Text: Charles-Léon Mayer

De Charly *an de* Jangeli *an der Stad*

Es war schon ein besonderer Anblick, die kleinen Schmalspurzüge mit den blau-gelben Wagen dampfend und rauchend, sowie mit ständigem Geläute und viel Pfeifen durch die Hauptstraßen der Stadt fahren zu sehen, unter Staunen von Ortsfremden, vor allem aber zum Ärger der Anrainer und Autofahrer. Hier möchte der Autor an sie erinnern, die in seiner Jugend noch zum Alltag der Stadt Luxemburg gehörten.

© Sammlung J.P. Steffen

Personenzug der Remicher Bahn aus der Zeit nach 1900, mit typischer kastenförmiger SLM-Tramwaylokomotive von 1894 und neuen großen Wagen.

Schmalspurbahnen in Luxemburg

Nachdem seit 1859 die Eisenbahn das Land mit seinen Nachbarn verbunden und die aufkommende Eisenindustrie und weitere Landesteile angebunden hatte, erschien der Bau zusätzlicher Linien in Normalspur zu kostspielig, um weniger besiedelte Gegenden mit geringerem zu erwartendem Verkehrsaufkommen zu erschließen. Hierfür eigneten sich, nach Erfahrungen aus dem Ausland, eher Bahnen mit kleinerer Spurweite, die sich besser an das Gelände anpassen ließen und nach Möglichkeit den vorhandenen Landstraßen folgen und sie sogar mitbenutzen könnten. So kam es ab 1880 zum Bau mehrerer meterspuriger Schmalspurbahnen, von denen jene nach Remich und Echternach die Straßen der Stadt Luxemburg mitbenutzen sollten.

Jangeli, die Bahn nach Remich

Laut Gesetz vom 2. Oktober 1880 war erstmals die Konzession zum Bau und Betrieb von zwei Sekundär- und Straßeneisenbahnen beschlossen worden, von Remich über Mondorf nach Luxemburg und von Fels nach Cruchten. Die Konzession erging an die *Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik* in Winterthur (SLM), welche damals schon mehrere solcher Bahnen errichtet hatte. Der Konzessionär übergab seinerseits den Betrieb an die neu gegründete *Luxemburger Sekundärbahngesellschaft* (LSB).

Feierlich eingeweiht wurde die Remicher Bahn am 16. Februar 1882. Wie die am Vortag eröffnete Felser Bahn wurde auch sie im Volksmund *Jangeli* genannt, nach dem Felser Bürgermeister

© R.C.Riley / Sammlung GAR

Auf dem Bahnhofsvorplatz steht der nachmittägliche *Charly* nach Junglister abfahrtbereit hinter dem Pilottramwagen, mit im Vordergrund ein 1938 für die Echternacher Linie bestimmter Dieseltriebwagen.

und Deputierten Jean Knaff (1825-1917) wegen dessen großen Verdiensten für die Erstehung seiner Bahn. Der Begriff *Jangeli* war allgemein für die Schmalspurbahnen im Gebrauch.

Wie die große Bahn berührte der *Jangeli* jedoch nicht den eigentlichen Stadtkern, die Oberstadt. Ihr Ausgangspunkt war vor dem Bahnhof Luxemburg, gelegen auf dem Gebiet der bis 1920 noch eigeständigen Gemeinde Hollerich. Aus militärischen Gründen musste dieser außerhalb der Festung in Kanonenreichweite liegen, somit jenseits des Tals der Petruss. Die Gleise verliefen in der Straße in Richtung Bonneweg, Howald und Hesperingen. Die Züge bestanden anfangs aus kastenförmigen sogenannten Tramwaylokomotiven und kleinen Personenwagen. Ab 1903 kamen normale, gebraucht aus der Schweiz beschaffte Lokomotiven und große vierachsige Personenwagen dazu.

Charly, die Bahn nach Echternach

Eine besondere Rolle bei der Entwicklung des Stadtverkehrs kam der mit fast 46 km längsten meterspurigen Schmalspurbahn von Luxemburg nach Echternach zu. Am 19. April 1904 wurde sie entsprechend der damaligen Gepflogenheiten sehr feierlich eingeweiht. Gebaut und ausgerüstet mit dem benötigten Rollmaterial wurde sie, laut dem Gesetz vom 26 Juni 1897 betreffend den weiteren Ausbau des Schmalpurbahnnetzes, vom Staat auf eigene Kosten als sogenannte Vizinalbahn, mittels Finanzierung durch Vergabe von Erzschürfrechten im Süden des Landes. Sie war die erste, und damals nicht vorhersehbar, die letzte komplett neu gebaute, größere Bahnlinie des Landes im 20. Jahrhundert. Im Volksmund wurde sie *Charly* genannt, nach dem damaligen Generaldirektor für öffentliche Bauten Charles Rischard.

