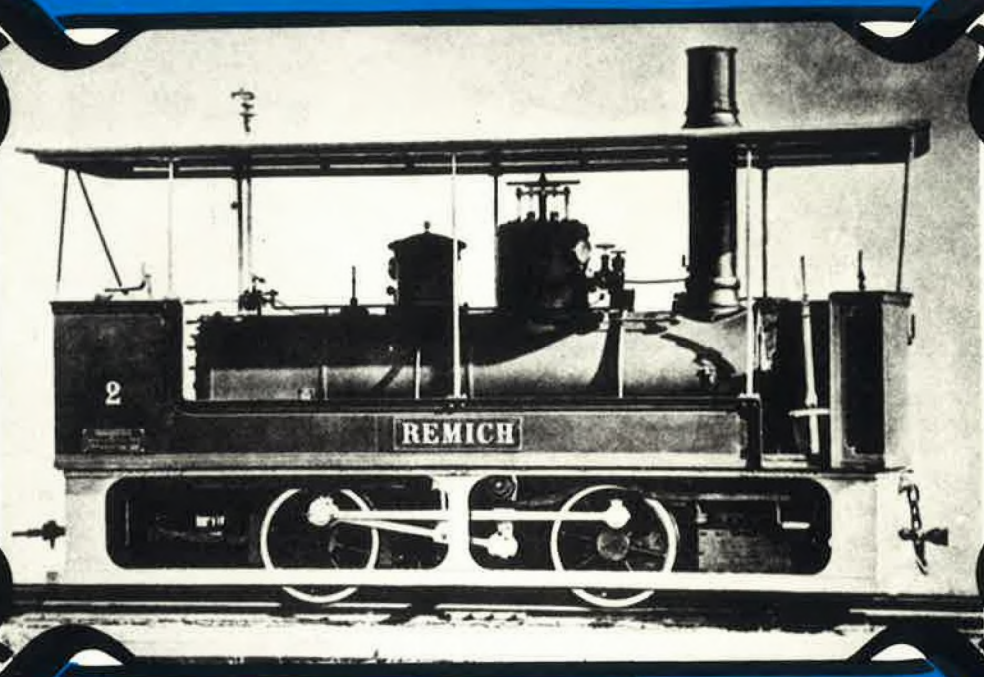


LES CHEMINS DE FER A VOIE ETROITE LUXEMBOURGEOIS DIE LUXEMBURGER SCHMALSPURBAHNEN



3e volume / 3. Band

A.M.F.L. WALFERDANGE GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG

PREFACE

Au Grand-Duché de Luxembourg, la voie étroite a connu un développement important puisque à son apogée plus du quart du réseau ferré comportait l'écartement métrique. Les chemins de fer dits à l'époque officiellement «à petite Section» avaient pour but de raccorder au réseau normal les régions rurales peu peuplées. Construites dans un souci d'économie, ils empruntaient souvent la voie publique, surtout pour la traversée des localités desservies. Ils connurent une très grande popularité comme en témoignent les sobriquets leur attribués bien gentiment, rappelant les prénoms de leurs promoteurs. C'est sans doute grâce à leurs surnoms de «Jangely, Charly» et autres, que ces trains sont restés en mémoire même plus de 25 ans après leur disparition.

Lorsqu'au siècle dernier, vers la fin des années soixante-dix, à la suite de la débâcle financière de la société Prince-Henri, il apparut que bon nombre de lignes projetées ne sauraient être réalisées à l'écartement normal, les autorités, en suivant l'exemple des pays voisins, s'orientaient vers l'écartement métrique dans le but de limiter les dépenses d'établissement et d'exploitation. Par la suite, plusieurs sociétés s'efforcèrent à créer le réseau à voie étroite dont presque chaque ligne se distinguait par sa conception et son matériel. Cette variété, et l'isolement de la plupart des lignes, s'opposaient à une exploitation rationnelle. Malheureusement le développement des transports routiers après la première guerre mondiale mettait fin aux projets de relier entre elles les lignes existantes et à la création d'un véritable réseau à voie étroite complémentaire du réseau à voie normale. Ainsi il valut à la ligne Luxembourg — Echternach d'être la dernière liaison ferroviaire inaugurée au Luxembourg. Et pourtant ce 20 mai 1904 avait semblé bien promettre la future extension du réseau ferroviaire! Mais bien vite déjà la survie des lignes fut-elle mise en question et ce n'est que suite à la pénurie des transports routiers durant la dernière guerre qu'un répit leur fut accordé. Dès la paix retrouvée ils furent la victime de l'essor prodigieux de l'automobile. Devenus indésirables, les petits trains disparurent l'un après l'autre dans la plus grande indifférence. En effet, comment à une époque tournée exclusivement vers un avenir qu'on espérait meilleur, les trains d'une autre époque, pittoresques certes, pouvaient-ils tenir face à l'autobus flambant neuf, représentant le progrès?

