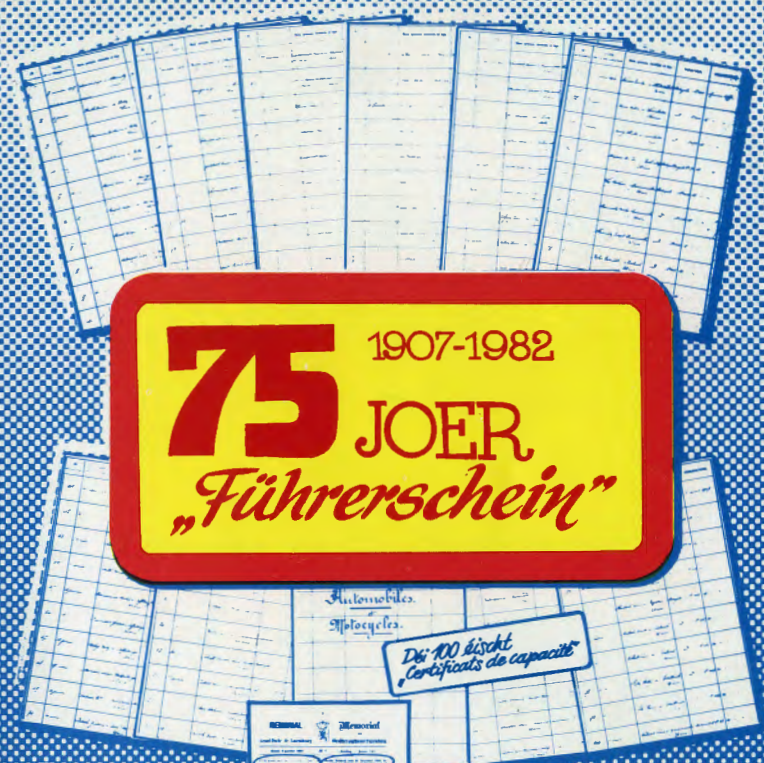


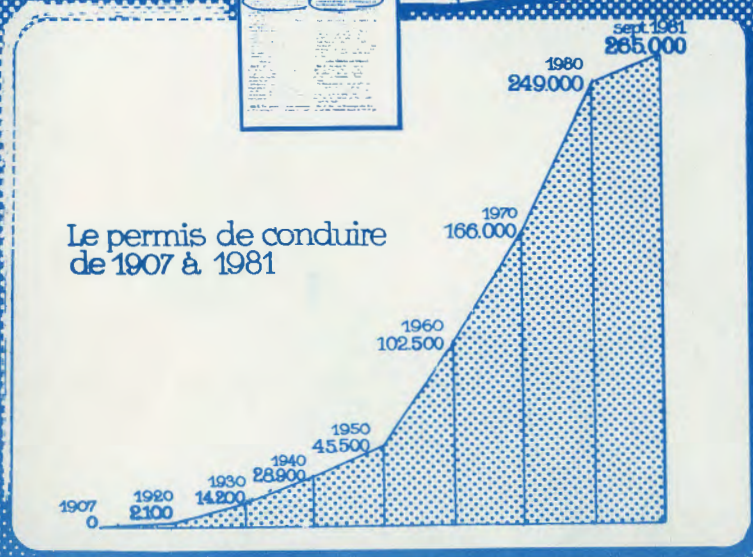
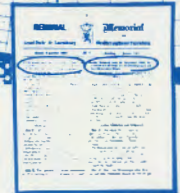


Terrain d'exercices «Findel»
1953 - 1962



75 1907-1982
JOER
„Führerschein“

*De 100 éisakt
„Certificats de capacité“*



**COMMEMORATION DU
75^e ANNIVERSAIRE DU
1^{er} PERMIS DE CONDUIRE**

7 janvier 1907 – 7 janvier 1982

Exposition rétrospective au Centre administratif du FORUM ROYAL,
19-21, boulevard Royal

Janvier 1982

Une organisation des amis et du personnel du service des permis de conduire (PEDECO), sous les auspices de M. le Ministre des Transports.

PANNEAU PUBLICITAIRE

Foire internationale d'automne 1981 au stand du Ministère des
Transports, de l'Énergie et de l'Environnement.

Avant-propos



Les amis et le personnel du service des permis de conduire ont choisi le bon moment pour célébrer un anniversaire bien à propos. A la veille de l'introduction du permis de conduire européen, reconnu par tous les Etats de la Communauté européenne, je ressens de la fierté pour notre pays qui en matière de permis de conduire marque une avance plusieurs fois décennale par rapport à la plupart de ses partenaires communautaires.

C'est avec le plus grand plaisir que je félicite les fonctionnaires et employés du Service des permis de conduire qui au sacrifice de nombreuses heures de loisirs ont réussi à monter cette intéressante rétrospective, et je souhaite à leur exposition tout le succès qu'elle mérite.

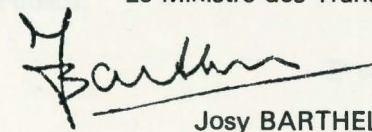
La présente documentation a l'avantage de retracer, à ma connaissance pour la première fois, l'histoire du permis de conduire luxembourgeois et surtout l'histoire de ses débuts.

Depuis 1907, où l'Administration était autorisée à **certifier des capacités** à une personne qui conduisait un véhicule, jusqu'à nos jours où elle **permet de conduire**, on peut mesurer combien l'approche à la question a évolué.

Si le permis de conduire assure aujourd'hui quasiment à tout un chacun plus de mobilité et plus d'indépendance, bref une plus grande liberté de mouvement, n'oublions pas qu'il peut aussi amener au malheur, s'il n'est pas remis entre les mains de conducteurs responsables.

Me tournant vers l'avenir, j'exprime le vœux que le permis de conduire ne soit toujours pour son titulaire que l'attestation de ses capacités physiques, intellectuelles et morales requises pour prendre part à la circulation, et qu'il permette au conducteur une mobilité et une indépendance optimales dans le respect des droits et de la sécurité des autres.

Luxembourg, le 2 janvier 1982
Le Ministre des Transports,


Josy BARTHEL

Avant-propos

Les lois de la physique du monde
ont permis de construire une civilisation
qui n'est que l'application
de la science à la vie de l'humanité.
C'est tout le sens de la Commission
interministérielle de l'Énergie
qui a pour but de rassembler
les efforts de tous les ministères
pour l'application de la science
à la vie de l'humanité.



C'est tout le sens de la Commission
interministérielle de l'Énergie
qui a pour but de rassembler
les efforts de tous les ministères
pour l'application de la science
à la vie de l'humanité.

La présente documentation a l'avantage de rassembler
les efforts de tous les ministères
pour l'application de la science
à la vie de l'humanité.

Depuis 1962, l'Administration a continué à travailler
pour l'application de la science
à la vie de l'humanité.

Il est permis de conclure que l'application de la science
à la vie de l'humanité est un processus
qui ne s'arrête jamais.

Le processus de l'énergie, l'énergie est le point de contact
entre le monde physique et le monde humain.
C'est tout le sens de la Commission
interministérielle de l'Énergie.

Ministère des Travaux Publics
Ottawa, le 27 août 1959

[Handwritten signature]

100.000^e permis de conduire

Das Volksgesetz über den Führerschein
unter Teil

Der nächste Zähler des neuen Führerscheins (100 bis 127) hat
Menge sich in einer feinen Weise in feinerer und feinerer Weise über das



während der Zeit der ersten Massen in Sicherheit bringen.

An Verkehrsgesetz gibt es nur diejenigen, die sich aus der Praxis ergeben
haben, und die nachher so schnell wie die Masse und Gewichte. Du
warst zum Beispiel noch zum Schluss des 19. Jahrhunderts in einem
Chiffre-Buch. Die ersten Jahre Kreuzen dem schwarzen Gefährten des besten

Remise du 100.000^e permis de conduire à Melle WALENTINY Claudine. De
gauche à droite: M. Pierre Grégoire, Ministre des Transports, M. Joseph
Jacoby, Inspecteur au Ministère des Transports, M. Nic. Kremer, examina-
teur, Melle Valentiny, M. Raymond Bergamini, instructeur, M. Robert
Schaffner, Ministre des Travaux Publics.

1954 wurden die Gesetze vom 5. Februar des Jahres X und
des Jahres XII und der gesetzliche Druck vom 24. Juni 1959
und die Regierung wurde ermächtigt, Bestimmungen über den Verkehr auf

27 août 1959

Das Veloziped oder der Verkehrsprobleme erster Teil

Der römische Dichter Decimus Junius Juvenalis (um 60 bis 127) beklagte sich in seiner dritten Satire in kraftvoll realistischer Drastik über den Verkehr im antiken Rom. Nicht einmal ein Meerkalb, so meinte er, könne in diesem Lärm schlafen, und wenn man ihm Glauben schenkt, konnte der Fussgänger sich glücklich schätzen, wenn er dem Verkehrschaos noch einmal lebend entgangen war. Wer es sich leisten konnte, liess sich in einer Sänfte über die Köpfe der Fussgänger hinwegtragen, während die Träger im Laufschrift die Passanten zur Seite stiessen. Die Römer waren zwar ausgezeichnete Strassenbautechniker, die Verkehrsprobleme scheinen aber nach dem Recht des Stärkeren geregelt worden zu sein, so wie etwa im besetzten Berlin der ersten Nachkriegsjahre ein Panzer die Vorfahrt vor einem Lastwagen hatte.

Im Laufe des Mittelalters verfiel dann das römische Strassennetz. Am besten kam nun der Reiter von einem Ort zum andern. Warentransporte waren mit allerlei Gefahren verbunden, die nicht nur von den Wegelagerern herkamen, die aus allen Schichten der Bevölkerung stammten. Eine Reise mit der Postkutsche wurde nicht selten zum Abenteuer. Die Städte unterhielten die Überlandstrassen nur in ihrer Nachbarschaft und forderten angemessene Zollabgaben von denen, die die Strassen benutzten und sich während der Nacht hinter ihren Mauern in Sicherheit brachten.

