professionnels, y recevaient une formation de base dans plusieurs métiers et restauraient des véhicules ferroviaires et routiers. L'AMTF avait eu connaissance de ce projet par le biais de FEDECRAIL, la fédération européenne des exploitants de chemins de fer touristiques, dont elle est membre et aux travaux de laquelle elle participe activement depuis sa fondation en 1995. Pour pouvoir transposer l'idée au Fond-de-Gras, ProActif construisit un hall atelier offrant les conditions de travail requises pour une activité permanente. Une équipe de chômeurs se mit ensuite au travail sous la direction d'un chef de site dynamique, Fernand Schimberg. En 2015, la méthode est toujours la même : les

plans et instructions de travail sont fournis par l'AMTF qui surveille la progression et le résultat des travaux. Des travaux plus spécifiques sont réalisés par les membres de l'AMTF ou sous-traités à des sociétés spécialisées externes. Au cours des 15 années de fonctionnement de ce partenariat, 6 voitures à voyageurs, 2 fourgons, 5 wagons et un autorail ont ainsi fait l'objet de restaurations dont la qualité peut sans exagération être qualifiée de professionnelle. Par ailleurs, ProActif effectue tous les hivers les travaux de débroussaillage indispensables le long de la ligne et assure, en saison, le nettoyage des voitures et des locaux.

### Nouvelles infrastructures au Fond-de-Gras

L'aménagement d'un petit dépôt de locomotives à vapeur visant à présenter les engins dans leur environnement de travail et à illustrer les diverses opérations nécessaires à leur service fut entamé dès 2003 sur un terrain vague à la sortie de gare du Fond-de-Gras. Les plans détaillés ont été dressés, comme pour toutes les autres constructions ou restaurations, par notre membre fondateur Jacques Thill, ancien du bureau de construction d'ARBED Dudelange. Les travaux de terrassement, de fondation et de bétonnage ainsi que la fourniture des matériaux nécessaires ont été pris en charge par le ministère de la Culture, les travaux d'érection et de couverture du hall par des firmes spécialisées. Tous les travaux de construction métallique ont été réalisés par ProActif.

Afin de séparer les fonctions d'atelier et de forge des fonctions garage et exposition, un hall de 25 m sur 12 a été réalisé de 2012 à 2014 en partenariat avec ProActif et la commune de Pétange. Ces investissements ont été financés par la commune de Pétange qui a également pris en charge la fourniture des profilés et des matériaux nécessaires. La charpente métallique à l'ancienne a été réalisée par ProActif de même que toute la maçonnerie en briques apparentes. La construction d'une cheminée de forge octogonale de 12 m de hauteur a été un véritable défi. Elle permet de montrer la fonction du bâtiment de l'extérieur tout en constituant un repère dans le paysage industriel du Fond-de-Gras.

De l'expérience gagnée au Fond-de-Gras en matière de restauration de matériel roulant ferroviaire, il résulte que tout objet doit être garé à l'abri des intempéries sans parler de

l'évidence de le mettre à l'abri des vols et du vandalisme. Comme les travaux de restauration de matériel vont certainement se poursuivre pendant des années encore, la création d'un hall d'entrepôt est incontournable. Il doit être installé sur les voies de garage à l'entrée de la gare du Fond-de-Gras. Il n'est pas destiné à être accessible au public et ne doit pas comporter d'infrastructures de travail. Il devra abriter le matériel qui pourra sporadiquement intervenir dans l'exploitation du Train 1900 ou être rendu accessible au public dans le cadre d'expositions temporaires.

Enfin l'AMTF préconise que les bâtisses disparues lors des grands travaux des années 1970 sur le niveau supérieur des quais miniers soient en partie reconstruites (la documentation iconographique est abondante). Le visiteur comprendrait ainsi le fonctionnement de l'ensemble et, de plus, le site disposerait de locaux pour l'accueil et l'information des visiteurs (surtout des groupes), d'espaces de documentation, etc.

### Regard sur le futur

Même si elle a toujours pu compter sur un noyau de membres actifs compétents et engagés et sur des appuis externes pour faire avancer son projet, l'AMTF doit concéder que les limites du volontariat sont atteintes. Après tout ce qui a pu être réalisé depuis 45 ans, il est temps de lui donner une assise solide pour assurer l'avenir. Les ambitions de développement du site du « Parc Industriel et Ferroviaire Fond-de-Gras » actuellement en discussion nécessitent l'intervention de professionnels. La collaboration entre bénévoles et professionnels n'est certes pas toujours exempte de problèmes, mais on pourrait utilement analyser les bonnes et mauvaises expériences faites ailleurs.

Il est incontournable d'établir enfin un concept d'ensemble. Les 45 années décrites ont créé des faits : prédominance du volet ferroviaire à voie normale d'abord, puis à voie minière, notoriété du Fond-de-Gras... Il est important d'en tenir compte. Par ailleurs, dans le domaine du patrimoine à voie normale, plusieurs acteurs sont apparus depuis 1990 : SSMN, Asbl 5519, Asbl 1604 classics. Le Luxembourg dispose, grâce au soutien public et à l'engagement des associations, d'un riche patrimoine ferroviaire préservé dont, aussi, du matériel pour le transport de marchandises. Les engins spéciaux pour

les transports à l'intérieur des usines sidérurgiques, invisibles du grand public lors de leur phase active et disparus avec le changement fondamental des installations sidérurgiques dans les 25 dernières années, méritent davantage d'attention. La mise en valeur du matériel roulant sidérurgique moteur et remorqué pourrait différencier le site du Fond-de-Gras de tous les autres sites dédiés au patrimoine ferroviaire dans un grand rayon.

La collection du patrimoine ferroviaire devrait être rendue cohérente et accessible au public avec des informations qui en présenteraient le contexte. Cela n'est pas possible au Fond-de-Gras sans surcharger le site, mais les installations déjà à disposition à Pétange ne sont qu'à un jet de pierre du départ du Train 1900. Un objectif à considérer par les responsables du Parc Industriel et Ferroviaire du Fond-de-Gras !

Enfin, l'AMTF a rassemblé pendant ses 45 années d'existence une multitude de documentation technique et surtout un savoir-faire artisanal et technique important. Si, dans 20 ou 30 ans, on souhaite encore voir du patrimoine

ferroviaire en circulation, il est primordial d'assurer la conservation et la transmission de cette documentation et de ce savoir.

### Remarque finale

Cet article est la première contribution publiée sur le développement du Train 1900. Elle puise dans les souvenirs de l'auteur, dans sa collection d'extraits de journaux publiés depuis 1970 et dans ses dossiers d'archives. Après 45 ans, cette documentation est devenue volumineuse. S'y ajoutent les dossiers du secrétariat et de la trésorerie de l'association entreposés en gare du Fond-de-Gras. L'intérêt de l'AMTF étant d'abord d'assurer l'organisation et l'exploitation du Train 1900, il n'a pas été possible à ce jour de dépouiller cette documentation pour réaliser un archivage scientifique qui pourrait servir à d'autres personnes intéressées. Dans les prochaines années, il faudrait trouver des solutions pour faire l'inventaire de toutes ces pièces et constituer des archives en un lieu dédié. D'autres acteurs s'y associeraient certainement.



Photo de la situation actuelle avec animation lors du récent Festival Vapeur 2015. © Claude Piscitelli





## La Minièresbunn, le train de la mine

Paul Hessé

### Le minerai oolithique au Luxembourg et en Lorraine

D'un point de vue géologique, le sud du Grand-Duché de Luxembourg fait partie du Bassin parisien, une vaste cuvette allant du Massif Central au sud jusqu'aux massifs anciens (comme les Ardennes) au nord et au nord-est. Cette dépression a été couverte pendant des dizaines de millions d'années par la mer et des couches de sédiments provenant de l'érosion des massifs hercyniens environnants se sont transformées, sous une pression et des températures élevées, en roches plus ou moins dures. Comme il y a alternance de couches dures et tendres, un paysage de cuestas s'est formé à la surface, comme c'est le cas au Gutland.

Parmi les éléments déposés par les fleuves dans le Bassin parisien, il y avait aussi de l'oxyde de fer qui s'est répandu sur une surface de 106 000 ha dont 3670 se trouvent au Luxembourg, 350 en Belgique et le reste en France.

L'épaisseur totale des couches ferrifères séparées par des couches stériles varie de 10 à 60 mètres. La teneur en fer varie de 23 à 42 %. Par endroits, on peut distinguer jusqu'à 10 couches qui diffèrent par leur composition minéralogique, leur teneur en fer et même leur couleur. En raison de sa teneur en fer relativement faible, le minerai lorrain et luxembourgeois est appelé « minette » (forme diminutive de « mine »).

Les couches accusent un pendage de 1 à 2 % en direction du sud-ouest. Au sud du Luxembourg, elles affleurent, ce qui rend pos-

sible leur exploitation à ciel ouvert ou par creusement de galeries plus ou moins horizontales. En Lorraine, il fallait souvent creuser des puits pour atteindre le minerai enfoui à des profondeurs pouvant aller jusqu'à 200 m.

La minette est un minerai oolithique. Des oxydes de fer se rassemblent autour d'un noyau en couches concentriques. Ainsi se forment des grains de minerai avec un diamètre allant jusqu'à 0,3 mm. Ces oolithes sont « collés » ensemble avec une gangue calcaireuse ou siliceuse.

Comme la minette contient jusqu'à 1,7 % de phosphore, la fonte ne pouvait être transformée en acier – en quantités industrielles – qu'avec le procédé Thomas. Sidney Thomas avait mis au point un revêtement basique de la cornue Bessemer, ce qui permettait d'ajouter de la chaux à la fonte pour éliminer le phosphore. Les scories Thomas constituaient un produit secondaire de ce procédé. Elles étaient moulées et utilisées comme engrais par l'agriculture.

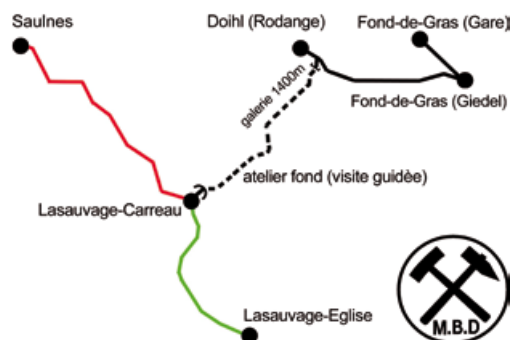
### L'exploitation par défilage

L'exploitation de la minette peut se faire à ciel ouvert ou dans des mines. Par exemple, de grandes exploitations à ciel ouvert se trouvaient près de Pétange et Niedercorn au Schlammfeld, au Lallingerberg près d'Esch-sur-Alzette ou au Hutberg près de Rumelange.

Au Luxembourg, les puits à chevalement faisaient plutôt exception, les mines souterraines étant accessibles par des galeries qui suivaient le pendage des couches.



Quai de départ de la Minièresbunn en contrebas de la terrasse du « Café bei der Giedel »



Plan du réseau de la MBD



Locomotives 19, 39 et 12 en attente sur le carreau Doihl (Rodange)

La méthode d'exploitation souterraine était celle du défilage. À partir d'une galerie secondaire, des chantiers sont tracés jusqu'à la limite de la concession. Les chantiers sont reliés entre eux. Finalement, il ne reste plus que des piliers résiduels. Ils sont foudroyés; le toit s'écroule. Dans le cas d'une couche de minerai assez épaisse et régulière, cette méthode permet un taux de défrêtement d'environ 90%.

Les terrains à la surface s'affaissent de façon plus ou moins régulière. Après quelques années, la couche de minerai inférieure peut être exploitée si la couche intermédiaire est assez épaisse et assez solide.

### La mine de Rodange

#### Concessions

Le propriétaire du terrain n'avait le droit d'exploiter la minette sous son terrain que si celle-ci ne se trouvait pas à une profondeur trop importante. Si le minerai était enfoui sous d'autres couches à une profondeur de plus de 23 mètres (6 mètres à l'est de l'Alzette), il fallait obtenir (et payer) une autorisation de l'État (concession).

Parmi les nombreuses petites mines des alentours de Fond-de-Gras, celle de Lasauvage livrait son minerai à l'usine de Longwy et celle de Rodange alimentait ses propres hauts-fourneaux. Les deux fusionnèrent après la Première Guerre mondiale. À Rodange, un premier transporteur aérien reliait directement la mine aux hauts-fourneaux.

