

Der Tram Scotte

Jos Thein – Ucht 1961

Über Verkehrsentwicklung in unserm Land und einen Versuch zur Überwindung der Verkehrsschwierigkeiten

Vor 63 Jahren, im Herbst 1897, machte ein eigenartiges Gefährt, ein Mittelding zwischen Zug und Auto, seine Probefahrten durch unser Land: es war der Tram Scotte, der, eine Eintagsfliege, allerdings sich nicht durchsetzte.

Die meisten Eisenbahnlinien waren bereits gebaut, so die Wilhelm-Luxemburg-Bahnen, die Prinz-Heinrich-Linien und die meisten Schmalspurbahnen. Bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts besaß die Straße das unumstrittene Monopol, sowohl im Inlandsverkehr, wie auch in den Verbindungen zum Ausland hin. Die Verkehrsmöglichkeiten hießen: Fußwandern im größten Maßstab, Reiten, Wagenfahren, Messenger (für Gepäck, Reisende, Briefpost), Eilboten (für offizielle oder dienstliche Korrespondenz), Landläufer, Postbote, Postkutsche.

Der Postkutschendienst war ziemlich gut organisiert. Anfangs berührte er nur die Hauptstädte Europas. Die erste Poststation im Luxemburger Land befand sich in Asselborn an der Linie Brüssel-Wien und berührte wegen der Kürze die Festung Luxemburg nicht.

1701 wurde die Route verlegt über Steinfort-Luxemburg-Trier. Das Jahr 1722 brachte den regelmäßigen Postkutschendienst zwischen Brüssel und Luxemburg. Die Reise dauerte 4 Tage, der Fahrpreis betrug 12 Gulden. In jener Zeit entstand auch die Landstraße Brüssel-Namür-Luxemburg-Trier. Im 19. Jahrhundert kamen die Postkutschenlinien des Inlandsverkehrs hinzu.

Das Gesetz über die Erbauung der ersten Luxemburger Eisenbahnen ist datiert vom 25. November 1855. Am 30. Oktober 1858 wurde der Grundstein des Bahnhofsgebäudes Luxemburg gelegt. Auf Verlangen der preußischen Besatzung wurde der Bau in Holz ausgeführt. Als erste wurde am 11. August 1859 die Linie Luxemburg-lothringische Grenze eröffnet, am 15. September jene von Luxemburg nach Kleinbettingen. Als am 4. Oktober zu Luxemburg der erste Zug abfuhr, fand ein Konzert statt; auf der Treppe des Stadthauses sang J.B. Scharff den „Feierwôn“ von Michel Lentz. Es folgten die Linien: Bettemburg-Esch am 23. April und 1. Juni 1860, Luxemburg-Trier am 29. August 1861, Luxemburg-Schieren am 24. März 1892, Schieren-Diekirch am 5. November 1862, Ettelbrück-Ufflingen am 15. Dezember 1867. In den Jahren 1873 bis 1891 wurden die Prinz-Heinrich-Bahnen eröffnet: Ettelbrück-Steinfort, Steinfort-Petingen, Kautenbach-Wiltz, Wiltz-belgische Grenze, Diekirch-Wasserbillig, Wasserbillig-Grevenmacher, Luxemburg-Petingen, Esch-Rodingen.

Die Jahre 1882 bis 1904 bescherten uns die Schmalspurbahnen: Luxemburg-Remich, Cruchten-Fels, Diekirch-Vianden, Nördlingen-Martelingen, Bettemburg-Aspelt, Luxemburg-Echternach (in chronologischer Reihenfolge). Durch den Bau des verzweigten Eisenbahnnetzes wurden Postkutsche und Straße aus dem internationalen Verkehr verdrängt. Sie suchten sich ein anderes Betätigungsfeld. Fortan stellten die Postkutschen die Verbindung her zwischen entlegenen Ortschaften unseres Landes und den nächsten Eisenbahnstationen. Sie verstaute die Reisenden in dem engen Holzkasten, rumpelten zur Bahn, während der Postillon in den größeren Ortschaften Einkäufe für Bestellerinnen besorgte. Bei einem Straßengasthaus kehrte die ganze Gesellschaft auch mal bei der Heimfahrt ein; man war halt nicht an einen Fahrplan gebunden.

