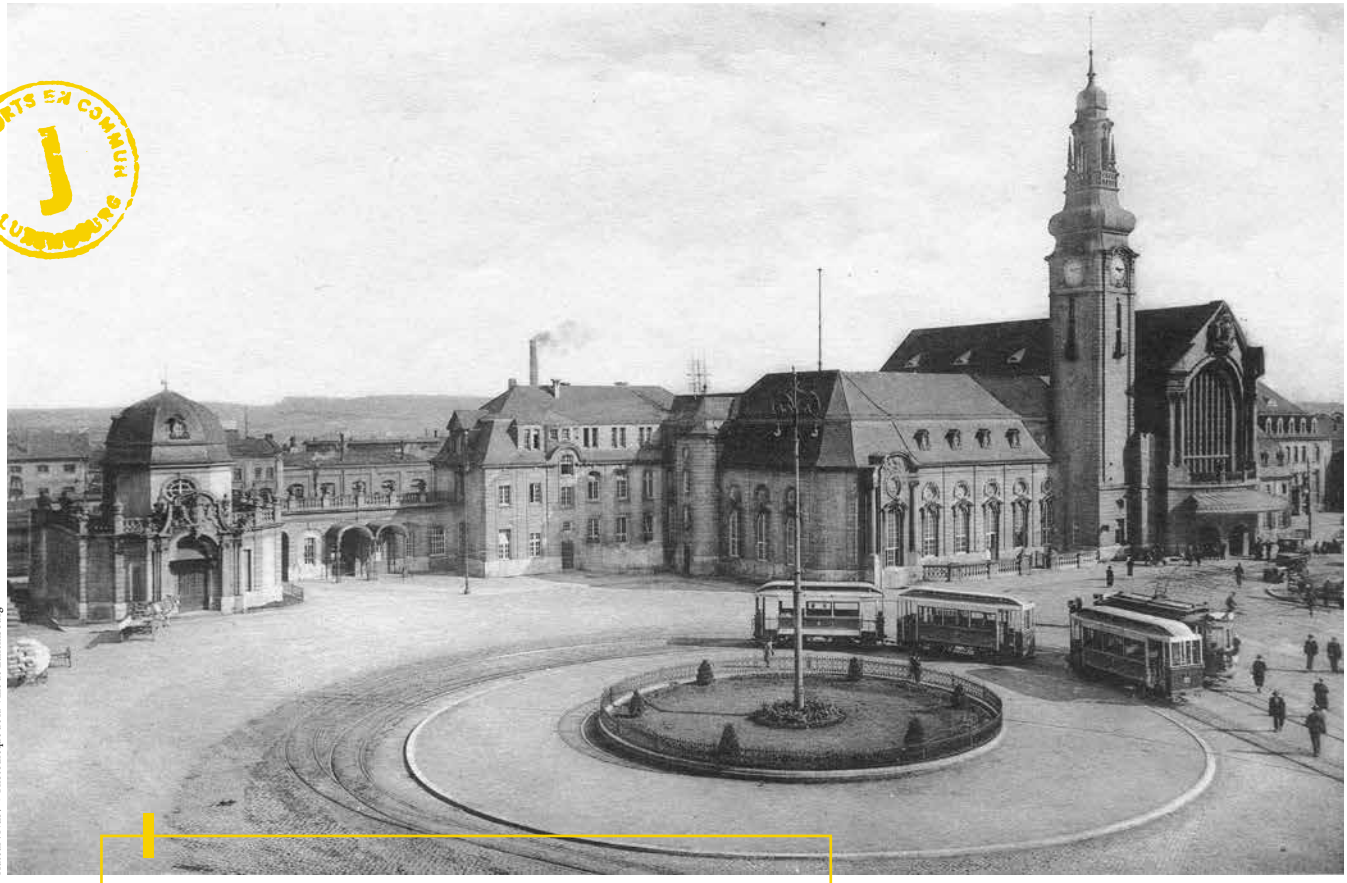
Text: Antoinette Lorang

Das neue Bahnhofsgebäude

Ein Wahrzeichen der aufstrebenden Residenzstadt Luxemburg

Die Annexion von Elsaß-Lothringen an das Deutsche Reich im Jahr 1871 hatte Folgen für das Luxemburger Eisenbahnnetz und insbesondere für den Neubau des hauptstädtischen Bahnhofs. Innerhalb des Bauprogramms der Reichseisenbahn nimmt der 1907 bis 1913 umgesetzte Bahnhofsneubau in Luxemburg eine Sonderstellung ein, was sowohl die Architektur wie auch das Bildprogramm betrifft. Bis heute hat das repräsentative, in neobarockem Stil gehaltene Gebäude seine Anziehungskraft bewahrt. 1989 wurde es unter Denkmalschutz gestellt.



Auteur : Nels / © Photothèque de la Ville de Luxembourg

Der Bahnhof Luxemburg im Jahre 1925, links im Bild der Fürstenpavillon

Am 1. April 1908 vermeldet die Luxemburger Zeitung, dass am Nachmittag gegen 3 Uhr mit der Verlagerung des alten Holzbahnhofs begonnen werden könne. Dieser sei um 15 Zentimeter gehoben und auf große Rollbalken geschoben worden, um etwa 20 Meter nach links verlagert zu werden. So könne der Betrieb aufrechterhalten werden, während der Uhrenturm des neuen Empfangsgebäudes errichtet werde.[1] Es handelt sich hier offensichtlich um einen Aprilscherz.[2] Wenig später, am 8. Juni, berichtet das Luxemburger Wort, dass demnächst nach etwa einjähriger [!] Bauzeit der Südflügel des neuen Empfangsgebäudes eröffnet würde und anschließend das alte Gebäude bis zu den Wartesälen abgebrochen werde.[3] Aus militärischen Gründen, wegen der Nähe zu der Festung, bestand das in den Jahren 1853-59 errichtete und nicht mehr zeitgemäße Vorgängergebäude lediglich aus Holz. Nachdem die Festung in Folge der Neutralitätserklärung Luxemburgs im Jahre 1867 geschleift worden war, verzeichnete die Hauptstadt ein starkes Wachstum und damit auch eine Zunahme der Verkehrsströme. So wird denn auch der neue, steinerne Bahnhof „als ein Wahrzeichen, würdig der aufstrebenden Residenzstadt Luxemburg des zwanzigsten Jahrhunderts“[4] begrüßt.

