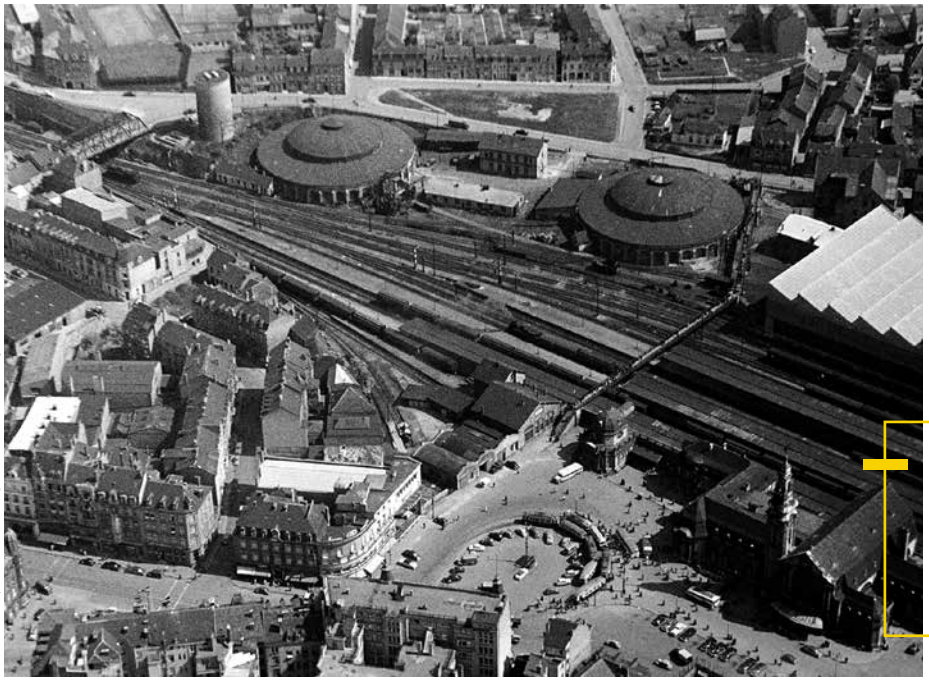
Text: Alain Linster

Die Rotondes *in Bonneweg*

Vom Lokschuppen zum Kult(ur)ort

Am 9. November 1855 wird die Konvention betreffend den Bau eines Eisenbahnnetzes in Luxemburg unterzeichnet. Drei Jahre später, am 30. Oktober 1858, kommt es zur Grundsteinlegung für ein erstes Empfangsgebäude (aus Holz). Und am 4. und 5. Oktober 1859 werden der Bahnhof und die ersten Eisenbahnlinien eingeweiht. Prinz Heinrich gibt 1874 sein Einverständnis zum Bau eines neues Bahnhofs in massiver Bauweise, der Grundstein aber wird erst 1907 gelegt. Und 1876 sind die beiden Rotunden in Bonneweg bezugsfertig.



Auteur : Théo Mey / 1953 / © Photothèque de la Ville de Luxembourg

Der Hauptbahnhof und die *Rotondes* 1953 vor der Elektrifizierung und ohne das Direktionsgebäude der CFL, das erst 1960 eingeweiht wurde.

Erste Begegnungen mit der Dampflok

Ende der fünfziger Jahre habe ich als kleiner Junge die ersten Dampflokomotiven entdeckt – in Mersch, am Bahnhof, direkt vor den damals im Bau befindlichen riesigen Getreidesilos. Diese Maschinen mit ihrem Fauchen, Zischen und Dampfen wirkten auf mich gewaltig und geheimnisvoll. Ebenso eindrucksvoll war die Silokonstruktion, die sich wie eine riesige Kathedrale aus Beton erhob.

Doch schon bald verschwanden die Dampfloks aus meinem Alltag. Sie wurden außer Dienst gestellt und durch moderne Elektro- und Diesellokomotiven ersetzt. Die Getreidesilos samt *Kärenhal* hatten dasselbe Schicksal: Sie wurden stillgelegt und schließlich 2019 abgerissen, weil niemand den Wert dieser Industriearchitektur erkannte oder bereit war, ihr eine zweite Chance zu geben.

Auteur : Sven Becker / 2015 / © Rotondes

Rotunde 1 mit der Eisenkonstruktiom und der Schwedlerkuppel

Die verschiedenen Ausbaustufen der *Rotondes*

© Rotondes Teisen-Giesler Cropmark

Die Frage nach den Werkstätten

Lange Zeit habe ich mir nicht die Frage gestellt, wie diese mächtigen Lokomotiven damals überhaupt gewartet wurden. Wo wurden sie instandgesetzt, gepflegt und repariert? Erst viele Jahre später – als eine öffentliche Diskussion darüber begann, was man mit den beiden Rotunden in Bonneweg anfangen könnte – fiel es mir wie Schuppen von den Augen: Genau dort hatten die Dampfloks ihre Werkstätten.