An Verkehrsregeln gab es nur diejenigen, die sich aus der Praxis ergeben hatten, und sie wechselten so schnell wie die Masse und Gewichte. So war es zum Beispiel noch zum Schluss des 19. Jahrhunderts in unserm Ösling Brauch, dass man beim Kreuzen dem schweren Gefährt den besten Teil der Strasse überliess. Das Überholen geschah nach demselben Prinzip, allerdings musste man darauf gefasst sein, dass rechts überholt wurde. Die Franzosen hatten während der Revolution natürlich auch versucht, die Polizei des Fuhrwesens einheitlich zu regeln. Diese Bestimmungen hatten dann auch für unsere Staatsstrassen gereicht, deren Netz im 19. Jahrhundert allmählich entstand. Erst durch ein Gesetz vom 9. Februar 1874 wurden die Gesetze vom 9. Floreal des Jahres X und vom 7. Ventöse des Jahres XII und das kaiserliche Dekret vom 23. Juni 1806 abgeschafft, und die Regierung wurde ermächtigt, Bestimmungen über den Verkehr auf

den vom Staate unterhaltenen Haupt-Communicationswegen zu erlassen. Die Verkehrssünder riskierten eine Strafe von 10 bis 15 Fr und, im Wiederholungsfalle innerhalb eines Jahres, eine Gefängnisstrafe von einem Tag.

Die Regierung machte erst keinen Gebrauch von dieser Ermächtigung und erliess nicht einmal Vorschriften über die Beleuchtung der Fahrzeuge während der Nacht. Die Zukunft schien sowieso der Eisenbahn zu gehören; wenn jedes Dorf an einer Eisenbahnlinie liegen würde -dieses Ziel schien nicht mehr so ferne- würde ja nur noch der Lokalverkehr für die Strassen bleiben, und für den waren ja die Lokalbehörden verantwortlich.

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts verbreitete sich dann ein neuartiges Verkehrsmittel, das erst viele Unfälle verschuldete und der Jurisprudenz erhebliche Schwierigkeiten verursachte: das Veloziped, das wir heute Fahrrad nennen.

Man benutzte es erst zu sportlichen Zwecken, dann aber erkannten nicht nur Handwerker und Arbeiter die Vorteile des neuen Vehikels. Die Gerichte weigerten sich, die spärliche Gesetzgebung über die Fuhrwerke bei den Velozipeden anzuwenden, da das Fuhrwerk eine besondere Kraft für die Fortbewegung voraussetzte. Nun wurde aber diese Kraft beim Fahrrad durch den Fahrer und Lenker selbst geliefert.

Da es immerhin 1200 Fahrräder im Lande gab, sah man sich schliesslich gezwungen, das Radfahren auf den öffentlichen Wegen durch ein Spezialgesetz zu regeln. In der Abgeordnetenversammlung kam es dabei zu einer ausgedehnten Debatte, während der J.P. Jérôme Thinnès, Händler in Binsfeld und Deputierter des Kantons Clerf, das Hauptwort führte. Seine Interventionen zeugen davon, dass er damals eine der markantesten Gestalten der Kammer war, einer seiner Kollegen sprach von den «weisen Emanationen der Ardennen». Thinnès -übrigens ein eingefleischter Gegner der Beamten und besonders der Professoren- war zwar mit dem Gesetz einverstanden, das das Radfahren reglementieren sollte, nicht aber mit dem Vorschlag der Zentralsektion, die Regierung zu ermächtigen, ein allgemeines Verkehrsreglement auf den öffentlichen Strassen zu erlassen. Auf diese Weise versuche man doch nur, den Velozipedisten das Radfahren noch leichter zu machen, indem man den andern Besitzern von Fahrzeugen eine ganze Reihe von Pflichten auferlege. Das könne nur so lange gut gehen, wie unter den Ministern kein Radfahrer sei. Gebe es unter ihnen einen Radfahrer -oder auch nur einen, der einem Radfahrverein nahestehe-

so würde dieser alles daran setzen, um die Radfahrer gegenüber den andern Verkehrsteilnehmern zu bevorzugen.

Dann holte Thinnès aus zu einer wahren Philippika gegen das Stahlross, das der Berichterstatter das demokratische Pferd «par excellence» genannt hatte. Trotzdem er stark dagegen war, dass ein Bauer seinen Karren wie in Deutschland nachts beleuchten müsse -die Luxemburger Bauern seien noch nicht reif, um sich die Hände mit so starken Ketten binden zu lassen -wollte er den Radfahrern verbieten, während der Dunkelheit ihr Vehikel zu besteigen, es sei denn, sie hätten eine Laterne und eine anständige Glocke an ihm befestigt, und das dürfe auf keinen Fall eine einfache Klingel sein. Der Deputierte Schmit fragte, ob er etwa an eine Grundglocke, einen sogenannten «bourdon», denke. Thinnès stellte darauf fest, kein Wanderer könne in Zukunft seines Lebens mehr sicher sein, jeden Augenblick laufe er Gefahr, von den Rädern eines Fahrrades tödlich getroffen zu werden. Man könne unterwegs nicht mehr an seine Geschäfte denken, wie ein Hase müsse man die Augen offen halten und die Ohren spitzen, um nicht auf der Strasse umgeworfen zu werden.

Mit der Zentralsektion, die gemeint hatte, das Fahrrad eigne sich nicht nur zum Sport, sondern es leiste auch den Handwerkern und Arbeitern, d.h. den Armen, grosse Dienste, konnte er nicht einverstanden sein. Es biete ihnen vor allem auch die Gelegenheit, am Sonntag Ausflüge zu unternehmen und nachts oder erst am folgenden Morgen mit leeren Taschen und einem dicken Kopf nach Hause zu kommen, dazu noch oft mit gebrochenen Rädern und Knochen. Es sei daher angebracht, die weitere Verbreitung des Radfahrens zu verhindern und sogar zu verbieten.

Der Berichterstatter Laval war sehr erstaunt über die Diatribe seines Kollegen Thinnès gegen das Fahrrad und er versuchte zu beweisen, dass der Radfahrer nicht das bössartige Tier sei, von dem Thinnès gesprochen habe. Der gute Radfahrer nehme unterwegs keine geistigen Getränke zu sich, da er wisse, dass er sich sonst die Knochen brechen könne. So sei das Radfahren eigentlich ein Mittel im Kampfe gegen den Alkoholismus und es müsse unterstützt werden.

Thinnès versuchte nun, mit einem Abänderungsantrag wenigstens den reichen Radfahrern Steine in den Weg zu legen: das Radfahren sollte mit einer jährlichen Taxe von 20 Fr. belegt werden. Nur Handwerker und Arbeiter sollten gratis fahren, und dies nur zwischen ihrer Arbeitsstätte und

ihrer Wohnung. Das Produkt dieser Steuer sollte unter die Gemeinden verteilt werden, um die Vizinalwege zu unterhalten.

Der Generaldirektor der Öffentlichen Arbeiten Rischard ging dann auf die Staffelung der Bussen ein. Er untersuchte vier verschiedene Beispiele. Im ersten Fall fährt in Luxemburg ein Radfahrer durch die Grabenstrasse, trotzdem dort das Radfahren untersagt ist. Die Gasse war aber leer, und kein Unfall konnte geschehen. Da er aber erwischt wurde, schien ein Franken Busse angebracht. Im zweiten Beispiel sieht ein Radfahrer ein Kind auf der Strasse und glaubt, durch seine Geschicklichkeit an ihm vorbeizukommen. Das gelingt ihm auch, das Kind erschrickt aber und wird krank. In diesem Falle müsse die Busse härter sein. Im dritten Beispiel läuft das erschrockene Kind nach Hause, fällt auf der Treppe und bricht ein Bein. Der Radfahrer müsse härter bestraft werden, trotzdem er am Unfall selbst anscheinend keine Schuld trage. Im vierten Beispiel des Generaldirektors wettet ein Radfahrer, der in dem vom Deputierten Thinnes geschilderten Zustand ist, er könne während der Oktave durch eine Prozession fahren. Der müsse exemplarisch bestraft werden und das auch in dem Falle, wo er seine Wette gewinnen sollte. Man einigte sich schliesslich auf eine Busse von 5 bis 15 Fr. Trotzdem der Berichtersteller vorgeschlagen hatte, keine Gefängnisstrafe vorzusehen, da das Vaterland nicht in Gefahr sei, glaubte man eine Gefängnisstrafe von einem bis zu vier Tagen vorsehen zu müssen, die im Wiederholungsfalle auf sieben Tage ausgedehnt werden könnte.

Über die vom Deputierten Thinnes vorgeschlagene jährliche Taxe kam es dann zu einem angeregten Meinungswechsel. Der Berichtersteller zählte diejenigen auf, die das Fahrrad beruflich benutzten und daher von der Taxe befreit werden mussten: zu den Arbeitern und Handwerkern kamen die kleinen Angestellten, die kleinen Beamten, die Landärzte und die Tierärzte. Der Abgeordnete Prüm fügte die Studenten hinzu, der Berichtersteller die Krankenwärter, der Generaldirektor des Innern die Gendarmen. Eine unbekannte Stimme sprach von den Vagabunden und erregte allgemeine Heiterkeit. Der Abgeordnete Prüm meinte, man dürfe auch die Touristen nicht vergessen, die Geld ins Land brächten. Da nun all diese Berufsgruppen gratis fahren durften, wäre eine so unbedeutende Summe zusammengekommen, dass man den Antrag Thinnes ablehnte.

Durch das Gesetz vom 3. Juli 1897 wurde die Regierung ermächtigt, das Radfahren auf den öffentlichen Wegen zu reglementieren und die bestehenden Reglemente über die Gemeindewege zu revidieren, um die zu

erlassenden Reglemente in Einklang zu bringen. Die Gemeinden durften aber das Radfahren zeitweilig oder für immer untersagen. Allerdings mussten die Beschlüsse, die das Radfahren während mehr als 15 Tagen verboten, von der Regierung genehmigt werden.

