

Zum Stellen der Weichen mußte stets ein Dienstwagen der städtischen Straßenbahn, der sogenannte Pilotwagen, jedem Zug voranfahren. Dies trug natürlich nicht zu einer Kostensenkung bei.

„Ein feuer- und rauchspeiendes Ungetüm“

Vor 75 Jahren machten bereits Umweltschützer gegen den *Chareli* mobil



Bis zum Ende des vergangenen Jahrhunderts gab es keine direkte Zugverbindung Luxemburg-Echternach. Wer von der Hauptstadt ins Willibrordstädtchen reisen wollte, mußte entweder einen Umweg über Wasserbillig (insgesamt 59 km) oder einen solchen über Diekirch und Ettelbrück in Kauf nehmen (62 km). Im Jahre 1897 genehmigte das Parlament den Bau einer neuen Vizinalbahn, die künftig eine Direktverbindung über Dommeldingen ermöglichen sollte.

So erblickte der *Chareli* das Licht der Welt, und nachdem die Adolphe-Brücke im Juli 1903 für den Verkehr freigegeben worden war, erlebte die neue Kleinbahn am 19. April 1904 ihre Jungfernfahrt.

Ein halbes Jahrhundert lang gehörte der *Chareli* fortan genauso selbstverständlich zum Stadtbild wie die Kathedrale oder die *Plëss*, und der innerstädtische Fahrplan sah folgendermaßen aus: Place de la Gare (Vizinalbahnhof gegenüber dem Hotel Kons) - Avenue de la Liberté - Pont Adolphe - Boulevard Royal - Avenue Emile Reuter - *Chareli*-Gare (am Stadtpark neben der Villa Vauban) - Place de l'Etoile (Güterbahnhof zwischen der Arloner Straße und dem Rollingergrund) - Rollingergrund (Schule) - Mühlenbach (Fayencerie) - Place Dargent - Rue Auguste Laval - Vizinalbahnhof (Rue des Sources).

Auch wenn heutzutage nur noch mit Wehmut und Nostalgie jener guten alten Zeiten

gedacht wird, als das Wort *Streß* noch nicht erfunden worden war und die Menschen noch genug Zeit und Muße hatten, um sich gemütlich per *Jhangel* oder *Chareli* durch pittoreske Landschaften kutschieren zu lassen, so hatte auch damals bereits leider alles sein Für und sein Wider. Der *Chareli* mochte ein sympathisches Züglein sein, aber er wurde von einer Dampflokomotive gezogen. Und Dampflokomotiven waren ziemlich lärmintensiv, und sie verpesteten die Luft, vor allem in engen Wohnvierteln wie Rollingergrund oder Mühlenbach. In den Jahren nach dem Ersten Weltkrieg, als Begriffe wie Hygiene oder saubere Luft auch für „das gemeine Volk“ keine Fremdwörter mehr waren, wurde der *Chareli* auf dem Stadtgebiet plötzlich als nicht mehr zeitgemäße Zumutung empfunden. So konnte man etwa im Luxemburger Wort vom 17. Juni 1922 folgende Zeilen lesen:

„...Seitdem die Elektrische von Dommeldingen aus zur Stadt und zum Bahnhof fährt, könnte doch der *Chareli*, dieses feuer- und rauchspeiende Ungetüm, seinen Betrieb auf dem Stadtgebiet einstellen. Jedenfalls muß für eine Abstellung der heutigen Mißstände dringend gesorgt werden. Was helfen alle Rufe nach Hygiene, nach dem Kampf gegen den Staub und die Tuberkulose, wenn jeden Tag mehrmals der *Chareli* die Staubwolken von Haus zu Haus bringt?“

Als die Proteste immer lauter wurden, traf die Luxemburger Stadtverwaltung eine Einigung mit dem Staat, in welcher sie sich verpflichtete, den Streckenabschnitt vom Hauptbahnhof bis nach Dommeldingen künftig selber zu organisieren, wobei der Antrieb genau wie auf dem übrigen Stadtgebiet durch eine elektrische Oberleitung gewährleistet werden sollte. Der Vertrag, der am 7. Dezember 1924 unterzeichnet wurde, sah vor, daß die hauptstädtische Gemeinde diese Strecke mindestens solange bedienen müsse, wie der *Chareli* noch außerhalb des Stadtgebiets in Betrieb war, höchstens aber bis zum 20. Februar 1977.

Die Arbeiten an der Oberleitung begannen im September 1927, und bereits ein Jahr später fuhren die ersten *Chareli*-Züge mit Elektroantrieb die gewohnte Strecke vom Hauptbahnhof bis nach Dommeldingen, wo die Reisenden dann wieder auf das alte Dampfproß umstiegen.

In den Kriegsjahren von 1940 bis 1945 war dann von der deutschen Besatzung Stromsparen angesagt, so daß die Strecke Luxemburg-Echternach wieder integral von Dampfloks bedient wurde. Die elektrischen Triebwagen wurden im Vizinaldepot um *leschte Steiwer* abgestellt, wo sie während des großen Luftangriffs der alliierten Streitkräfte, am 11. Mai 1944, den Fliegerbomben zum Opfer fielen.

In den ersten Nachkriegsjahren fehlte der Gemeinde Luxemburg demzufolge das geeignete Material, um die 1924 mit dem Staat getroffene Vereinbarung auch weiterhin einhalten zu können. So bediente schließlich, zu Lasten der Hauptstadt, die Luxemburger Eisenbahngesellschaft die *Chareli*-Strecke vom Hauptbahnhof bis nach Dommeldingen wieder mit alten Dampfloks. Dieses Provisorium dauerte lange, bis zum 13. Juni 1954. Ab diesem Datum wurden dann städtische Busse eingesetzt. Der Vertrag von 1924, der ja erst 1977 auslaufen sollte, führte zu einem länger währenden Rechtsstreit zwischen der Gemeinde Luxemburg und den CFL. Am 13. April 1966 wurde dann eine Einigung getroffen, die darin bestand, daß die Stadtverwaltung unserer nationalen Eisenbahngesellschaft eine angemessene Abfindung zukommen ließ.

H.B./r.cl.

Bibliographie:

- Raymond Dhur: *Chronik des öffentlichen Nahverkehrs in der Stadt Luxemburg*. In: *Hémecht* (4/1982, 2/1985, 4/1985, 4/1987, 4/1989)
- Henri Beck: *Comment dans le temps on parvenait au Rollingergrund*. In: *Ons Stad* (Nr 26, 1987).