

GROUPEMENT DES AMIS DU RAIL (G.A.R.)

Association sans but lucratif

BP. 513 L-2015 Luxembourg

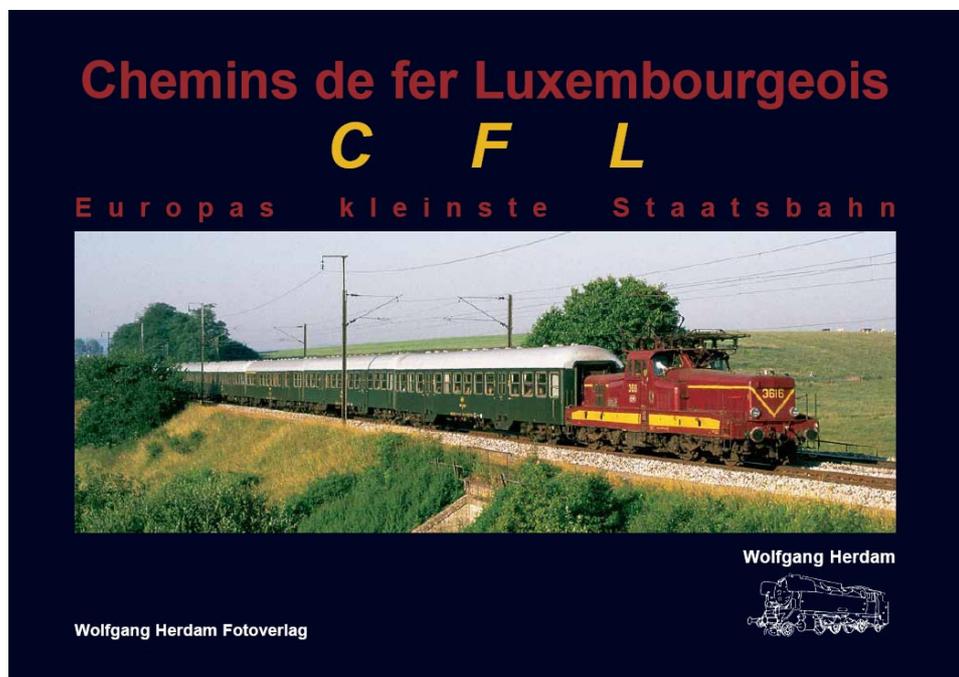
CCP IBAN LU 68 1111 0082 4803 0000

www.gar.lu

BILDBAND ÜBER DIE LUXEMBURGER EISENBAHN

Im Spätsommer 2004 (Juli/August) erscheint im HERDAM Fotoverlag ein Farbbildband über die Eisenbahnen in Luxemburg.

Schwerpunkt werden Aufnahmen der 70er und 80er Jahre sein. Alle Strecken werden in Bildern vorgestellt. Jede CFL Lokomotivgattung wird kurz in Bild und Text vorgestellt. Außerdem gibt es eine kleine Einführung in die Geschichte der CFL.



Dieser Bildband wird in Luxemburg und Belgien **AUSSCHLIESSLICH** beim GAR zu kaufen sein

VORVERKAUF
(bis zum 30. Juni 2004)

39,00 EURO

Versandkosten Luxemburg
(keine) Belgien (7.50 €) Andere
Länder (10 €)

Vorbestellung durch Über-
weisung auf CCPLLULL
LU78 1111 0078 5595 0000

Alle Bücher werden den
Bestellern per Post zugesandt

Nach dem **30. Juni 2004** wird das Buch dann **44,00 EURO** kosten. Hinzu kommen dann Versandkosten von 2.50 Euro (Luxemburg) respektive 10.00 Euro (Ausland).

Kontakt: shop@gar.lu

INHALTSVERZEICHNIS

Zur Geschichte der CFL

Die Triebfahrzeuge der CFL

Rundreise mit der CFL

- Die Nordstrecke von Luxemburg nach Bellain vor der Elektrifizierung.
- Die Nordstrecke von Bellain nach Luxemburg nach der Elektrifizierung.
- Die Strecke von Luxemburg nach Wasserbillig.
- Die Südstrecken von Luxemburg über Bettemburg zur französischen Grenze, nach Düdelingen und Rümelingen sowie nach Petingen/Rodingen.
- Die Strecke von Luxemburg über Dippach nach Petingen.

VORWORT DES HERAUSGEBERS

Chemins de fer Luxembourgeois CFL Europas kleinste Staatsbahn

„Luxemburg – die haben wirklich eine eigene Staatsbahn ...!“ wunderten sich manche Eisenbahnfreunde, denen ich im Sommer 1980 meine ersten Dias von der CFL zeigte. Zugegeben, auch ich wußte bis dahin eigentlich sehr wenig über den luxemburgischen Eisenbahnbetrieb. In den Siebziger Jahren fielen mir bei der Kokerei Anna in Alsdorf lange Kokszüge auf, deren belgische Großraumwagen überwiegend von der luxemburgischen Stahlfirma ARBED angemietet waren. Überredungskünste meines langjährigen Eisenbahnfreundes Christoph Weinkopf waren es, mal einen Sonnentag mit der Kamera auf Eifelnebenbahnen auszusetzen und statt dessen an die luxemburgische Nordstrecke zu fahren. Er selbst hatte dieses Schmuckstück europäischer Eisenbahnen erst wenige Wochen vorher bei einer Motorrad-Tour im Sommer 1980 für sich entdeckt.

