



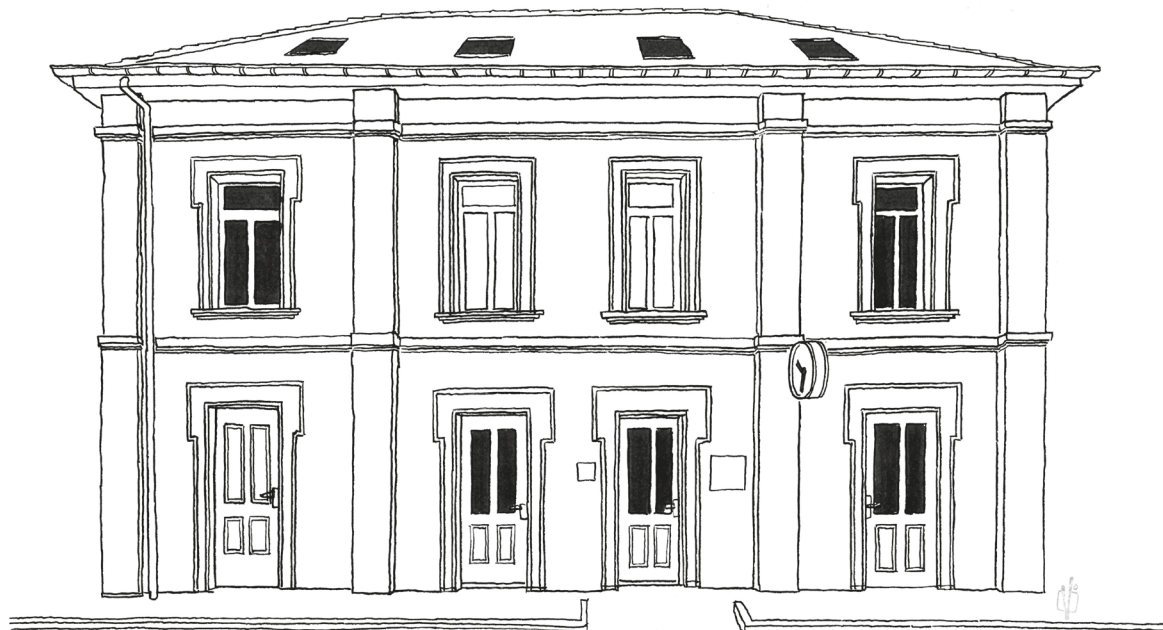
WOUSST DIR SCHONN ? LE SAVIEZ-VOUS

D'NÄERDENER GARE AN HIR GESCHICHT

En Artikel vun der Biekerecher Kulturkommissioun

LA GARE DE NOERDANGE ET SON HISTOIRE

Un article de la commission de la culture de Beckerich



Wien ass net schonn eemol mam Vëlo oder zu Fouss laanscht d'Näerdener Gare passéiert an huet sech dobäi gefrot, wat et mat dëser Gebailechkeet eigentlech op sech huet?

Aus Richtung Huewel erfort, fält d'Gare engem schonn vu wäitem lénker Hand op. Déi mannste wëssen awer hautdesdaags nach, datt d'Gare zesumme mat der fréierer Atertlinn an duerno mat der Schmuelspuerbunn, dem „Jhangeli“, Näerden, d'Gemeng Biekerech an och déi ganz Regioun zu senger Zäit fundamental verännert huet. Sou ass aus enger Géigend, déi staark vun Aarmut a Misär gepräagt war, ëm 1880 lues a lues d'Hoffnung gewuess, datt sech mat der Eisebunn nei Méiglechkeeten erginn.

Déi éischt Iddie vun der Atertlinn ginn bis an d'Mëtt vum 19. Joerhonnert zeréck. Lëtzebuerg stoung zu deem Zäitpunkt ënnert der Herrschaft vum hollännesche Kinnek Guillaume III. De Kinnek huet 1850 de

Il n'est pas rare de passer, à vélo ou à pied, devant la gare de Noerdange et de s'interroger sur ce que ce bâtiment a réellement à raconter.

