

Sonja Kmec

D'Nei Bréck – ein Erinnerungsort?

Die erinnerungsgeschichtliche Aufarbeitung der Adolphe-Brücke steht noch bevor. Ich kann hier nur, auf Basis von Presseberichten und offiziellen Stellungnahmen, einige Fährten angeben. Weitere Quellen, die ich aus Zeitmangel nicht berücksichtigen konnte, sind die internen Debatten des Gemeinderates, das Internetforum der Stadt Luxemburg zum Thema „Nei Bréck“, filmisches Material (Amateur-, Fiktions- und Dokumentationsfilme sowie Fernsehreportagen), Literatur, Musik, Zeremonien (die Legung des ersten Steines durch Großherzog Adolph, die Eröffnung und die Freigabe des Zugverkehrs), Touristenführer, internationale Nachschlagewerke usw. Die Hypothesen, die ich hier aufstellen möchte, sind also mit Vorbehalt zu genießen¹.

All jene, die sich bislang in der öffentlichen Debatte zu Wort gemeldet haben, scheinen sich insgesamt einig zu sein, dass eine Sanierung der altersschwachen – oder vor vierzig Jahren schlecht renovierten – Brücke notwendig ist. Es besteht auf der anderen Seite auch ein relativer Konsens, dass die Nei Bréck ein Wahrzeichen der Stadt Luxemburg sei, das man nicht einfach abreißen könne.

Klären wir kurz die Begriffe, bevor wir uns näher mit den vier Meinungsstendenzen, die die Debatte bestimmen, befassen².

„Wahrzeichen“ kommt von „wahren“, vom Mittelhochdeutschen *war* und Althochdeutschen *wara*, was soviel bedeutet wie Aufmerksamkeit, Acht, Obhut,

Aufsicht. Das Verb „wahren“ heißt also beachten (nicht verändern) oder in Obhut nehmen (nicht antasten lassen). Diese Bedeutung ist dem Wort „Wahrzeichen“ abhanden gekommen. Ein Wahrzeichen ist nur mehr ein Zeichen, das auf etwas aufmerksam macht oder ein Erkennungszeichen, ein Sinnbild für etwas anderes (eine Stadt z. B.).

In der komplexen Debatte um die Sanierung der Adolphe-Brücke lassen sich vier Grundströmungen erkennen, die geprägt sind von Utilitarismus, ästhetischen Überlegungen, dem Respekt der Authentizität sowie Materialität.

Auch der Begriff „Monument“ wird in Bezug auf die Adolphe-Brücke verwendet. Vom Lateinischen *monere* (zum Denken anregen, sich erinnern, mahnen, ermahnen, warnen) abgeleitet, ist ein Monument in der Umgangssprache ein durch seine großen Dimensionen auffallendes Denkmal (daher das Adjektiv „monumental“) oder ein Kulturdenkmal, was als historisches Zeugnis vergangener Kulturen erhalten ist. Diese Definition wirft die Frage auf: Was ist ein Denkmal? „Denkmal“ ist eine Lehnübertragung des griechischen *mnemosynon* (Gedächtnishilfe), ein Zeichen (mittel- und althochdeutsch *mal*) zum Gedächtnis an eine Person oder ein Ereignis.

Der Begriff „Erinnerungsort“ ist bislang in der Debatte noch nicht aufgetaucht. Die Adolphe-Brücke ist sicher kein Erinnerungsort in dem Sinne, dass hier – auf der Brücke – an etwas erinnert wird. Allerdings stellt sich die Frage, ob die Brücke ein Topos ist, an dem sich Diskurse über andere Sachen (wie die Gründerzeit oder nationales Prestige) festmachen. Wenn das der Fall ist, wenn die Brücke multiple, oft kontradiktorische, und sich ständig neu verhandelnde Bedeutungen annimmt, und wenn diese Sinnstiftung zudem von einem Kollektiv getragen wird, dann ist die Nei Bréck ein Erinnerungsort, so wie das Forschungsteam der Universität Luxemburg ihn in dem Buch *Lieux de mémoire au Luxembourg* definiert hat³.