Um es kurz zu machen – auch ich war sofort begeistert: Herrliche, alte Bahnanlagen! Nicht heruntergekommen wie bereits vielerorts in Deutschland, sondern gepflegt, kleinere Bahnhöfe sogar besetzt! Die Landschaft des Oeslings bot zahllose Fotomotive für die Züge der CFL. Die zeitlos schöne, dunkelrot/gelbe Lackierung der Dieselloks hob sich in allen Jahreszeiten bestens vom jeweiligen Hintergrund ab. Der Klang der GM-Dieselmotoren ließ die Vorbeifahrt der Züge bei jedem Foto außerdem zu einem akustischen Erlebnis werden. Bis heute unvergessen: der über viele Minuten zu hörende Sound der 1800er vor den schweren Koksziügen aus Alsdorf in der Nähe des luxemburgischen Dorfes Hautbellain an der Staatsgrenze zu Belgien!

Der „Funke“ ist übergesprungen, und zahlreiche Besuche in das Nachbarland folgten. Wen wundert es, daß die vier Diesellokomotiven der Reihe 1600 schnell zu meinen Lieblingsloks auf der Nordstrecke avancierten? Spielte das Wetter mal nicht ganz so mit, wie ich mir das bei der Abfahrt in Wesseling/Bz. Köln morgens eigentlich vorgestellt hatte, verbrachte ich die Zeit in Luxemburg mit dem Suchen neuer Fotostellen per Pkw oder aus dem Zug heraus. Kurzzeitige Wetterunbilden wurden im Gasthaus überbrückt. Eine Fototour zur CFL fiel so zu keiner Zeit erfolglos oder langweilig aus.

Im Frühjahr 1981 unternahm ich meine erste und leider einzige Fototour in den Süden des Landes. Die Vielzahl der CFL- und Werkbahngleise erschlug mich genauso wie bei meinen Siebziger Jahre-Exkursionen ins Ruhrgebiet: Wann fährt denn hier zu welcher Zeit was vorbei? Da blieb ich lieber bei der landschaftlich reizvollen Nordstrecke mit ihrem überschaubaren Zugbetrieb und weitete meinen „Fotohorizont“ Richtung Lothringen, Liège, Bastogne und Athus-Meuse-Linie aus. Ein Fehler, den ich heute bereue, und der bei der Bildzusammenstellung für dieses Buch noch einmal an die Oberfläche kam, denn es war gar nicht so einfach, Eisenbahnfreunde zu finden, die sich im Süden Luxemburgs auskannten, dort auch vor Jahren fotografierten und Bilder mitbrachten, die mehr als nur die Lokomotive zeigten. An dieser Stelle sowie bei der Strecke Luxemburg – Kleinbettingen waren bei der Fotoauswahl Kompromisse zwischen Fotografie und Dokumentation unvermeidlich.

Ursprünglich waren für dieses Buch 144 Seiten geplant. Bei der Bild-Endauswahl sollte sich jedoch sehr schnell herausstellen, daß das Budget nicht ausreichen wird, so vielfältig war das Bildmaterial hinsichtlich der CFL-Baureihen in ihren mannigfaltigen Einsatzräumen. Dazu die abwechslungsreichen Zuggarnituren der Nachbarstaatsbahnen SNCB, SNCF und der DB sowie der SBB vor allen Zuggattungen bis hin zum *TEE* auf CFL-Gleisen ... Das Bildmaterial straffen? Das wäre an die Substanz gegangen. So habe ich mich nur von den „Walfischen“ BR Z 2100 und den ersten, blauen CFL-Leih-185ern getrennt sowie die Einsätze von CFL-Lokomotiven im Ausland etwas reduziert. Herausgekommen ist nun ein Bildband mit 176 Seiten, der aus der Sicht eines Ausländers das Spektrum einer großartigen Eisenbahnwelt in den unterschiedlichsten Landschaften des kleinsten EU-Staates widerspiegelt, jedoch etwas teurer geworden ist als eigentlich gedacht. Wenn die Eisenbahner der CFL, die luxemburgischen Eisenbahnfreunde und die CFL-Fahrgäste sich mit ihren Erinnerungen in diesem Buch wiederfinden können, wäre das das größte Kompliment für Autor und Verlag.

Gerne denke ich an die Hilfsbereitschaft der luxemburgischen Eisenbahner zurück. Ohne deren Tipp wäre manche Fotografie nicht zustande gekommen. Mein ganz besonderer Dank gilt den beiden luxemburgischen Eisenbahnfotografen „Mulles“ und Guy Pettinger, die mit ihren Archiven maßgeblich zum Gelingen des Buchprojektes beitrugen. Lassen Sie sich nun zu einer Reise durch die letzten dreißig Jahre luxemburgischer Eisenbahngeschichte entführen!