Aujourd'hui il n'en subsiste plus rien à part le souvenir. Puisse ce volume, le troisième de la collection sur les chemins de fer luxembourgeois, édité par l'Association des Modélistes Ferroviaires du Grand-Duché de Luxembourg, contribuer par sa documentation exceptionnelle à maintenir vivant ce souvenir.

Charles Léon MAYER
Chef de Service du matériel et traction aux CFL

VORWORT

Im Großherzogtum Luxemburg war die Schmalspurbahn sehr verbreitet gewesen, denn in der Blütezeit der Eisenbahn waren mehr als ein Viertel des gesamten Eisenbahnnetzes Schmalspurbahnen. Diese bedienten die weniger bevölkerten ländlichen Gegenden. Um möglichst kostengünstig bleiben zu können, liefen sie oft den Landstraßen entlang und durchquerten die Ortschaften. Die Schmalspurbahnen wurden sehr populär, und so hat die Bevölkerung unseres Landes ihnen den Vornamen ihrer Förderer gegeben. Ohne Zweifel sind der »Jangely« und der »Charly« sowie andere Bahnen durch ihre Beinamen noch nach 25 Jahren ihrer Stilllegung nicht vergessen.

Als im letzten Jahrhundert gegen Ende der siebziger Jahre sich die Prinz-Heinrich Eisenbahngesellschaft in finanziellen Nöten befand, folgte man dem Beispiel der Nachbarländer und führte die zukünftigen Nebenbahnstrecken wegen der niedrigeren Bau- und Betriebskosten schmalspurig aus. Verschiedene Gesellschaften bauten und betrieben schließlich ihre eigene Bahn. Jede unterschied sich von der anderen durch ihren Betrieb und ihr Rollmaterial. Diese Vielfalt und die Isoliertheit der Linien untereinander standen im Gegensatz zu einem rationellen Unterhalt. Nach dem ersten Weltkrieg setzte die beginnende Motorisierung auf unseren Straßen den Plänen einer Verbindung der Schmalspurbahnen untereinander und einer weiteren Ausdehnung des Netzes ein Ende. Die Linie Luxemburg – Echternach war die letzte Strecke, welche dem Verkehr übergeben wurde. Und doch war der 20. Mai 1904 so verheissungsvoll, daß man an eine weitere Ausbreitung des Eisenbahnnetzes glaubte. Aber schon bald war das Überleben der Schmalspurbahnen in Frage gestellt, und es war nur dem Treibstoffmangel nach dem 2. Weltkrieg zu verdanken, daß die Bahnen noch eine Weile verschont blieben. Anfang der fünfziger Jahre hat dann das Automobil die Linien vollkommen verdrängt. Sie waren nunmehr unerwünscht und sie verschwanden eine nach der anderen. In jener Zeit sah man nur in die Zukunft und wollte Besseres als jene kleine Bimmelbahn aus einer vergangenen Epoche. Sie konnte sich nicht gegen den moderneren Bus, der den Fortschritt verhieß, behaupten.

Heute besteht nichts mehr als die Erinnerung an diese Bahnen. Möge dieser Bildband, der Dritte in der Reihe der luxemburger Eisenbahnen, welcher die »Association des Modélistes Ferroviaires du Grand-Duché de Luxembourg« veröffentlicht, dazu beitragen, die Erinnerung an unsere Schmalspurbahnen wach zu halten.

Charles Léon MAYER
Chef de Service du matériel et traction aux CFL