Auf dem Stadtgebiet verlief die vom Bahnhofsvorplatz ausgehende einspurige Strecke in oder entlang bestehender oder neuer Straßen. So folgten die Züge auf der linken Straßenseite der Adolphe-Avenue (heute Avenue de la Liberté), im unteren Teil direkt entlang der Häuserfronten, um weiter das Petrusstal auf der neuerbauten Adolphe-Brücke zu überqueren. Anschließend wechselte sie auf die rechte Seite des Königsrings (Boulevard Royal) und bog auf Höhe der Grandrue in die Arsenalstraße (heute Avenue Emile Reuter) in Richtung Stadtpark ab, wo sich die Haltestelle Luxemburg-Stadt mit einem sehr markanten Stationsgebäude genannt *Charlys Gare* befand. Etwas weiter, nach Passieren des Sternenplatzes und entlang der damals bestbekannten Wirtschaft *Wintersdorf*, folgte die Bahnhofanlage *Glacis* mit Ausweichgleis, Gleisen für den Güterumschlag und einer Güterhalle. Die Strecke verlief dann in der Staatstrasse, mit mehrmaligem Seitenwechsel, entlang der Häuser durch den damals noch selbstständigen Gemeindehauptort Rollingergrund, und weiter über Mühlenbach nach Eich. Auf Höhe der Faïencemanufaktur *Villeroy et Boch* bestand ein Ausweichgleis und es gab einen Werksanschluss mit zwei Gleisen einschließlich einer Gleiswaage. Die *Faïencerie* war bis zuletzt ein Hauptkunde der Bahn.

Am 17. August 1928 hat auf einer Versuchsfahrt ab Dommeldingen ein Güterzug mit den beiden Charlywagen und 14 Güterwagen die Station Luxemburg – Park erreicht. Besonders dieses Bild benutzte die SLM für die Darstellung in den technischen Fachzeitschriften ihres neuen, hier gut einsehbaren Untergestells mit Lenkachsen.

© Archiv SLM / Sammlung des Autors

Ab dem Eicher Platz verließ das Gleis die Straße, um nach einer Steigung die Alzette und die Eisenbahnlinie nach Norden des Landes zu überqueren, um in den Bahnhof Dommeldingen zu gelangen. Letzterer war im oberen Teil der Ortschaft gelegen, abseits des sich im Tal befindlichen Bahnhofs der normalspurigen Nordstrecke. Er umfasste eine größere Gleisanlage und eine mehrgleisige Fahrzeugremise. Ab Dommeldingen verschwand die Bahn in den Grünewald in Richtung Senningerberg und weiter nach Junglinster, Consdorf und Echternach.

Die Haltestellen in Rollingergrund und Mühlenbach hatten keine eigenen Gebäude oder Einrichtungen. Dort erfolgte der Fahrkartenverkauf durch benachbarte Wirte in dem *Café de la Station*.

Der Betrieb der neuen Bahnlinie wurde laut Abkommen vom 12. April 1904 vom Staat der Gesellschaft der *Luxemburger Sekundärbahnen* (LSB) übertragen. Zum Einsatz kamen von schweren vierachsigen Dampflokomotiven der Bauart Mallet geführte Züge mit großen vierachsigen Reisezugwagen und zweiachsigen Gepäckwagen. Ab 1906 war im Bereich der Stadt und deren unmittelbaren Umgebung zu den wenigen Streckenzügen sogar ein bescheidener Lokal- und Vorortverkehr eingeführt worden.

Als die Schmalspurbahn gebaut wurde, verkehrte in der Stadt noch die Pferdetram. Mit dem Aufkommen der elektrischen Trambahn kam es 1908 zu parallel zur Schmalspurbahn in der Adolphe-Avenue verlegten Gleisen vom Bahnhof in die Stadt. Mit der Einführung der neuen Trambahn wurde der zuvor genannte Lokalverkehr schon wieder eingestellt.

Mit fortschreitender Bebauung der auf dem Stadtgebiet benutzten Straßen wurden die Dampfzüge sehr schnell zum allgemeinen Ärgernis und recht bald kam der Wunsch einer Elektrifizierung auf. Da es vorerst nicht dazu kommen sollte, wurde erst mal ab 1911 der Lokalverkehr wieder aufgenommen, diesmal mit Benzoltriebwagen, deren Einsatz allerdings mit Beginn des ersten Weltkriegs wieder endete.

Erst 1927 konnte, nach langwierigen Studien, die Finanzierung der Elektrifizierung der Stadtstrecke bis Dommeldingen endlich erreicht werden. Laut Abkommen mit dem Staat sollte die Stadt die Arbeiten und den künftigen Betrieb übernehmen. Vorgesehen war eine gemeinsame doppelspurige Gleisführung in der Adolphe-Avenue und dem Königsring bis zur Abzweigung in die Arsenalstraße, wobei das westliche Gleis dem Staat, das östliche der Stadt gehören würde. Am 12. September 1928 wurde der elektrische

© Jacques Bazin / Sammlung des Autors

Zug nach Echternach bei der *Charlys – Gare* am Stadtpark

> *E plangt déi schéinste Stroossen,*
> *duerch d'Duerf geet d'Eisebunn,*
> *all Dierfche kritt eng Haltplaz,*
> *an zwou, déi schons eng hun.*
>
> Michel Rodange, Renert,
> VI. Gesank, 145-149