Verkehrsmittel ersten Ranges blieben eben die Eisenbahnen. Sie hatten die Straßen mit ihrem Verkehr glänzend geschlagen. Da meldete sich als Konkurrent der Eisenbahn oder der Postkutsche der Auslandbürger, der Tram Scotte, an. Er unterlag im Wettbewerb: der Zug blieb Sieger. Doch der Nachfolger des Trams, das Auto, überflügelte in unserer Generation wieder die Eisenbahn. Aber einstweilen war es noch nicht so weit.

Der Erfinder des neuen Gefährts war Scotte aus Paris. Der Tram hatte als Zugkraft einen mit Dampf getriebenen Maschinenwagen. Dieser enthielt Motor, Kessel und Kohlenraum nebst Platz für 8-10 Personen. Der zweite Wagen bot mit seinen beiden Plattformen Platz für 20-24 Personen. Vermittels einer Deichselvorrichtung war er so an den

Motorwagen gekuppelt, dass er keinen seitlichen Schwankungen ausgesetzt war und im Geleise des ersten lief. Das Einzigartigste war, dass die Räder eiserne Bereifung hatten, also möglichst viel Geräusch machten, jedoch nicht auf Schienen, sondern über die Straße rollten. Und diese war nicht geteert. Die Fahrtgeschwindigkeit betrug 10-15 km. Das Wagendach sollte so hergestellt werden, dass es, wie bei der Postkutsche, Gepäck aufnehmen konnte. Man kam eben nicht los vom Vorbild der jahrhundertealten Postkutsche. Der Betrieb sollte sich billiger stellen als jener des Pferdegefährts. Kurz: der Tram Scotte wollte die Postkutsche aus dem Sattel werfen.

Im Jahre 1897 führte die luxemburgische Regierung Verhandlungen mit dem Erbauer des neuen Gefährts, damit dieser Probefahrten in unserem Land unternehmen sollte. Auf eine Anfrage des Deputierten Prüm hin, antwortete Generaldirektor

Rischarde in der Kammer, der Unternehmer habe noch die Profile der Straßen gefragt, die Verhandlungen für die Vorführungen jedoch seien abgeschlossen.

Am 15. und 16. September 1897 machte der Motorwagen seine Probefahrten in Luxemburg und Umgegend. Staatsminister Eyschen, Generaldirektor Rischarde, der Erbauer Scotte und andere Persönlichkeiten nahmen an dieser Fahrt teil. Die erzielten Resultate lauteten:

- Luxemburg Bahnhof bis Hl. Geist: 3 Minuten, Geschwindigkeit 18 km/Stunde.
- Hl. Geist bis französische Legation: 9 Minuten, 8,6 km/St.
- Französische Legation-Eich: 4 Minuten, 21 km/St. - Mitten im Eicherberg machte man Halteversuche; bei 21 km Geschwindigkeit stand der Wagen nach 2 m.
- Eich-Pfaffenthal: 6 Minuten, 10 km/St. - Fahrt über die Pfaffenthaler Brücke, die zu 2 Seiten ein Gefälle von 12% aufwies.
- Pfaffenthal-Clausen: 8 Minuten, 9 km/St.
- Clausen-Fuß des Rhamhospizes: 5 Minute
- 6 km/St.; Steigung von 7% auf Steinpflaster
- Rhambergfuß-Oktroi der Bahnhofavenue: 10 Minuten, 7,2 km/St.
- Fahrt über die alte Brücke; die Adolphebrücke bestand noch nicht.
- Viadukt-französische Legation: 11 Minute - 8,1 km /St.
- Französische Legation-Rondpoint am Neutor: 7 Minuten, 8,5 km/St.
- Rondpoint-Hollerich-Zentralbahnhof: 12 Minuten, 18 km/St. Und schon legte der Hersteller die Installations- und Betriebskostenberechnung vor:
 - a) Anlagekapital: 83000 fr., nämlich für 2 Reisezüge à 26 000, 1 Reservezug und 1 Schuppen;
 - b) Betriebskosten: Amortissement zu 10% 8300 fr. Zinsen zu 5% 4 150 fr. Ausgaben pro Jahr 65 fr. x 365 = 23725 fr. Total: 36 175 fr.