Dans la deuxième moitié des années 1930, le minerai pouvait aussi être expédié vers l'usine de la Chiers à Longlaville (F). Pour cela, il était transbordé à Lasauvage dans des wagonnets ayant un dispositif de déchargement spécial. Plus tard, l'usine de la Chiers fut approvisionnée par les mines de Saulnes. De nos jours, la ligne à voie étroite via Saulnes est encore en exploitation touristique jusqu'au Pont des Vauziers.

### Modernisation des années 1950

Dès le début, la mine Doihl fut reliée par transporteur aérien à l'usine de Rodange. Il fut reconstruit à deux reprises. Le quai de transbordement servait à expédier la minette surtout vers des usines belges. Après la Deuxième Guerre mondiale, le quai de transbordement de la mine Doihl ne fut plus guère utilisé et les modernisations se concentrèrent sur la manutention de la minette entre la sortie de la mine et son chargement sur le transporteur aérien.

À la sortie de la couche supérieure, la rouge, un nouveau concasseur fut construit à la fin des années 1950. Les trains passaient par une bascule et versaient leur contenu dans le concasseur. Après concassage, le minerai était acheminé par bande transporteuse sur une aire de stockage. Le fond en était construit en béton sous forme d'entonnoirs par lesquels le minerai était soutiré et passait au moyen d'une autre bande transporteuse à la station de chargement du transporteur aérien. Le bâtiment du concasseur est encore en place, de même que les restes

de l'aire de stockage avec encore des milliers de tonnes de minette.

Le concasseur était accessible par les trains de minerai sortant par l'embouchure de la couche supérieure. Là, les voies se trouvaient à un niveau assez élevé pour pouvoir déverser le minerai directement dans le concasseur. Une grande partie du minerai venait de l'exploitation à ciel ouvert Schlammefeld. Ces trains passaient par une galerie souterraine vers la couche rouge du Doihl. Les autres trains qui venaient de la galerie de Lasauvage par la couche noire sortaient à Doihl et devaient monter en marche arrière par un travers-bancs vers une gare souterraine de la couche rouge. À partir de là, ils empruntaient la même voie vers les concasseurs que ceux en provenance du Schlammefeld.

### Le roulage

Le roulage était un service très important dans le fonctionnement d'une mine. Au début, le minerai était transporté dans des paniers ou dans des brouettes à l'aide de méthodes d'extraction rudimentaires. La pose de rails permettait de charger le minerai dans des wagonnets poussés par des hommes ou tirés par des chevaux. Avec la taille des concessions, la longueur des galeries augmenta. Des locomotives remplacèrent peu à peu la traction chevaline, du moins dans les galeries principales.

Comme il n'y a pas de gaz dans les mines de fer, il était possible d'utiliser toutes sortes de modes de traction : vapeur, benzole, diesel ou électrique. Les locomotives électriques de la mine de Rodange étaient alimentées en courant continu par un câble aérien, le trolley, avec une tension de 550V.

La traction électrique permettait de constituer des rames plus lourdes et donc d'évacuer une quantité plus importante de minerai. Dans les chantiers, on utilisait des « dérouleuses », locomotives disposant d'un rouleau de câble qui permettait de les brancher au trolley et de continuer à circuler au-delà de la fin du trolley.

### Les grands projets des années 1970

Les années 1960 virent de grands changements dans l'exploitation de la minette. C'était la fin de beaucoup de petites mines (comme la Mine Walert, ou MMR, site de l'actuel Musée national des mines à Rumelange). De l'autre côté, de

grandes sociétés minières ou métallurgiques tentaient de rationaliser la production.

Ainsi par exemple, HADIR fut reprise par ARBED en 1967. La mine d'Ottange fut fermée, son transporteur aérien réduit au tronçon entre Esch-sur-Alzette et Differdange. Les trains de minerai du Hutberg (Rumelange) et du Brommeschberg (Tétange) passaient directement par des galeries réaménagées à Esch-Hiehl, le plus grand carreau de mine de toute la région. Des plans prévoyaient de raser les collines des alentours pour exploiter les restes de minerai à ciel ouvert. Tout comme à Pétange, Niedercorn ou au Fond-de-Gras. Voilà pourquoi une nouvelle ligne de chemin de fer minier devait être construite autour du Titelberg, parallèle à la ligne touristique du Train 1900. Ceci aurait permis de créer une énorme exploitation à ciel ouvert à travers les couches parcourues par la galerie reliant le Schlammfeld à Doihl. Les stériles auraient pu être déposées dans la vallée de la Maragole jusqu'au niveau inférieur des couches ferrières. De cette façon, la gare de Fond-de-Gras et une partie de la vallée jusqu'à Doihl auraient disparu sous une épaisse couche de déblais.

La crise de la sidérurgie déclenchée par le 1<sup>er</sup> choc pétrolier en 1973 mit fin à ces rêves d'exploitation minière rationalisée et performante. Les projets de modernisation n'ont donc pu être réalisés. Juste avant la crise, la MMR avait déjà commencé à construire la ligne de chemin de fer minier contournant le Titelberg. Les rails avaient déjà été posés entre le Schlammfeld et la Muttergottesknippchen à Lamadeleine. Le reste de la plateforme était presque achevée. On peut en voir une partie au Fond-de-Gras près du Hall Paul Würth. La Minièresbunn l'utilise sur la première partie de sa ligne vers Doihl.



Arrivée au carreau Doihl d'un train en provenance du Fond-de-Gras



Les nouveaux ateliers construits à Doihl existent toujours. Pendant longtemps, ils ont été utilisés par une société de construction métallique qui, entretemps, a fait faillite. Les bâtiments risquent de tomber en ruines ou d'être victimes de vandalisme. Un projet prévoit l'acquisition de ces installations par le Service des Sites et Monuments nationaux pour les mettre à disposition de la Minièresbunn, mais il n'a malheureusement pas encore abouti.

### Fermeture et abandon

Il est normal qu'une concession défruitée ou dont l'exploitation n'est plus rentable soit abandonnée. Il en fut ainsi pour certaines concessions de la MMR dans le courant des années 1960 (« Walert » à Rumelange en 1963, Crosnière en 1965, Saint Nicolas, Airsin, Rodenhaff en 1966). D'autres concessions furent réactivées pour le début de l'exploitation de la concession de la Ferme Vesque. La fin fut précipitée par la crise qui frappa l'économie de plein fouet à partir de 1974. La MMRA a fermé ses hauts-fourneaux à Athus et arrêté l'exploitation de la concession Ferme Vesque cette même année. Mais la fermeture définitive n'intervint qu'en 1978. Pendant les congés collectifs, la direction décida de ne plus faire reprendre les travaux. Les hauts-fourneaux furent arrêtés, les voies minières encore accessibles furent déferées, le matériel roulant sorti des galeries et en majeure partie ferrailé. Quelques locomotives et wagons purent être sauvegardés. Ils ont été érigés en monuments à Lasauvage, Lamadeleine ou encore à Tétange. D'autres ont été acquis par le Service des Sites et Monuments nationaux et entreposés à la Minièresbunn.

## La Minièresbunn Doihl asbl

### Les débuts

C'est en 1988 qu'apparut pour la première fois l'idée de relier les quais de Fond-de-Gras aux embouchures de galeries par une ligne à voie étroite rappelant les anciens chemins de fer miniers du site. De cette idée naquit le projet de mettre en place une ligne reliant le Fond-de-Gras à Doihl (ancien carreau de la mine de Rodange). Jean-Claude Schumacher du Service des Sites et Monuments nationaux s'engagea à faire acquérir les terrains nécessaires et les bâtiments à Doihl.

### L'association

Des passionnés de chemins de fers miniers, dont certains anciens membres de l'AMTF asbl, se regroupèrent dans l'association Minièresbunn Doihl asbl (MBD) en 1990.

L'objet défini par les statuts est le suivant : « L'association a pour but la collection, la remise en état et la conservation – au sens le plus large – du patrimoine industriel historique du Grand-Duché de Luxembourg. Un accent particulier sera mis sur l'accessibilité de ce patrimoine au grand public. L'association peut collaborer ou participer, sous quelque forme que ce soit, à d'autres sociétés ou organismes, publics ou privés, nationaux ou internationaux ayant un objet analogue ou similaire. Elle peut accomplir tous les actes et opérations généralement quelconques qui sont susceptibles de faciliter la réalisation de son objet. »

L'écartement de la voie est de 700 mm parce que le matériel récupéré provient en grande partie de mines dans lesquelles le roulage mécanisé remonte à l'époque où les capitaux et le matériel étaient d'origine allemande. Cependant, les voies de la mine de Rodange avaient un écartement de 740 mm.

Les premiers services voyageurs Fond-de-Gras – Doihl se firent avec une locomotive qui fut en service jusqu'en 1983 sur la ligne Lasauvage (frontière française) – Saulnes – usine de la Chiers à Longlaville (locomotive Batiruhr No 10). Un premier wagon pour voyageurs fut construit par les ateliers TRAX de Rodange.

### La galerie minière

Entretemps, les travaux dans la galerie minière avaient bien avancé et atteignirent la « gare Ferme rouge » en 1992. Cette partie de la galerie est plus large, permettant la pose d'un évitement et d'une voie de garage. En 1993, toute la galerie était sécurisée et les voies furent posées jusqu'à Lasauvage. En 1994, la voie traversant la mine fut électrifiée par simple trolley avec une tension de 570 V courant continu.

### La locomotive N° 1

La locomotive N°1 est une machine originale construite pour le service minier. En effet, sa chaudière est relativement grande (volume total de 2100 l dont au minimum 1340 l d'eau) par rapport à la boîte à feu. Lors de son service



Arrivée au carreau Lasauvage d'un train en provenance de Lasauvage-Église



Travaux de reconstruction des voies sur le carreau Lasauvage en vue de permettre la circulation de trains directs entre Lasauvage-Église et Saulnes

dans les mines de la Providence à Fond-de-Gras, elle était chauffée à l'extérieur jusqu'à une pression de 15 bars. Par la suite, sa boîte à cendre et la cheminée furent fermées pour réduire la combustion et la production de fumées au minimum. La vapeur s'échappait par un tuyau à côté de la cheminée normale et la locomotive fonctionnait comme une locomotive sans foyer. Après la fermeture des mines du Fond-de-Gras, la locomotive resta garée dans l'ancien atelier dont on voit encore la fosse à côté du quai de la Minièresbunn, en contrebas du Café bei der Giedel. Au début des années 60, elle fut érigée en monument à Pétange, exposée aux intempéries et au vandalisme. Récupérée par l'AMTF, elle fut confiée aux ateliers de Meiningen (D), ex Reichsbahn-Ausbesserungs-Werk, par le Service des Sites et Monuments nationaux.

En 1992, la Locomotive N 1 revint sur le site pour assurer le service à l'extérieur de la mine. À cette fin, un deuxième wagon fut livré par l'entreprise TRAX. Pour le service dans la mine, cinq draisines Viatour en provenance de la mine de Roncourt (Lormines) furent partiellement transformées en simples voitures. L'une d'entre elles gardait ses installations de traction et peut donc toujours servir de draine automotrice. Une autre reçut un alternateur et des batteries pour alimenter l'éclairage de la rame.

Ce fut surtout grâce aux efforts du président de la Minièresbunn, Patrick Reinert, que des contacts purent être noués avec de nombreuses mines de la région sur le point d'être fermées. Ainsi, il fut possible d'acquérir, en étroite collaboration avec le Service des Sites et Monuments nationaux, une collection impressionnante de matériel : locomotives, wagons, transformateurs, redresseurs, autre matériel électrique, matériel pour la voie et le trolley,

outils... Tout cela permet et permet encore de remettre la galerie dans un état proche de celui dans lequel elle se trouvait avant sa fermeture et de créer une ambiance authentique lors du passage des trains de visiteurs.

De nos jours, la Minièresbunn dispose d'une collection de plus de 50 locomotives dont 9 sont en état de service : les vapeurs N°1 et 4, les électriques 12, 19 et 39, les diesels Batiruhr et Babelsberger pour le service voyageurs ainsi que deux diesels, Moës et Ruhrtaler, pour les trains de service.