Am 4. September 1897 erschien dann der grossherzogliche Beschluss vom 28. August 1897, der den Verkehr der Fuhrwerke, Reiter und Fahrzeuge auf öffentlichen Wegen regelte. Artikel 2 bestimmte, dass jedes Fahrrad und jedes Fuhrwerk, dessen Räder mit Gummibändern umgeben waren, mit einem auf 50 Meter weit hörbaren, helltönenden Warnapparat versehen sein musste. Dieser Apparat war in Tätigkeit zu setzen beim Herannahen von Fussgängern, Fuhrwerken und Lasttieren sowie an Strassenkreuzungen und Biegungen. Desweiteren war jedes Fahrrad bei Anbruch der Nacht vorne mit einer brennenden Laterne zu versehen. Dazu musste das Fahrrad mit einer Bremsvorrichtung ausgerüstet sein, welche es dem Radfahrer erlaubte, unter allen Umständen seine Maschine auf drei Meter weit zum Halten zu bringen. Auch musste er beim Durchfahren der Städte und Ortschaften sowie auf den Kreuzungen und Biegungen -wie übrigens auch die Fuhrwerke- eine gemässigte Gangart annehmen. Er musste beständig die Lenkstange in der Hand und die Füsse auf den Pedalen halten. Das Durchfahren von öffentlichen Aufzügen oder auf dem Marsch befindlicher Truppen war ihm untersagt; bei Gedränge musste er absteigen und seine Maschine an der Hand führen. Die Radfahrer durften keine den Verkehr hemmenden Gruppen bilden. Gab bei ihrem Herannahen ein Pferd Zeichen der Unruhe, so hatten die Radfahrer anzuhalten.

Neben den vielen Pflichten, die dem Radfahrer diktiert wurden, wurden ihm aber auch einige Rechte zuerkannt: beim Herannahen eines Radfahrers mussten Wagenlenker und Reiter nach rechts ausweichen und ihm einen freien Raum von wenigstens 1,50 Meter überlassen. Dass die Radfahrer nicht in der Gunst des Publikums standen, beweist Artikel 9, der untersagte, böswilligerweise auf der Radfahrerbahn Hindernisse aufzustellen, welche Unglücksfälle veranlassen könnten.

Paul SPANG

L'auto-école en 1946



Voiture d'auto-école, marque Opel, instructeur M. Bremer Charles.

Du certificat de capacité au permis de conduire

L'arrêté grand-ducal du 17 avril 1903 règlementant la circulation sur les voies publiques dit dans son article 5:

«.....

«..... Nul ne pourra conduire les automobiles destinées à une entreprise de «transport de voyageurs, s'il n'est porteur d'un certificat de capacité lui délivré par le Directeur général des travaux publics.»

L'article 2 du même document fixe l'âge pour la conduite d'une automobile ou d'un motocycle à 18 ans accomplis.

Pour autant que nous soyons bien documentés, ce texte de 1903 fait état pour la première fois d'un certificat requis pour la conduite d'un véhicule automoteur servant au transport rémunéré de personnes. En même temps, l'arrêté grand-ducal précité définit l'autorité compétente: La Direction Générale des Travaux Publics.

Trois ans plus tard, le 24 décembre 1906, le Grand-Duc Guillaume signe un arrêté qui stipule:

«Article 3. - Tout conducteur d'automobile ou de motocycle devra être «porteur d'un certificat de capacité délivré, soit par le Directeur général des «travaux publics, sur l'avis favorable d'un agent de son administration «délégué à cet effet, soit par une autorité compétente de l'étranger.»

On doit conclure de ce qui précède que:

1) «l'agent délégué à cet effet» est le précurseur de notre actuel examinateur; en fait il s'agissait de l'ingénieur des Ponts et Chaussées;

2) à travers du document faisant fonction de certificat de capacité, délivré par une «autorité compétente de l'étranger», la reconnaissance du permis de conduire étranger est implicitement établie. Au cours de nos recherches, nous avons d'ailleurs retrouvé un permis de conduire luxembourgeois délivré en échange d'un permis de conduire militaire italien, ceci en 1915

Conformément à l'arrêté grand-ducal du 24 décembre 1906 précité, il fut établi le 7 janvier 1907, le premier permis de conduire luxembourgeois. Suivant registre, Monsieur Joseph GLESENER, 43 ans, demeurant à Niederwiltz en était le titulaire.

Il y a donc juste 75 ans!



Le permis de conduire étant né, il fallait le réglementer en détail, ce qui fut fait par arrêté grand-ducal du 13.2.1914, arrêté signé par la Grande-Duchesse Marie-Adélaïde et contresigné par Messieurs de Waha (Travaux Publics) et Braun (Intérieur).

On peut supposer que l'auteur de ce texte a rédigé le premier Code de la route. Cet arrêté règle dans ses 33 articles, tant l'équipement et l'immatriculation des véhicules, que la circulation proprement dite et le certificat de capacité.

A noter que le mot «capacité» est au singulier.

Les conditions et les modalités pour l'obtention du «diplôme de conducteur» étaient les suivantes:

a) âge minimum requis:

- pour les conducteurs d'automobiles et de motocycles: 18 ans
- pour les conducteurs d'automobiles supérieures à 2 tonnes, respectivement supérieures à 16 HP: 21 ans
- pour les conducteurs des autobus: 25 ans.

Le candidat présentait avec sa demande une photo de 46/43 mm et un certificat délivré par le médecin-inspecteur du ressort de sa résidence; ce certificat devait attester, entre autres que le candidat:

- avait une vue normale ou une acuité visuelle après correction d'au moins 8/10,
- n'était atteint d'aucune lésion organique, ni du coeur, ni de la plèvre, ni des reins,
- était exempt de toute affection névropathique, monomanie, hystérie ou épilepsie,
- ne présentait aucun signe sérieux d'alcoolisme.

Ce certificat médical fut rédigé sur simple feuillet d'ordonnance.

Tout «aspirant-conducteur» pour être admis aux épreuves théoriques et pratiques devait justifier avoir fait, sous l'assistance et la direction d'une personne expérimentée, qui elle-même était en possession d'un certificat de capacité et qui avait été dûment agréée comme instructeur par l'autorité compétente, un apprentissage d'une durée d'au moins 4 semaines; pour les conducteurs d'automobiles dont le poids propre dépassait 2 tonnes et demie, ou dont la puissance du moteur dépassait 10 HP, la durée de l'apprentissage était portée à 2 mois au moins. Les conducteurs d'autobus avaient en outre l'obligation d'être mécanicien de profession. Cette pres-

cription fut reprise beaucoup plus tard pour le permis de conduire H.

Pour garantir la sécurité sur les routes, le législateur réglait aussi les modalités pouvant mener au retrait du certificat (articles 20 et 21).

Certaines des conditions autorisant le retrait administratif ressemblaient étrangement, quant au texte, aux dispositions actuelles.

Le certificat pouvait être retiré:

- «a) si le conducteur présente des signes sérieux d'alcoolisme aigu ou «chronique,
- «b) si en raison d'infirmités survenues depuis la délivrance du certificat, il est reconnu ne plus posséder les aptitudes nécessaires à la «conduite d'une automobile,
- «.....»

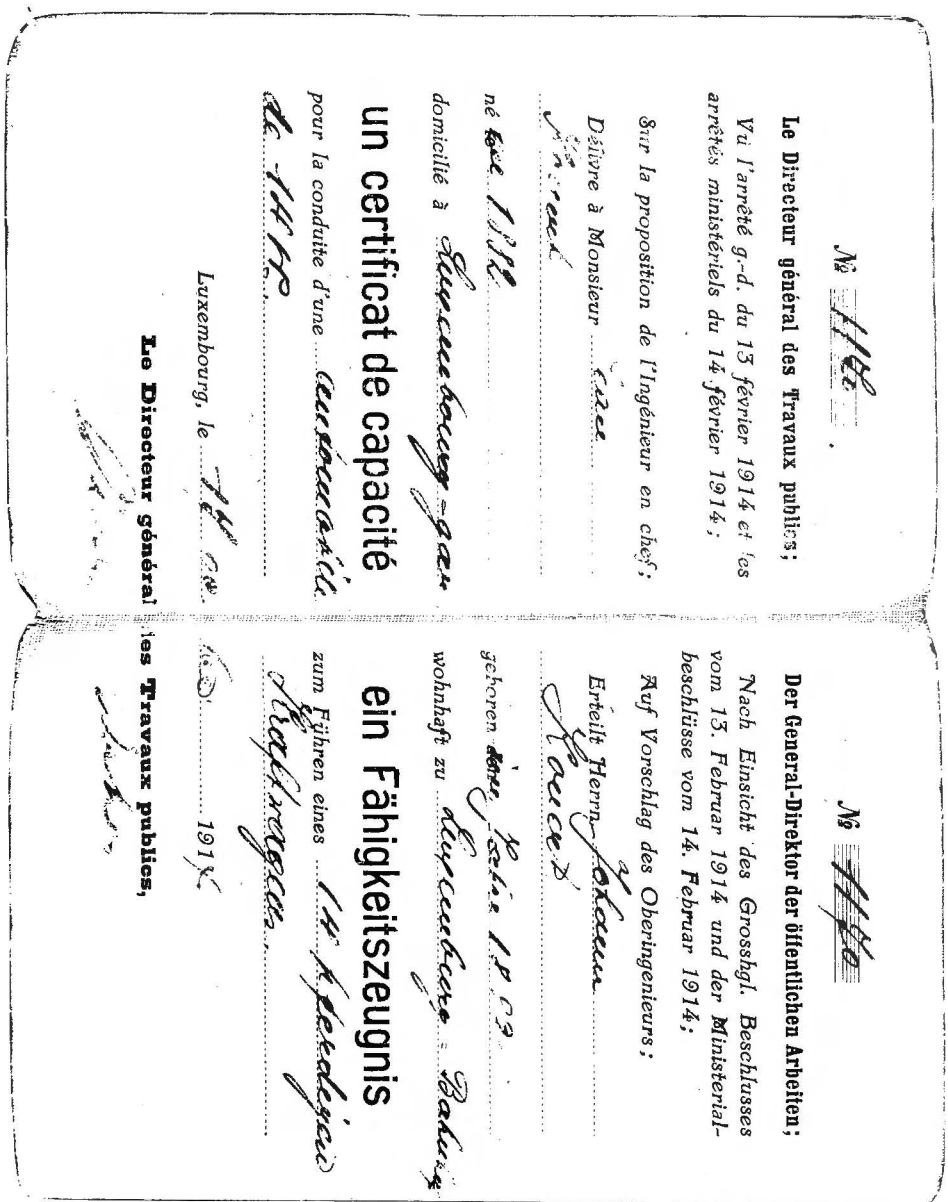
Comme le certificat, qui était d'ailleurs déjà de couleur rose, n'était pas encore subdivisé en différentes catégories, il devait spécifier dans son texte, le type de véhicule à conduire, la nature de la source d'énergie, la force en chevaux vapeurs et éventuellement le poids. La durée de validité était permanente. Cependant, toute personne n'ayant plus conduit de voiture automobile pendant 3 ans, était obligée de se faire examiner à nouveau.