Am 6. Dezember 1910 wird der zweite Teil des Bahnhofneubaues mit der großen Schalterhalle, den Wartesälen und den Restaurationssälen in Betrieb genommen. Zuletzt werden der Skulpturenschmuck an den Fassaden und der Fürstenpavillon fertiggestellt. Ende 1913 sind die Arbeiten abgeschlossen. Der Bahnhof Luxemburg war seither Gegenstand zahlreicher Publikationen. Insbesondere die Beiträge von Paul Reinert geben Aufschluss über die Planung und den Bau.[5]

Auftraggeber und Architekt

Mit der Annexion von Elsaß-Lothringen im Jahr 1871 übernahm die Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen das Eisenbahnnetz in der Region sowie ebenfalls die Verwaltung der Wilhelm-Luxemburg-Bahn. Auftraggeber und größter Finanzgeber des neuen Luxemburger Bahnhofsgebäudes war daher das Deutsche Reich, in enger Zusammenarbeit mit der Luxemburgischen Regierung. In besonderen Fällen, wie dem Skulpturenschmuck, musste gar der großherzogliche Hof seine Zustimmung geben.

Es wurde kein Architektenwettbewerb organisiert, wie von Luxemburger Seite erwünscht.[6] Der preußische Minister für öffentliche Arbeiten ernannte den Geheimer Oberbaurat Alexander Rüdell zum leitenden Architekten des Luxemburger Bahnhofsneubaus. Seit 1900 war der aus Trier gebürtige Rüdell (1852-1920) in der Eisenbahn-Bauverwaltung in Berlin tätig und am Entwurf einer Vielzahl von Bauten beteiligt.[7] Mit der Bauleitung des Luxemburger Bahnhofs wurde Regierungsbaumeister Karl Jüsgen aus Köln beauftragt, unter Oberaufsicht der Kaiserlichen Generaldirektion in Straßburg.