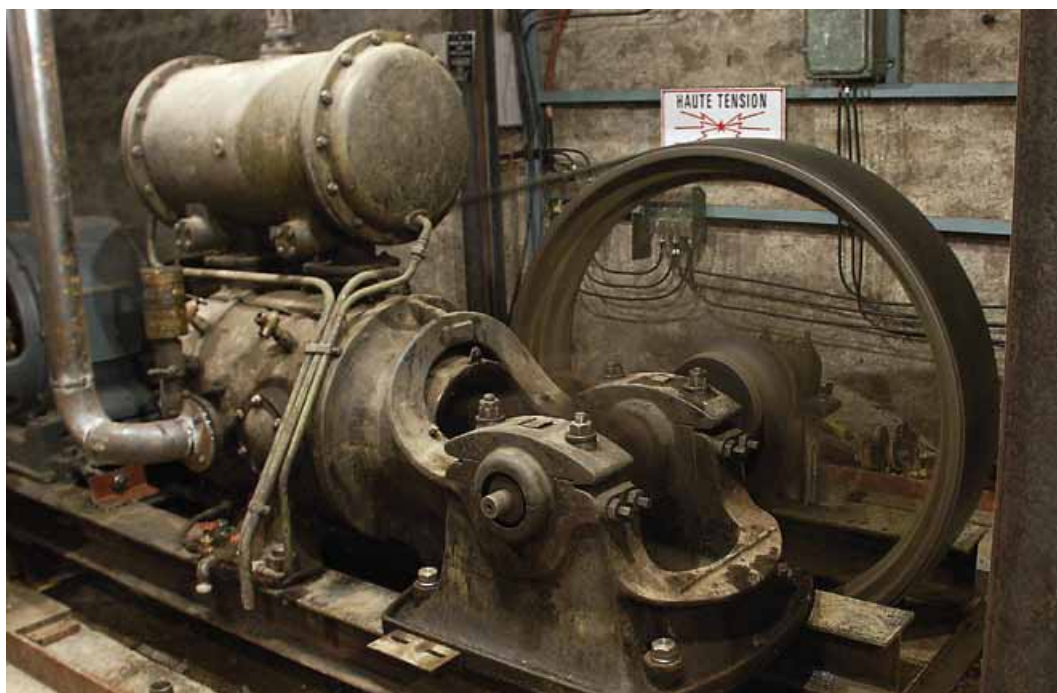
Des autres locomotives que possède l'association, seules quelques-unes peuvent être présentées au public par manque de place. En attendant, elles sont garées en grande partie dans des galeries, protégées du vandalisme, mais soumises à une dégradation progressive due à l'humidité de la mine.

### L'extension du réseau

Le réseau a été étendu en 2001 et la voie posée au-delà de la frontière française. Elle suit l'ancien tracé du chemin de fer minier qui reliait la mine à ciel ouvert de Saulnes-Sud à l'usine de la Chiers à Longlaville. Ce projet a été cofinancé par la Communauté européenne dans le cadre du programme communautaire INTERREG II. La Minièresbunn est devenue le premier chemin de fer touristique et muséal international.

Le terminus fut installé directement après le Pont des Vauziers à quelques centaines de mètres du centre de Saulnes. Il comporte un évitement et une grue à eau. En 2015, la mairie de Saulnes a fait installer un abri sur le quai où sont vendus cartes postales et produits locaux.

En 2007, une nouvelle extension du réseau a pu être réalisée avec le soutien du Service des



Compresseur montré lors de la visite guidée dans la mine à l' « Atelier fond »

Sites et Monuments nationaux, la Ville de Diferdange et Proactif asbl. Il s'agit du tronçon de l'ancienne ligne de chemin de fer minier qui longeait Lasauvage pour atteindre les minières à ciel ouvert et la concession de la ferme Vesque située au sud de la localité. Le passage à niveau dans la rue principale fut réaménagé, la voie remplacée et des signaux routiers de passage à niveau installés ainsi qu'un feu rouge clignotant à l'approche du train.

### Les grands travaux de réaménagement

Pendant les pauses hivernales qui ont suivi, les bénévoles de la Minièresbunn Doihl asbl entreprirent de reconstruire les voies à certains endroits du réseau. Au carreau de Lasauvage (hiver 2009/10), une liaison directe entre les lignes vers Saulnes et vers l'Église fut réalisée et l'accès au hangar réaménagé. Au carreau Doihl (2010/11), une troisième voie fut ajoutée pour permettre la manœuvre de la locomotive électrique du train de mine pendant l'arrivée ou le départ du train vapeur.

Les travaux des années suivantes sur la ligne Fond-de-Gras – Doihl étaient surtout destinés à améliorer le profil de la ligne en ramenant les pentes à 3,5 %. Sur plusieurs centaines de mètres, l'ancienne voie fut déposée

et la plateforme rabaissée ou rehaussée. La voie fut ensuite reposée avec de « nouveaux » rails (matériel de récupération mais en très bon état). Les anciennes traverses en bois en grande partie pourries à cause de l'humidité du terrain furent remplacées par des traverses métalliques qui vont tenir plus longtemps et n'exigent pas de traitement nocif pour l'environnement.

Tous ces changements permettent de réaliser une exploitation sûre et relativement simple. Un train vapeur fait la navette Fond-de-Gras – Doihl, un train électrique assure le passage dans la galerie et un train diesel circule entre Saulnes et Lasauvage-Église.

Suite aux recommandations de l'Inspection du Travail et des Mines (ITM), le Service des Sites et Monuments nationaux fit renforcer l'embouchure de la galerie minière du côté de Rodange. En effet, les premiers 50 mètres sont recouverts de déblais laissant passer beaucoup d'eau, ce qui favorise la dégradation du soutènement en acier.

L'électrification de la ligne Doihl – Fond-de-Gras sera le prochain grand projet d'infrastructure. Ceci ne va pas signifier la fin de la traction vapeur le dimanche, mais facilitera l'organisation de trains spéciaux en semaine. Les premiers poteaux ont déjà été posés.

## Le nouveau matériel roulant

La locomotive à vapeur Krauss (N°4) fut livrée à l'ancienne usine de Steinfort en 1895. Elle termina provisoirement sa carrière aux fabriques de cuir IDEAL à Wiltz. Un particulier l'acheta à un ferrailleur et l'entreposa dans sa propriété à Luxembourg-ville. Après son décès, le Service des Sites et Monuments nationaux s'en porta acquéreur et la fit transférer à Meiningen pour une restauration complète. Entre autres elle reçoit une nouvelle chaudière et le châssis très usé est renforcé. La cabine qui montre encore des traces de la 2<sup>e</sup> Guerre mondiale sous forme de trous de balles a pu être conservée. Depuis 2004, cette locomotive assure régulièrement le service sur la ligne Fond-de-Gras - Doihl. Elle ne peut en revanche être affectée à la ligne de Saulnes car trop haute pour le gabarit de la galerie.

Les Houillères du Bassin de Lorraine (HBL) ont été fermées définitivement en 2004. Deux locomotives et deux wagons pour le transport des mineurs furent achetés par le Service des Sites et monuments nationaux et arrivèrent à la Minièresbunn en janvier 2005. Les bogies des wagons construits pour la voie métrique furent adaptés à la voie de 700 mm.

Le Service des Sites et Monuments nationaux a passé commande à l'entreprise Mühlhäuser à Michelstadt (D) de wagons construits pour transporter les déblais sur le chantier du nouveau tunnel du Saint-Gothard en Suisse et qui ont été ensuite repris une fois le chantier terminé. Ces wagons très modernes servent aujourd'hui au transport de personnes. La caisse comprend une large porte coulissante de chaque côté et des bancs latéraux. L'éclairage est alimenté par batteries. L'atout majeur de ces wagons est le frein à air comprimé.

## La collection de matériel roulant

### Le matériel du SSMN

La majeure partie du matériel roulant appartient à l'État luxembourgeois et est géré par le Service des Sites et Monuments nationaux. La Minièresbunn Doihl asbl s'occupe de la restauration, de l'entretien et de la mise en valeur de ce matériel. Généralement, les travaux se présentent de la façon suivante : démontage des locomotives, restauration ou

réparation des pièces défectueuses, recherche d'ateliers spécialisés et demande de devis pour les travaux que la Minièresbunn ne peut effectuer elle-même, puis remontage et mise en service.

Parmi ce matériel, les locomotives électriques 19 et 39, les vapeurs 1 et 4, les diesels Babelsberger et Batiruhr ainsi que les rames de wagons Trax, de draisines de Roncourt, les wagons pour personnel des HBL et les wagons Mühlhäuser sont régulièrement utilisés pour le service voyageurs.

### Le matériel de la Minièresbunn Doihl asbl

Entretemps, l'association a pu acquérir quelques locomotives qui, une fois restaurées et réparées, faciliteront le service des trains de voyageurs et de service. L'une d'entre elles, une locomotive de mine AEG U28, provient d'Esch-sur-Alzette où elle avait longtemps séjourné comme monument sur l'ancien carreau Terres-Rouges. Elle se trouve régulièrement en tête des trains de voyageurs traversant la mine.

### L'étroitesse des lieux

Le manque de place est le plus grand problème qui se pose actuellement pour tout ce matériel. Pour éviter les actes de vandalisme, tout doit être remisé dans des hangars ou dans des galeries. Dans ce dernier cas, c'est l'humidité de la mine qui cause des dégâts parfois très importants et souvent irréversibles. À l'heure actuelle, les travaux sur le matériel doivent être faits dans un petit atelier aménagé dans l'ancienne centrale à Doihl.

Un grand projet pourrait remédier à cette pénurie de place. En effet, il existe encore à Doihl le hangar qui abritait le dernier atelier de la mine. Le reste des terrains du carreau appartiennent depuis longtemps déjà à l'État. En revanche, le hangar et ses dépendances avaient été acquis par une entreprise privée qui a fait faillite depuis. Le projet consiste à faire acquérir les terrains et bâtiments par l'État et à y aménager un atelier assez grand pour pouvoir mieux travailler sur le matériel à restaurer, une aire de remisage pour les rames utilisées pour le service touristique et une aire d'exposition pour enfin pouvoir présenter la collection importante de matériel historique de roulage ou autre.



## L'exploitation touristique

### Groupes et visiteurs individuels

Chaque année, la Minièresbunn Doihl asbl accueille de nombreux visiteurs individuels les dimanches et jours fériés, du 1<sup>er</sup> mai au dernier dimanche de septembre. S'y ajoutent encore les « trains d'été » circulant les jeudis de la mi-juillet à la mi-août. Des groupes peuvent commander des trains spéciaux en dehors de l'horaire normal. Ces dernières années, il y a eu en moyenne 30 jours de circulation normale et plus de 50 groupes en semaine ou les dimanches matin.

### Les balades en train

Le réseau de la Minièresbunn se compose de plusieurs lignes :

- Fond-de-Gras – Doihl est assuré par des trains vapeur ou diesel qui amènent les visiteurs vers l'embouchure de la mine à Rodange, au lieu-dit Doihl. Le point de départ habituel se trouve en contrebas du Café bei der Giedel. Certains trains partent de la gare du Train 1900.
- Doihl – Lasauvage fait le lien entre les vallées de la Maragole et de la Crosnière en passant par l'ancienne galerie de roulage principale sur une longueur de 1400 mètres.
- Lasauvage – Saulnes emprunte jusqu'au Pont des Vauziers à Saulnes le tracé de l'ancien chemin de fer minier vers Longwy et Longlaville.
- Lasauvage-Carreau – Lasauvage-Église longe le village de Lasauvage jusqu'à hauteur de la Pierre de Cron. Un escalier permet aux visiteurs de descendre dans la Rue Principale et de retourner vers la mine en se promenant à travers la localité de Lasauvage pour voir l'église, *l'Espace muséologique Lasauvage* et le *Musée Pesch*.

### La visite de l'atelier-fond

Sur le trajet Lasauvage – Doihl, le train s'arrête dans la mine pour offrir aux visiteurs une petite visite guidée. Ce lieu est appelé atelier-fond par analogie aux ateliers qui existaient au fond de

nombreuses mines. Ainsi on pouvait éviter de devoir sortir au jour le matériel pour chaque petite réparation, ce qui faisait gagner du temps, surtout dans les mines à puits de la Lorraine.

Outre le matériel roulant, la Minièresbunn dispose aussi d'une collection intéressante d'autres types de matériel. À l'atelier-fond, le visiteur peut voir entre autres des outils pour la pose de la voie, des outils à air comprimé, un compresseur, une centrale électrique et bien évidemment du minerai.

Pour les groupes, les visites sont plus étendues avec, notamment, des démonstrations d'outils à air comprimé. On peut également organiser des réceptions dans un réfectoire aménagé à l'entrée d'une galerie secondaire.