On peut donc facilement se rendre compte, que l'arrêté grand-ducal du 13.2.1914 entrainait déjà bien dans les détails, tout au moins pour ce qui concerne le permis de conduire.

Par arrêté du 14.2.1914, le Directeur général des travaux publics, Charles de Waha, arrêta le programme des épreuves à subir par le candidat-conducteur.

L'examen comprenait une partie théorique et une partie pratique. A lire ce texte, on est surpris par le nombre et la matière des différentes épreuves qui sont définies dans les moindres détails. Aujourd'hui, on ne fait certainement pas mieux. Voici en résumé, le déroulement de l'examen en obtention du certificat de capacité:

- 1) La partie théorique comprenait:
 - des connaissances générales et approfondies concernant les organes mécaniques du véhicule
 - des mesures à prendre dans des cas particuliers, tels que patinage, dérapage, incendie du véhicule, etc.
 - des connaissances parfaites du règlement de la circulation.





2) La partie pratique comprenait:

- le maniement des organes mécaniques et des exercices de course,
- une course d'épreuve sur voie libre à circulation moyenne,
- une épreuve finale à long parcours d'une durée d'une heure au moins.

Retenons finalement qu'après trois échecs, le permis de conduire était refusé à vie. Une bien sévère réglementation...!

Les modalités des examens décrites ci-dessus, ne furent que très légèrement modifiées le 14.2.1926 par arrêté du Directeur général de la justice et des travaux publics Norbert Dumont.

Les arrêtés grand-ducaux des 19.2.1922, 16.9.1922 et 25.2.1930 constituent de nouvelles étapes dans l'évolution du permis de conduire.

En voici les principales nouveautés:

- une taxe d'écriture de 20 francs est exigée sur la demande,
- obligation de produire un extrait du casier judiciaire,
- l'agent-examineur pouvait exiger la présence à l'examen pratique d'une personne déjà habilitée à conduire,
- le retrait du permis de conduire par la voie administrative pouvait être prononcé, si le conducteur était en état de récidive ou bien s'il était dépourvu des qualités morales nécessaires,
- présentation d'un certificat médical tous les cinq ans pour les chauffeurs appelés par leur profession à conduire des voitures servant au louage et au transport en commun,
- délivrance, après examen, d'un permis de conduire provisoire, valable pour un mois et non renouvelable.

La loi du 10 juin 1932, concernant la réglementation de la circulation des véhicules de toute nature sur les voies publiques jetait les bases pour de nouvelles conceptions concernant la matière et restera un événement dans l'histoire du permis de conduire.

Les mœurs et les techniques ayant considérablement changé depuis la 1ère guerre mondiale, il était temps de repenser de fond en comble le Code de la route en général et le permis de conduire en particulier.

Il semble bien qu'on se soit donné du temps de réflexion, et pourtant, ce ne sera qu'un demi-succès. Mais n'anticipons pas.

Grand-Duché de Luxembourg
Grossherzogtum Luxemburg



Circulation Automobile
Kraftfahrzeugverkehr

Permis de conduire
Führerschein



N^o

1482

VERWALTUNGSKOMMISSION
IN LUXEMBURG



KRAFTFAHRZEUGVERKEHR

Führerschein
für Kraftwagen



Nr.



2498

Le dernier Code de la route datait du 15.2.1930. Il avait été modifié successivement par les arrêtés grand-ducaux des 26 septembre 1930, 19 février, 18 avril, 30 novembre et 24 décembre 1935, donc 4 fois en une seule année; décidément, le Code était à l'agonie.

A part cela, l'arrêté grand-ducal du 4 février 1926 fixant les programmes des épreuves à subir par les candidats-conducteurs, était toujours en vigueur. La loi précitée du 10 juin 1932 autorisa le Gouvernement à édicter un nouveau Code de la route par voie de règlement d'administration publique. Ce règlement fut pris 18 ans plus tard, en 1950.

Le 31 juillet 1935, le Directeur général des Travaux Publics institua une Commission chargée de la refonte du Code de la route. Cette Commission présidée par le Directeur des Ponts et Chaussées Monsieur François Simon se composait de Messieurs Bousser Albert, Dieschbourg Léon, Hentgen Aloyse, Dondelinger Emile, Hammes Léon, Jeitz Georges, Kneip Nico, Lecorsais Romain, Noppenay Marcel, Prüm Norbert, Steffen Aloyse, Weis Joseph, Wolff et Heuschling.

Le projet terminé au courant de l'année 1938 par la Commission, fut soumis au Conseil d'Etat d'où il revint au début de 1939. C'est également vers cette époque que l'Autorité de tutelle revint au département des Transports.

Alors survint la deuxième guerre mondiale.

Dès l'occupation en mai 1940 jusqu'au mois de novembre, les permis de conduire furent délivrés par la «Verwaltungskommission». Le modèle de la formule fut maintenu, quoique réimprimé en langue allemande.

Entre le 31.12.1940 et le 8.8.1945, le registre des permis de conduire reste muet; il n'y a pas d'inscriptions.

Le permis de conduire luxembourgeois à la belle couleur rose bonbon, avait dû laisser la place à un document d'un gris triste comme le sinistre «Feldgrau».

Dès la libération, la Commission se remit au travail, malheureusement sur des documents et sur des idées de 1935, donc loin de l'actualité.

Le 23 novembre 1950 la Grande-Duchesse Charlotte signa l'arrêté grand-ducal portant exécution de la loi du 10 juin 1932. Il fut contresigné

par les Ministres Pierre Dupong, Eugène Schaus et Robert Schaffner, Ministre des Transports. Ce nouveau Code de la route régla dans ses articles 50 à 63 les nouvelles conditions concernant les aptitudes de conduire, l'octroi et le retrait du permis de conduire.

Ci-après quelques innovations:

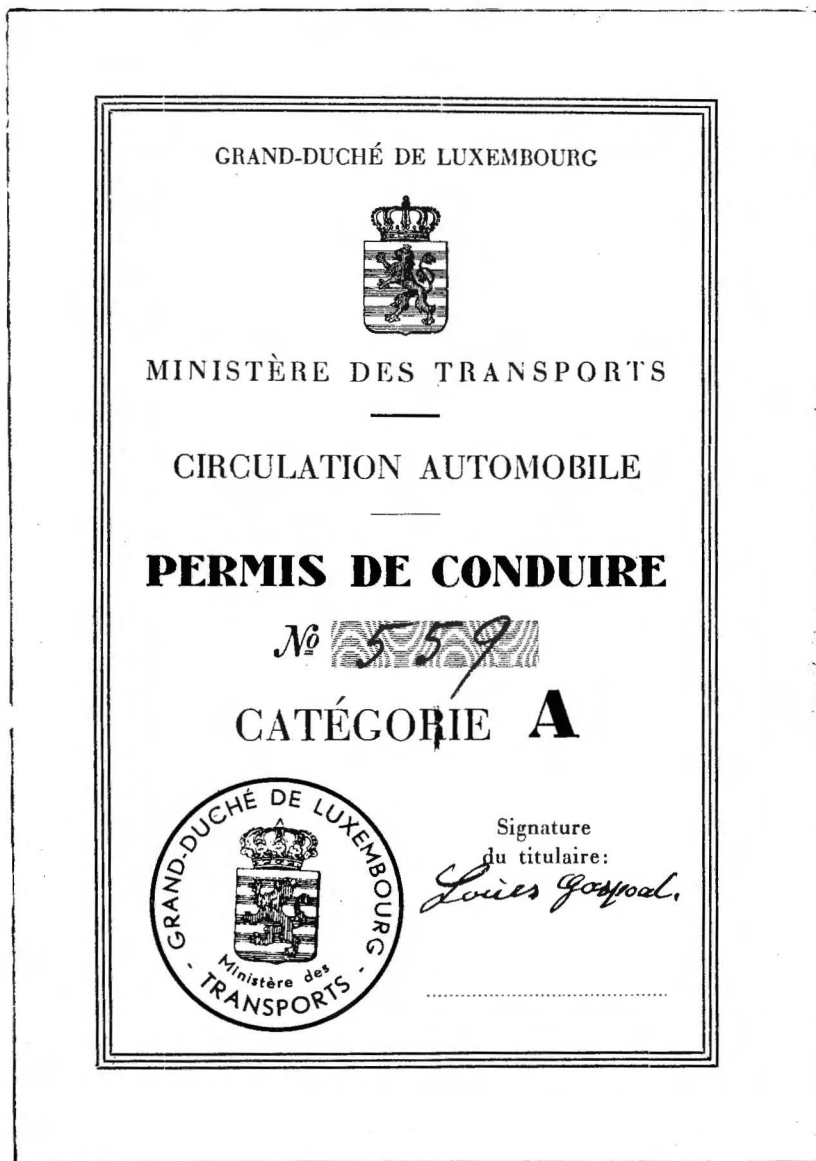
- subdivision du permis en 4 catégories, à savoir:
 - catégorie A: véhicules automoteurs, dont le poids en charge n'excède pas 3.500 kg avec ou sans remorque,
 - catégorie B: véhicules automoteurs, dont le poids en charge excède 3.500 kg,
 - catégorie C: véhicules automoteurs de transport en commun,
 - catégorie D: motocycles avec ou sans side-car,
 - un permis de conduire spécial pour invalides, valable uniquement pour conduire des véhicules spécialement aménagés, fut créé,
 - les conditions de retrait ou de refus devinrent plus sévères,
 - l'obligation de répéter ses épreuves après une «inactivité» de plus de 3 ans fut abolie.

Bien que l'apprentissage à l'auto-école était toujours facultatif, les premières écoles pour chauffeurs furent créées autour de 1950. Retenons quelques noms: Grün, Musmann, Thiel, Forotti, Kremer.

Parmi ces premiers instructeurs, il y a lieu de relever celui de Monsieur Nic Kremer. Sur les conseils de Monsieur le Ministre Bodson, il se rendit en Suisse pour y suivre des cours de perfectionnement.