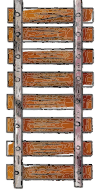
En arrivant depuis Hovelange, la gare se remarque déjà de loin. Pourtant, peu de personnes savent encore aujourd'hui que la gare, en association avec l'ancienne ligne de l'Attert et le chemin de fer à voie étroite, le « Jhangeli », a profondément transformé Noerdange, la commune de Beckerich ainsi que l'ensemble de la région. Dès les années 1880, dans une région fortement marquée par la pauvreté et la misère, l'arrivée du chemin de fer a peu à peu fait naître l'espoir de nouvelles perspectives.

D'Näerdener Gare ëm 1967



Les premières idées relatives à la ligne de l'Attert remontent au milieu du XIXe siècle. À cette époque, le Luxembourg était sous règne du roi des Pays-Bas, Guillaume III. En 1850, celui-ci a nommé le prince Henri gouverneur du Luxembourg. Ce dernier s'est attaché

* Zur Verfügung gestellt vum Vincent Dubois, Illustrateur Vince, 2025, am Optrag vum Martin Gillet



Prënz Henri zum Gouverneur vu Lëtzebuerg ernannt, dësen huet virun allem d'Entwécklung vun der Industrie am Land weidergedriwwen an domat och d'Eisbunn. Sou goufen ëm 1859 schonn déi wichtegst Axen am Zuchverkéier ofgeschloss¹, dozou gehéieren ënner anerem d'Strecken Lëtzebuerg-Arel a Lëtzebuerg-Diddenhewen (Thionville).

No der Fäerdegstellung vun den Zuchstrecken Lëtzebuerg-Ettelbréck an Lëtzebuerg-Waasserbëlleg koom ënnert der Gouvernance vum Prënz Henri séier d'Iddi op, nieft den Haaptaxen vun der nationaler Eisbunn och déi ländlech Géigenden un d'Zuchnetz unzeschleissen.

Den Hannergedanke war ënner anerem, d'Eisenindustrie am Süden méi siichtbar a besser erreechbar ze maachen, sief et, fir Aarbechtskräften ze mobiliséieren, oder fir den Transport vun der Produktioun ze erliichteren. Allerdéngs gouf et och een anere wirtschaftlechen Ureiz, d'Eisbunnsbauer, déi zu engem groussen Deel privat finanziert waren, kruten nämlech vun der Regierung Konzessiounen an den Äerzgrouwen am Minett versprach, wat zu deem Zäitpunkt als eng ganz rentabel Aventura gegoht huet.²

Am Joer 1865 koom dunn d'Iddi vun enger sougenannter „Gürtelbunn“ op, déi quasi all ländlech Regione vum Land sollt verbannen. Dobäi sollt d'Atertlinn tëscht Péiteng an Ettelbréck, mat 52,19 km, e wesentlechen Deel vun dëser „Gürtelbunn“ ausmaachen. Ugangs sollt an enger zweeter Phase och nach eng Verlängerung a Richtung St. Vith an Oochen gebaut ginn, mat dem Hannergedanken, d'Kuel op eng einfach Manéier bis an de Süden vum Land ze transportéieren.³

Nodeems schonn 1873 den éischten Deel vun der Atertlinn tëscht Péiteng a Stengefort fäerdeggestallt gouf, hu sech um Deel Stengefort-Huwel eng Rei Schwieregkeete gestallt, ënner anerem wéinst dem Héichtenënnerschied bei Habscht. D'Léisung war deemools de Bau vun engem 690 Meter laangen Tunnel. Dëst war allerdéngs mat grousser Käschte verbonden, an déi fir d'Aarbechte ver-

notamment à promouvoir le développement industriel du pays, favorisant ainsi également l'essor du chemin de fer. Vers 1859, les principaux axes du trafic ferroviaire ont déjà été achevés, parmi lesquels ont figuré notamment les lignes Luxembourg-Arlon et Luxembourg-Thionville.



D'Närdener Gare 2014

En complément des grands axes du réseau ferroviaire national, l'idée est apparue rapidement, après l'achèvement des lignes ferroviaires Luxembourg-Ettelbruck et Luxembourg-Wasserbillig, de raccorder également les régions rurales au chemin de fer.

