

**Commission pour le patrimoine culturel (« COPAC »)**

\*\*\*

**Vu la loi du 25 février 2022 relative au patrimoine culturel ;  
Vu le règlement grand-ducal du 9 mars 2022 déterminant la composition, l'organisation et le  
fonctionnement de la Commission pour le patrimoine culturel ;**

Attendu que le bâtiment voyageur de la Gare de Lorentzweiler se caractérise comme suit :

Am südlichen Ortsrand von Lorentzweiler befindet sich auf der westlichen Seite der Route de Luxembourg der Anfang des 20. Jahrhunderts errichtete Bahnhof (**GAT**).<sup>1</sup> Der Bau steht leicht von der Straße zurückversetzt und ist heutzutage auf der Ost- und Südseite von Parkplätzen und von einigen Bäumen umgeben. Westlich befinden sich zwischen Bäume und Gebäude die Gleise und der zweite Bahnsteig, der durch eine Unterführung zugänglich ist. Die Einteilung des Gebäudes entspricht seiner Ursprungsfunktion: Das Erdgeschoss wird für die unterschiedlichen Aufgaben der Bahn gebraucht, während Ober- und Dachgeschoss, die ehemals vom ‚Chef de Gare‘ bewohnt wurden, bis heute zu Wohnzwecken genutzt werden (**CHA**).<sup>2</sup>

Obwohl der Bahnhof erst im 20. Jahrhundert errichtet wurde, begann die Bahngeschichte in der Gemeinde bereits mit der Planung der Nordbahnlinie zwischen Luxemburg-Stadt und Ettelbrück im Jahr 1858 (**TIH**).<sup>3</sup> Eigentlich war auf den Streckenplänen der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahngesellschaft auch eine Bahnstation in Lorentzweiler vorgesehen.<sup>4</sup> Jedoch widersetzte sich der damalige Staats- und Transportminister Victor de Tornaco (1805-1875) diesem Bau, sodass die Pläne geändert werden mussten und Lintgen stattdessen mit einem Bahngebäude ausgestattet wurde.<sup>5</sup> Dennoch wurde in Lorentzweiler 1860 zumindest eine Haltestelle errichtet, sodass die Verbindungsstrecke zwei Jahre später eingeweiht werden konnte.<sup>6</sup> Dieser rechteckige, steinsichtige Bau befand sich auf der gegenüberliegenden Seite der Gleise an der heutigen Rue de Hunsdorf und scheint schon 1875 für die gewünschte Nutzung zu klein gewesen zu sein.<sup>7</sup> Im gleichen Jahr wurde eine Anfrage mit anliegendem Situationsplan an den Justizminister gestellt, um das Gebäude

---

<sup>1</sup> Commission Culturelle et de l'Audiovisuel, ‚Gemeng Luerenzwëller‘, in: Anonym, *De Kanton Miersch*, Mersch, 1989, S. 151-170, hier S. 156.

<sup>2</sup> Mündliche Auskunft vor Ort, am 14. Juni 2021.

<sup>3</sup> Commission Culturelle et de l'Audiovisuel, ‚Gemeng Luerenzwëller‘, in: Anonym, *De Kanton Miersch*, Mersch, 1989, S. 151-170, hier S. 156.

<sup>4</sup> Commission Culturelle et de l'Audiovisuel, ‚Gemeng Luerenzwëller‘, in: Anonym, *De Kanton Miersch*, Mersch, 1989, S. 151-170, hier S. 156.

<sup>5</sup> Vgl. Commission Culturelle et de l'Audiovisuel, ‚Gemeng Luerenzwëller‘, in: Anonym, *De Kanton Miersch*, Mersch, 1989, S. 151-170, hier S. 156; Wikipédia. Déi fréi Enzyklopedie, *Victor de Tornaco*, [lb.wikipedia.org/wiki/Victor\\_de\\_Tornaco](https://lb.wikipedia.org/wiki/Victor_de_Tornaco) (09.08.2021).

<sup>6</sup> Vgl. Klees, Henri; Friedrich, Evy; Mersch, Jean, *Le Grand-Duché de Luxembourg à la Belle Époque (1818-1916)*, hrsg. von François Mersch, Band 3, Luxembourg, 1984, S. 213; Commission Culturelle et de l'Audiovisuel, ‚Gemeng Luerenzwëller‘, in: Anonym, *De Kanton Miersch*, Mersch, 1989, S. 151-170, hier S. 156: Lorentzweiler war von Luxemburg-Stadt aus die dritte Haltestelle auf der Strecke.