Kollektion Marcel Weydert / © Photothèque de la Ville de Luxembourg

Das Bahnhofsrestaurant in seinem ursprünglichen Zustand

Autor: Edouard Kutter jr. / 1967 / © Photothèque de la Ville de Luxembourg

Die Empfangshalle im Jahre 1967

Bahnhöfe der Reichseisenbahn im Vergleich

Die Architektur des Luxemburger Bahnhofs lässt sich sehr gut im Vergleich mit anderen zeitgenössischen Bahnhöfen im deutschen Kaiserreich charakterisieren. Bis 1913 wurden in der Region Elsaß-Lothringen etwa 350 Bahnhöfe gebaut oder umgebaut.[8] Insbesondere Straßburg und Metz zeichnen sich als große repräsentative Gebäude aus. Thionville und Sarreguemines, um nur zwei Beispiele in unserer Nähe zu nennen, entsprechen dagegen einem schlichteren typisierten Modell.[9] Der Metzer Bahnhof ist in etwa zur selben Zeit wie der Luxemburger Neubau entstanden und wurde 1908 fertiggestellt. In Metz schaltete sich Kaiser Wilhelm II persönlich in die Planung und Gestaltung des Gebäudes ein. Statt der von dem Berliner Architekten Jürgen Kröger vorgeschlagenen jugendstilnahen Formgebung[10] bevorzugte der Kaiser die Neoromanik, in Anlehnung an mittelalterliche Herrschaftsarchitektur. Für den Bahnhof in Luxemburg wurde dagegen der neobarocke Stil gewählt, auf wessen Veranlassung ist allerdings nicht bekannt. Dieser gefällige Baustil war um die Jahrhundertwende *en vogue*. Man denke an die zahlreichen Villen und Ertragshäuser mit ihren reich dekorierten Fassaden, die in den folgenden Jahren auch in dem nahegelegenen aufstrebenden Viertel Plateau Bourbon entstehen sollten. Alexander Rüdell arbeitete häufig zusammen mit dem Architekten Fritz Klingholz, der den Zentralbahnhof von Wiesbaden entworfen hat.[11] Dieser 1906 eröffnete Bau, ebenfalls im neobarocken Stil, entsprach „dem Repräsentationsbedürfnis der damaligen Weltkurstadt“ und Residenz des Hauses Nassau, aus dem seit 1890 der Luxemburger Großherzog stammt. Ein Vergleich mit dem Luxemburger Bahnhof liegt daher nahe. Die Fassaden sind in dem für die Region typischen roten Sandstein gehalten, während in Luxemburg vorwiegend der gelbliche Ernzener Stein zur Anwendung kam. Neben der Verwendung einheimischer Materialien, wie dem Obermartelinger Schiefer, forderte die hiesige Regierung – größtenteils erfolgreich – auch die Beteiligung Luxemburger Firmen an der Ausführung des Gebäudes.

Alle drei Bahnhöfe Metz, Wiesbaden und Luxemburg zeichnen sich durch ihre prominente Empfangshalle mit großem Giebel und Bleiverglasung, die an ein Kirchenfenster erinnert, einen 40 Meter hohen angegliederten Uhrenturm sowie Empfangsräume für den Kaiser in Metz und Wiesbaden bzw. die großherzogliche Familie und Ehrengäste in Luxemburg aus. Ein entsprechendes Bildprogramm mit den kaiserlichen Insignien und Verherrlichung des „deutschen“ Mittelalters ziert die Fassaden und Innenräume des Bahnhofs in Metz.[12] Auf dem Kaiserpavillon in Wiesbaden thronte der Reichsadler.[13]