Dès son retour, Monsieur Kremer offrit ses connaissances aux autorités pour participer activement à une éducation optimale des nouveaux chauffeurs, notamment en proposant des salles d'instruction équipées de matériel didactique, de revoir le déroulement des manoeuvres sur le terrain d'exercice, le tirage au sort des parcours préétablis pour l'examen pratique, etc Monsieur Kremer fut également avec le commissaire Eugène Bertrand, un pionnier de l'éducation des écoliers en matière de circulation routière et de prévention des accidents.

L'arrêté grand-ducal du 23.11.1950 était à peine publié, que les critiques les plus diverses s'élevaient contre son application. Le corps de ce texte était constitué par un projet d'avant-guerre qui avait été avisé en 1939 par le Conseil d'Etat.



Il devait bien vite s'avérer que le 1^{er} Code de la route après la deuxième guerre mondiale n'avait pas tenu compte d'une façon suffisante de l'essor inattendu qu'a connu la circulation automobile depuis 1930.

Le législateur du Code de 1950 n'avait pas tenu compte des progrès techniques incontestables. D'autre part, il ressortait que dans la pratique, des prescriptions destinées à toute une catégorie d'usagers, étaient inapplicables à certains d'entre eux. Sans parler du retard que la législation concernant la circulation et les permis de conduire avait pris vis-à-vis de nos pays voisins.

Il n'est donc pas étonnant que la loi du 3.8.1953 ait créé l'obligation de revoir le Code de la route pour de nombreux aspects.

Ce qui fut fait par la loi du 14.2.1955 et par son arrêté d'exécution du 23.11.1955, notre actuel Code de la route. De nouveau le chapitre concernant les permis de conduire subit d'importantes modifications. (article 72 à 91)

Comme la plus grande majorité de ces dispositions sont encore en vigueur aujourd'hui, il est inutile d'en faire mention dans le présent article; il s'agit d'actualité et non d'histoire.

Je m'en voudrais quand-même de ne pas citer quelques dispositions tout à fait révolutionnaires du nouveau code:

- nouveau modèle du permis de conduire (modèle triptyque)
- nouvelles définitions des catégories

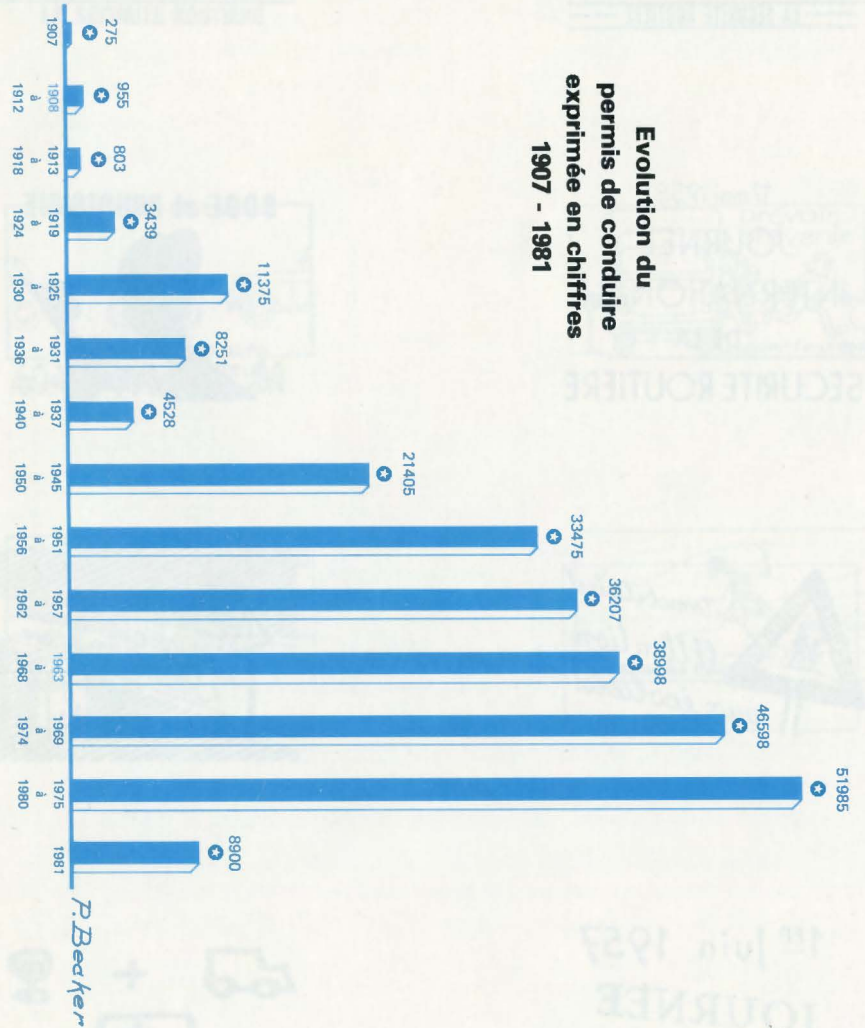
A - motorcycle	D - autobus	G - instructeur
B - voiture	E - remorque	H - chauffeur
C - camion	F - tracteur agricole	professionnel
- pour la première fois une personne de moins de 18 ans peut conduire un véhicule; l'âge pour la catégorie F (tracteur) est fixé à 16 ans,
- la validité du permis de conduire est limitée à 10 ans avec possibilité de le renouveler,
- obligation du candidat-chauffeur de suivre un apprentissage sous l'assistance d'un instructeur agréé, titulaire d'un permis de conduire spécial, (catégorie G)
- les candidats sont examinés par un examinateur agréé par le Ministre des Transports,

– les personnes conduisant des véhicules servant au transport rémunéré de personnes ou pour le compte d'autrui, doivent être titulaires d'un permis de conduire «chauffeur professionnel».

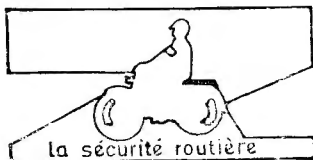
Depuis 1955, le texte réglementant le permis de conduire a subi de nombreux changements, sans pour autant renier l'esprit rénovateur de ses auteurs, ce qui finalement est le plus beau compliment qu'on puisse faire à cette équipe de politiciens et de fonctionnaires d'avant-garde

P. KEISER

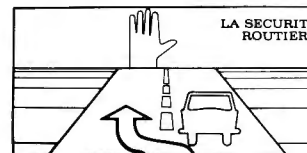
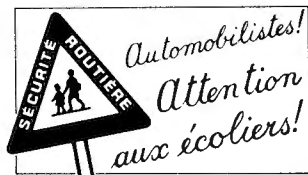
Evolution du permis de conduire exprimée en chiffres 1907 - 1981



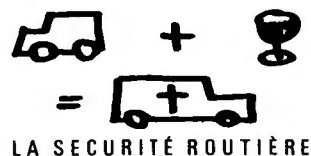
La sécurité routière à travers la philatélie



17 mai 1958
 JOURNEE
 INTERNATIONALE
 DE LA
 SECURITE ROUTIERE



1^{er} Juin 1957
 JOURNEE
 SANS ACCIDENT



Das Automobil oder der Verkehrsprobleme zweiter Teil

Im Jahre 1897 hatte sich unsere Kammer mit Verkehrsproblemen befassen müssen, weil eine neue Kategorie von Verkehrsteilnehmern, die Velozipedisten, Unruhe auf Luxemburgs Strassen säten und in eine erhebliche Reihe von Unfällen verwickelt waren. Als die Regierung dann von der Ermächtigung, den Verkehr auf öffentlicher Strasse zu regeln, Gebrauch machte, sprach sie nicht nur von den Velozipedisten, die den Anstoss zum Gesetz gegeben hatten, sie sprach auch von den Fuhrwerken, deren Räder mit Gummibändern umgeben waren. Gemeint war das Automobil, das seinen Siegeszug vor einigen Jahren begonnen hatte und von dem einige Exemplare bis nach Luxemburg gekommen waren.

Bereits im Jahre 1902 musste sich die Abgeordnetenversammlung mit diesem neuartigen Vehikel befassen, das man als ebenso gefährlich bezeichnete als es nützlich war. Eine Landplage schien das Automobil aber noch nicht geworden zu sein, denn man ermächtigte die Regierung, die Bestimmungen über die Velozipede auch auf die Automobile auszudehnen, ohne dass ein Abgeordneter das Wort zu diesem Fall ergriffen hätte. Die Regierung liess sich dann auch Zeit bis zum 17. April 1903, bis sie in einem grossherzoglichen Beschluss von 18 Artikeln den Verkehr mit Motorwagen und Fuhrwerken jeglicher Art regelte. Es handelte sich um eine Erweiterung der Bestimmungen über die Velozipede auf Motorwagen, Strassenlokomotiven und Motorräder, die mit einem Warnapparat, einer Schelle oder einem Signalhorn, versehen sein mussten, das auf 50 Meter hörbar war. Artikel 6 befasste sich mit der Geschwindigkeit, die auf offener Strasse 35 Stundenkilometer nicht überschreiten durfte; im Innern der Ortschaften war die Geschwindigkeit eines trabenden Pferdes auf keinen Fall zu überbieten. Bei Wettrennen mit Motorwagen, die vom Generaldirektor der Öffentlichen Arbeiten genehmigt werden mussten, durfte im Innern der Ortschaften die Fahrgeschwindigkeit 20 Stundenkilometer erreichen.