<sup>7</sup> Vgl. Anonym, *Lorentzweiler. Groß aus Lorentzweiler*, [Postkarte], hrsg. von P. Houstraas, Privatsammlung Carlo Wantz, Luxembourg, o. J.; Klees, Henri; Friedrich, Evy; Mersch, Jean, *Le Grand-Duché de Luxembourg à la Belle Époque (1818-1916)*, hrsg. von François Mersch, Band 3, Luxembourg, 1984, S. 213; Directeur générale de la Justice, N° 790/75. 2 Annexes, [Brief], ANLux, Nr. FCF-00088, Luxembourg, 02.02.1875.

Richtung Straße zu vergrößern.<sup>8</sup> Indes scheinen diese Arbeiten nie stattgefunden zu haben; dies lässt zumindest der Blick auf historische Fotos vermuten. Im weiteren Zeitverlauf wurde die Haltestelle sodann von 1910 bis 1911 zu Wohnzwecken umgebaut und der größere Bahnhof an seinem heutigen Standort im Jahr 1911 errichtet.<sup>9</sup> In den 1980er-Jahren begann aufgrund der fortgeschrittenen technischen Entwicklung der Eisenbahnen eine größere Umbauphase der ganzen Anlage, die 1979 mit dem Abriss der Haltestelle begann (**ENT**).<sup>10</sup> Im Jahr 1984 wurde wohl die neue Bahnunterführung errichtet.<sup>11</sup> Auch das Bahnhofsgebäude wurde renoviert, sodass unter anderem der hölzerne Güterschuppen an der Südfassade verschwand und das Anwesen mit Elektroanlagen ausgestattet wurde (**TIH, ENT**).<sup>12</sup> Außerdem verschwand das etwas südlich liegende, zum Bahnhof gehörende Stellwerk durch die Modernisierung der Strecke 1987.<sup>13</sup> Eine kleine Informationstafel weist heute auf die Errichtung des ersten Elektropfeilers an der Nordstrecke – mit der Bezeichnung 28/5 A – im Jahr 1988 in Lorentzweiler hin.<sup>14</sup> Die zusätzlichen Gleise, die wohl 1912 eingesetzt worden waren, wurden 2013 erneuert.<sup>15</sup>

Der Bahnhof mit ursprünglicher Dienstwohnung im Obergeschoss gehört verglichen mit anderen im Land zur jüngeren Generation von Bahnbauten, die Anfang des 20. Jahrhunderts errichtet wurden (**TIH**). So wie schon bei der ersten Generation solcher Nutzbauten wurden die Pläne der Gebäude modellhaft gezeichnet, sodass diese Art von Bahnhof in unterschiedlichen Ortschaften entlang der Strecke zwischen Luxemburg und Troisvierges zu finden ist.<sup>16</sup> Das in Lorentzweiler realisierte Gebäude gehört zum dritten Typus von Bahnbauten im Land, für dessen Grundkonzeption die in Straßburg ansässige Gesellschaft Reichsbahnen in Elsaß-Lothringen verantwortlich zeichnete (**TIH**).<sup>17</sup> Die Baupläne wurden um 1900 von den Herren Stoeckicht und Legens, zwei Arbeitern des „Bautechnische[n] Büro[s] II der Kaiserlichen Generaldirektion“ entworfen und von einem Herrn namens Hammes in Luxemburg je nach regionalem Bedarf adaptiert (**TIH**).<sup>18</sup> Trotz leichter

---

<sup>8</sup> Vgl. Directeur générale de la Justice, N° 790/75. 2 Annexes, [Brief], ANLux, Nr. FCF-00088, Luxemburg, 02.02.1875; Anonym, *Halte Lorentzweiler. Situationsplan*, [Plan], ANLux, Nr. FCF-00088, o. O., 1875.