### Le concept d'un parc industriel et ferroviaire

Avec ses activités, la Minièresbunn s'intègre dans un ensemble de sites voués au fer et aux chemins de fer. Il ne faut pas oublier que l'industrie du fer fut, pendant de très longues années, l'industrie principale du Grand-Duché de Luxembourg. C'est elle qui fut à l'origine de la révolution industrielle du pays et son évolution alla de pair avec le développement des chemins de fer.

### La Minièresbunn sur le web

Depuis quelques années, la Minièresbunn Doihl asbl dispose de son propre site internet : [www.minieresbunn.lu](http://www.minieresbunn.lu)

Ce site, disponible en allemand et en français, renseigne le visiteur sur les possibilités de visites ou les horaires et offre également la possibilité de réserver des trains spéciaux. Il contient en outre des informations sur le minerai, les techniques minières, les locomotives électriques et la traction vapeur, le tout assorti d'une bibliographie mise à jour régulièrement.

© Photos : Paul Hesse

# Patrimoine historique et culturel en forêt

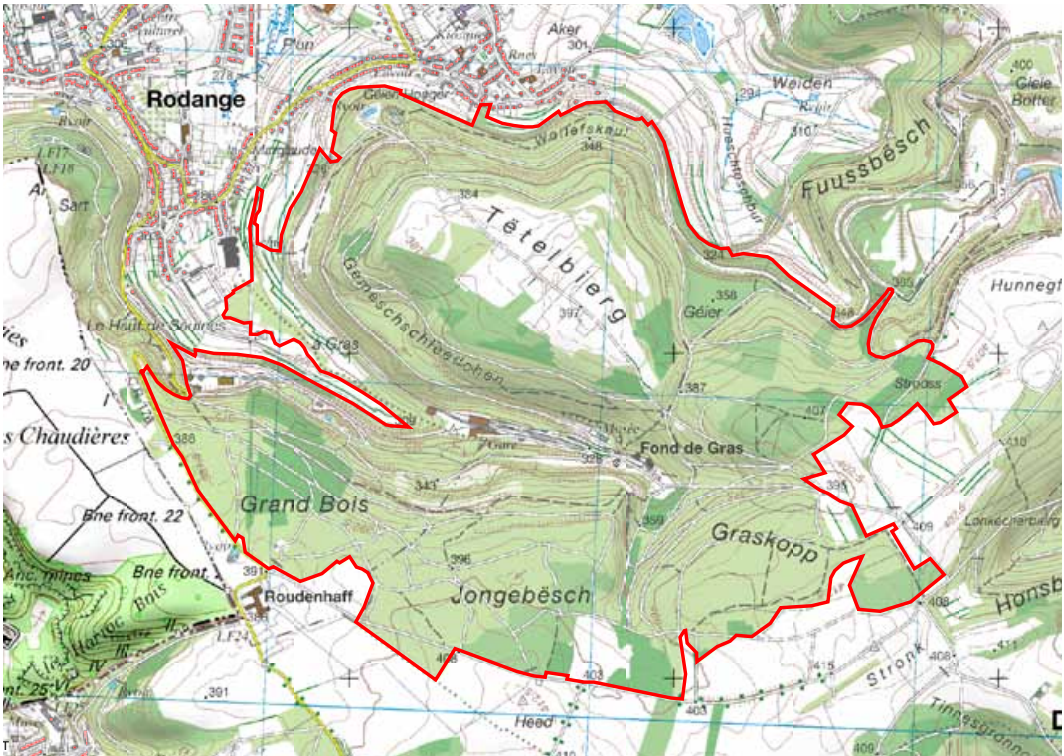
Jean-Michel Muller

Aucun milieu ne conserve mieux les traces du passé que la forêt. Les interventions de l’homme y sont en principe limitées et l’exploitation ordinaire du bois ne laisse que peu de traces si elle est effectuée judicieusement. Ainsi le regard curieux, l’œil exercé, peuvent déceler les éléments qui renvoient à des activités humaines lointaines ou récentes.

Dans le cadre d’un relevé général du patrimoine historique et culturel en forêt assuré par le Service des Forêts de l’Administration de la nature et des forêts (ANF), un inventaire systématique de surface dans un périmètre défini a été effectué en mars – avril 2015 sur les pentes du Titelberg, hors Oppidum, et dans les bois Graskopp, Jongebësch ainsi que le Grand Bois. Il n’y a pas eu de découverte d’éléments antiques nouveaux, le site et les environs du Titelberg étant étudiés de façon intensive depuis

longtemps. À cela s’ajoute que la plus grande part de la surface étudiée a été profondément perturbée surtout au cours des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles. Mais ce fait n’enlève rien à l’intérêt que peut présenter un tel paysage, l’histoire récente méritant autant d’intérêt que celle de la Haute Antiquité.

Ainsi le promeneur attentif saura reconnaître par lui-même nombre d’indices, le prospecteur expérimenté interprétera les nombreuses micromorphologies de la surface du sol, sans toutefois toujours comprendre de quoi il s’agit, trop diverses étant les origines des traces laissées par les hommes. Mais au-delà des détails relevés soigneusement, c’est leur vue d’ensemble qui permettra une meilleure compréhension des aspects économiques et politiques, de la vie sociale et de l’existence des populations du passé – et d’aujourd’hui.



© Administration du Cadastre et de la Topographie, map.geoportal.lu





Photo 1a



Photo 1b



Photo 2



Photo 3a



Photo 3b





Photo 4a



Photo 4b



Photo 4c



Photo 5

En parcourant les pentes du Titelberg, hors sentiers s'entend, les affaissements et les crevasses nombreux jusque dans les remparts de l'Oppidum témoignent de l'intensité avec laquelle l'extraction du minerai de fer s'est faite sur différents niveaux jusqu'assez près de la surface du plateau (photos 1a/b). Ces failles, toujours en mouvement, représentent un réel danger, d'anciens panneaux avertisseurs en témoignent çà et là (photo 2). Dans la pente nord du Titelberg surtout, il y a une série de mares qui se sont formées sur des affaissements s'égrenant le long d'un faux-plat sous le rempart (photos 3a/b).

Exploitant sur base de concessions, les titulaires étaient tenus de respecter les limites des lots leur étant attribués, parcellaire très découpé surtout dans le secteur du Titelberg. Ces limites étaient matérialisées par des bornes en pierre sur la surface, permettant par les techniques de l'arpentage minier de définir jusqu'où creuser horizontalement sous terre (photos 4a/b/c).

Quelques entrées de galerie existent encore, les unes cachées dans les broussailles, d'autres restaurées avec soin (photo 5). L'extraction s'est faite sous terre, mais aussi à ciel ouvert. Sur le pourtour supérieur ouest du Titelberg, de





Photo 6a



Photo 6b



Photo 7



Photo 8



Photo 9



Photo 10



Photo 11



Photo 12a



Photo 12b



Photo 12c

hauts fronts de taille en témoignent, murailles dans lesquelles se logent cependant aussi des entrées de galeries (photos 6a/b). Sur le plateau au sud du vallon du Fond-de-Gras, de grandes surfaces ont été creusées de façon chaotique souvent, laissant un paysage de monts et vallées coupées net par des fronts de taille et ponctué de monticules de déblais (photo 7). Il n'est cependant pas aisé de distinguer l'extraction de minerai de fer de l'exploitation de carrières pour l'obtention de pierres de construction. Au Graskopp, un vaste espace a été profondément creusé (photo 8). Tout près, à son extrémité sud-est, une grande carrière a certainement livré des pierres de construction (photo 9). Les métiers de mineurs et de carrier sont durs, aussi leur soif a laissé des traces, une bouteille de bière

Clausen des années 1920 ou 1930 y est restée pour en témoigner (photo 10).

L'exploitation des couches minérales utiles était strictement réglementée dans le cadre des concessions. Une fois l'extraction achevée, le terrain devait être terrassé afin de laisser un relief permettant un usage tel le reboisement. Il en est résulté, surtout dans les pentes moyennes, des cascades de terrasses de déblai portant souvent aujourd'hui des peuplements jeunes. En effet, les derniers grands mouvements de terrain ne datent que des années 1970 (photo 11). Pour la réalisation de ces travaux de remise en état, un foisonnement de voies de circulation avait été réalisé dont subsistent des tronçons formant actuellement un réseau très fréquenté par les promeneurs omniprésents dans le secteur (photos 12a/b/c). Ce





Photo 13



Photo 14



Photo 15



Photo 16



Photo 17a



réseau de sentiers a été dessiné depuis belle lurette, comme le montrent des panneaux du S.I. Rodange du milieu du XX<sup>e</sup> siècle (photo 13). Les loisirs et le tourisme sont toujours d'actualité. En témoignent des installations telles la tour d'observation sur la pointe du Géien Honger (photo 14).

Un élément anodin mais omniprésent dans ce paysage minier et industriel sont les clôtures faites de rails de chemin de fer à voie étroite reliés entre eux par des câbles en acier (photo 15). Dans le même domaine, l'observation permet de saisir la bigarrure incongrue de la barrière réglant l'accès à l'oppidum, fruit des décennies passées (photo 16).

Le minerai de fer devait être transporté vers les sites de transformation. Le charge-

ment de la matière première se faisait le long de quais desquels les buggies roulant sur voie étroite déversaient la roche dans les wagons de chemin de fer sur voie large en contrebas. Des murs de quai et des restes de voies subsistent (photos 17a/b/c). Et il y a ces arrêts sur image symboliques : « paysage en suspension » (photo 18).

Les reliefs rocheux présentent la particularité d'abriter des microclimats propices à une faune et une flore spécifiques de milieux aux conditions extrêmes : très humides ou très sèches. À la pointe sud-ouest de la grande carrière du Graskopp, un rocher est par exemple recouvert de Scolopendre (*Asplenium scolopendrium* L., *Hirschzungenfarn*) (photo 19). Ces milieux favorisent aussi l'établissement



Photo 17b



Photo 18



Photo 17c



Photo 19





Photo 20



Photo 21



Photo 22

de mousses variées (photo 20). Une plante présente sur les pentes du Titelberg peut avoir une origine antique particulière. En effet, la pervenche (*Vinca minor* L., *Kleines Immergrün*) s'étend souvent sur ou près de sites gallo-romains, plante utilisée dans la pharmacopée et pour des besoins de rituels religieux (photo 21).

Pour les rituels religieux justement, rien de plus stable que le changement. Adossée à la pointe nord-ouest du Titelberg, un monument en pierre de belle facture portant une statue de la Vierge témoigne de la dévotion envers celle-ci (photo 22).

Parmi les rituels séculiers, il en est un qui prolifère dans tout le périmètre examiné. La fréquentation par de nombreux promeneurs au cours des décennies passées a fait que bien des hêtres, souvent de fort diamètre, portent des graffiti. Qu'il le veuille ou non, l'homme se sent passer, dans le temps et dans l'espace. Laisser sa trace, exorcisme de l'inéluctable ?

- Arborglyphe des années 1930 (photo 23)
- Il pourrait s'agir ici d'un arborglyphe militaro-politique, l'abréviation « H.H. » pouvant signifier le salut au *Führer*, d'autant plus que de l'autre côté du même arbre se trouve un symbole aux allures de Croix de fer (*Eisernes Kreuz*) et probablement un monogramme (photos 24a/b).
- Souvenir d'un rendez-vous d'antan... (photo 25)



Photo 23



Photo 24a



Photo 25



Photo 24b

Le monument dit Franzousekräiz est sans aucun doute un site remarquable. Mémorial d'un épisode de 1794 situé entre le rocambolesque et le tragique, il est entouré de quatre tilleuls intéressants, datant peut-être de sa construction dans le premier quart du XIX<sup>e</sup> siècle (photo 26).

Lentement, beaucoup de traces sombrent dans l'oubli, et nul ne pourra les retenir (photo 27).

© Photos 2-28 : Jean-Michel Muller, ANF



Photo 26



Photo 27





## Le patrimoine écologique de la région du Fond-de-Gras

### Perspective sur l'évolution écologique d'un espace post-industriel

*Nicolas Graf*

La situation du Fond-de-Gras et des espaces voisins est, d'un point de vue stratigraphique, extraordinaire. Il se trouve à la limite nord-ouest du bassin minier ferrifère de Briey, qui constitue une partie de la côte mosellane, ancienne rive d'une mer intérieure, entourée par les continents du Jurassique. Ses roches sont les anciens fonds d'un océan peu profond dans lequel vivaient il y a 180 millions d'années, à côté des céphalopodes, donc des petits animaux invertébrés tels que les ammonites, les bélemnites ou les nautilus, aussi des créatures aussi gigantesques que les ichtyosaures et les plésiosaures.