L'un des objectifs a notamment été de rendre l'industrie sidérurgique du Sud plus visible et plus accessible, que ce soit pour mobiliser la main-d'œuvre ou pour faciliter le transport de la production. Toutefois, un autre incitant économique est également entré en jeu, les constructeurs de chemins de fer, dont les projets ont été en grande partie financés par des capitaux privés, se sont vus promettre par le gouvernement des concessions dans les mines du sud du pays. Cette activité était alors considérée comme particulièrement rentable.



D'Närdener Gare ëm 1914

En 1865, l'idée d'une « Gürtelbunn », une ligne dite de ceinture destinée à relier entre elles la quasi-totalité des régions rurales du pays,

est apparue. Dans ce projet, la ligne de l'Attert, avec ses 52,19 km reliant Péiteng à Ettelbruck, a constitué un élément essentiel. Dans un second temps, une extension en direction de St. Vith et d'Aix-la-Chapelle a également été envisagée, avec pour objectif de faciliter le transport du charbon vers le sud du pays.



D'Arbeschten am Tunnel ëm 1878

Après l'achèvement, en 1873, du premier tronçon de la ligne de l'Attert entre Péiteng et Steinfort, une série de difficultés s'est présentée sur la section Steinfort-Hovelange, notamment en raison du dénivelé important à hauteur de Hobscheid. La solution retenue à l'époque a été la construction d'un tunnel long de 690 mètres. Cette solution s'est toutefois révélée particulièrement coûteuse, ce qui a conduit la société Prince-Henri, responsable des travaux, à connaître des difficultés financières et à revoir son organisation.

¹ Zu Éiere vun der Aweihung vun de genannten Zuchstrecken gouf dem Michel Lenz säi Steck de Feierwon komponéiert.

² Bosseler Nic, 1996: Die Gemeinde Beckerich. Eine Reise durch die Zeit, S. 87

³ Närdener Pompejeën, Buch zum 60. Anniversaire vun de Närdener Pompejeën (1928-1988), S. 122

antwortlech Pränz-Henri-Gesellschaft ass doduerch a finanziell Schwierigkeete geroden an huet sech missen nei opstellen.⁴

Bei der Restrukturatioun ass dun relativ séier Näerden als definitiv Optioun géintiwwer der ursprénglech geplangter Streckefeierung iwwer Simmer, Sëll a Béiwen un der Atert zeréckbehale ginn. De Plang war deemno, d'Streck iwwer Näerden op Colmar-Bierg ze bauen. Vun do aus konnt vun der bestoender Infrastruktur vun der nationaler Linn Lëtzebuerg-Ettelbréck profitéiert ginn, fir d'Atertlinn weider bis op Ettelbréck auszebauen.⁵

Den 20. Abrëll 1880 gouf d'Atertlinn mat hirer Näerderer Gare feierlech ageweit. Aus Käschtegrënn goufen d'Pläng, d'Atertlinn a Richtung Oochen ze verlängeren, dunn och séier fale gelooss. Des Weidere gouf déi ganz „Gürtelbunn“ schlussendlech net ëmgesat. Laang sollt och Réiden en Deel vum Tracé vun der Atertlinn ginn. Eréischt zu engem spéidere Moment ass Réiden mat der Schmuelspuebunn dem „Jhangeli“ erschloss ginn.

Den an aller Mond bekannte „Jhangeli“ huet Näerden iwwer Nidderpallen, Réiden, Nogem, Hueschtert, Rammerech, Kietscht, Bungerech a Päreil mat Maartel verbonnen.

Wéi de „Jhangeli“ zu sengem Numm komm ass, ass net ganz kloer. Et gëtt allerdings erzielt, datt den deemolege Buergermeeschter an Deputéierte Jean Simon Orianne, bei der Aweiung den 18. November 1890 Dafpätter vun der Schmuelspuebunn gewiescht soll sinn.⁶

Wie sech beim Wee vun Näerden op Maartel e romantesch Eisenbunnserliefnis virgestallt hat, gouf séier eppes Besseres geléiert. De „Jhangeli“ ass mat maximal 30 km/h getuckert a blouf och mol gären op de géiste Passagen, besonnesch bei Rammerech, stiechen. Eng Heizung oder en Uewen ass et natierlech och net ginn. Des Weidere koum et heiansdo vir, datt duerch déi waarm Fonke laanscht d'Streck Hecken a Bëscher Feier gefaangen hunn. Och Entgleisungen oder mëttel bis schwéier Acci-

Lors de la restructuration, Noerdange a alors été retenue rapidement comme option définitive, au détriment du tracé initialement prévu via Septfontaines, Saeul et Boevange-sur-Attert. Le projet a dès lors consisté à faire passer la ligne par Noerdange en direction de Colmar-Berg. À partir de là, il a été possible de tirer parti de l'infrastructure existante de la ligne nationale Luxembourg-Ettelbruck afin de prolonger la ligne de l'Attert jusqu'à Ettelbruck.