Um als solches zu gelten, reicht es nicht, dass die Brücke in persönlichen Erinnerungen auftaucht. Das tut sie ganz klar. Jaco Diederich, der Designer des Projektes einer „Brücke über der Brücke“, erklärt zum Beispiel: „Die Adolphe-Brücke ist Teil meiner Kindheit. Viele Stunden verbrachte ich im Petrusstal und bei der ‚Nei Bréck‘. Heute, da die alte Dame am Kränkeln ist, sehe ich mich verpflichtet, ihr mit meiner Idee beiseite zu stehen, um ihren alten Glanz in neuem Licht erstrahlen zu lassen“⁴. In diesem Artikel soll untersucht werden, ob die Nei Bréck symbolhaltig ist. Wenn ja, was wird auf die Brücke „projiziert“, von wem und warum?

Sonja Kmec ist Historikerin und Mitherausgeberin des Buches *Erinnerungsorte in Luxemburg*.

In der komplexen Debatte um die Sanierung der Adolphe-Brücke lassen sich vier Grundströmungen erkennen, die geprägt sind von Utilitarismus, ästhetischen Überlegungen, dem Respekt der Authentizität sowie Materialität.

1. Utilitarismus

In einem 2005 vorgelegten Schreiben des Direktors der Straßenbauverwaltung Georges Molitor an den Regierungsrat wird folgende Sanierungsmaßnahme vorgeschlagen: eine « *démolition complète des arcs principaux et des contrevoûtes et reconstruction, soit en béton armé, soit en maçonnerie avec un noyau en béton armé* ». Das sei nicht nur recht einfach zu bewerkstelligen, sondern auch kostengünstig und bedeute eine Lebensdauer von mindestens 100 Jahren⁵. Im Juni 2006 rechtfertigt Molitor die Zementinjektionen zur Verstärkung der Steine: « *Vous savez, un pont, c'est avant tout un moyen d'enjamber une vallée et de relier les deux plateaux de la ville. Nous ne le considérons comme un monument que dans une deuxième phase. Et puis, le pont Adolphe n'est même pas classé...* »⁶ Die Baugenehmigung erteilt die Stadt und auch für Bürgermeister Paul Helminger ist es „zuerst eine Brücke, dann erst ein Monument“. Ihre vorrangige Rolle liege darin, die Mobilität in der Stadt zu gewährleisten. Auch müsse sie sich mit der Stadt entwickeln – wie es die Schlassbréck getan habe: von der mittelalterlichen Zugbrücke über eine Steinbrücke bis hin zur letzten Umgestaltung im Jahr 1992⁷. Nebenbei bemerkt: auch die „Renovierungs“arbeiten an der Schlossbrücke hatten bestürzte Reaktionen von Historikern und Denkmalschützern hervorgerufen.

Was zählt, sind die Mobilität (sprich: die Automobilität) und die Sicherheit auf und unter der Brücke. So erklärt der Bautenminister Claude Wiseler: „Wir wissen, wo die Schwachstellen am Pont Adolphe sind und wir wissen, welche Gefahren das beinhaltet. Ich habe ein Problem mit der Zeit, da die Brücke weiter arbeitet. Ich muss zuerst die Sicherheit der Leute gewährleisten können, dann kommt Herr Blasi [UNESCO-Experte⁸] ins Spiel, sowie die Frage nach dem Grund der Schwierigkeiten.“⁹

Hauptsache stabil, egal in welcher Erscheinungsform? Nicht ganz. Eine Verbreiterung der Fahrbahn der Brücke,



© SIP

zum Beispiel durch einen dritten Bogen neben den bestehenden Zwillingsbögen, wurde von der Generalkoordinatorin des Bautenministeriums, Maryse Scholtes, angesprochen. Das Kulturministerium hat diesen Vorschlag jedoch abgelehnt, da die „Eleganz und Authentizität der Brücke“ damit verloren ginge¹⁰. Das obengenannte Schreiben Molitors an den Regierungsrat spricht sich deshalb „aus ästhetischen Gründen“ gegen eine Verbreiterung der Brücke aus und auch der Bürgermeister findet, dass die Brücke ihren „einmaligen Charakter“ behalten solle¹¹.

Da sich Kulturministerium und Bürgermeister für eine Betonfüllung aussprechen, ist anzunehmen, dass Eleganz und nicht Authentizität den Ausschlag gibt und dass Ästhetik den „Charakter“ bestimmt.