<sup>9</sup> Vgl. Klees, Henri; Friedrich, Evy; Mersch, Jean, *Le Grand-Duché de Luxembourg à la Belle Epoque (1818-1916)*, hrsg. von François Mersch, Band 3, Luxemburg, 1984, S. 213; Gutenkauf, Fabienne, *L'Architecture des Gares de la Ligne du Nord*, [Unveröffentlichte Abschlussarbeit], Lycée classique de Diekirch, 1986, S. 34; Commission Culturelle et de l'Audiovisuel, ‚Gemeng Luerenzwëller‘, in: Anonym, *De Kanton Miersch*, Mersch, 1989, S. 151-170, hier S. 156: Ein weiteres Gleis wurde bei diesen Arbeiten hinzugefügt.

<sup>10</sup> Klees, Henri; Friedrich, Evy; Mersch, Jean, *Le Grand-Duché de Luxembourg à la Belle Epoque (1818-1916)*, hrsg. von François Mersch, Band 3, Luxemburg, 1984, S. 213.

<sup>11</sup> Commission Culturelle et de l'Audiovisuel, ‚Gemeng Luerenzwëller‘, in: Anonym, *De Kanton Miersch*, Mersch, 1989, S. 151-170, hier S. 156.

<sup>12</sup> Vgl. Commission Culturelle et de l'Audiovisuel, ‚Gemeng Luerenzwëller‘, in: Anonym, *De Kanton Miersch*, Mersch, 1989, S. 151-170, hier S. 156; Anonym, o. T., [Fotografische Aufnahme], Service des sites et monuments nationaux, Archiv SSMN, o. J.

<sup>13</sup> Vgl. Anonym, o. T., [Fotografische Aufnahme], Service des sites et monuments nationaux, Archiv SSMN, o. J.; Dahlem, Jean, *Stellwerk Lorentzweiler*, [Fotografische Aufnahme], Commission des Archives Lorentzweiler, Lorentzweiler, 1987.

<sup>14</sup> Ottelé, Jean-Marie, rail.lu. D'Eisebunn zu an ëm Lëtzebuerg, *Gare Luerenzweiler. Gare Lorentzweiler. Bahnhof Lorentzweiler*, [rail.lu/garelorentzweiler.html](http://rail.lu/garelorentzweiler.html) (09.08.2021): Die Inschrift lautet: „CFL / ELECTRIFICATION/ DE LA / LIGNE DU NORD / GARE DE LORENTZWEILER / POSE DU PREMIER / POTEAU CATENAIRE / LE 19 AVRIL 1988“.

<sup>15</sup> Vgl. schriftliche Auskunft von Guy Ehmann, am 9. September 2021; Commission Culturelle et de l'Audiovisuel, ‚Gemeng Luerenzwëller‘, in: Anonym, *De Kanton Miersch*, Mersch, 1989, S. 151-170, hier S. 156.

<sup>16</sup> Gutenkauf, Fabienne, *L'Architecture des Gares de la Ligne du Nord*, [Unveröffentlichte Abschlussarbeit], Lycée classique de Diekirch, 1986, S. 52: Dieses Modell von Bahnhofsbauten gehört zu dem dritten Typ von Bahnbauten, die für die Bahnhöfe gezeichnet wurden; auf dieser Strecke wurden alle Bauten dieser Art um 1909 errichtet.

<sup>17</sup> Gutenkauf, Fabienne, *L'Architecture des Gares de la Ligne du Nord*, [Unveröffentlichte Abschlussarbeit], Lycée classique de Diekirch, 1986, S. 162.

<sup>18</sup> Vgl. Gutenkauf, Fabienne, *L'Architecture des Gares de la Ligne du Nord*, [Unveröffentlichte Abschlussarbeit], Lycée classique de Diekirch, 1986, S. 163; Schumacher, Jean-Claude, *Monuments historiques de l'industrie luxembourgeoise*, hrsg. von Service des sites et monuments nationaux, Luxemburg, o. J., S. 107: Das genaue Jahr des Entwurfs ist anhand der Quellen nicht zu definieren; sowohl das Jahr 1903 als auch das Jahr 1909 ist in diesen zu finden.