Dabei waren vorausgesetzt: eine Bedienstete von 10 km, 38 Reisende auf einen Zug, tägliche Fahrstrecke jedes Zuges 24 Kilometer.

Also, meine Herrschaften, nur frisch zugegriffen und gekauft! Doch man überlegte noch.

Währenddessen gingen die Probefahrten weiter. Am Dienstag, 21. September, traf der Tram Scotte - eigentlich lautete die Aufschrift auf dem Wagen „Train Scotte“ – in Diekirch ein. Er fuhr über Hoscheid, Hosingen nach Clerf.

Wegen der starken Steigungen ging die Fahrt langsamer vonstatten als an den Tagen vorher. In Hoscheid nötigte Bürgermeister Turbel die Gesellschaft zur Annahme eines Imbisses. Im Hotel Hippert zu Hosingen wurde zu Mittag gespeist und zu Clerf bei Bürgermeister Emile Prüm ein Glas Champagner geleert. Am Mittwoch, 22. September ging die Fahrt über Clerf, Weiswampach, Ulflingen, nachmittags über Asselborn, Derenbach nach Wiltz.

Hier traf der Tram nachmittags um 5 Uhr ein. Die Fahrt und die Ankunft erregten beträchtliches Aufsehen. Vergessen wir nicht: auf den Straßen hatte man noch nie ein Kraftfahrzeug gesehen. Es gab weder Autos, noch Motorräder. Das einzige, das man kannte, war der Zug auf Schienen; und erst 1902 ersetzte in der Hauptstadt die elektrische Straßenbahn die Pferdebahn. Kein Wunder dass unsere Einwohner 1897 Angst hatten, der Tram Scotte könne auf den Straßen Unheil anrichten. Man sperrte Hühner und Kühe ein, trieb die Kinder in die Häuser. Ein heute Siebzjähriger aus dem Wenenberg in Niederwiltz weiß zu erzählen, dass er damals in Hausflur nur zwischen den Beinen des Vaters hindurch das Fahrzeug schauen durfte. Rund 18 Herren fuhren als Gäste mit, darunter Generaldirektor Rischarde, Eisenbahnkommissar Ferron und der Erbauer Scotte.

In Wiltz scheuten im Burrenweg die Pferde einer eben ankommenden Postkutsche vor dem Tram und bäumten. Witterten sie etwa in dem ungewohnten Fahrzeug ihren bösen Konkurrenten? Sogar ein Photograph machte die Reise mit: P. Schutz, aus der Genisterstraße 1, Luxemburg. In den größeren Ortschaften stellte er seinen Kasten auf und photographierte den Zug, die Fahrgäste und die Zuschauer.

Am Donnerstag war Ruhetag in Wiltz. Anfangs wollte man freitags über Nothum, Böwen, Nothum, Büderscheid fahren. Dann änderte man die Fahrt ab und kutscherte über Büderscheid, Eschdorf, Köttschett, Reichlingen nach Redingen, wo man gegen 4 Uhr nachmittags anlangte.

Die Route für Samstag lautete: Redingen, Reichlingen, Grosbous, Mertzig, Feulen, Ettelbrück, Cruchten, Mersch. In größeren Ortschaften, z. B. in Esch-Sauer, machte man Mittagspause von 11-13 Uhr, in Ettelbrück am Samstag von 11-14. In den übrigen Ortschaften hielt man während 2-15 Minuten an, damit alle Einwohner das Wunderding bestaunen konnten.

Als die Fahrten durch unser Land beendet waren, dampfte Herr Scotte wieder nach Frankreich zurück. Beim Überqueren der französischen Grenze zu Paguy machten die französischen Zollbeamten Schwierigkeiten: Bei der Einreise nach Luxemburg hatte der französische Zöllner vergessen, den „Passavant“ des Besitzers Scotte zu visieren. Nun verlangte der französische Fiskus vom Besitzer 6000 fr. als Einfuhrzoll. Scotte antwortete, er sei nicht verantwortlich für die Unterlassungssünde eines Zollbeamten; außerdem sei sein Zug keine Zigarrenkiste, die man unter dem Überzieher über die Grenze schmuggeln könne; so könne man im Zollbüro mit einigem guten Willen den Tram wiedererkennen.