2. Ästhetik

Die Brücke als Verbindungstück zwischen den Punkten A und B ist somit vereinbar mit der Bewahrung des Aussehens der Brücke, an das Einwohner sich gewöhnt haben und das Touristen als Markenzeichen der Stadt (neben dem Palais, der Reiterstatue Wilhelm II. und der Gëlle Fra) auf Postkarten, Broschüren und Souvenir-Tassen verkauft wird. Die Brücke hat hier keinen Sinngehalt (eine Erinnerung an ...), die mit der Materialität des Betons verloren ginge, sondern die Funktion eines Wahrzeichens, das von der Materialität unbetroffen ist. So erklärt Georges Molitor gegenüber

dem *Luxemburger Wört* (24.8.2005): „Ich verstehe den Auftrag der Regierung so, dass wir das Wahrzeichen der Stadt in der heutigen Optik erhalten sollen.“ Auch die Denkmalschutzbehörde scheint – trotz interner Gegenstimmen – auf diesem Kurs zu sein, der von der Journalistin Josée Hansen als potemkinische Lösung angeprangert wird, nach dem Fürsten Potemkin, der der Zarin Katharina II. bei einem Besuch auf der Krim durch Errichtung von Fassaden Dörfer vorgetäuscht haben soll, um den wahren Zustand dieses Gebietes zu verdecken¹². Das ästhetische Argument überwiegt auch bei den Jungsozialisten der Sektion Stad Lëtzebuerg, die sich für eine Verbreiterung der Adolphe-Brücke und gegen eine permanente zweite Brücke aussprechen. Sie halten das aus Denkmalschutzsicht für durchaus vertretbar, denn der äußere Aspekt der Brücke werde beibehalten¹³.

Während für die Vertreter der funktions-technischen und ästhetischen Lösung die Brücke also keinen Erinnerungsort darstellt, ist sie für die Verfechter einer sanften Sanierung (ohne Betonfüllung oder Verbreiterung) durchaus mit Sinnstiftung verbunden. Die Gründe, die angeführt werden, um die Steinbrücke als solche zu erhalten, sind jedoch unterschiedlich.

3. Authentizität

Die Adolphe-Brücke brach 1903 einen Rekord: mit ihren 84,65 Meter Spannweite war sie die größte Steinbrücke



der Welt, eine Leistung die verschiedene Ingenieure und Architekten zu würdigen verlangen. So priesen 1953 Auguste Wirion und René Heinerscheid das Werk des französischen Brückenbauers Paul Séjourné: « Oui, on peut dire que le pont Adolphe est un des plus beaux monuments du XX^e siècle, que c'est le plus beau pont en maçonnerie jamais construit et que l'expression "ouvrage d'art" prend avec lui son plein sens. »¹⁴ John Voncken vom Service des sites et monuments betont heute: „Ob klassiert oder nicht, die Adolphe-Brücke ist ein nationales Monument. Es geht hier nicht um eine Postkarten-Silhouette, sondern um ein Kunstwerk. Es geht nicht um die Fassade, sondern um die Konzeption und die Bauweise. Die Adolphe-Brücke ist dazu noch ein Symbol nicht nur für den Übergang von einem Jahrhundert zum anderen, sondern auch vom empirischen zum wissenschaftlichen Bauen.“¹⁵ Auch für den Architekten Philippe Schmit ist die Brücke « un monument essentiel pour tous les ingénieurs, il a une valeur intrinsèque, intellectuelle »¹⁶.

Neben dieser berufsständischen Erinnerung bin ich auf eine zweite Art der Sinnstiftung gestoßen, die vom Rechtsanwalt Fernand Entringer vertreten wird. Dieser hat ein Gutachten der UNESCO angefragt und hat seine persönliche – sich aber explizit auf „uns“ beziehende – Stellungnahme in fünf verschiede-

nen Zeitungen veröffentlicht¹⁷. Wer diese „Wir“-Gruppe ist, die „die Brücke allzeit in unserer rezenten Geschichte begleitet hat“, sagt der Autor nicht. Gemeint ist vielleicht seine Leserschaft, die Luxemburger Nation oder die Stadtbevölkerung. Die Brücke, 25 Jahre nach der Entdeckung der Minette gebaut,

Ohne in Abrede stellen zu wollen, dass die Adolphe-Brücke ein technisches Meisterwerk ist, so war sie doch damals (1899-1903) ganz klar rückwärtsgewandt.