Bearbeitungen ist die Konstruktion des Bahnhofs von Lorentzweiler klar dem zeittypischen Heimatsstil zuzurechnen (**AUT**).<sup>19</sup> Auch in den Ortschaften Cruchten und Goebelsmühle wurde das gleiche Grundmodell als Bahnhofsbaus realisiert, jedoch mit kleinen Veränderungen.<sup>20</sup> Dagegen ist im Weiler Drauffelt genau das gleiche Bahnhofsgebäude wie in Lorentzweiler zu finden, dessen ursprüngliche Fledermausgauben genau wie dort auch durch Schleppegauben ersetzt wurden (**CHA, ENT**).<sup>21</sup> Unter anderem ist dieses Nutzbau-Modell auch in den Grenzgebieten Luxemburgs zu finden, so wie beispielsweise im französischen Dorf Hombourg-Budange.<sup>22</sup>

Das Gebäude mit dem etwa einen Meter hohen, umlaufenden Sockel aus bossierten Sandsteinen setzt sich aus zwei verschiedenen Baukörpern zusammen (**AUT, CHA**). Das südliche, rechteckige Volumen besteht aus zwei kompletten Stockwerken und wird von einem Walmdach abgeschlossen (**AUT, CHA**). Dagegen schließt ein Krüppelwalmdach den nördlich liegenden, niedrigeren Bauteil ab. Zur Straße sowie zu den Gleisen hin sind die unterschiedlichen Funktionen der Geschosse anhand der ungleichen Formate der Öffnungen erkennbar (**AUT**).<sup>23</sup> So sind sämtliche segmentbogige Sandsteingewände des Erdgeschosses scharriert, gefast, zweifach gehort und weisen ein Rundstabdekor auf (**AUT, CHA**). Auf der zur Route de Luxembourg orientierten Seite führen zwei Sandsteinstufen zur Tür des früheren Technikraums (**AUT, CHA**). Beidseitig des Eingangs sind dreibahnige Fenstergewände sichtbar (**AUT, CHA**). In der linken Achse der Ostfassade liegt der überdachte Eingang zur ehemaligen Dienstwohnung, dessen Holztür von einem Sandsteinrahmen eingefasst wird (**AUT, CHA**). Darüber befindet sich ein gehortetes Sandsteingewände mit rundem Fenster sowie drei hochrechteckige Lüftungsschlitze (**AUT**). Im Gegensatz zum Erdgeschoss ist das Obergeschoss durch vier hochrechteckige Sandsteingewände mit geradem Sturz geprägt (**AUT, CHA**). Die Fenster sind mit hölzernen Klappläden ausgestattet, die frühere Rollläden ersetzen.<sup>24</sup> Die Klappläden wurden mit sämtlichen Fenstern und Türen bei den Renovierungsarbeiten im Jahr 1985 eingesetzt.<sup>25</sup>

Die nach Süden orientierte Fassade ist weitestgehend geschlossen gestaltet, lediglich im Obergeschoss ist ein Fenster zu finden und auf Dachebene eine Luke (**AUT, CHA**). Wo früher der hölzerne Güterschuppen angebaut war, wurde bei den Umbauarbeiten in den späten 1980er-Jahren

---

<sup>19</sup> Vgl. Gutenkauf, Fabienne, *L'Architecture des Gares de la Ligne du Nord*, [Unveröffentlichte Abschlussarbeit], Lycée classique de Diekirch, 1986, S. 169; Schumacher, Jean-Claude, *Monuments historiques de l'industrie luxembourgeoise*, Service des sites et monuments nationaux, Luxemburg, o. J., S. 107.

<sup>20</sup> Vgl. Diederich, Patrick; Schumacher, Jean-Claude, *Description des bâtiments ferroviaires*, [Unveröffentlichtes Manuskript], Service des Sites et monuments nationaux, 2019; Ottelé, Jean-Marie, rail.lu. D'Eisebunn zu an ëm Lëtzebuerg, *Gare Giewelsmillen. Gare Goebelsmühle. Bahnhof Goebelsmühle*, [rail.lu/garegoebelsmuhle.html](http://rail.lu/garegoebelsmuhle.html) (09.08.2021); Ottelé, Jean-Marie, rail.lu. D'Eisebunn zu an ëm Lëtzebuerg, *Gare Cruuchten. Gare Cruchten. Bahnhof Kruchten*, [rail.lu/garecruchten.html](http://rail.lu/garecruchten.html) (09.08.2021).