Das Jahr 1909 brachte dann das Pariser Abkommen betreffend, den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, dem Luxemburg am 29. Juli 1910 beiträt. Bereits ab 1. Mai 1910 galt eine Regelung, die es den Luxemburger Automobilisten gestattete -Luxemburg gehörte ja zum deutschen Zollverein- sich gebührenfrei die Papiere und die Kennzeichen zuteilen zu lassen, die

N ^o . du certificat.	DATE DE LA DÉCLARATION.	Nom, prénom, domicile et âge.	VÉHICULE.	OBSERVATIONS.
1.	7 janvier 1897.	Glassner Joseph à Niederwiltz. - 18 ans.	Automobile (N ^o 1).	
		<i>(Note de la Préfecture de ce jour)</i>		
2.	9 janvier "	Wirth François à Wiltz. - 38 ans.	Motocyclette (N ^o 1009)	
3.	15 " "	Piermann Guillaume à Wiltz. - 33 ans.	D (N ^o 1014)	
4.	16 j " "	Schlotter Antoine à Wiltz. - 50 ans.	D (N ^o 1015)	
5.	12 " "	Mars Pierre à Pellingen (Almend) - 41 ans.	D (N ^o 1016)	
6.	13 " "	Keyser Roger à Pellingen (Almend) - 26 ans.	D (N ^o 1017)	
7.	16 " "	Kirsch Georges à Wiltz. - 33 ans.	D (N ^o 1018)	
8.	27 " "	Kiedemach Joseph à Hamm. - 27 ans.	D.	13. mars 1897.
9.	24 " "	Carone J ^o Pie à Wiltz. - 41 ans.	D (N ^o 1019)	
10.	15 " "	Lambert François à Niederwiltz. - 16 ans.	Automobile (N ^o 1020)	

Les noms des dix premières personnes qui avaient le courage de se présenter aux examens du permis de conduire

benötigt wurden, um im Deutschen Reich mit einem Automobil zu fahren. Diese Formalitäten waren beim nächsten deutschen Grenzzollamt, bei einem luxemburgischen Zollamt, bei einer luxemburgischen Übergangsabgaben-Hebestelle oder auch -hier staunt man etwas- bei einer luxemburgischen Branntweinabfertigungsstelle zu erledigen. Es erübrigt sich darauf hinzuweisen, dass alles mit der sprichwörtlichen deutschen Gründlichkeit organisiert war.

In der Zwischenzeit war dann auch das Automobil zum Schrecken der Landstrassen und zur Plage in den Dörfern geworden. Es gab immerhin, im Jahre 1913, 434 rezensierte Exemplare, zu denen noch die ausländischen Wagen kamen, die das Land durchfuhren. Als die Abgeordnetenkommission am 1. Februar 1912 über die Gehälter der Wegewärter diskutierte, kam es zu einer ausgedehnten Interpellation über die Automobile, durch die, so meinte jedenfalls der Abgeordnete Steichen, es in den Ortschaften des Landes in jedem Augenblick Unfälle gebe. Der Abgeordnete Ludovicy liess das aber nicht gelten und fragte seinen Kollegen, ob er von den Hähnen spreche, die überfahren würden. Der Abgeordnete Brincour stellte fest, dass man beim Publikum gut ankomme, wenn man eine Rede gegen das Automobil halte. Man fiel natürlich besonders über die ausländischen Automobilisten her, die sich nach einem Unfall möglichst schnell davonmachen, um die Grenze zu erreichen. Es gab auch Verteidiger des Automobils - in der Kammer gab es auch Autofahrer- die feststellten, man übertreibe und man werde den Fortschritt hemmen, wenn man vexatorische Massnahmen gegen die Automobilisten ergreife. Der Deputierte Knepper protestierte energisch gegen alle diese Unfälle und, hier lachten seine Kollegen, gegen die Übertreibung der Berichte. Er war der Meinung, auf Luxemburgs Strassen könne man gar nicht so schnell fahren, wie es in diesen Berichten von sensationshungrigen Journalisten heisse. Man solle also nicht behaupten, auf unseren Strassen würden in jedem Augenblick Personen, Tiere und Lebewesen jeglicher Art überfahren. Diese Meldungen stammten aus der ausländischen Skandalpresse, in Luxemburg setze der Automobilist, der ja oft Frau und Kinder im Wagen habe, seine Familie solchen Gefahren nicht aus. Die Automobile seien erst vor etwa 10 Jahren ins Land gekommen, sie seien noch neu und man müsse sich erst an sie gewöhnen. Früher habe der Deputierte Thinnès vorgeschlagen, das Radfahren zu verbieten (Heiterkeit!). Das Fahrrad sei damals noch neu gewesen, und der Deputierte Thinnès habe erzählt, die Radfahrer würden über Frauen und Kinder fahren, ohne sich um ihre Opfer zu kümmern. Man

habe sich in der Zwischenzeit an die Fahrräder gewöhnt und man werde sich auch an die Automobile gewöhnen.

Es gab dann recht interessante Vorschläge: Verbot für Automobile auf einzelnen Fussgängerwegen zu fahren, Geschwindigkeitsbegrenzungen, Kontrollen usw. Auch der Abgeordnete Welter sprach für das Automobil: hier liege der Fortschritt, so meinte er, wenn nicht sogar beim Flugzeug. Man möge das Autofahren daher nicht unmöglich machen, das Automobil leiste einzelnen Berufsgruppen grosse Dienste. Auch er erinnerte an die Diatribe des Deputierten Thinnès gegen die Fahrräder und an seine Forderung, nicht eine Schelle sondern eine grosse Glocke an ihnen zu befestigen, damit der Bauer nicht plötzlich auf der Strasse durch ein Fahrrad geweckt werde. Er stellte dann fest, man habe sich an die Fahrräder gewöhnt, die Tiere allerdings schneller als die Menschen. Das ganze Problem sei also vor allem eine Frage der Erziehung.

Der Abgeordnete Thinnès sprach das Schlusswort: er habe damals nicht gefordert, die Fahrräder müssten verboten werden, er habe ihnen nur eine grosse Glocke anhängen wollen. Und wenn er damals gefordert habe, die Fahrräder müssten besteuert werden, so sei es gewesen, weil die Fahrräder damals die Luxuswagen der reichen Leute gewesen seien. Heute seien sie es nicht mehr und sie würden von den reichen Leuten durch die Automobile ersetzt, welche wirkliche Luxuswagen seien und auch blieben. Diese müssten besteuert werden, denn nie werde ein Arbeiter Eigentümer eines Automobils werden können.

Bereits ein Jahr später, am 26. Juni 1913, kam es in der Kammer zu einer neuen Interpellation über die Automobile. Der Abgeordnete Kayser zitierte die Unfälle -acht tödliche Unfälle seit dem 1. Januar allein in der Stadt Luxemburg-, sprach von der übertriebenen Geschwindigkeit -80 bis 100 Stundenkilometer auf der Escher Strasse- und stellte fest, dass die Automobilisten nicht einmal an den Octroihäuschen halten würden, um ihr Gepäck untersuchen zu lassen und die städtischen Steuern zu entrichten.

Neben Oesterreich-Ungarn war Luxemburg das einzige europäische Land geblieben, das die Automobile nicht besteuerte. Am 30. Juli 1913 stimmte die Kammer diese neue Steuer, die man in ihren Sätzen dem deutschen Gesetz anpasste. Das Jahr 1914 brachte dann noch am 13. Februar ein neues Reglement über den Strassenverkehr in 33 Artikeln, einen Beschluss über die Befestigung und Beleuchtung der Erkennungstafeln,

einen Beschluss über die Prüfungsordnung für Führeranwärter von Kraftwagen und Krafträdern und einen Beschluss über die Erhebung der Kraftfahrzeugsteuer.

Der Automobilist von damals würde staunen, wenn er die heutige Gesetzgebung und die Ausführungsbestimmungen sähe und sie zu befolgen hätte. Dem Gesetz von 1955, das 1963 abgeändert wurde, folgte ein grossherzoglicher Beschluss von 177 Artikeln, der laufend durch Beschlüsse und Reglemente ergänzt und erweitert wird. Die Strassenverkehrsordnung wurde so komplett und auch so komplex, dass man von ihr eine Volksausgabe herausgeben musste. Und trotzdem wird der Verkehr immer beängstigender. Dem Moloch Verkehr wird ohne Schwierigkeit eine jährliche Hekatombe geopfert.

Die Zukunft gehörte dem Automobil; trotzdem der Abgeordnete Thines gemeint hatte, ein Arbeiter könne nie Besitzer eines Autos werden, ist das Auto zum Allgemeingut geworden. Bei den Reichen ist gleich die ganze Familie motorisiert.

Mit allen Mitteln versucht man, den Verkehr sicherer zu gestalten: man versuchte es einst mit einem Überholmelder, man sperrt grobe Verkehrssünder wie Gemeinverbrecher ein, man beschränkt die Geschwindigkeit, man verbietet dem Fahrer, seinen Durst mit alkoholischen Getränken zu stillen, man schnallt ihn an, man schafft eine fliegende Brigade zur Verkehrsüberwachung, kurz, man tut alles, um wenigstens zu verhindern, dass es noch schlimmer wird.

Man versucht es auch mit der Verbesserung des Strassenbaus, indem man gefährliche Kurven begradigt. Die Autofahrer heben die Wirkung durch schnelleres Fahren wieder auf. Man baut Autobahnen, in der Begeisterung gleich 500 Meter zu viel.

In der Stadt Luxemburg droht der Verkehr zu ersticken. Nachdem man die einzelnen Wagen erst sorgfältig gezählt hat, möchte man den ruhenden Verkehr -in der Zwischenzeit hat sich eine Fachsprache entwickelt- am liebsten unter der Erde vergraben, man weiss nur nicht recht wo, und den fließenden in den Kasematten des 20. Jahrhunderts, die noch zu bauen sind, unter der Stadt hindurchführen.

Weil ausländische Experten herausgefunden haben wollen, dass man auch in Luxemburg schneller weiterkommt, wenn man erst im Kreise fährt, richtet die Polizei in der Zwischenzeit ein riesiges Karussell ein, in dem der

ortsunkundige Fahrer so lange herumfahren darf, bis er das Loch in der riesigen Zentrifuge gefunden hat.

Man versucht es auch mit der Erziehung und beginnt schon im Kindergarten. Ein Dreikäsehoch besitzt schon einen solchen Fuhrpark an Miniaturoutos, dass es Parkschwierigkeiten in der Spieltruhe gibt. Bei der Fahrprüfung, die natürlich theoretisch und praktisch -und neuerdings sogar auch teilweise bei Dunkelheit- abzulegen ist, erfand man für die Postulanten noch ein zweijähriges Noviziat, ehe sie endgültig in den Orden der Autofahrer aufgenommen werden, in dem sie dann periodisch überprüft werden.

Trotz aller Bemühungen wird der Autofahrer immer rücksichtsloser, auch die zuvorkommendsten Menschen legen so manches ab, wenn sie hinter dem Steuer sitzen, manche benehmen sich im Verkehr, als ob die Steinzeit eben erst begonnen hätte. Sollte etwa Erich Kästner recht gehabt haben, als er das Gedicht «Die Entwicklung der Menschheit» schrieb:

«Einst haben die Kerls auf den Bäumen gehockt,
behaart und mit böser Visage,
dann hat man sie aus dem Urwald gelockt
und die Welt asphaltiert und aufgestockt,
bis zur dreissigsten Etage.