sei das „Symbol einer Generation“: « le symbole d'une génération qui avait foi en l'avenir, qui allait de l'avant. Le pont c'est le signe de sa réussite marquée du sceau de la sidérurgie avec ses zones d'ombre et de lumière ». Entringer befürchtet, dass ein solch starkes Symbol in der postindustriellen, vom Finanz- und Dienstleistungssektor geprägten Ära zerstört wird und damit eine „kollektive Entfremdung“ droht. Das Fazit lautet: « Toucher au pont pour le démolir, même au prix de la reconstruction à l'identique, c'est une mauvaise entreprise qui nous ferait jouer avec notre propre substance. » „Unsere eigene Substanz“ steht also auf dem Spiel. Auch wenn diese Sinnstif-

tung essentialistischer ist als andere, so ist Entringer doch bei Weitem nicht der Einzige, der die Brücke als hoch-innovativ und fortschrittlich preist. Das ist der Tenor der Mehrzahl aller Artikel.

Eine Archäologie der Sinnstiftung (was hat die Brücke damals bedeutet und was bedeutet sie heute?) bietet sich hier an. Ohne in Abrede stellen zu wollen, dass die Adolphe-Brücke ein technisches Meisterwerk ist, so war sie doch damals (1899-1903) ganz klar rückwärtsgewandt. Die Wahl einer Steinbrücke statt einer Stahl- oder sogar Betonkonstruktion ist in der Tat das „Symbol einer Generation“, nicht aber der fortschrittlichen Industriegeneration, sondern der die Antike rezipierenden Klassizismusgeneration. So hat Professor Roß, der die Belastbarkeit der Brücke 1933 testen ließ, sie « un monument de l'école classique française » genannt. Auch der Ingenieur Bernard Neis hat unterstrichen, dass Luxemburg sich damals für eine der letzten „alten Brücken“ entschied und gegen eine der ersten „neuen Brücken“ aus Beton, wie sie Séjournés Konkurrent, Albert Rodange, den Neis zu rehabilitieren sucht, vorgeschlagen hatte¹⁸. Auch wenn Séjourné dem Beton nicht ablehnend gegenüberstand (die Fahrbahn ist ja aus Beton), so liegt doch eine gewisse unfreiwillige Ironie darin, eine Steinbrücke, die zehn Jahre nach dem Eiffelturm gebaut wurde, als Summum des technischen Fortschrittes zu bezeichnen. Allerdings hat die Brücke den Urbanisierungsprozess maßgeblich vorangetrieben und die Industrialisierung des Landes durch die Zugverbindung Luxemburg-Echternach gefördert.

Dass Sinnstiftung sowohl nostalgisch wie auch zukunftsorientiert sein kann, zeigt der Einsatz des Mouvement écologique für den Erhalt der Steinbrücke. Die Rolle dieser Organisation, die viel Initiative in Sachen Denkmalschutz zeigt und sich für den Erhalt der Hochöfen in Belval eingesetzt hat, würde eine genauere Untersuchung verdienen. Ihre Stellungnahme *Pont Adolphe – Für die Vision einer autofreieren Stadt der Zukunft. Für die Erhaltung der Authentizität des „Pont Adolphe“ als historisches Denkmal* (März 2007) (online veröffentlicht unter <http://www.oeko.lu>) liefert eine Reihe von Argumenten. Diese gehören sowohl in die Kategorie Ästhetik (siehe oben) als auch in die Rubrik ideelle Werte (Séjournés Leistung) und materielle Werte (nationale Steine), auf

die ich im vierten Punkt näher eingehen werde. Der Erhalt der Steinbrücke ist Teil einer größeren verkehrstechnischen Strategie: Da die sanierte, aber ansonsten unveränderte Steinbrücke dem Verkehrspegel nicht gewachsen ist, muss der Autoverkehr auf eine Fahrbahn begrenzt werden. Die Stadt würde somit „autofreier“.