<sup>21</sup> Vgl. Diederich, Patrick; Schumacher, Jean-Claude, *Description des bâtiments ferroviaires*, [Unveröffentlichtes Manuskript], Service des Sites et monuments nationaux, 2019; Ottelé, Jean-Marie, rail.lu. D'Eisebunn zu an ëm Lëtzebuerg, *Gare Drauffelt. Gare Drauffelt. Bahnhof Drauffelt*, [rail.lu/garedrauffelt.html](http://rail.lu/garedrauffelt.html) (09.08.2021); Anonym, *Lorentzweiler. Gruß aus Lorentzweiler*, [Postkarte], hrsg. von P. Houstraas, Privatsammlung Carlo Wantz, Luxemburg, o. J.; Anonym, o. T., [Fotografische Aufnahme], Service des sites et monuments nationaux, Archiv SSMN, o. J.

<sup>22</sup> Wikipédia. L'encyclopédie libre, *Gare de Hombourg-Budange*, [fr.wikipedia.org/wiki/Gare\\_de\\_Hombourg-Budange](http://fr.wikipedia.org/wiki/Gare_de_Hombourg-Budange) (27.10.2021).

<sup>23</sup> Vgl. Gutenkauf, Fabienne, *L'Architecture des Gares de la Ligne du Nord*, [Unveröffentlichte Abschlussarbeit], Lycée classique de Diekirch, 1986, S. 119: So soll auf den ersten Blick ersichtlich sein, welche Teile öffentlich sind oder zum Privatbereich gehören.

<sup>24</sup> Vgl. Ottelé, Jean-Marie, rail.lu. D'Eisebunn zu an ëm Lëtzebuerg, *Gare Luerezweiler. Gare Lorentzweiler. Bahnhof Lorentzweiler*, [rail.lu/garelorentzweiler.html](http://rail.lu/garelorentzweiler.html) (09.08.2021); Cassaignau-Schmit, Myriam, *Lorentzweiler. 82, route de Luxembourg*, [Fotografische Aufnahme], Service des sites et monuments nationaux, Inventar der Bauernhäuser, 1979.

<sup>25</sup> Mündliche Auskunft vor Ort, am 14. Juni 2021: Die Haustür und die ovalen Fenster wurden 2015 wieder ausgetauscht.

ein überdachter Bereich für die Bahnunterführung errichtet **(ENT)**.<sup>26</sup> Auch die Nordfassade ist überwiegend geschlossen gehalten. Hier sind eine sandsteingerahmte zweiflügelige Tür im Erdgeschoss und ein in einem Sandsteingewände eingefasstes ovales Fenster überliefert **(AUT, CHA)**.

Die vierachsige, zu den Gleisen orientierte Fassade weist die gleiche Formensprache auf wie die Ostfassade **(AUT, CHA)**. Jedoch ist hier ein leichter Fassadenversprung an den beiden rechten Achsen zu sehen; seitlich ist hier ein weiteres sandsteingerahmtes Fenster zu finden **(AUT)**. An den beiden Enden des Volumens befinden sich die Eingänge zu den Innenräumen, wobei die linke Türschwelle noch mit einer geprägten Metallplatte ausgestattet ist **(AUT, CHA)**. Mittig sind zwei große Fenster sichtbar, die wiederum einen deutlichen Kontrast zu den kleineren Fenstern des oberen Geschosses bilden **(AUT, CHA)**.

In den Innenräumen sind sowohl bauzeitliche Substanz wie auch Spuren der Umbauarbeiten der 1980er-Jahre zu erkennen **(AUT, CHA, ENT)**. Letztere befinden sich hauptsächlich im öffentlichen Teil des Gebäudes. Hier ist lediglich eine ältere Holztür, die bei den Umbauarbeiten nicht ersetzt wurde, noch vorhanden **(CHA)**. Auf Erdgeschossniveau sind im ehemaligen Wartesaal beige-graue und rot-schwarze Cerabati-Fliesen zu sehen und in weiteren Räumen auch Terrakotta-Fliesen, die vermutlich in den 1980er-Jahren eingesetzt wurden **(AUT, CHA, ENT)**. Früher waren unterschiedliche Räume des Erdgeschosses wohl auch mit Eichenholzparkett ausgelegt.<sup>27</sup> Diese Terrakotta-Fliesen sind auch im Eingangsbereich des Hauses vorzufinden, von dem aus der Zugang zum Ober- und Kellergeschoss möglich ist. Die unter der Treppe liegende Tür führt über eine Sandsteintreppe zum mehrräumigen Keller mit leichter Kappendecke **(AUT, CHA)**. Auch eine ältere Brettertür ist hier erhalten. Eine bauzeitliche Holzterasse mit geschürtem Pfosten und entsprechenden Geländerstäben führt zu den oberen Geschossen **(AUT, CHA)**. Die Böden des Zwischenniveaus und des Obergeschosses sind größtenteils mit Holz belegt und wurden teils mit Teppich überzogen **(AUT, CHA)**. Auch hier sind mehrere kassettierte Holztüren erhalten, die teilweise mit Strukturglas ausgestattet sind **(AUT, CHA)**. Auch im Obergeschoss sollen unterschiedliche Holztüren sowie – unter dem gegenwärtigen Linoleumbelag – noch der ursprüngliche Holzboden erhalten haben **(AUT, CHA)**. Der hölzerne Dachstuhl ist in diversen Räumen sichtbar **(AUT, CHA)**.