Le minerai de fer oolithique s'est formé au Jurassique moyen, quand des énormes masses de sédiments, enrichis en fer par la végétation alors tropicale, ont été déversées dans l'océan par les rivières de la terre ferme alors située au Nord.<sup>1</sup>

Evidemment, il s'est passé beaucoup de choses depuis cette époque. Les fonds marins, empilés pendant des millions d'années, se sont, sous l'action tectonique, relevés et inclinés. Leurs restes non-érodés constituent aujourd'hui nos buttes, plateaux et côtes. Ce que renferment leurs roches, des marnes argilo-limoneuses, est d'importance majeure pour l'histoire de la Minette.



La minière « Schlammefeld », entrée de la mine en 1978 © Albert Wolter

<sup>1</sup> LEXA-CHOMARD, Annette, PAUTROT, Christian (dir.), Géologie et Géographie de la Lorraine, Metz : Ed. Serpenoise, 2006, p. 286.



Nous nous trouvons ici à l'affleurement-clé de la couche aalénienne, l'endroit où la couche de minerai de fer est la plus proche de la surface et peut être exploitée le plus facilement, à ciel ouvert. Plus on avance vers le Sud, en Lorraine et dans le bassin de Briey donc, plus cette couche ferrugineuse est profonde et son exploitation nécessite des mines souterraines.

Cette situation est aussi l'une des raisons pour lesquelles le Titelberg, cette « butte témoin » qui surplombe l'affleurement, a été dès l'âge du fer, un endroit stratégique, et devint sous les Tréviens un lieu d'importance régionale. La fortification en bois, qui entourait le Titelberg à l'époque gallo-romaine, le « murus gallicus », était montée à l'aide de clous en fer, forgés sur place.

Cette utilisation précoce du minerai de fer ne peut pourtant pas être comparée à celle de l'époque contemporaine, surtout par rapport à son impact sur le paysage. Le développement industriel depuis le début du 19<sup>e</sup> siècle a profondément transformé le paysage de tous les espaces naturels qui en ont constitué le support.

Les bassins miniers houillers et ferrifères, tels que la région Saar-Lor-Lux, y jouent un rôle prépondérant, puisque ce sont eux qui ont fourni les matières premières essentielles à la formation de l'industrie : le charbon et le fer. L'un est la source d'énergie, l'autre le matériau primor-

dial de cette immense machine industrielle qui est l'un des développements-clés de l'évolution historique des deux derniers siècles. Pour la région de la Minette, c'est évidemment l'exploitation du minerai de fer et sa transformation qui a le plus modifié le paysage. Si l'évolution des espaces urbains, avec l'arrivée des grandes installations industrielles et la croissance corollaire des centres urbains et l'émergence de nouveaux quartiers est d'autant plus spectaculaire, l'impact de l'industrie sur les espaces naturels est lui-aussi remarquable.

A côté de l'activité extractive, l'industrie sidérurgique déchargeait aussi ses résidus dans les espaces naturels. Les crassiers, formés par le laitier des aciéries, représentent aujourd'hui de nouvelles « collines » à substrats anthropogènes. Le laitier est composé de ce qui reste du minerai de fer et du charbon : des silicates, des aluminates, de la chaux et des résidus d'oxydes de fer. Très souvent, les minières sont utilisées simultanément comme crassier. Les mines souterraines ne sont pas visibles à l'extérieur, mais leur impact environnemental peut aussi être remarquable. Les terrils constituent un autre élément paysager généré par l'industrie. Ce sont, des tas de roches « stériles », non utilisables, qui doivent être sortis afin d'atteindre les couches de matière première. Les terrils, qu'on retrouve surtout dans la Sarre, en liaison avec



Le même endroit, aujourd'hui réserve naturelle « Pränzebiert-Giele Botter », en 2015 © Nicolas Graf

l'exploitation de la houille, peuvent atteindre la dimension de petites montagnes.

Aujourd'hui, après l'arrêt de l'activité dans la plupart de ces sites, la nature a repris le dessus. Dans ces espaces, à l'aspect parfois surréaliste, pousse une nouvelle végétation. A l'état embryonnaire par endroits, à d'autres, elle est déjà forêt. Les espaces naturels les plus fortement transformés sont les minières à ciel ouvert, où la blessure profonde demeure mais est en voie de cicatrisation.

Ne se prêtant plus à une utilisation agricole ou urbanistique, elles sont pour la plupart classées aujourd'hui en réserves naturelles, ce qui laisse la nature reprendre ses droits. Ainsi, ces lieux dont les sols décapés donnaient parfois une impression désertique, ont développé, dans les 30 à 40 ans qui ont suivi la fermeture des minières, des écosystèmes très particuliers et de plus en plus diversifiés.

L'enlèvement du sol et de toutes les plantes, ainsi que de plusieurs couches de roche-mère sur les endroits concernés, a fait apparaître lentement une toute nouvelle panoplie de biotopes et de formations végétales. Sur les terrains décapés se forment des tapis de mousse, peu à peu peuplés de graminées, de plantes herbacées, de fleurs rudérales, de buissons vivaces et d'arbres, d'abord essentiellement des bouleaux, puis, lentement, des hêtres et d'autres essences. Ce processus prend beaucoup de temps, car il faut qu'un nouveau sol se forme sur les roches dénudées.

Les escarpements de l'ancien front de taille, les crassiers et les éboulis de calcaire provenant de la couche du Dogger au-dessus de la minette, les vestiges d'installations industrielles forment avec cette végétation un paysage tout à fait exceptionnel. De nouveaux types de biotopes apparaissent, colonisés par de nombreuses plantes et attirant une grande diversité faunistique. Ils permettent de comprendre le concept de la résilience écologique, c'est-à-dire de l'« auto-guérison » des espaces naturels ayant subi une perturbation et qui sont progressivement repeuplés de plantes et d'animaux selon des phases successives (voir encadré).

Toute la Minette luxembourgeoise est parsemée de ces sites. Le Fond-de-Gras est l'un d'entre eux. La minière portait, pendant sa pé-

riode d'exploitation, le nom de Schlammeffeld. Aujourd'hui, la réserve naturelle qu'elle constitue est appelée Giele Botter. Ce changement de toponyme n'est pas anodin et effectivement, l'endroit a beaucoup changé d'aspect dans les 40 dernières années.

La zone du Prënzebiërg-Giele Botter a été officiellement déclarée réserve naturelle le 20 septembre 1991. D'une surface de 255,30 ha, elle fait partie d'une zone de protection « habitats » d'une taille de 1156 ha. Elle appartient au réseau européen d'espaces protégés Natura 2000 dont le but est de développer, protéger et remettre en état les habitats d'espèces animales et végétales.

Les détails de ces développements se trouvent dans la brochure récemment rééditée par l'Administration de la Nature et des Forêts décrivant le sentier de découverte Prënzebiërg - Giele Botter et le sentier géologique Giele Botter.<sup>2</sup> Cette brochure richement illustrée en explique les différents aspects géologiques et écologiques ainsi que les mesures qui sont prises aujourd'hui pour gérer durablement ces espaces naturels. Elle présente également le travail de l'exploitation minière dans les galeries et à ciel ouvert.

La réserve naturelle est aujourd'hui le lieu de vie d'une panoplie de plantes et d'animaux très diversifiée. Dix espèces de chauve-souris ont choisi les entrées des anciennes galeries de mines comme habitat, de nombreuses espèces d'oiseaux et de papillons ont envahi les espaces, des espèces rares d'orchidées s'y sont installées. Le plateau du Prënzebiërg présente également des zones humides, des mares et des prairies, qui sont l'habitat, entre autres, de nombreuses espèces d'amphibiens et d'oiseaux.

Cette diversité naturelle n'est pas arrivée spontanément, mais caractérisait la zone déjà avant l'exploitation massive du minerai de fer. Après l'arrêt de l'exploitation, la nature pouvait donc rapidement repeupler les espaces et profiter des nouvelles niches créées. La plupart des espaces environnants étant caractérisés par une forêt de hêtres mature, ces zones décapées laissaient la place à des espèces nécessitant un espace plus ouvert.

Dans la réserve naturelle Prënzebiërg - Giele Botter, on observe différents stades de

<sup>2</sup> LEYTEM, Michel, MUSCHANG, Malou (dir.), Sentier de découverte « Prënzebiërg - Giele Botter » et Sentier géologique « Giele Botter », publication MDDI – Administration de la Nature et des Forêts, 2015, p. 93.

succession simultanément, l'exploitation s'étant arrêtée à différents moments. D'autre part, la loi du 29 juillet 1965 a imposé à l'exploitant de replanter les espaces décapés ou remblayés. Ainsi, entre 1973 et 1979, des milliers d'arbres ont été plantés, ce qui a accéléré à différents endroits la recolonisation naturelle.

Aujourd'hui, les acteurs de la gestion écologique (Administration de la nature et des forêts, services forestiers et écologiques communaux) ont reconnu la valeur écologique et paysagère toute particulière des anciennes mines à ciel ouvert. En effet, elles permettent d'accueillir des populations végétales et animales différentes et parfois plus diversifiées que les forêts par exemple. Pour préserver cet état de développement en phases successives, l'intervention de l'homme est nécessaire.

Différentes mesures de gestion sont utilisées. Lorsque les pelouses sèches sont menacées de disparition par la réimplantation naturelle d'essences pionnières, des mesures de débroussaillage deviennent inévitables afin de conserver la biodiversité de ces milieux. L'installation d'un troupeau ovin est l'une de ces mesures car il s'agit de la première réutilisation agricole de ces espaces. Si le pâturage ne suffit pas, les pelouses, très productives en biomasse, peuvent être fauchées à l'aide d'une faucheuse à barre, tirée par des chevaux : une méthode respectueuse de l'environnement qui épargne les amphibiens, reptiliens et insectes. Enfin, pour préserver aussi l'état initial de la succession, on procède même au décapage des surfaces minérales issues de l'exploitation minière en enlevant l'humus qui s'est formé.

Le résultat de la transformation du paysage par l'industrie dans des espaces comme le Giele Botter ou la Haard entre Dudelange et Rumlange peut ainsi être vu comme un atout de plus pour le tourisme de la région. Ces espaces deviennent de véritables terrains d'aventures, très attractifs par exemple pour les adeptes de VTT.

Pourtant, il ne faut pas oublier que l'exploitation minière a fait beaucoup de dégâts et continue à le faire, partout dans le monde, la production mondiale d'acier ne cessant de s'accroître.<sup>3</sup>

Beaucoup de sols sont très pollués, soit par les résidus solides qui peuvent contenir des concentrations élevées de métaux lourds et d'autres polluants, soit par les rejets des usines dans l'atmosphère (poussières, dioxines, composés organiques volatils) qui sont ramenés au sol par les précipitations. Ces sols ne se prêteront plus à un usage agricole pour une longue période. L'activité extractive a aussi un impact sur les régimes des nappes phréatiques et peut polluer durablement l'eau souterraine. En Lorraine, beaucoup de galeries sont menacées d'effondrement, ce qui pose de grands risques pour toute construction qui se trouve au-dessus.<sup>4</sup> Tout ceci sans parler de l'impact global de l'industrie et de ses émissions sur le climat.

Les espaces industriels précoces, dont la Minette luxembourgeoise fait partie, peuvent se monter précurseurs dans la gestion durable des espaces naturels post-industriels, dont le nombre et la surface ne cessent d'augmenter à l'échelle mondiale. Mais la reconversion de ces zones en espaces naturels à écosystèmes intacts nécessite plusieurs décennies, voire siècles pendant lesquels ces espaces devront être suivis dans leur évolution et ne se prêteront souvent pas à un usage agricole ou urbanistique. Dans de nombreux cas, l'utilisation de mesures de dépollution et/ou de gestion écologique va s'avérer nécessaire. Les espaces post-industriels de la région peuvent ainsi être considérés comme des laboratoires du futur.

Le météorologue Paul Crutzen évoque en l'an 2000 pour la première fois le terme « anthropocène » pour décrire notre ère géologique actuelle.<sup>5</sup> L'anthropocène serait la période durant laquelle l'influence de l'être humain sur la biosphère a atteint un tel niveau qu'elle est devenue une « force géologique » majeure capable de marquer la lithosphère. On parle aussi de la « grande accélération ». Ce n'est pas au hasard qu'il donne comme date de début de cette ère l'année 1784, celle du dépôt du brevet par James Watt de la machine à vapeur, et donc le début de l'épopée industrielle.