.....

So haben sie mit dem Kopf und dem Mund
den Fortschritt der Menschheit geschaffen.
Doch davon mal abgesehen und
bei Lichte betrachtet sind sie im Grund
noch immer die alten Affen.»

Paul SPANG

**La prévention des accidents à l'école 1955
(à remarquer le grand succès populaire)**

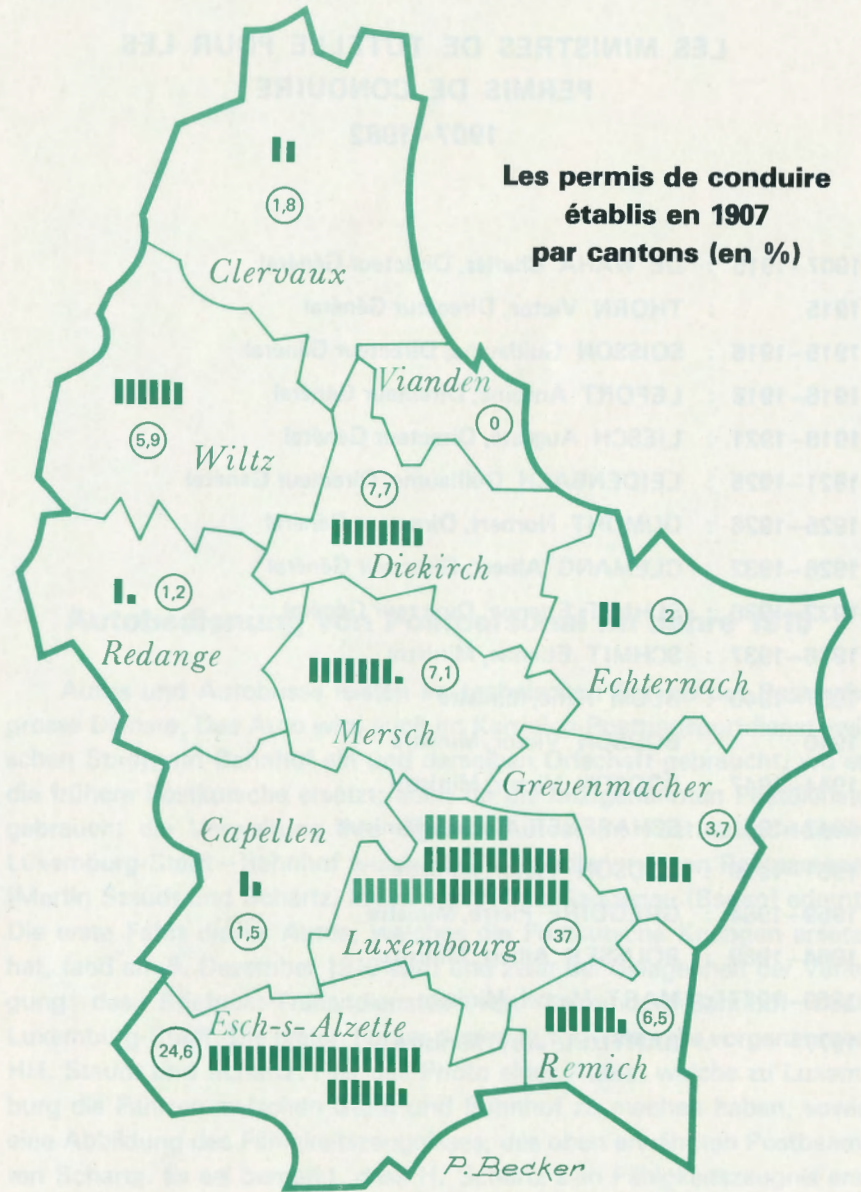
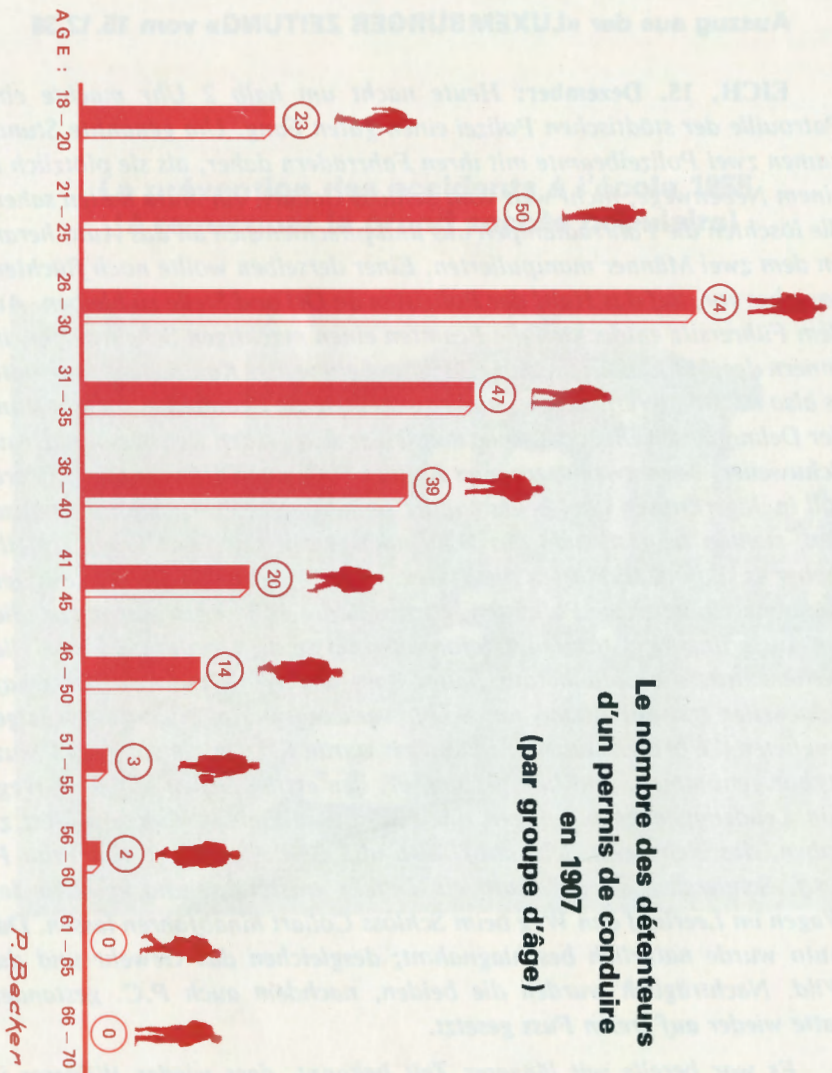


**Mit Führerschein.....
aber ohne Jagdschein!**

Auszug aus der «LUXEMBURGER ZEITUNG» vom 15.12.36

EICH, 15. Dezember: *Heute nacht um halb 2 Uhr machte eine Patrouille der städtischen Polizei einen guten Fang. Um genannte Stunde kamen zwei Polizeibeamte mit ihren Fahrrädern daher, als sie plötzlich in einem Nebenwege, nicht weit vom Schloss Collart, ein Auto halten sahen. Sie löschten die Fahrradlampen aus und pirschten sich an das Auto heran, an dem zwei Männer manipulierten. Einer derselben wollte noch flüchten, zog aber vor, auf das Halt! der Polizisten an Ort und Stelle zu bleiben. Auf dem Fahrersitz entdeckten die Beamten einen mächtigen Scheinwerfer, im Innern des Autos ein Reh, vier Hasen und ein wildes Kaninchen. Man hatte es also mit Wilderern zu tun, und so schritten die Beamten zur Verhaftung der Delinquenten. Bei dem einen handelt es sich um den Reisenden K.L. aus Schuweiler, beim zweiten um den Kellner P.C. aus Differdingen. Ersterer soll in Jägerkreisen übel beleumundet sein. Als die Polizisten näher zusahen, stellten sie fest, dass das Wild noch warm war. Zur Frage gestellt, woher es stamme, erklärten die beiden, es auf belgischem Gebiet gewildert zu haben. Da aber die Polizisten, eben weil das Wild noch warm war, dieser Äusserung nicht trauten, telefonierten sie an die Gendarmerie von Niederkerschen, die bald heraus hatte, dass das Wilderauto die Ortschaft Schuweiler erst am Abend um 8 Uhr verlassen hatte. Nichtdestoweniger leugneten die beiden weiter. Schliesslich wurde K.L. in ein strenges Kreuzverhör genommen, und hier gestand er, den ersten Hasen auf dem Wege von Leudelingen nach Rödgen mit Hilfe des Scheinwerfers gewildert zu haben, das Reh beim Scheidhof, also auf dem Jagdgebiet von Frau P. u.s.f. Schliesslich sei am Auto ein Defekt entstanden und er habe den Wagen im Leerlauf den Weg beim Schloss Collart hinabfahren lassen. Das Auto wurde natürlich beschlagnahmt; desgleichen das Gewehr und das Wild. Nachträglich wurden die beiden, nachdem auch P.C. gestanden hatte wieder auf freien Fuss gesetzt.*

Es war bereits seit längerer Zeit bekannt, dass wieder Wilderer in Autos mit Scheinwerfern ihr Unwesen trieben. Der St. Hubertusklub hat vor einigen Monaten eine ansehnliche Prämie ausgesetzt für diejenigen, die die nächtlichen Wilderer stellen würden.