Le 20 avril 1880, la ligne de l'Attert, avec sa gare de Noerdange, a été solennellement inaugurée. Pour des raisons de coûts, les projets visant à prolonger la ligne de l'Attert en direction d'Aix-la-Chapelle ont rapidement été abandonnés. Par ailleurs, l'ensemble du projet de la « Gürtelbunn » n'a finalement pas été réalisé. Redange aurait également dû faire partie du tracé de la ligne de l'Attert pendant un certain temps, mais la localité n'a été desservie que plus tard par le chemin de fer à voie étroite, le « Jhangeli ».

Le célèbre « Jhangeli » a assuré la liaison entre Noerdange et Martelange, en desservant notamment Niederpallen, Redange, Nagem, Hostert, Rambrouch, Koetschette, Bigonville et Perlé.

L'origine du nom « Jhangeli » n'a jamais été clairement établie. Il est toutefois raconté que le bourgmestre et député de l'époque, Jean Simon Orianne, aurait été le parrain de la ligne à voie étroite lors de son inauguration, le 18 novembre 1890.

Ceux qui s'étaient imaginé un voyage ferroviaire romantique entre Noerdange et Martelange ont rapidement été déçus. Le « Jhangeli » avançait à une vitesse maximale de 30 km/h et rencontrait fréquemment des difficultés dans les passages les plus exigeants, notamment à hauteur de Rambrouch. Il ne disposait ni de chauffage ni de poêle, et il arrivait que les étincelles dégagées le long de la voie provoquent des incendies dans les haies et les forêts longeant le tracé. Les déraillements, tout comme les accidents de gravité moyenne à importante, n'étaient pas rares. Malgré ces contraintes, le « Jhangeli » a assuré trois fois par jour le transport de



De Jhangeli ëm 1950



Näerden vun Uewen ëm 1958



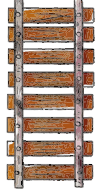
De Jhangeli virun der Jhangeli's Gare zu Näerden ëm 1950



⁴ Näerderer Pompjeën, Buch zum 60. Anniversaire vun de Näerderer Pompjeën (1928-1988), S. 126

⁵ Näerderer Pompjeën, Buch zum 60. Anniversaire vun de Näerderer Pompjeën (1928-1988), S. 122

⁶ Näerderer Pompjeën, Buch zum 60. Anniversaire vun de Näerderer Pompjeën (1928-1988), S. 126



denter sinn net seele gewiescht.⁸ Trotz all deem huet de „Jhangeli“ dräimol den Dag de Schiefer vu Maartel aus de Schiefergroufen op Näerden transportéiert an vun do aus iwwer d'Atertlinn an d'Land respektiv an déi no Grenzregiounen verdeelt. D'Atertlinn, zesumme mam „Jhangeli“, hunn besonnesch tëscht de Joren 1890 an 1925 villen Awunner erméiglecht, an de Minett schaffen ze goen, an domat fir e gewëssene Wuelstand an der Géigend gesuergt. D'Bunn u sech huet awer och eng ganz Rei Aarbechtsplaze geschaf.

D'Jhangeli's Gare zu Näerden⁷

Sou gouf et nieft den Aktivitéiten ronderëm d'Näerdener Gare och eng ganz Rei Wiertschaften, déi vum Bunnverkéier gelieft hunn.⁹ Och fir d'Landwirtschaft hu sech nei Méiglechkeeten opgedoen. Iwwer d'Atertlinn konnten Kären, Rekolten a Vei bequem duerch dat ganz Land an och iwwer d'Grenzen eraus transportéiert ginn.¹⁰