<sup>3</sup> Selon les statistiques de la World Steel Association, [www.worldsteel.org](http://www.worldsteel.org) (page consultée le 10 août 2015).

<sup>4</sup> Préfecture de la Moselle, L'Après Mines dans le Bassin Ferrifère Lorrain, 10/2005, p. 46, Source: [www.moselle.pref.gouv.fr](http://www.moselle.pref.gouv.fr) (page consultée le 10 août 2015).

<sup>5</sup> CRUTZEN, Paul J., STOERMER, Eugene F., « The «Anthropocene» », Global Change, NewsLetter, N° 41, p. 17-18. IGBP, 2000, p. 17-18.

## Théorie : La résilience écologique

La résilience écologique est la capacité d'un habitat, d'une population ou d'une espèce à retrouver un fonctionnement et un développement normal après avoir subi une perturbation importante.

L'écologue canadien C.S. Holling est généralement cité comme étant à l'origine du

concept de résilience.<sup>6</sup> Il décrit le concept de cycle adaptatif (Adaptive Cycle), qui est issu de l'étude comparative des dynamiques des écosystèmes. Son modèle intègre un cycle de 4 phases qui se succèdent :

1

### **r (growth/exploitation) :**

La phase de croissance. Elle est dominée par des espèces de petite taille, à cycle biologique court, ayant une grande vitesse de multiplication et donc un taux de renouvellement rapide. Ce sont des populations en expansion à reproduction précoce qui sont généralement capables d'utiliser rapidement une ressource. Elles sont en forte compétition pour les ressources avec les autres espèces. Ces espèces mobiles et vagabondes colonisent des milieux variables et imprévisibles, c'est-à-dire des écosystèmes jeunes. C'est la phase la plus importante pour la succession.

2

### **K (conservation) :**

Les caractères démographiques des populations « K » sont à l'opposé des populations « r ». Espèces à cycle long ayant un faible taux de renouvellement. Ce sont des populations stationnaires à reproduction tardive qui occupent des niches spécialisées. Les espèces en présence n'utilisent pas les mêmes ressources et ne sont donc pas en compétition forte. L'espérance de vie est importante et la mortalité juvénile est faible. Ces espèces, économes en énergie, s'installent après les espèces pionnières et caractérisent plutôt les stades matures de la succession. On appelle ce stade aussi le climax, même si cette notion est aujourd'hui contestée.

3

### **Ω (release) :**

La phase de relargage, de perturbation ou de choc, caractérisée par une destruction violente du milieu. Dans la nature, cela peut être des feux de forêt, des éruptions volcaniques, des tempêtes.

4

### **α (re-organisation/renewal) :**

Après la fin de la période de perturbation, la végétation commence assez rapidement à revenir. Cette phase contient aussi la possibilité de « sortie » du cycle, pour arriver dans un autre type d'écosystème. En général, elle se passe relativement rapidement et se re-développe vers la phase r.

Les transformations que les espaces post-industriels ont subies sont en règle générale telles que toute vie, végétale ou animale, a été anéantie sur un espace donné. (phase Ω) Cette transformation, qu'on peut aussi nommer perturbation

dans le vocabulaire écologique, provient donc soit d'une activité extractive qui a enlevé le sol, soit d'une activité de décharge qui l'a recouvert. On a donc ici une perturbation qui va beaucoup plus loin que les perturbations « naturelles »,

<sup>6</sup> HOLLING, Crawford S. Resilience of ecosystems; local surprise and global change, in Sustainable Development of the Biosphere, Cambridge: Cambridge University Press, 1986, p. 292-317.

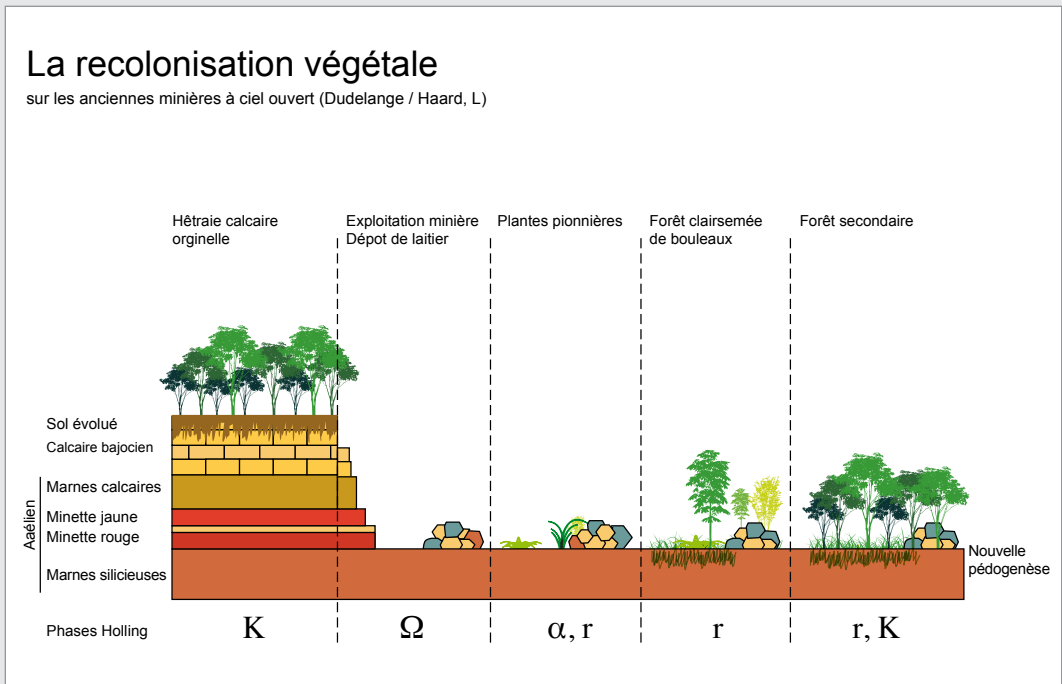


comme des feux de forêt ou des tempêtes violentes. Ce ne sont pas seulement les plantes qui brûlent ou sont arrachées mais l'ensemble du sol, ainsi que plusieurs couches de roche-mère, qui disparaissent.

Néanmoins, le système est résilient, même si on ne sait pas encore combien de temps il va prendre pour retrouver son stade original (**K**), et

que ce stade est encore loin d'être atteint pour la plupart des sites.

L'initiation de la récupération, donc de la résurrection de la végétation ( **$\alpha$** ), peut se réaliser assez vite. En général, dans notre bioclimat, des plantes sauvages commencent à pousser au bout de quelques jours, en tout cas pendant la saison chaude.



Représentation schématique de la recolonisation végétale après exploitation minière pour la Minette luxembourgeoise<sup>7</sup>

<sup>7</sup> GRAF, Nicolas, Paysages post-industriels dans la région Saar-Lor-Lux, mémoire de Master, ULP-Géographie, Strasbourg 2008.

## Quel musée pour le Fond-de-Gras ?

*Antoinette Reuter*

Le « Parc industriel et ferroviaire du Fond-de-Gras » chevauche les territoires communaux de Differdange et de Pétange<sup>1</sup>. Sa lisière occidentale longe les frontières nationales en touchant à la municipalité française de Saulnes (Sounen en luxembourgeois). Cette entité, dont le devenir a été au fil de l'histoire bien souvent solidaire de celui des bourgades grand-ducales voisines<sup>2</sup>, devrait donc être pris en compte dans une vision globale des lieux.

### Un état des lieux en demi-teinte

Tel qu'il peut être appréhendé aujourd'hui par le public intéressé, le domaine du Fond-de-Gras présente un développement fort inégal. La partie differdangeoise, déployée autour du site de Lasauvage, a été aménagée sans précipitation, mais avec une vision semble-t-il cohérente. La cité ouvrière modèle des Saintignon a désormais ses points d'attraction<sup>3</sup> et ses rendez-vous fixes. L'« Espace muséal de Lasauvage » s'est créé une clientèle de fidèles. Même s'il reste des améliorations à apporter<sup>4</sup>, le cadre général est solidement tracé et lisible. Entre la « Minièresbunn », le Musée Eugène Pesch, les expositions temporaires dans la « Salle des pendus » et le Bunker racontant l'histoire des réfractaires au service militaire dans la Wehrmacht pendant la 2<sup>e</sup> Guerre mondiale, les lieux ont de quoi proposer une belle expérience aux visiteurs. On peut regretter que la jonction avec Saulnes qui, à un jet de pierre, offre d'intéressants vestiges de la sidérurgie contemporaine ainsi que de l'habitat typique des villes industrielles (cités ouvrières, villas des « barons du fer ») ne se soit pas encore réalisée<sup>5</sup>.

Côté opposé, l'éperon rocheux du « Tételbierg » et ses fouilles archéologiques dédiées à l'occupation celtique et gallo-romaine, de même que l'ancien site minier à ciel ouvert « Giele Botter », ont eux aussi leurs inconditionnels. Promeneurs solitaires, ils arpentent les chemins balisés. Adeptes de tours guidés, ils écoutent plus ou moins religieusement les explications des animateurs-experts.

La partie centrale du « Parc » qui est plus étroitement désignée par le toponyme « Fond-de-Gras » laisse quant à elle plus perplexe le visiteur néophyte. A une distance certaine de toute habitation, le randonneur se trouve happé par une végétation luxuriante. Chemin faisant, il découvre peu à peu les cicatrices inscrites dans le paysage par une activité minière aujourd'hui éteinte – terrains chahutés et remués, terrils mordus par le retour de la végétation, saignées abritant les rails qui filent vers les lieux d'exploitation désaffectés. Des sentines secrètes mènent à des édifices liés à l'activité extractive révolue ... bureaux, vestiaires, maisons de gardien ... Si l'ancien café des mineurs a gardé sa vocation d'auberge, d'autres constructions ont trouvé de nouveaux usages. Elles font désormais office de surfaces d'exposition ou d'entreposage. Au cœur du domaine, l'ancienne gare, dite de Lamadelaine, a repris service comme point d'aiguillage de la circulation saisonnière des trains historiques « 1900 » et « Minièresbunn » animée depuis les années 1970 par des groupes de bénévoles.

Jusque là rien de bien singulier, les constructions évoquées se trouvant en l'endroit en bonne logique en tant que patrimoine d'activités ayant autrefois habitées les lieux. La présence parallèle sur le site de dépouilles représentatives d'un type d'industrie

<sup>1</sup> [www.differdange.lu](http://www.differdange.lu) et [www.petange.lu](http://www.petange.lu) (pages consultées le 18.08.2015).

<sup>2</sup> L'Eglise Saint-Jean-Baptiste de Saulnes a par exemple été construite (1873-1883) grâce à des subventions de la société Pierre Giraud établie à Lasauvage. Jusqu'en 1905, les personnes décédées à Lasauvage étaient enterrées au cimetière de Saulnes.

<sup>3</sup> Les restaurants établis en ce lieu charmant font recette et les expositions grand format à l'ancienne salle des pendus attirent un nombreux public.

<sup>4</sup> L'Eglise Sainte-Barbe, copie néogothique de la Sainte Chapelle de Paris, mériterait notamment un meilleur sort. D'autre part, on aimerait en apprendre plus sur le « paternalisme » des Saintignon qui se trouve à l'origine des lieux.

<sup>5</sup> JACOPS, Marie-France et alii, Images du patrimoine : Le pays de Longwy, Nancy : Editions Serpenoise, 1991, p.104-106.

sidérurgique n'ayant jamais existé au Fond-de-Gras – un laminoir venant du site d'Esch/Belval, un hall et une centrale électrique issus de l'entreprise Paul Wurth de Luxembourg-Hollerich – a au contraire de quoi interpellier. Ces installations ont été « parachutées » sur les lieux par le Service des Sites et Monuments nationaux, en exécution de la volonté du prince de voir établi au Fond-de-Gras un lieu dédié au patrimoine industriel.

Le Fond-de-Gras comporte donc pour l'heure plusieurs strates patrimoniales qui méritent d'être décryptées et replacées dans un contexte général.