**LES MINISTRES DE TUTELLE POUR LES
PERMIS DE CONDUIRE
1907--1982**

- 1907--1915 : DE WAHA Charles, Directeur Général
1915 : THORN Victor, Directeur Général
1915--1916 : SOISSON Guillaume, Directeur Général
1916--1918 : LEFORT Antoine, Directeur Général
1918--1921 : LIESCH Auguste, Directeur Général
1921--1925 : LEIDENBACH Guillaume, Directeur Général
1925--1926 : DUMONT Norbert, Directeur Général
1926--1932 : CLEMANG Albert, Directeur Général
1932--1936 : SCHMIT Etienne, Directeur Général
1936--1937 : SCHMIT Etienne, Ministre
1937--1940 : BLUM René, Ministre
1940 : BODSON Victor, Ministre
1944--1947 : BODSON Victor, Ministre
1947--1951 : SCHAFFNER Robert, Ministre
1951--1959 : BODSON Victor, Ministre
1959--1964 : GREGOIRE Pierre, Ministre
1964--1969 : BOUSSER Albert, Ministre
1969--1977 : MART Marcel, Ministre
1977-- : BARTHEL Josy, Ministre

Autobedienung von Postpersonal im Jahre 1910

Autos und Autobusse leisten im technischen Betrieb der Post sehr grosse Dienste. Das Auto wird auch im Karriolen-Posttransportdienst zwischen Stadt und Bahnhof ein und derselben Ortschaft gebraucht, wo es die frühere Postkutsche ersetzt; auch für die letztgenannten Postdienste gebraucht die Verwaltung ihre eigenen Autos. Im Posttransportdienst Luxemburg-Stadt – Bahnhof wurde die Autobedienung von Postpersonal (Martin Staudt und Schartz) im Jahre 1910 zu Gaggenau (Baden) erlernt. Die erste Fahrt dieses Autos, welches die Postkutsche Knebgen ersetzt hat, fand am 5. Dezember 1910 statt und zwar bei Gelegenheit der Verlegung des Briefpost-Transitdienstes von Luxemburg-Bahnhof nach Luxemburg-Stadt. Die ersten Führer dieses Autos waren die vorgenannten HH. Staudt und Schartz. Hier das Photo eines Autos, welche zu Luxemburg die Fahrten zwischen Stadt und Bahnhof zu machen haben, sowie eine Abbildung des Fähigkeitszeugnisses, des oben erwähnten Postbeamten Schartz. Es sei bemerkt, dass H. Schartz sein Fähigkeitszeugnis erst zwei Tage vor der ersten Fahrt erworben hatte, also am 3. Dezember 1910.



Archives des P et T

N^o 562

Le Directeur général des Travaux publics;

Vu l'arrêté g.-d. du 24 décembre 1906;

Sur la proposition de l'Ingénieur en chef;

Délivre à Monsieur *Scharly Nic,*
chauffeur

né en *1891*

domicilié à *Luxembourg*

un certificat de capacité

pour la conduite d'une *automobile*

Luxembourg, le *3 décembre* 1910.

Le Directeur général,

Walter de Waha

N^o 562

Der General-Direktor der öffentlichen Arbeiten;

Nach Einsicht des grosshgl. Beschlusses vom 24. Dezember 1906;

Auf Vorschlag des Ober-Ingenieurs;

Erteilt Herrn *Scharly Nic,*
Wagenführer

geboren im Jahre *1891*

wohnhaft zu *Luxembourg*

ein Fähigkeitszeugnis

für das Führen eines *Kraftwagens*

Luxembourg, den *3. Dezember* 1910.

Der General-Direktor,

Walter de Waha

**Différentes éditions de permis de conduire conformes au code de la route de 1955
(modèle triptyque)**



45

**Un des tous premiers permis (no 3/41) délivré pendant l'occupation par le «Polizeipräsident», valable pour les classes II et III
(transcription d'un permis luxembourgeois) 19.1.1941**

(Raum für weitere amtliche Eintragungen, insbesondere für Bedingungen der Erlaubnis oder Ausdehnung der Erlaubnis nach Ergänzungsprüfungen.)

Herr Alfons Molling
erhält die Erlaubnis, ein Kraftfahrzeug mit Antrieb durch Verbrennungsmaschine der Klasse zwei zu führen.

Luxemburg, den 19.1.41
Der Polizeipräsident
Im Auftrage:
W. W. W.

Alfons Molling
N° 3/41/19.1.41

Führerschein

für

Herrn Alfons Molling
geboren am 25. Februar 1898
in Blascheid
wohnhaft in Luxemburg - Sandweiler
Straße Nr. _____

Nr 23 II (Berlin 1898).
Deutsche Buchdruckerei- und Verlags-G. Berlin.

44

GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

MINISTÈRE DES
TRANSPORTS

PERMIS DE CONDUIRE

N° **50**

de la catégorie H-stagiaire

**«Chauffeur professionnel-
stagiaire»**

IMP. P. LEBEN, LUXEMBOURG

GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

MINISTÈRE DES
TRANSPORTS

PERMIS DE CONDUIRE

L

**Candidat
Chauffeur Professionnel**

147002 1968

47

GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

MINISTÈRE DES
TRANSPORTS

PERMIS DE CONDUIRE

L

1971

GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

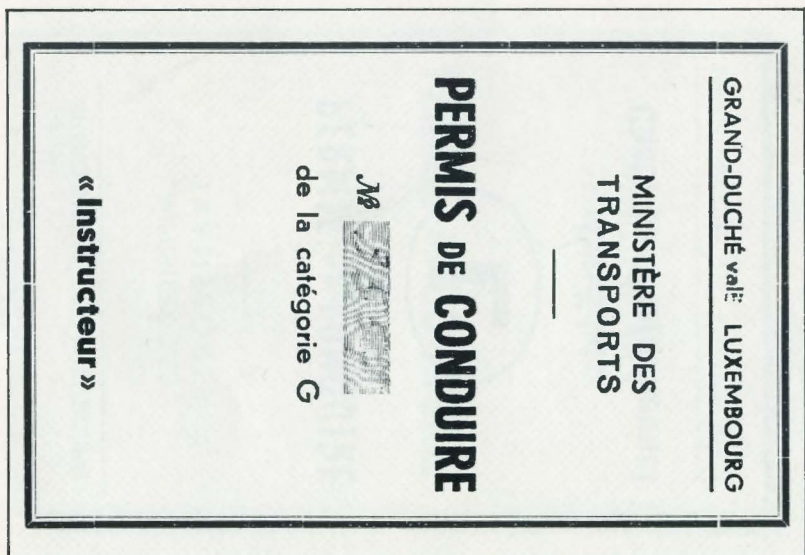
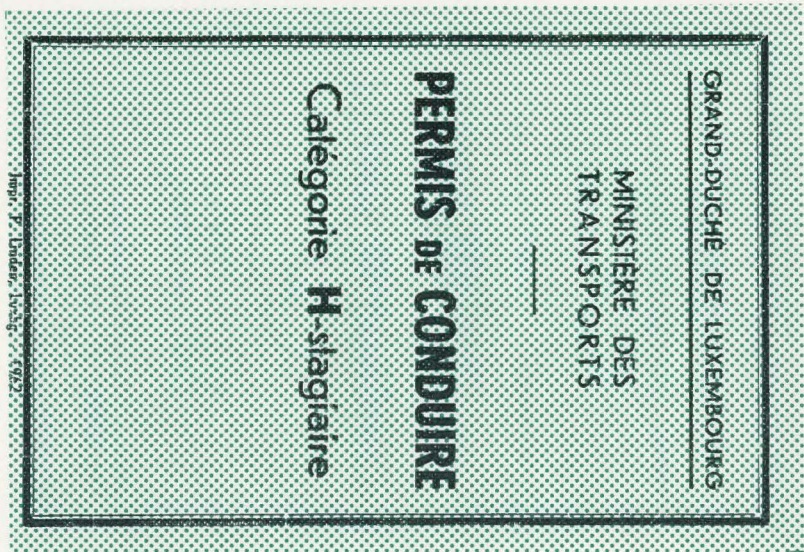
MINISTÈRE DES
TRANSPORTS

PERMIS DE CONDUIRE

N° **4/637**

IMP. P. LEBEN, LUXEMBOURG

46



SERVICE DES PERMIS DE CONDUIRE (1945 -- 1982)

PREPOSES DU SERVICE

GOERENS Robert
 STOFFEL Jean
 BETTENDORFF Ferdinand
 STOFFEL Jean
 THEIN Pierre
 KEISER Paul

WEBER Marcel

EXAMINATEURS

En service :

GILLEN Jean-Paul
 HOFFMANN Nico
 RODEN Paul
 SCHMITZ Pierre
 TIBOLT Albert

EXAMINATEURS EN CHEF

LECORSAIS Romain
 ERPELDING Jean
 DIEDERICH Ernest

EXAMINATEURS AUXILIAIRES

Les anciens :

BIREN Charles
 HEISBOURG
 KESSELER Ed.
 LIEFRIG Jos.
 MANDERSCHIED Roger
 MOCKEL Jean-Pierre
 REULAND François
 SCHMIT Pierre
 SIMON Marcel
 ZENNER Aloyse

EXAMINATEURS

Les anciens :

ANTON Ed.
 BERENS Jean
 KASS Constant
 KREMER Nic.
 MUSMANN Hubert
 NIMAX Norbert
 PIERRARD René
 ROSENFELD Rudy
 SCHMIT Aloyse

EXAMINATEURS AUXILIAIRES

En service :

KEISER Paul
REULAND Guy
REUTER Georges
RISCHARD Jean-Paul
RIES Emile
SCHMITZ Corneille
SCHUMANN Maurice

EMPLOYES

Les anciens :

BECH Charles
BOUS Cathérine
CONRARDY Nic.
HEIDERSCHEID Lucien
HORNICK Pierre
JONAS Jean
JUNGBLUT Victor
KALMES Erwin
KEIFFER Pierre
KOENIG Etienne
KOSTER Demy
MATURIN R.
MICHELS Pierre
MOCKEL Jean-Pierre
REIFFERS Théophile
REUTER Monique
SPEICHER Claude

WAGNER Yvonne
WALTENER Jean
WELSCH Alphonse
WOHLFAHRT Claude

EMPLOYES

En service :

ANEN Théo
BECKER Monique
BECKER Pierre
BETTENDORFF Andrée
BRISBOIS Alice
DELBRASSINNE Jean-Marie
GITZINGER Josée
KARP Roby
KEISER Paul
LEIDER Josy
REULAND Guy
REUTER Jean
SCHROEDER Christiane
WEHLES Josée

Les amis et le personnel du service des permis de conduire (PEDECO) ont l'honneur de remercier toutes celles et tous ceux qui ont, de quelque façon que ce soit, participé aux travaux de l'exposition rétrospective et à la présente documentation.

Un merci spécial à

M. François BLEY, inspecteur principal 1er en rang au Ministère des Transports,
M. Paul SPANG, Directeur des Archives de l'Etat
M. Guy MAY, Archives de l'Etat
MM Mich. SCHMITZ, Marcel WIETOR et Edmond JUNG, Direction des P et T
M. Alphonse WILTGEN, Musées de l'Etat
M. Roger CHRISTOPHE, Office du Film scolaire
M. Nic KREMER, examinateur e.r.
M. Charles BUND, instructeur