Schließlich war der Train Scotte doch wieder zu Hause. Unsere Regierungsväter überlegten und krauten sich die langen Bärte. Aber sie kamen immer wieder zu dem Entschluss, man wolle mit dem Ankauf des Teufeldings doch noch warten.

War es der Preis der Anschaffung oder jener der Ausbeutung, schien die Gefahr für die Straße zu groß zu sein, war die Geschwindigkeit zu hoch oder zu niedrig, hatten die Ehrenwerten bei ihrer Rundreise durch das Großherzogtum zu viele Rippenstöße erhalten?

Einige Jahre später hielten Benzinauto und elektrische Trambahn ihren Einzug und behaupteten sich. Sie hatten gesiegt. Doch nein, schon unsere Generation ächtete die elektrische Trambahn, warf undankbar sie zum alten Eisen. Unsere Kinder werden wohl das Auto erledigen.

Das Rad der Technik dreht schnell, zu schnell!

* * *

Die **Société des Chaudières et Voitures à Vapeur système Scotte** war ein französischer Hersteller von Nutzfahrzeugen mit Dampfantrieb.

← *Train Scotte Dampfomnibus mit Personenanhänger. Aufnahme von 1898.*

J. Scotte aus Épernay beschäftigte sich seit den 1880er Jahren mit dem Bau von Dampfwagen. Belegt ist eine Korrespondenz mit *Trépardoux & Cie.* in Puteaux (später De Dion-Bouton) von 1886. Er stellte zwischen 1892 und 1893 mindestens zwei Dampfwagen her. Ein Exemplar wurde als offene Wagonette für einen Privatkunden aufgebaut, ein anderes, entstanden 1892, wurde als Omnibus für sechs Personen bezeichnet. Mit diesem nahm Scotte an der Wettfahrt Paris-Rouen 1894 teil, dem offiziell ersten Automobilrennen der Sportgeschichte. Dieser Scotte Dampfwagen ist erhalten geblieben. (wikipedia)

Um 1893 gründete Scotte in Paris die *Société des Chaudières et Voitures à Vapeur* und begann mit der Herstellung von Heizkesseln und Dampfwagen, wobei es scheint, dass er bei letzteren ganz auf Nutzfahrzeuge setzte und keine Privatwagen mehr baute. Der Markenname war *Scotte*.

Bis Mitte 1894 hatte er den Omnibus zu einem 14-Sitzer entwickelt und wesentliche technische Verbesserungen eingeführt. Geblieben waren die stehende Zweikolbenmaschine, der ebenfalls stehende Heizkessel vorn und die Kohlefeuerung. Die Kraftübertragung erfolgte von der Maschine über eine Hauptkette auf eine Antriebswelle, die auch das Differential enthielt. Ab

hier führten zwei kleinere Ketten zur Hinterachse.

1897 folgte der *Train Scotte*, ein Dampfomnibus mit Personenanhänger. Gedacht für ländliche Gebiete, sollten diese Fahrzeuge als eine Art "schienenloses Tram" anstelle von Postkutschen verwendet werden.

Hauptsächlich aber wurden schwere Zugmaschinen gebaut. 1897 nahm ein schwerer *Scotte*-Straßentraktor am von der Armee ausgeschriebenen *Concours des poids-lourds* teil. Dieses mit Eisenreifen ausgerüstete Fahrzeug hatte eine Nutzlast von 4200 kg und fuhr mit 7 km/h über die noch unbefestigten Straßen. Im Anschluss an den Wettbewerb erfolgten umfangreiche Tests durch die Armee. Im Winter 1897/1898 transportierte der Traktor

Material für die Artillerie, Munition, Komponenten für Schwimmbrücken und Material für die Marine. Dabei zog er Lasten bis 21 Tonnen. Ob das Fahrzeug übernommen oder ob Scotte die Armee beliefern durfte, ist nicht bekannt.



Noch 1905 wurde ein Dampfomnibus von der französischen Armee getestet, aber nicht übernommen. Für die *Société de Secours aux Blessés militaires* baute Scotte einen *Train Ambulance*, ein dampfbetriebenes Krankentransportfahrzeug mit Anhänger. Die Produktion endete etwa 1914 und Scotte ging zurück nach Épernay, wo er einen Hutmacherbetrieb gründete. (wikipedia)