

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 Clervaux se caractérise comme suit :

Der Bahnhof von Clerf liegt an der Nordstrecke, die von ihrem Ausgangspunkt Luxemburg ins Ösling führt und am Grenzübergang bei Oberbesslingen an das belgische Schienennetz anschließt (GAT). Der Clerfer Bahnhof befindet sich in einem nördlichen Ausläufer der Ortschaft an der Rue de la Gare. Er besteht aus einem Empfangsgebäude, zwei Bahnsteigen und einer Unterführung für Fußgänger. Die Bahnsteige geben Zugang zu drei Gleisen. Auf der Rückseite des Empfangsgebäudes befindet sich ein gepflasterter Platz. Ein Busbahnhof und Parkplätze gewährleisten die Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr sowie den Individualverkehr.

Die Nordstrecke wurde von 1858 bis 1866 durch die *Société royale Grand-Ducale de Guillaume-Luxembourg* (deutsch: *Königlich-großherzogliche Wilhelm-Luxemburg-Gesellschaft*) in zwei Teilstücken errichtet. Der erste Abschnitt verband Luxemburg mit Ettelbrück, der zweite Ettelbrück mit Ulflingen. Den Betrieb übernahm die französische *Compagnie des Chemins de fer de l'Est (TIH)*. Die Eröffnung des Clerfer Bahnhofs im Jahr 1862 sorgte nicht nur für eine bessere Verkehrsanbindung des nördlichen Luxemburg, sondern wirkte sich auch auf die Siedlungsentwicklung Clerfs aus (SOH). Der Urkatasterplan von 1820 zeigt, dass das Areal in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts noch weitestgehend unbebaut war.¹ Zeitgleich mit der Errichtung des Bahnhofs dokumentierte das Kataster die Abgrenzung mehrerer Parzellen, die in den folgenden Jahren bebaut wurden. Durch den Bahnhof und die damit einhergehende Zunahme an Personen- und Güterverkehr gewann das Areal an Attraktivität. Somit ist die Ausdehnung Clerfs nördlich vom historischen Siedlungskern um die Burg auch auf die Errichtung des Bahnhofs zurückzuführen.

Ein Katasterplan aus dem Jahr 1867 dokumentiert die Errichtung des dreiachsigen, zweigeschossigen Empfangsgebäudes auf quadratischem Grundriss.² Dieser Plan zeigt auch zwei Nebengebäude, es dürfte sich dabei um einen nördlich des Empfangsgebäudes gelegenen Güterschuppen sowie die südlich gelegene Lampisterie handeln. Zudem ist ein Gebäude auf kreisförmigem Grundriss verzeichnet, bei dem es sich vermutlich um einen Bahnwasserturm handelte. Diese Betriebsgebäude sind heute nicht mehr vorhanden. Das Empfangsgebäude wurde in drei Bauphasen erweitert, wie weitere Katasterpläne aus den Jahren 1882, 1889 und 1913 belegen (ENT). Die erste Vergrößerung erfolgte um 1882 an der Südseite des Empfangsgebäudes.³ Eine identische Erweiterung fand um

¹ Administration du cadastre et de la topographie du Grand-Duché de Luxembourg, *Urkataster. Clervaux A3*, 1820ff. (überarbeitete Version).

² Administration du cadastre et de la topographie du Grand-Duché de Luxembourg, *Cases croquis. N. 832. Clervaux. 12, rue de la Gare. 678/3021*, 1867.

³ Administration du cadastre et de la topographie du Grand-Duché de Luxembourg, *Cases croquis. N. 1198. Clervaux. 12, rue de la Gare. 678/3021*, 1882.

1889 an der Nordseite statt.⁴ Um 1913 wurde dann südlich ein Anbau angeschlossen.⁵ Damit war die auch heute noch bestehende Zusammensetzung der Baukörper des Bahnhofs erreicht (AUT).

Das zweigeschossige Empfangsgebäude besteht aus einem giebelständigen, dreiachsig gegliederten Mittelbau, der von traufständigen, einachsigen Seitenflügeln, die gegenüber dem Mittelbau leicht eingezogen sind, flankiert wird. Der zweiachsige Anbau im Süden ist hingegen nur eingeschossig. Die Fassaden des zweigeschossigen Gebäudeabschnitts sind streng symmetrisch gegliedert und zeigen ein ausgewogenes Verhältnis von Mauerflächen und Wandöffnungen. Die Mauern sind verputzt und hell gestrichen. Die gliedernden Elemente der Fassaden sind nüchtern und ohne aufwendigen Schmuck gestaltet. Rund um das Gebäude verläuft eine niedrige Sockelzone aus Sandsteinquadern (AUT; CHA). Die Rahmungen der Türen und Fenster sind einfach und ohne jeglichen Schmuck aus Sandstein gearbeitet und hellgrau gestrichen (AUT; CHA). Zum Dach, das in englischer Schieferdeckung ausgeführt ist, leitet eine breite Holztraufe über, die an den Giebeln von Kopfbändern gestützt wird (AUT; CHA). Typologisch lässt sich der Clerfer Bahnhof mit weiteren Bahnhöfen in Luxemburg vergleichen, beispielsweise Mamer und Roodt/Syre (CHA).

Der Bahnhof von Clerf ist ein typisches Beispiel für einen luxemburgischen Bahnhof aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Da sich seine äußere Erscheinung bis auf den heutigen Tag authentisch erhalten hat, kann er die Funktion eines Zeugen für die Eisenbahngeschichte Luxemburgs erfüllen und ist daher als schützenswert einzustufen.

Erfüllte Kriterien: (AUT) Authentizität; (GAT) Gattung; (SOH) Siedlungs-, Orts- oder Heimatgeschichte; (ENT) Entwicklungsgeschichte, (TIH) Technik-, Industrie-, Handwerks- oder Wissenschaftsgeschichte.

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 Clervaux (no cadastral 678/3021).

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

⁴ Administration du cadastre et de la topographie du Grand-Duché de Luxembourg, *Cases croquis. N. 1334. Clervaux. 12, rue de la Gare. 678/3021, 1889.*

⁵ Administration du cadastre et de la topographie du Grand-Duché de Luxembourg, *Cases croquis. N. 1697. Clervaux. 12, rue de la Gare. 678/3021, 1913.*