

Der Tram Scott

Am 1. Januar 1900 liefen die Kontrakte der Postkutschen-Unternehmer ab. Da sah man sich denn danach um, ob nicht etwa irgendwo ein besseres Verkehrsmittel gefunden werden könnte als diese zum Teil altersgrauen Postkutschen. Man stellte fest, dass zwischen Bouillon, auf einer Wegstrecke mit starkem und anhaltendem Gefälle, ein neues, schienenloses Vehikel den Dienst verrichtet. Also wollte man es mal mit diesem versuchen.



Es scheint zwei Varianten des Tram Scott gegeben zu haben. Obiges Bild hat Joss Thein als auf der Lann in Niederwiltz aufgenommen identifiziert.

Das Ding nannte sich, nach seinem Konstrukteur: „Tran Scott“. Es handelte sich um eine Kombination von Omnibus zur Aufnahme der Passagiere und einer motorbetriebenen Zugmaschine. Darüber steht in der Presse von damals zu lesen: „Über das Fuhrwerk selbst ist zu bemerken, dass Omnibus und Motor zusammen nur ein Ganzes bilden; das Aussehen ist schmuck, die innere Ausstattung sauber, bequem und solid. Der Wagen hat eine stattliche Breite und bietet in zwei Klassen, I. und II., für 18 Personen Raum. Für das Gepäck ist ein Platz auf dem Dach hergerichtet. Der Oberbau ruht auf starken Federn und die Fahrt, selbst über holpriges Pflaster, geht ohne lästiges Stoßen vor sich und ohne, dass die Insassen von dem Geräusch der Maschine etwas vernehmen“. Als diese Zeilen geschrieben wurden, stand das neue Verkehrsmittel schon in der hl. Geistkaserne und Herr Scott flickte fleißig daran herum, um es wieder fit zu machen und es auf die Versuchsstrecke Luxemburg-Niederanven zu schicken. Der Tram Scott hatte nämlich bei einer ersten Probefahrt gelitten.

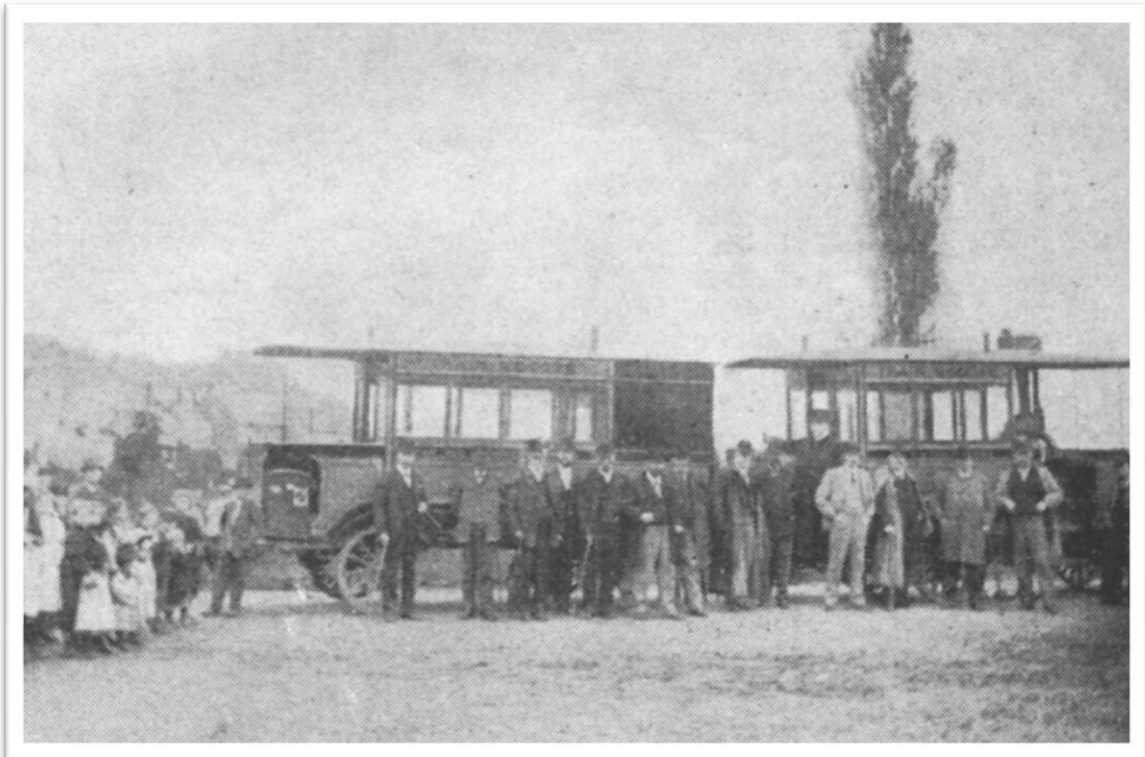
Bevor von dieser erzählt werden soll, noch einige, ebenfalls der damaligen Presse entnommene technische Einzelheiten: „Es ist eine englische Maschine mit Dampfbetrieb und Petroleumheizung. Das Petroleum gelangt in zerstäubtem Zustande zur Verbrennung; die eigentliche Maschine besitzt im Wesentlichen dieselben Organe, wie eine Eisenbahnlokomotive. Die Bedienung ist äußerst einfach und erfordert alles in allem nur einen einzigen Mann“.