## 2. Retour aux sources du projet muséal du Fond-de-Gras

Le projet du Fond-de-Gras qui paraît si singulier au départ s'inscrit en fait dans ce vaste mouvement international que l'ethnologue Michel Rautenberg<sup>6</sup> a qualifié de « rupture patrimoniale ». Celle-ci se caractérise par l'élection de nouveaux patrimoines, par l'intervention d'acteurs patrimoniaux « amateurs » de même que par l'adoption de manières originales de faire patrimoine. Traditionnellement, la notion de patrimoine désignait des édifices et objets de prestige liés à la royauté, à la noblesse et à l'église. Le patrimoine était « dit » par des instances nationales et officielles comme les administrations du patrimoine ou les musées. Il était donc désigné d'en haut selon des procédures bien rodées : repérage par des équipes spécialisées, inscription à l'inventaire, protection et éventuellement mise en valeur.

Au cours des années 1970 se sont fait jour des mouvements en faveur de nouveaux patrimoines liés notamment aux activités rurales et industrielles. La revendication de ces patrimoines découle souvent d'un phénomène de deuil résultant de la disparition des activités dont ils sont issus : fin d'une certaine ruralité, fermeture des usines. Les acteurs qui élisent ce patrimoine ne sont pas des professionnels. Il s'agit

habituellement de nostalgiques ou de passionnés d'un mode de vie ou de savoir-faire techniques révolus, d'anciens travailleurs ou préretraités d'entreprises fermées, d'élus locaux. Ce mouvement est généralement porté par un important élan bénévole, qui peut comporter également un engagement financier associatif. Les bénévoles réparent, entretiennent et font tourner des lieux, des installations, des machines et n'hésitent pas à mettre la main à la poche pour réunir les fonds nécessaires à cette activité. Il en résulte un mode d'élection patrimoniale qui prend racine dans la société même, en dehors des circuits professionnels traditionnels et qui se construit en marge des administrations patrimoniales en titre. Les contributions plus spécifiques à ce volume (voir notamment Albert Wolter p. 97 et suivantes) confirment que le premier développement du projet de sauvegarde et d'animation du Fond-de-Gras s'inscrit parfaitement dans cette mouvance.

A la longue, l'intérêt de cette activité patrimoniale ne peut pas échapper aux autorités publiques qui se trouvent sollicitées par des demandes de subventions ou d'autorisations dans le cadre de procédures administratives prévues par la loi. Le Bassin minier luxembourgeois voit ainsi, au cours des années 1980 et 1990, l'éclosion d'une multitude d'associations et de groupes s'intéressant à la mémoire, à l'histoire ou au patrimoine des activités minières et sidérurgiques évanescences. Ce mouvement est souvent relayé par les élus locaux qui recherchent dans une région déprimée par les fermetures d'usines l'opportunité d'une nouvelle activité économique reposant sur le tourisme mémoriel.

Au Luxembourg, la « rupture patrimoniale » est politiquement assumée par le charismatique ministre socialiste de la culture Robert Krieps (1984-1989). Celui-ci offre une perspective publique au patrimoine industriel et accessoirement social (cités ouvrières) au sein du Service des Sites et Monuments nationaux créé en 1972<sup>7</sup>. Il faut cependant se garder d'interpréter sa vision comme une expression exclusivement personnelle. La politique portée par Robert Krieps répond à celle prônée à pareille

<sup>6</sup> RAUTENBERG, Michel, *La rupture patrimoniale*, Grenoble : Editions A la Croisée, 2003.

<sup>7</sup> Au Luxembourg, la tradition est à la forte personnalisation des politiques. Nous estimons toutefois qu'il n'est pas faire injure à la mémoire de Robert Krieps que de rappeler qu'en matière de culture sa vision politique a été portée et traduite en action par de fortes personnalités, à l'image de Guy Linster, secrétaire de la Fondation Bassin Minier pendant les années cruciales ou Cornel Meder, échevin à la culture de la ville de Differdange à pareille époque.

époque par le Conseil de l'Europe. Celui-ci réunit en effet au mois d'octobre 1985 à Lyon pour la première fois un grand colloque international consacré au devenir du patrimoine industriel<sup>8</sup>. Il est vrai qu'au Luxembourg, petit pays aux visions culturelles parfois étriquées, cette pensée a dû s'imposer à des interprétations très élitistes de la notion de patrimoine.

Sur le plan luxembourgeois, l'évolution se traduit notamment par la mise en place de la Fondation Bassier Minier en 1989. Cet organisme, dont l'objectif a été au départ très local – offrir une plateforme administrative pour la gestion de fonds européens destinés à la mise en valeur du Fond-de-Gras<sup>9</sup> – s'est progressivement ouvert aux acteurs publics et associatifs de l'ensemble des communes du Bassin minier<sup>10</sup>. La vision majeure développée au sein de la Fondation Bassier Minier et qui anime encore très largement sa politique actuelle est celle des « circuits culturels interdisciplinaires du Bassin minier ». Ce concept globalisant entend valoriser de pair le cadre naturel ainsi que l'histoire industrielle, sociale et culturelle particulière du Bassin minier, le Fond-de-Gras devenant avec ses multiples entrées thématiques le premier laboratoire pour la mise en œuvre de ces idées.

Projet-phare de la patrimonialisation industrielle au Luxembourg avant l'ouverture du chantier des hauts-fourneaux de Belval, le site bénéficie cependant également d'interventions que l'on peut juger moins heureuses. On est en effet en droit de se demander si l'importation en terre « étrangère » d'un train de laminage d'Esch-Belval ou d'un hall et de la centrale électrique Paul Wurth de Luxembourg-Hollerich répond à un projet d'ensemble bien réfléchi. Au demeurant, ces installations insolites nous semblent constituer pour le développement futur du site une hypothèque embarrassante plutôt qu'un avantage. Selon les anciennes photos, la démolition intempestive d'une partie des bureaux de la mine semble d'autre part en considération de

l'esthétique d'ensemble et des besoins actuels du site, un réel gâchis<sup>11</sup>. Même l'inventaire de l'épicerie Binck, qui rappelons-le, appartenait à un commerce urbain, a de quoi détonner en ces lieux, puisque son transfert n'est pas accompagné d'un vrai projet de mise en valeur.

Mais là encore, comme nous l'apprend l'architecte Norbert Huse dans sa monographie consacrée au « patrimoine mal aimé »<sup>12</sup>, le Luxembourg n'a pas le monopole des errements, l'obligation d'accueillir dans l'urgence un patrimoine condamné par ailleurs expliquant bien des faux pas. « Rattraper » une muséification-sclérose, ne permettant de comprendre, ni l'histoire des lieux, ni celle du processus industriel auquel ont appartenu les machines ou installations exposées, nous semble constituer un vrai défi.

Au vu de ce bilan en demi-teinte, on ne peut que se réjouir du fait qu'en 1998 une association sans but lucratif (ASBL Parc Industriel et Ferroviaire Fond-de-Gras) réunissant les principaux acteurs publics et privés ait été constituée en vue d'un développement plus harmonieux des lieux.

### 3. Un écomusée pour le Fond-de-Gras ?

Les acteurs publics du Fond-de-Gras – les ministères de la Culture et du Tourisme ainsi que les villes concernées – souhaiteraient aujourd'hui améliorer la fréquentation des lieux. Il en va de même des acteurs associatifs qui ont besoin de recueillir des recettes pour maintenir leur participation. Le problème majeur semble celui de l'absence d'une vision d'ensemble, valorisant les diverses activités des lieux et permettant une promotion cohérente auprès de publics divers. Des animations n'étant, d'autre part, actuellement que proposées sur quelques mois, de nouveaux investissements devraient également avoir pour but d'allonger la saison et idéalement d'occuper les lieux sur toute l'année.

<sup>8</sup> [www.coe.int/t/dg4/cultureheritage/heritage/Resources/Publications/Pat\\_PA\\_06\\_fr.pdf](http://www.coe.int/t/dg4/cultureheritage/heritage/Resources/Publications/Pat_PA_06_fr.pdf)

<sup>9</sup> Échange de vues privé de la rédactrice avec Monsieur Guy Linster, ancien secrétaire de la Fondation Bassier Minier.

<sup>10</sup> [www.fondationbassierminier.lu](http://www.fondationbassierminier.lu) (page consultée le 18.08.2015).

<sup>11</sup> Le motif avancé pour la démolition a été celui de l'état d'insalubrité des bâtiments. On peut cependant se demander si celui-ci n'a pas caché en fait la volonté de faire de la place pour accueillir les dépouilles évoquées ci-dessus.

<sup>12</sup> HUSE, Norbert, *Unbequeme Baudenkmale : Entsorgen ? Schützen ? Pflegen ?*, München : C.H. Beck, 1997.



Les propositions mises en avant par un groupe de travail ad hoc assisté d'un bureau spécialisé berlinois sont celles de l'écomusée et du « musée vivant »<sup>13</sup>, les deux expressions muséales n'étant pas identiques mais pouvant parfois se recouper. Ces modèles muséaux ayant une histoire, il n'est peut-être pas inutile de la rappeler. La France se targue bien volontiers d'être à travers l'action du « magicien des vitrines », le remuant muséologue Georges-Henri Rivière (1897-1985), l'inventrice de l'écomusée<sup>14</sup>. C'est oublier que le concept de ce dernier est fortement redevable au mouvement des « Freilichtmuseen » (musées en plein air) qui a pris son essor en Scandinavie dès la fin du XIXe siècle avant de se développer largement en Europe centrale et en Allemagne au cours des années 1930. C'est d'ailleurs au contact de l'Allemagne que Rivière a découvert le « Freilichtmuseum » et il aurait souhaité doter d'une telle annexe dès 1937 son mythique « Musée des Arts et Traditions populaires ». Le projet a cependant échoué. Il est indéniable que la mise en place des « écomusées » va de pair en de nombreux endroits avec un réveil identitaire national ou des revendications régionalistes<sup>15</sup>. Après la 2<sup>e</sup> Guerre mondiale, le mouvement des « Freilichtmuseen » connaît un « revival » au cours des années 1960-1970. Le « LVR Freilichtmuseum Kommern » (1961) et le « Roscheider Hof » à Konz (1976) établis aux portes du Grand-Duché en donnent d'excellents exemples. Le « Freilichtmuseum » classique repose sur la translation et la mise en commun de maisons rurales en un endroit donné, ceci dans le but de représenter et de faire comprendre le mode de vie des agriculteurs et des petits artisans ruraux « d'autrefois ».

A priori, il paraît paradoxal d'associer l'idée des « Freilichtmuseen » avec le patrimoine industriel. Ceux-ci répondent en effet au départ à une réaction identitaire du monde agricole en déperdition face à l'industrialisation triomphante. C'est en entrant dans le cycle du deuil mémoriel que l'industrie devient à son tour « écomuséable » à partir des années 1970. Le terme « écomusée » est utilisé pour la première fois en France en 1973 à propos de l'ancien site Schneider au Creusot. Le concept pluridisciplinaire qui sous-tend l'« écomusée » élargit la notion de patrimoine bien au-delà du bâti et des installations en proposant de reconstituer et de faire comprendre la société industrielle (ouvriers, patrons, commerce, ravitaillement agricole...) qui animait les lieux. L'« écomusée » n'a pas de collections, le territoire et ses habitants en tenant lieu. Le modèle est censé fonctionner grâce à la démocratie participative, au bénévolat et au témoignage. A l'époque, ces idées paraissaient déroutantes au point que la direction des musées de France refuse d'assumer la tutelle des lieux qui ont été rattachés au ministère de l'environnement nouvellement créé<sup>16</sup>.

Depuis lors, les choses ont bougé. En France, de multiples « écomusées » sont passés sous la tutelle publique du fait de l'évanouissement de leur substrat associatif et bénévole<sup>17</sup>. En devenant des musées territoriaux travaillant en étroite coopération avec les communautés urbaines pour lesquelles ils assument généralement des activités pédagogiques de proximité<sup>18</sup>, ils ont pu stabiliser un public qui, avant, se trouvait en chute libre.

En Allemagne, les « Freilichtmuseen » et notamment celui de Kommern, ont fortement

<sup>13</sup> Présentation du projet au comité d'accompagnement de la Fondation Bassin Minier par Madame Giny Laroche, en charge du dossier au Ministère de la Culture jusqu'à son récent départ de cette administration. Le groupe de travail bénéficie de l'accompagnement de l'agence « Luxinnovation » ([www.luxinnovation.lu](http://www.luxinnovation.lu)).