Och wann d'Bunn Näerden an d'Emgéigend laang gepräagt huet, war de 15. Abrëll 1969 dann awer definitiv Schluss. Nodeems de „Jhangeli“ 1924 verstaatlecht gouf, huet hie säi Betrib schonn den 16. Februar 1953 missen astellen. An der Wirtschaftskrisëm 1930 goufen och fir d'Atertlinn déi éischt Verloschter verzechent. De Giddertransport ass zeréckgaangen, an et gouf séier däitlech, datt d'Bunn an enger dënn besidelter, ländlecher Regioun kaum rentabel fir de Persounentransport konnt sinn. Nom Zweete Weltkrich goufen d'CFL gegrënnt, déi d'Gestioun vum staatleche Schinnennetz iwwerholl hunn. An de 1950er Jore koumen op der Atertlinn nach déi sougenannt motoriséiert „Jubbelkëschen“¹¹ zum Asaz. Schlussendlech gouf dann d'Bunn duerch déi méi rentabel, motoriséiert Autobusser ersat.¹²

D'Geschicht vun der Atertlinn, dem „Jhangeli“ an der Näerdener Gare ass awer net a Vergiessenheet geroden. Dësen Artikel dréit ënner anerem dozou bäi, datt dës Epoch weiderlief an e wichtege Deel vun eiser lokaler Geschicht bleift. Besonnesch ervirzehiewen ass, datt zanter 1992 souwuel d'Atertlinn wéi

l'ardoise extraite des carrières de Martelange jusqu'à Noerdange. Arrivée à Noerdange, la marchandise était acheminée, via la ligne de l'Attert, vers le reste du pays ainsi que vers les régions frontalières voisines. La ligne de l'Attert, associée au « Jhangeli », a permis, notamment entre 1890 et 1925, à de nombreux habitants de se rendre travailler dans le sud du pays, contribuant ainsi à un certain essor économique de la région. Le chemin de fer a par ailleurs généré un nombre important d'emplois dans la région.

Ainsi, parallèlement aux activités liées à la gare de Noerdange, de nombreux bistros et restaurants locaux ont également profité du trafic ferroviaire. De nouvelles opportunités se sont aussi ouvertes pour l'agriculture : grâce à la ligne de l'Attert, les céréales, les récoltes et le bétail ont pu être transportés aisément à travers tout le pays, ainsi qu'au-delà des frontières.



De Café Neu-Wiltgen an den Zuchiwwergang zu Näerden ëm 1910

Même si le chemin de fer a longtemps marqué Noerdange et ses environs, le 15 avril 1969 a néanmoins signé la fin définitive de son exploitation. Le « Jhangeli » avait déjà dû cesser son activité le 16 février 1953, après avoir été nationalisé dès 1924. Lors de la crise économique des années 1930, les premières pertes ont également été enregistrées sur la ligne de l'Attert. Le transport de marchandises a diminué et il est rapidement devenu évident que, dans une région rurale faiblement peuplée, le chemin de fer pouvait difficilement être rentable pour le transport de voyageurs. Après la Seconde Guerre mondiale, les CFL ont été créés et ont repris la gestion du réseau ferroviaire étatique. Dans les années 1950, la ligne de l'Attert a encore vu la mise en service des autorails motorisés, appelés « Jubbelkëschen ». Finalement, le chemin de fer a été remplacé par des autobus motorisés.

L'histoire de la ligne de l'Attert, du « Jhangeli » et de la gare de Noerdange n'est toutefois pas tombée dans l'oubli. Le présent article y contribue notamment, en permettant à cette époque de continuer à demeurer un élément important de notre histoire locale. Il convient

⁷ D'Jhangeli's Gare befënnt sech säit Mee 1983 am Privatbesëtz a gouf mat grousser Suergfalt restauréiert

⁸ Näerdener Pompjeën, Buch zum 60. Anniversaire vun de Näerdener Pompjeën (1928-1988), S. 126

⁹ Arthur Klein, D'Frenn vun der Atertlinn a.s.b.l Grass Klengbetten, Un der Atert, N4, 2001, S.56

¹⁰ Nördlingen Gestern und Heute, Artikel aus der Revue vum 25. November 1967, S.22 | ¹¹ Domat war ëmgangssproochlech de Schinnenbus gemengt.