Wie gleichfalls der Presse zu entnehmen ist, war das Fuhrwerk von Generaldirektor (so nannte man damals den Minister) Rischard für 20 000 Fr. angekauft worden. Bautenminister Rischard war es dann auch, der am 13. Dezember 1899 die erste Probefahrt veranstaltete. Hierüber wieder ein Bericht: „Die Fahrt verlief ziemlich glatt. Nur auf der Merler Straße rannte der Tram in eine Vertiefung, bog stark zur Seite, konnte aber am Ende wieder flott gemacht werden“.

Das war am Vormittag. „Am Nachmittag, Punkt drei Uhr, sollte abermals eine Generalprobe stattfinden. Diesmal waren alle Minister, sowie einige Beamte der Bauverwaltung als Fahrgäste geladen. Um drei Uhr sollte es losgehen vor dem Regierungsgebäude: so eine Art Spritzfahrt in Gottes schöne Welt. Herr Generaldirektor Rischard übernahm die Rolle des Stationsvorstehers und schellte zur Abfahrt. Aber ... Hr. Scott blieb taub, d.h. er bewegte sich nicht. Trotz aller Anstrengungen wollte er nicht einmal ein Haar breit von der Stelle. Hr. Maxim hatte es ihm angetan, er blieb in dessen Nähe. Die Fahrgäste mussten gute Miene zum bösen Spiel machen. Da der Herr Bautenminister uns einzuladen vergessen hatte, so müssen wir dem Berichte eines zufällig anwesenden Freundes Glauben schenken, und die Bonmots nach seiner Wiedergabe notieren. Her. Staatsminister Eyschen travestierte schmunzelnd sein geflügeltes Wort: „D’ass net geröden, Charel!“ Herr Generaldirektor Montgenast, in dessen Begleitung sich seine wertvolle Eehälfte befand, sagte: „Da sind ich und meine Frau aber schon bis Wien und Rom gereist, so ein Malheur ist uns noch nicht passiert!“ – Herr Generaldirektor Kirpach: „Und ich hatte heute Mittag auf mein Mittagsschläfchen verzichtet, um bei Zeiten auf deinem Tram Gottes zu sein, da hast du mich denn schön betölpelt.“ Und als schließlich Herr Staatsminister Eyschen, der Schalk, nochmals anhub und sagte: „Charel, du verstehst es noch nicht mit so einem Staatswagen zu fahren, dazu gehören drei erprobte Gäule, wie die Herren Bech, Prüm und Brincour, die musst du ein andermal anspannen“., da machte selbst Herr Rischard gute Miene zum bösen Spiel ...

... Der (*Herr Scott*) ließ dann auch sein Vehikel in die hl. Geistkaserne bringen und machte sich ans Flicker. Auch die nächste Fahrt verlief nicht glücklicher. Darüber die Luxemburger Zeitung: „Der neue Tram Scott macht seiner gelben Farbe – der Farbe des Pechs –ausgiebig Ehre. Nachdem er bei der letzten beabsichtigten Probefahrt überhaupt nicht losgegangen war, brachte er gestern seine Fahrgäste mit verschiedenen kleinen Unterbrechungen bis nach Bereldingen. Hier aber kam er nicht mehr weiter, und die Insassen mussten wohl oder übel den Heimweg zu Fuß antreten. Der Maschinendefekt, der schon die Fahrt vom letzten Freitag vereitelt hatte, konnte anscheinend noch nicht gründlich behoben werden und die Fabrik wird sich wohl dazu bequemen müssen, als Ersatz eine Maschine zu schicken, an der nicht so viel herumkuriert zu werden braucht, soll anders das neue Verkehrsmittel bei der Bevölkerung nicht in Misskredit geraten, bevor es noch eingeführt ist“.

Der „Ardenner Bauer“ seinerseits schrieb: „Nach den bisherigen Experimenten zu urteilen, taugt der neue Tram nicht absonderlich für unsere Verhältnisse. Da ziehen wir unsere alten Postkutschen vor, mit welchen ein schönes Stückchen Poesie und Gemütlichkeit verbunden ist, und wobei sich ein Hufnagel oder ein Wagenrad weit bequemer ersetzen lässt als so ein geplagtes Rohr am „Gottestram“. – Und berichte dann als Postscriptum: „Vor einigen Tagen fuhr der Tram Scott in ziemlich langsamen Tempo an einem in etwas schärferen Gangart daherkommenden hauptstädtischen Tramwayswagen (damals fuhr der Pärdestram noch) vorbei. Ein Schaffner des letzteren rief dem Führer des Scott zu: „Kremp die Vullekûref hannen un eisen Tram, dann huele mer Iech matt“. Ja, ja: Wer fährt mit dem Tram Scott braucht nicht zu sorgen für den Spott.



Der Tram Scott, wie er auch in der Hauptstadt gelaufen sein wird. Der Motorwagen ist ebenfalls zur Aufnahme von Passagieren eingerichtet

Der Tram Scott ging dann auch in Spott und Gelächter unter. Wahrscheinlich ist er mit seinem Konstrukteur bald wieder über die Grenze gezogen. Jedenfalls haben wir keine weiteren Berichte in den Zeitungen gefunden. ... (Quelle: Revue 3/1975 – e.f.)