Die damalige Ideenrunde brachte zahlreiche Vorschläge hervor: ein Museum für zeitgenössische Kunst, eine *Cité des sciences*, ein Velomuseum oder gar eine Markthalle. Manche Ideen waren ernst gemeint, andere eher Gedankenspiele. Doch gerade diese Vielfalt an Vorschlägen war der Beginn einer langen Entwicklung, welche die *Rotondes* Schritt für Schritt von technischen Zweckbauten in ein kulturelles Wahrzeichen verwandelte.

Ein Bauwerk von 1875

Die beiden Rundhallen wurden im Jahr 1875 errichtet – das Datum ist noch heute über den Torbögen in Stein gemeißelt. Im Verlauf der Bestimmungen des Londoner Vertrags vom 11. Mai 1867 hörte Luxemburg auf, eine deutsche Bundesfestung zu sein. Das Verbot, Steinbauten im Bereich der Festung zu errichten, wurde damit hinfällig. Die Rundhallen durften somit in Stein gebaut werden. Bauherr war die Kaiserlich-Deutsche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn. Wer der Bauunternehmer war und von wem die Eisenkonstruktion geliefert und montiert wurde, ist leider nicht bekannt. Sie liegen nordöstlich des Luxemburger Hauptbahnhofs an der Rue de Bonnevoie. Gebaut wurden sie aus lokalem Stein und Eisen, robust und standhaft, ganz im Gegensatz zum ursprünglichen Bahnhof, der damals eine Holzkonstruktion war und erst ab 1907-1913 durch das heutige Gebäude in Massivbauweise ersetzt wurde [Architekten Alexander Rüdell (1852-1920), Karl Jüsgen und Scheuffel].

Die *Rotondes* sind typische Zeugnisse der Industriearchitektur ihrer Zeit. Sie verbinden eine klassizistische Formensprache mit filigranen Eisenkonstruktionen und großzügigen Glasflächen. Ihr ursprünglicher Zweck war eindeutig: Sie sollten als Unterstand und Werkstatt für Dampflokomotiven dienen. Nach dem Ende des Dampfbetriebs in Luxemburg, nach dem Zweiten Weltkrieg in den 50er Jahren, wandelte sich ihre Nutzung. Rotunde 1 diente als Lagerhalle, während Rotunde 2 jahrzehntelang als Reparaturwerkstatt für die Busse der CFL eingesetzt wurde.

Vom Denkmal zum Kulturzentrum

Im Jahr 2000 erwarb das Großherzogtum Luxemburg die beiden Gebäude, die bereits 1986 als erhaltenswert eingestuft und am 18. Januar 1991 offiziell unter Denkmalschutz gestellt worden waren. Ein Jahr später begannen erste Sanierungsarbeiten an Rotunde 1, während Rotunde 2 bis 2006 noch im täglichen Betrieb als Buswerkstatt genutzt wurde.

Auteur : Ruben Dos Santos / © Rotondes

Rotunde 1 mit der Jahreszahl 1875 über dem Einfahrtstor der Dampflokomotiven nach der Renovation

Ihre große Wiedergeburt erlebten die *Rotondes* 2007, als Luxemburg Europäische Kulturhauptstadt war. Schon im Dezember 2006 wurde die Rotonde 1 für die feierliche Eröffnung des Kulturjahres genutzt. Danach folgten unzählige Veranstaltungen – Konzerte, Theateraufführungen, Kunstausstellungen – und die Bevölkerung nahm die neuen Kulturorte begeistert an. Der Erfolg war so groß, dass man beschloss, die *Rotondes* auch langfristig für kulturelle Zwecke zu erhalten.

Technisches Meisterwerk: die Schwedlerkuppel

Die Bauweise der *Rotondes* ist ein Meisterstück der Ingenieurskunst. In den Rundhallen konnten bis zu 18 Lokomotiven gleichzeitig repariert und gewartet werden. Möglich machte dies eine kreisförmige Anordnung der Abstell- und Reparaturgleise, die sich strahlenförmig von einer zentralen Drehscheibe von 13 Metern Durchmesser aus erstreckten.

Besonders spektakulär war die Überdachung: eine sogenannte Schwedlerkuppel, eine kuppelförmige Konstruktion aus filigranem Eisenfachwerk, die eine Spannweite von bis zu 40 Metern erreichte. Sie überspannte nicht nur das gesamte Rundgebäude, sondern auch die Drehscheibe in der Mitte. Oben auf der Kuppel befand sich eine Laterne, die den Rauch der Dampfloks ableitete.