4. Materialität

Schützenswert scheint die Brücke nicht nur wegen ihrer Symbolik (siehe oben), sondern auch wegen ihres Baumaterials. „Nationale“ Steine aus Gilsdorf, Verlorenkost, Dillingen, Erzen, sowie Kalk aus Strassen wurden beim Bau der Brücke ganz bewusst eingesetzt: « Le pont doit sentir le terroir », wie Paul Séjourné es formuliert hat¹⁹. Die „proud local stones“ finden auch 100 Jahre später noch regelmäßig Erwähnung²⁰. So listet die Fondation de l'architecture et de l'ingénierie (FAI) unter den Argumenten, die für den Erhalt der Brücke sprechen, die Tatsache, dass die Brücke „vollständig aus luxemburgischem Naturstein erstellt wurde“²¹. Im Gegensatz zum mechanistischen, maskulin konnotierten Stahl präsentiert sich der Stein als naturnah, organisch, körperlich, und wird weiblich konnotiert: Die Nei Bréck ist demnach, nicht nur des grammatischen Geschlechtes wegen, eine kränkelnde alte „Dame“, kein alter „Herr“. Der Bedeutungsgehalt der Steine steckt in ihrer Materialität, in ihrem „Wesen“. Deshalb sind die Steine nicht substituierbar und die Brücke muss erhalten bleiben „so wie sie ist“.

Es bleibt zu untersuchen, inwiefern dieser Eigentlichkeitsdiskurs in Verbindung mit einer gewissen Xenophobie gegenüber ausländischen Architekten steht. „Intrigen von sogenannten Lokalpatrioten gegen den französischen Ingenieur Séjourné“ wurden 85 Jahre später von dem Journalisten Jos Demuth angeprangert: „Es hieß allenthalben, sie sähen lieber das Scheitern des Unternehmens als die Mitwirkung von Ausländern.“²² Dass für Prestigebauten ausländische Experten herangezogen werden, sorgt auch heute noch für Unmut. So zieht Alain Linster der FAI eine klare Linie von Séjourné bis Pei, über D. Böhm, Bartning und Taillibert, und spricht sich für eine „faire Teilnehmerquote: mindestens so viele luxemburgische wie ausländische Kollegen“ aus²³.

Ist die Nei Bréck nun ein Erinnerungsort oder nicht? Mit ihr sind in der Tat eine ganze Reihe von Symbolgehalten verbunden, so dass sie für verschiedene Gruppen zum Erinnerungsort wurde oder dabei ist, es zu werden, eben durch die Debatte um die geplante Sanierung. Unter den Trägern des Erinnerungsortes finden sich vor allem Ingenieure, Architekten und (nebenberufliche) Denkmalschützer, die sich einsetzen für den Erhalt der Authentizität und der Materialität der Steinbrücke.

Da sich Kulturministerium und Bürgermeister für eine Betonfüllung aussprechen, ist anzunehmen, dass Eleganz und nicht Authentizität den Ausschlag gibt und dass Ästhetik den „Charakter“ bestimmt.

Patriotisch ausgelegt wird die Adolphe-Brücke, trotz „nationalen“ Steinen, im Endeffekt doch eher selten. Das großherzogliche Wappen, sowie die Urkunde und die luxemburgischen Münzen, die im Grundstein versiegelt sind, finden in der heutigen Debatte wenig Erwähnung. Die „neue Brücke“ bildet einen gewissen Gegensatz zum Viadukt, der „alten Brücke“, die in direkte Verbindung mit der Eisenbahn und dem patriotischen Bedeutungsgehalt des Feierwons (*Mir wëlle bleiwe wat mir sin*) gebracht wird. Es wird ihr auch, im Gegensatz zur roten Brücke, keine europäische Dimension angeheftet²⁴. Eine detailliertere Untersuchung von bildlichen Repräsentationen der Brücke (von Charles Bernhoefts Fotoband *Grand Pont Adolphe à Luxembourg* von 1903 bis zur rezenten Ausstellung im Großen Theater) würde vielleicht zu einem anderen Ergebnis führen und eine nationale Sinnstiftung aufzeigen. Mein Forschungsstand erlaubt es mir jedoch nur, die Prestigefunktion der Brücke zu unterstreichen, die in der Tat auch patriotisch ausgelegt wurde. So bildet die Monumentalität der Brücke (kleines Land mit großer Leistung) in der diskursiven Repräsentation ein Konstante.

Ansatzweise wurde hier eine Archäologie der Sinnstiftung vorgenommen. Es wäre spannend zu erfahren, was eine systematische Studie zu Tage bringen würde.

¹ Ich möchte mich herzlich bedanken bei Claudia Lenz, Simone Weny und André Bruns fürs Brainstorming und Brainpicking.