¹² Näerdener Pompjeën, Buch zum 60. Anniversaire vun de Näerdener Pompjeën (1928-1988), S. 129-130

och en Deel vum fréieren Tracé vum „Jhangeli“ zu enger eenzegaarterger Velospist ëmgewandelt goufen, esou datt mir och haut nach reegelméisseg vum fréieren Eisenbunnstracé profitéiere kënnen.

Och d'Näerdener Gare, déi 1978 duerch de Kaf vun der Gemenger hale konnt ginn an 2014 mat vill Léift zum Detail komplett renovéiert gouf,

erzielt nach haut an hirem Musée d'Geschicht vun der Eisebunn. Dësen Erhalt vun eisem Patrimoine ass virun allem méiglech gewiescht dank dem Asaz vun de Frënn vun der Atterlinn a.s.b.l. an hirem President, dem Marco Stoffel, souwéi dem wäertvolle Originalmaterial aus der Sammlung vum Här Pierre Bertemes an de Maquettes, déi vun der Famill Rasqui-Weber zur Verfügung gestallt goufen. Ausserdeem ass dës gelongene Musée och dem onermiddlechen Asaz vum Isabelle Bernard, Historikerin a fréier responsabel Koordinatrice vun der Millen a.s.b.l., ze verdanken.

Zéckt also net, lech bei der Kulturmillen vu Biekerech no enger Visite guidée z'informéieren (info@kulturmillen.lu). Et erwaart lech eng spannend Entdeckungsrees an d'Vergaangenheet, déi sech ganz sécher lount.*



Bild aus der Revue vum 14 Oktober 1967¹³

de souligner en particulier que, depuis 1992, tant la ligne de l'Attert qu'une partie de l'ancien tracé du « Jhangeli » ont été transformées en une piste cyclable unique, permettant encore aujourd'hui de profiter régulièrement de l'ancien tracé ferroviaire.

La gare de Noerdange, qui a pu être conservée grâce à son acquisition par la commune en 1978 et qui a été

entièrement rénoverée en 2014 avec un grand souci du détail, raconte encore aujourd'hui l'histoire du chemin de fer à travers son musée. La préservation de ce patrimoine a surtout été rendue possible grâce à l'engagement des Amis de la ligne de l'Attert a.s.b.l. et de leur président, Marco Stoffel, ainsi qu'au précieux matériel original issu de la collection de Monsieur Pierre Bertemes et aux maquettes mises à disposition par la famille Rasqui-Weber. Par ailleurs, la réussite de ce musée est également due à l'engagement infatigable d'Isabelle Bernard, historienne et ancienne coordinatrice responsable de la Millen a.s.b.l.

N'hésitez donc pas à vous renseigner auprès de la Kulturmillen pour une visite guidée (info@kulturmillen.lu) : une passionnante plongée dans le passé vous y attend, et elle vaut assurément le détour.*

Fotoen : © Archive vun der Gemeng Biekerech

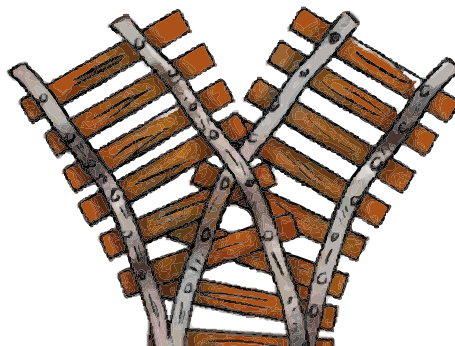
Photos: © Archives de la Commune de Beckerich



Hues du och spannend Erzielungen, Anekdote, Fotoen a Biller aus der Gemeng, déis du gäre mat eis wëlls deelen? Dann mellet dech ganz einfach bei der Kulturkommissioun vu Biekerech ënnert:

As-tu aussi des histoires passionnantes, des anecdotes, des photos ou des images de la commune que tu aimerais partager avec nous ? N'hésite pas à contacter la commission de la culture de Beckerich à l'adresse suivante:

✉ kulturkommissioun@beckerich.lu



¹³ Die letzte Fahrt der Atterlinie, Artikel aus der Revue vum 14. Oktober 1967, S.22

* D'Kulturkommissioun seet den Hären Marco Fassbinder an Martin Gillet Merci fir hir wäertvoll Bäitrag bei der Redaktioun vun dësem Artikel.