Kiter Tony / o.d. / © Photothèque de la Ville de Luxembourg

Der *Charly* in der (sehr verkehrsberuhigten) Avenue de la Liberté

Betrieb bis Bahnhof Dommeldingen mit den zwei hierfür beschafften besonderen Triebwagen 30 und 31 aufgenommen. Züge und Tram verkehrten nunmehr gemeinsam auf den neuverlegten Gleisen. Zeitweise war sogar angedacht worden, die elektrischen Züge über die Gleise im Eicherberg der Tramlinie 10 direkt in die Oberstadt zu fahren, mit Endstation in der rue des Bains. Außerdem fuhr neu die Tramlinie 12 via Rollingergrund zum Eicher Platz.

Die für die besonderen Ansprüche beschafften sogenannten Charly-Wagen unterschieden sich in der Größe und der Ausrüstung sehr wesentlich von den vorhandenen Tramwagen. An deren Bau waren mehrere Firmen beteiligt, so die belgischen *Ateliers Métallurgiques de Nivelles* für die Wagenkästen und die *Ateliers de Constructions Electriques de Charleroi* für die gesamte elektrische Ausrüstung, die Schweizer Lokomotivfabrik in Winterthur für das neu entwickelte vierachsige mit Lenkachsen ausgerüstete Fahrgestell, welches die Fahrten über die sehr engen Kurven zum Limpertberger Depot ermöglichte. Die Wagen waren weiterhin mit der Vakuumbremse der Vizinalbahnfahrzeuge und für die Vielfachsteuerung mit nur einem Fahrer ausgerüstet.

Für die Personenzüge wurden vorerst vorhandene Tramanhängewagen benutzt, was allerdings ein Umsteigen in Dommeldingen erforderte. Erst ab 1934 verkehrten die Reisezugwagen der Vizinalbahn durchgehend. Die Güterzüge wurden zumeist mit den beiden Triebwagen in Doppeltraktion gefahren.

Ab 1934 hatte der Staat die Betriebsführung der Schmalspurbahnen unter der Bezeichnung *Chemins der Fer à Voie Étroite de l'État Luxembourgeois* (CVE) übernehmen müssen. Gleichzeitig wurden neue formschöne Dieseltriebwagen für schwach belegte Zugfahrten eingesetzt. Mit diesen neuen Wagen konnten sogenannte schnelle „Trinkzüge" von der *Charlys Gare* zum Bahnhof und weiter nach Bad Mondorf verkehren.

Trotz der angegangenen Modernisierung verschlechterte sich das Ergebnis der Vizinalbahn wegen der Straßenkonkurrenz derart, dass ihre Einstellung in Betracht kam. Die Invasion des Landes am 10. Mai 1940 beendete vorerst diese Überlegungen. Alle Eisenbahnen des Landes wurden der Deutschen Reichsbahn angegliedert, welche auch die beiden elektrischen Triebwagen von der Stadt übernahm und sie künftig in dem Bonneweger Depot der Schmalspurbahnen versorgte. Dort fiel der Wagen 30 dem verheerenden Bombenangriff vom 9. August 1944 zum Opfer. Nach dem Kriegsende übernahmen die 1946 neugegründeten CFL alle Eisenbahnen, waren aber an der Weiterführung des elektrischen Betriebs nicht interessiert, insbesondere da die Umstellung der Bahn nunmehr wieder in Aussicht stand. Sowieso war der elektrische Betrieb mit einem Triebwagen nur beschränkt möglich. So verkehrten auf der Stadtstrecke wieder Dampfzüge, welchen nun ein sogenannter Pilottramwagen voraus fuhr, um mittels Oberleitungskontakten Weichen und auf der eingleisigen Strecke durch Rollingergrund Streckensignale zu betätigen.

Am 12. Juni 1954 verkehrte das zuletzt verbliebene einzige Zugpaar. Damit war das Schicksal des einst sehr feierlich eröffneten *Charly* sang- und klanglos besiegelt. Die Tramlinie 12 zum Eicher Platz überlebte nur bis zum 22. Mai 1955. Mit der Remicher Linie wurde am 8. Mai 1955 dann auch die letzte Schmalspurbahn des Landes eingestellt, erst provisorisch wie es hieß, wegen der Reparatur der damaligen Bow-String-Brücke dann doch definitiv.

Charles-Léon Mayer

Diplom-Ingenieur ETHZ, beigeordneter Generaldirektor der CFL i.R.

Quellen

Federmeyer Ed., Schmalspurbahnen in Luxemburg, Band 1

Mayer Charles-Léon, Dondelinger Michel, Thoma Marc, Rech Romain, TVL Trambahn der Stadt Luxemburg 1908-1964, Band 1 (Kap. 2), Band 2 (Kap. 5)

Éditions du Groupement des Amis du Rail (GAR) a.s.b.l.