² Die Worterläuterungen, die in einer umfassenderen Studie viel genauer untersucht werden müssten, stammen hier aus dem Duden. Deutsches Universallexikon (2003, 5. Auflage).

³ Die Definition basiert auf der Metapher Pierre Noras, dem Autor der französischen *Lieux de mémoire* (1984-1993). Siehe: M. Margue und S. Kmec, „Les ‚lieux de mémoire‘ ou Donner un sens à l'histoire“, in: *Lieux de mémoire au Luxembourg – Erinnerungsorte in Luxemburg* (Luxemburg, 2007), hrsg. von S. Kmec, B. Majerus, M. Margue und P. Péporté, S. 5-14; S. Kmec, „Lieux de mémoire and the (de)construction of ‚identities‘“, in: *Hémecht* 58/1 (2006), S. 97-105.

³ d'Wort, 24.7.2006, S. 11.

⁴ Woxx, 26.8.2005, S. 2.

⁵ D'Lëtzebuurger Land, 22.12.2006.

⁶ d'Wort, 21.3.2007, S. 28.

⁷ Woxx, 23.3.2007, S. 3.

⁸ Siehe auch Interview in dieser Ausgabe S. 41-43.

⁹ D'Lëtzebuurger Land, 22.12.2006.

¹⁰ d'Wort, 21.3.2007, S. 28; „Bridge between past and future“, in: *Paperjam* (Mai 2007), S. 28-30.

¹¹ D'Lëtzebuurger Land, 22.12.2006. Siehe auch: „Sein oder Schein“, in: Woxx, 26.8.2005, S. 2 und „Keine Lobby für den Denkmalschutz“, in: Woxx, 24.7.2006, S. 6.

¹² Lëtzebuurger Journal, 30.1.2007, S. 8.

¹³ A. Wirion und R. Heinerscheid, „Le pont Adolphe à Luxembourg“, in: *Revue technique luxembourgeoise* 45/4 (1953), S. 229-247. Siehe auch: *Auguste Jouret, Grands constructeurs*. Paul Séjourné (1851-1939) [1946].

¹⁴ Woxx, 26.8.2005, S. 2.

¹⁵ D'Lëtzebuurger Land, 22.12.2006.

¹⁶ F. Entringer, „Le pont Adolphe, l'affaire de tous“, in: *Lëtzebuurger Journal*, 23.3.2007, S. 8; „A qui allons-nous confier notre destin?“, in: *Tageblatt*, 24.3.2007, S. 24; „Le pont Adolphe“, in: d'Wort, 28.3.2007, S. 16; „Le symbole d'une génération“, in: *La Voix du Luxembourg*, 3.4.2007, S. 6; „Le Pont Adolphe“, in: *Le Jeudi*, 5.4.2007, S. 43.

¹⁷ M. Roß, „Pont Adolphe sur la vallée de la Pétrusse à Luxembourg“, in: *Revue technique luxembourgeoise* 27/2 (1935), S. 13-35, hier S. 35. Ein Zitat, mit dem auch Alex Langini vom *Service des sites et monuments* seine Abhandlung *Le pont Adolphe. Histoire de sa création* (<http://www.pch.public.lu>) schließt.

¹⁸ B. Neis, „Les projets du pont Adolphe à Luxembourg. Une controverse entre Anciens et Modernes“, in: *Revue technique luxembourgeoise* 3 (1984), S. 85-111, hier S. 108.

¹⁹ *Jouret, op. cit.*, S. 7. Es wurde auch Kalk aus der Ardèche und Zement aus der Isère benutzt. Für eine genaue Auflistung, siehe: V. Fonck, „Le nouveau pont sur la vallée de la Pétrusse“, in: *Bulletin mensuel. Organe officiel de l'Association des ingénieurs luxembourgeois* 1/5 (Sept. 1901), S. 1-11.

²⁰ *Paperjam* (Mai 2007), S. 28.

²¹ *Stellungnahme der Fondation de l'architecture et de l'ingénierie* 16.3.2007.

²² J. Demuth, „Das Wunderwerk über dem Petrusstal“, in: *Télécran* (1988), Nr. 30, S. 9-13, hier S. 10.

²³ Woxx, 13.4.2007, S. 2.

²⁴ Siehe: C. Dessouroux, „D'rout Bréck“, in: *Lieux de mémoire au Luxembourg*, S. 297-302.