Diese überdachte Bauweise war außergewöhnlich, denn bei den meisten Lokschuppen jener Zeit lag die Drehscheibe im Freien und war Regen, Schnee und Wind ausgesetzt. Die *Rotondes* in Bonneweg waren damit ein besonders modernes Beispiel industrieller Architektur in Luxemburg.

Der Ingenieur und Erbauer: Johann Wilhelm Schwedler

Über viele Jahrzehnte geriet der Name des Ingenieurs in Vergessenheit, der für diese Konstruktion verantwortlich war: Johann Wilhelm Schwedler (1823–1894). Er zählt zu den bedeutendsten Bauingenieuren des 19. Jahrhunderts. Der Ausbau der Eisenbahn Mitte des 19. Jahrhunderts stellte Ingenieure und Architekten vor große Aufgaben.

Schwedler wurde in Berlin als Sohn eines Tischlers geboren. Nach dem frühen Tod seines Vaters wuchs er in ärmlichen Verhältnissen auf und konnte nur mit Unterstützung seiner Geschwister die Schule besuchen. Seine Ausbildung erarbeitete er sich weitgehend selbst, vieles lernte er als Autodidakt. Statt wie viele seiner Zeitgenossen vor allem mit Versuchen zu arbeiten, setzte er auf mathematische Berechnungen – ein neuer und zukunftsweisender Ansatz.

Auteur : Mr Films / 2017 / © Rotondes

Luftaufnahme der beiden *Rotondes* 2017

Er sammelte in England erste Erfahrungen im Brücken- und Stahlbau, gewann bald Wettbewerbe, wurde 1858 preußischer Staatsbeamter und stieg später zum Leiter der obersten Bauverwaltung im Deutschen Reich auf. 1863 entwickelte er die nach ihm benannte *Schwedlerkuppel*, die bis heute in Architekturgeschichte und Ingenieurwesen eine feste Rolle spielt.

2025 jährt sich Schwedlers Geburtstag zum 202. Mal. Ein guter Anlass, auch in Luxemburg seiner zu gedenken – dort, wo seine genialen Kuppelkonstruktionen die *Rotondes* überspannen.

Die *Rotondes* heute

Heute sind die *Rotondes* in Bonneweg weit über die Landesgrenzen hinaus bekannt. Sie gelten als außergewöhnlicher Kultur- und Veranstaltungsort, der sich ständig weiterentwickelt. Konzerte, Theateraufführungen, Ausstellungen, Festivals und Begegnungen aller Art haben hier eine neue Heimat gefunden.

Nach der ersten Renovierung durch das Architekturbüro Teisen-Giesler sind die Gebäude zu lebendigen Kulturzentren geworden, die Künstlerinnen und Künstler genauso wie Besucherinnen und Besucher aller Generationen anziehen. Schritt für Schritt werden die Bauten weiter instand gesetzt, und mit der behutsamen Sanierung ab 2025 der zweiten Rotonde wird ein neues Kapitel aufgeschlagen.

Vom Industrie- zum Kulturdenkmal

Die Geschichte der *Rotondes* zeigt eindrucksvoll, wie sich die Nutzung eines Bauwerks verändern kann. Aus einem reinen Zweckbau der Eisenbahnindustrie wurde ein Symbol für Kreativität und Kultur. Möglich wurde dies unter der Ägide der Ministerin Erna Hennicot-Schoepges sowie der *Administration des Bâtiments publics* (ABP) und dem Engagement zahlreicher Architekten, Denkmalschützer und Fachleute – unter ihnen R. Garcia, Teisen-Giesler arch., J. Voncken und S. Meyers.

Die *Rotondes* sind heute ein Wahrzeichen für den Wandel: von der Industrie zur Kultur, von der Technik zur Kunst, von der Vergangenheit in die Zukunft.

© Fabeck Architectes

Beleuchtung der *Rotondes* anläßlich „Luxemburg und Großregion - Kulturhauptstadt Europas 2007“ von Yann Kersalé und Fabeck Architectes

Alain Linster

Partner bei Flammang, Linster und m3 architectes
Präsident des L AM – Lëtzebuerger Architektur Musee
www.lam.lu

Literatur

Ingenieurportrait
Johann Wilhem Schwedler. Vom Experiment zur Berechnung
Jan Knippers, Bauingenieur
db 4/2000

Die letzten ihrer Art – Berliner Rundlokschuppen Verfallen
Falk Jaeger, Architekkturkritiker und Publizist in Berlin
db 11/2016

XV
Patrimoine Industriel
Exemples de réaffectations et de mises en valeur
INPA, 2025

CFL (Hrsg), 100 Joer Gare Lëtzebuerg.
(1912-2012. Eine einzigartige Zeitreise), Luxemburg
Ed. Guy Binsfeld, 2012