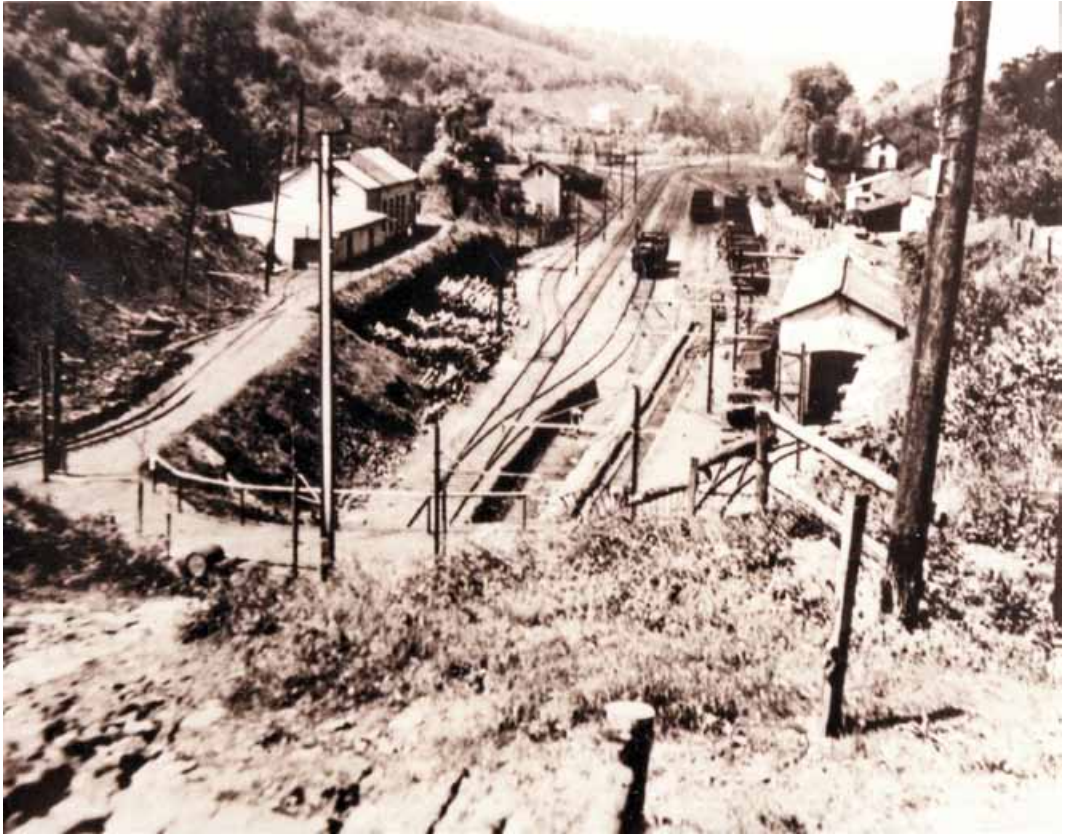
<sup>14</sup> GORGUS, Nina, *Le magicien des vitrines : Le muséologue Georges-Henri Rivière*, Paris : Editions de la Maison des Sciences de l'Homme, 2003.

<sup>15</sup> THIESSE, Anne-Marie, *La création des identités nationales : Europe XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, Paris : Éditions du Seuil.

<sup>16</sup> On aura noté au passage que le concept de l'« écomusée » industriel s'interdit les délocalisations d'installations, au contraire de ce qui s'est pratiqué au « Fond-de-Gras » et que d'autre part il repose sur la participation active d'une communauté d'habitants dont ce dernier ne dispose pas.

<sup>17</sup> DEBRAY, Octave, *L'écomusée est mort, vive le musée*, in *Publics et Musées*, No 17-18, 2000, p. 71-82. Aujourd'hui, en France, les « écomusées » sont largement repassés sous le contrôle du ministère de la Culture. Voir, *Les nouveaux terrains de l'ethnologie*, Culture et recherche, No 127, 2012.

<sup>18</sup> [www.ecomusee-creusot-monceau.fr](http://www.ecomusee-creusot-monceau.fr) voir notamment l'offre pédagogique calquée étroitement sur les programmes scolaires (page consultée le 18.08.2015).



Vue sur le site avant son aménagement © Collection Luciano Pagliarini.

embrassé le modèle du « living museum » qui a ses origines dans le monde anglo-saxon<sup>19</sup>. Il s'agit en l'occurrence de proposer au public des animations reposant sur des reconstitutions de faits, scènes, gestes à travers le jeu d'acteurs. Les historiens sont généralement très critiques à l'égard de cette démarche qui risque de suggérer au public une vérité toute faite. On peut cependant arguer qu'à l'heure où la « public history » a fait son entrée dans les universités, des formes plus subtiles de remise en œuvre se sont faites jour. Elles reposent sur une recherche historique minutieuse et un travail de remise à distance constant des acteurs et du public, toutes choses que l'on ne peut obtenir à travers un engagement au rabais.

### Quelles conclusions tirer de ces développements pour le Fond-de-Gras ?

D'abord, il nous semble qu'il faut se garder d'attentes trop ambitieuses et ne pas espérer des miracles. Si on peut certainement espérer améliorer la fréquentation des lieux par la mise en place de structures d'accueil plus judicieuses et un marketing proactif, il y a des contingences dont on ne se débarrassera pas. En comparaison avec des projets concurrents et similaires, le Fond-de-Gras, tout comme les autres sites du Bassin minier, devront faire avec une Grande Région traversée par des frontières et présentant une densité démographique relativement faible<sup>20</sup>.

<sup>19</sup> CARSTENSEN, Jan et alii, Living History im Museum : Möglichkeiten und Grenzen einer populären Vermittlungsform, Münster : Waxmann, 2013.

<sup>20</sup> www.cdmh.lu REUTER, Antoinette, Retour de Babel : Rapport moral, Dudelange, 2007.

Il serait sage d'observer les recettes qui ont fait mouche dans les autres « écomusées » et notamment travailler systématiquement avec des partenaires institutionnels, comme l'Education nationale. On pourrait aussi suggérer quelques pistes particulières. Il semble curieux qu'alors que Lasauvage était un des fleurons de la métallurgie traditionnelle (charbon de bois, minerai de surface, force motrice hydraulique) celle-ci ne soit pas vraiment thématisée au sein du « Parc industriel ». Ce chaînon manque manifestement entre la présentation de l'ancienne occupation du « Têtelbiert » et de celle de l'extraction minière contemporaine. Plutôt que de prétendre expliquer le site d'Esch à travers l'embarrassant train de laminage, on pourrait alors se servir de ce dernier pour faire comprendre pourquoi l'industrie sidérurgique contemporaine a boudé le Fond-de-Gras, alors que le minerai s'y trouvait.

On pourrait également, comme à Kommern, tenter de fidéliser une clientèle de base en la faisant revenir pour des expositions thématiques ou des manifestations toujours renouvelées. Cependant, il faut se rendre à l'évidence

qu'à cet effet, le musée de Kommern qui est ouvert 365 jours par an propose annuellement plus d'une centaine d'événements particuliers. On imagine aisément l'impact en main-d'œuvre que cela représente. Il est donc évident qu'un tel musée ne fonctionnera pas à l'économie.

Enfin, il nous semble que l'on ne revalorisera pas le site du Fond-de-Gras sans une stratégie d'ensemble pour les sites du Bassin minier. Sans offre globale, il sera en effet difficile de promouvoir les lieux sur des marchés touristiques extérieurs. Il faudrait pour cela que les acteurs publics et privés du Bassin minier s'entraident à agir ensemble. Ce sera éventuellement un apprentissage douloureux. Car contrairement aux communes rurales condamnées à travailler de concert pour mettre en place des services<sup>21</sup>, les entités majeures du Bassin minier ont jusqu'à présent toujours eu assez de ressources pour pouvoir espérer tirer individuellement la couverture à elles. L'environnement général ayant changé, espérer une nouvelle vie pour le Fond-de-Gras et d'autres lieux du Bassin minier, c'est aussi agréer à un revirement fondamental des mentalités.

---

<sup>21</sup> et bénéficier notamment du cadre européen « Leader ».

## Autorenliste / Liste des auteurs

### Norbert Franz

Außerplanmäßiger Professor für Neuere und Neueste Geschichte an der Universität Trier.  
Mitherausgeber der historischen Zeitschrift „Hémecht“  
*Professeur d'histoire moderne et contemporaine à l'Université de Trèves et co-éditeur du journal scientifique d'histoire « Hémecht »*

### Catherine Gaeng

Konservatorin der frühgeschichtlichen Archäologieabteilung des Nationalen Forschungszentrums für Archäologie (L)  
*Conservatrice ff. de la section d'archéologie protohistorique du Centre national de recherche archéologique (L)*

### Nicolas Graf

Diplomierter Geograph  
*Géographe diplômé*

### Paul Hessé

Geschichtslehrer im Lycée du Nord (Wiltz) und aktives Mitglied der Minièresbunn Doihl a.s.b.l.  
*Professeur d'histoire au Lycée du Nord (Wiltz) et membre actif de la Minièresbunn Doihl a.s.b.l.*

### René Klein

Ehemaliger Biologielehrer am Escher Lycée de Garçons und Autor für mittelalterliche Geschichte, Heraldik, Genealogie und Numismatik  
*Ancien professeur de biologie au Lycée de Garçons d'Esch et auteur de livres sur l'histoire du Moyen Age, l'héraldique, la généalogie et la numismatique*

### Jeannot Metzler

Emeritierter Konservator des Nationalen Museums für Geschichte und Kunst und des Nationalen Forschungszentrums für Archäologie (L)  
*Conservateur honoraire du Musée national d'histoire et d'art et du Centre national de recherche archéologique (L)*

### Jean-Michel Muller

Verantwortlicher des historischen und kulturellen Erbes im Wald bei der Natur- und Forstverwaltung - Forstabteilung (L)  
*Chargé du Patrimoine Historique et Culturel en Forêt – Administration de la Nature et des Forêts – Service Forêts (L)*

### Luciano Pagliarini

Freischaffender Historiker und Autor  
*Historien indépendant et auteur*

### Antoinette Reuter

Historikerin, Gründungsmitglied des CDMH in Dudelange und Mitglied des Verwaltungsrates der Fondation Bassin Minier  
*Historienne, co-fondatrice du CDMH à Dudelange et membre du Conseil d'Administration de la Fondation Bassin Minier*

### Pol Schock

Historiker  
*Historien*

### Martin Uhrmacher

Senior lecturer am Historischen Institut der Universität Luxemburg  
*Enseignant-chercheur à l'Institut d'histoire de l'Université du Luxembourg*

### Albert Wolter

Ingenieur, Mitbegründer und Präsident der Association des Musée et Tourisme Ferroviaires  
*Ingénieur de formation, co-fondateur et Président de l'Association des Musée et Tourisme Ferroviaires*





La **Fondation Bassin Minier** est un établissement d'utilité publique créé en 1989 qui a pour objet de contribuer à la valorisation culturelle de la région du Bassin Minier, en participant à l'organisation d'activités et à la mise en oeuvre de projets dans les domaines de la culture, de l'écologie, du tourisme et du patrimoine industriel. Partant de l'histoire industrielle, ouvrière et des migrations de la région du Bassin Minier, la Fondation est un instrument privilégié d'une transmission vivante de cette histoire et assure le rôle de témoin dynamique d'une culture qui se veut prospective. La Fondation Bassin Minier bénéficie du soutien financier du Ministère de la Culture.

Die **Fondation Bassin Minier** ist eine gemeinnützige Stiftung, die 1989 mit dem Auftrag geschaffen wurde, zur kulturellen Entwicklung im Luxemburger Erzbecken (Bassin Minier) beizutragen. Die Stiftung beteiligt sich an der Umsetzung und fördert Projekte in den Bereichen Industriererbe, Kultur, Umwelt, Tourismus und Innovation. Von der Wirtschafts-, Migrations- und Sozialgeschichte des Bassin Miniers ausgehend und den Bogen spannend bis zur heutigen Entwicklung der Region als Forschungs- und Technologiestandort, möchte die Stiftung die Rolle eines Übersetzers spielen, der Geschichte mit Zukunft verbindet und Perspektiven für eine starke Region aufzeigt. Die Fondation Bassin Minier wird vom Kulturministerium finanziell unterstützt.



**Fondation|Bassin|Minier**  
c/o 7, rue des Trois Glands, L-1629 Luxembourg  
[www.fondationbassinminier.lu](http://www.fondationbassinminier.lu)  
[contact@fondationbassinminier.lu](mailto:contact@fondationbassinminier.lu)