Das Bildprogramm an den Hauptfassaden des Luxemburger Bahnhofs wurde nach Modellen des Bildhauers Pierre Federspiel angefertigt.[14] Trotz Vorbehalt der Reichseisenbahnverwaltung[15] wurde hier das Narrativ einer „nationalen“ Geschichte in Szene gesetzt, mit „Porträts“ von mittelalterlichen Herrschern, Großherzögen und Staatsmännern des 19. Jahrhunderts. Gegen das Landeswappen am Giebel über dem Hauptportal und dem Wappen des Hauses Nassau am Fürstenpavillon hatte die Verwaltung in Berlin nichts auszusetzen. Als Zeitgenossen sind ferner der Architekt Alexander Rüdell und der Oberbahnhofsvorsteher Joseph Junck porträtiert.[16]

Anlässlich der Fertigstellung der Empfangshalle in Luxemburg im Jahre 1910 gab die Reichseisenbahnverwaltung eine Pressemitteilung heraus, die das Bahnhofsgebäude anschaulich beschreibt.[17] Dabei wird neben der funktionalen Anordnung sämtlicher für den Bahnverkehr notwendigen Abteilungen auch auf die Gediegenheit der Gestaltung hingewiesen, insbesondere der zentralen Halle, der „salonartigen“ Warteräume I. und II.

© Antoinette Lorang

Klasse und des Restaurants.[18] An Marmor und Stuckmarmor, Säulen und Pilastern, Holztäfelungen, Goldmosaikverglasung der Fenster, Ornamenten und figürlichem Schmuck wurde nicht gespart. Ein Blick in das Bahnhofsrestaurant zeugt von der großartigen Innenarchitektur, die der Fassadengestaltung in nichts nachstand.

Kunst am Bau im Laufe der Zeit

Der Luxemburger Bahnhof wurde im Laufe der Zeit mehrmals modernisiert und umgebaut. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde das von dem Bildhauer Albert Hames realisierte *Monument aux morts* in der Empfangshalle installiert. Anlässlich einer groß angelegten Renovierung in den 1950er Jahren entstand das eindrucksvolle Glasfenster in der Empfangshalle mit der Darstellung der Stadt Luxemburg durch den Künstler Frantz Kinnen, ausgeführt von dem bekannten Glasatelier Linster aus Mondorf. Das *Buffet de la Gare* wurde damals unter der Leitung des Architekten Jemp Michels komplett umgebaut. Die Gestaltung der Wände wurde nach einem Entwurf der Künstlerin Simone Lutgen ausgeführt.[19] Das Bahnhofsrestaurant wurde ein weiteres Mal in den 1990er Jahren ohne jegliche künstlerische Ambition renoviert. Sehenswert ist dagegen das zur gleichen Zeit ausgeführte Deckengemälde in der zentralen Halle mit dem Titel *Voyages*, das der Düdelinger Künstler Armand Strainchamps entworfen hat.[20]

Das äußere Erscheinungsbild des Bahnhofs ist heute weitestgehend bewahrt. Bei der letzten groß angelegten und 2012 abgeschlossenen Modernisierung wurde ein Glasanbau zum Bahnhofsvorplatz hin angebracht, der neben seiner praktischen Funktion die Sicht auf das historische Gebäude größtenteils frei lässt und einen interessanten zeitgenössischen Blickfang bietet.[21]

Für ihre freundliche Unterstützung bedanke ich mich bei Alain Kohl, François Kohnen, Jürgen Stoldt und Christiane Wagner.

Antoinette Lorang

Kunsthistorikerin, geboren 1956 in Diekirch. 1984 Promotion an der Universität Heidelberg. Dissertation über das Thema „Plateau Bourbon und Avenue de la Liberté. Späthistoristische Architektur in Luxemburg". U. a. langjährige Leiterin der Abteilung für Kultur und Kommunikation des öffentlichen Bauträgers Fonds Belval. Zahlreiche Publikationen zur Geschichte Luxemburgs in den Bereichen Architektur, Städtebau, Sozialwohnungsbau und Industriekultur. Zuletzt in Zusammenarbeit mit Jean Goedert und Luciano Pagliarini: „Paysages du Fer", éditions Gérard Klopp. https://lb.wikipedia.org/wiki/Antoinette_Lorang

Bibliographie

1 „Von Fachleuten wird diese Verschiebung, die ohne jegliche Ausquartierung der Insassen vor sich geht, als ein Triumph der modernen Technik und als eine Sehenswürdigkeit ersten Ranges bezeichnet." Luxemburger Zeitung 1908-04-01, S. 2