Der Lorentzweiler Bahnhof liegt an der Zugstrecke, die Luxemburg-Stadt mit Troisvierges verbindet. Die Geschichte des Bahnwesens in der Ortschaft reicht bis ins 19. Jahrhundert zurück: Zuerst wurde in Lorentzweiler lediglich eine Haltestelle gebaut, die Anfang der 1910er-Jahre durch den gegenwärtigen Bahnhof ersetzt wurde. Letzterer steht dabei beispielhaft für ein spezifisches Bautenmodell, das damals mehrfach im Land errichtet wurde. Das Gebäude ist als typischer Vertreter der jüngeren Generation von Bahnbauten in Luxemburg und damit als bedeutsamer historischer Zeuge anzusehen, der nicht zuletzt den seinerzeitigen Stand der technischen Entwicklung verkörpert. Anhand der Fassadengestaltung sind die privaten und öffentlichen Bereiche des Gebäudes zu erkennen, die sich einerseits im Erdgeschoss durch große Öffnungen charakterisieren und andererseits im Obergeschoss durch die kleineren Fensterformate. Sowohl im Inneren wie auch am Äußeren sind Elemente der Umbauarbeiten der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts zu finden. Dazu gehören im

---

<sup>26</sup> Vgl. Anonym, o. T., [Fotografische Aufnahme], Service des sites et monuments nationaux, Archiv SSMN, o. J.; Anonym, *Gare de Lorentzweiler. Construction d'une marquise pour le souterrain et d'un abri pr vélos*, [Plan], SNCFL, o. O., o. J.; Frisch, Fränz, *Lorentzweiler Gare*, [Fotografische Aufnahme], Commission des Archives Lorentzweiler, Lorentzweiler, 1990; Weyland, Romain, *Gare de Lorentzweiler*, [Fotografische Aufnahme], Commission des Archives Lorentzweiler, Lorentzweiler, 1988.

<sup>27</sup> Vgl. Ehmann, Guy, *Gare Lorentzweiler. Bureau chef de circulation*, [Fotografische Aufnahme], Archiv G. Ehmann, Lorentzweiler, 1985; schriftliche Auskunft von Guy Ehmann, am 9. September 2021.

Innenbereich unterschiedliche Bodenbeläge, die hölzernen Türen und die Holzterapie. Aufgrund der ausgeprägt klaren Formensprache sowie der zahlreichen Gestaltungs- und Ausstattungsdetails ist das Bahnhofsgebäude als ein für die Region bedeutsamer Bahn- und Wohnbau zu betrachten, der in dieser Form erhaltenswert ist.

Erfüllte Kriterien: (AUT) Authentizität, (GAT) Gattung, (CHA) Charakteristisch für die Entstehungszeit, (TIH) Technik-, Industrie-, Handwerks- oder Wissenschaftsgeschichte, (ENT) Entwicklungsgeschichte

**La COPAC émet à l'unanimité un avis favorable pour un classement en tant que patrimoine culturel national du bâtiment voyageur de la Gare de Lorentzweiler (no cadastral 211/1359).**

Présent(e)s : André Schoellen, Beryl Bruck, Christina Mayer, Christine Muller, Claude Schuman, Jean-Claude Welter, John Voncken, Laure Simon-Becker, Marc Schoellen, Michel Pauly, Nathalie Jacoby, Patrick Bastin, Paul Ewen, Regis Moes.

Luxembourg, le 25 mai 2022