2 Keine andere Zeitung berichtete über diese „Sensation"

3 *Luxemburger Wort*, 1908-06-08, S.2

4 Ibid.

5 Reinert Paul, La gare de Luxembourg – Bahnhof Luxemburg, in: Les Cheminots-Philatélistes 61 (Hrsg.), 125 Joer Lëtzebuerger Eisebunnen, Gares et Haltes des Chemins de Fer Luxembourgeois. Bahnhöfe und Haltepunkte Luxemburger Eisenbahnen 1859-1984, Luxembourg 1984; ders., Central-Bahnhof Luxemburg 1856-1859, in: CFL (Hrsg.), 100 Joer Gare Lëtzebuerg. [1912-2012. Eine einzigartige Zeitreise], Luxemburg, Editions Guy Binsfeld, 2012., S. 8-17; idem, Das neue Empfangsgebäude 1904-1912, S. 18-35

6 ANLux TRP-03684, Chemins de fer Guillaume-Luxembourg – organisation d'un concours pour la construction du nouveau bâtiment de réception à la gare de Luxembourg-ville

7 https://de.wikipedia.org/wiki/Alexander_Rüdell

8 Baudoin Laurent, Les gares d'Alsace-Lorraine. Un héritage de l'annexion allemande (1871-1918), Sarreguemines 1995, S. 22

9 Idem, S. 27f., S. 60-66

10 Wilcken Niels, Architektur im Grenzraum. Das öffentliche Bauwesen in Elsaß-Lothringen 1871-1918.Veröffentlichungen des Instituts für Landeskunde im Saarland, Saarbrücken 2000, S. 121ff

11 https://de.wikipedia.org/wiki/Wiesbaden_Hauptbahnhof

12 Wilcken, op. cit., S. 129ff

13 Der Pavillon wurde im Zweiten Weltkrieg zerstört

14 Reinert Paul, Die Portraitgalerie am Bahnhof Luxemburg, in: *Revue*. Luxembourg Jg. 30(1974), Nr. 52, S. 30-34; Abbildungen in: Skulpturen am Bahnhof Luxemburg. Aufnahmen von Christof Weber, in: (CFL Hrsg.), 100 Joer Gare Lëtzebuerg, S. 198-205

15 ANLux FCF-00474, Neubau des Empfangsgebäudes in Luxemburg, Brief vom 2/3 August 1910 des Chefs des Reichsamtes für die Verwaltung der Reichseisenbahn an die Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen

16 Das Porträt des Bahnhofsvorstehers gab aufgrund des beigefügten Freimaurerzeichens Anlass zu heftiger Polemik ausgelöst durch das Luxemburger Wort, die die Begeisterung über das neue imposante Bahnhofsgebäude offenbar überschattete. Reinert Paul, „Eine steinerne Provokation ...", in: *Hémecht* Jg. 28 (1976), H. 4, S. 447-458

17 Das neue Empfangsgebäude auf Bahnhof Luxemburg, in: Bulletin mensuel. Organe officiel de l'Association des ingénieurs et industriels luxembourgeois, No 12, décembre 1910, S.235-238 ; Luxemburger Wort 1910-12-10, S.2

18 Es gab damals außerdem einen Warteraum 3. und 4. Klasse sowie einen getrennten Warteraum 1. und 2. Klasse für Frauen

19 Lorang Antoinette, „So lässt ihre Malweise nicht die Frauenhand errathen. Frauen in der Luxemburger Kunst", in: Goetzinger Germaine, Lorang Antoinette, Wagener Renée, Wenn nun wir Frauen auch das Wort ergreifen, Publications nationales, Ministère de la Culture, Luxembourg 1997, S. 281-283

20 Abbildung in: CFL (Hrsg.), 100 Joer Gare Lëtzebuerg, S. 245-247

21 Am 18. Oktober 2020 wurde eine Gedenktafel im Glasanbau angebracht als Erinnerung an 3.614 junge Frauen, die von den Nazis vom hauptstädtischen Bahnhof aus in deutsche Arbeitslager geschickt worden waren