

**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 Diekirch se caractérise comme suit :

Das Empfangsgebäude des Bahnhofs Diekirch liegt Südwestlich des Stadtkerns in unmittelbarer Nähe der ehemaligen Diekircher Brauerei und Zuckerfabrik (**GAT**). Der Diekircher Bahnhof ist Endpunkt einer kurzen, von Ettelbrück kommenden Nebenbahn zur Nordstrecke.

Der Streckenabschnitt Ettelbrück bis Diekirch wurde am 16.11.1862 offiziell in Anwesenheit von Prinz Heinrich der Niederlande sowie Mitgliedern von Regierung und Abgeordnetenversammlung in Betrieb genommen. Für die kurze Strecke Ettelbrück - Diekirch benötigte der Zug planmäßig acht Minuten. Der Bahnhof Diekirch war für die Mittelindustrien, die Tourismuswirtschaft und als Schulzentrum eine wichtige Eisenbahnanschlussstelle, zudem Terminus der ehemaligen Schmalspurbahn Diekirch – Vianden und als Anschlussstelle an die Prinz-Heinrich-Eisenbahn über die Sauertalstrecke nach Wasserbillig von nationaler Wichtigkeit. Ende des 19. Jahrhunderts bekam Diekirch eine Reihe von Gleisanschlüssen neuer Industriebetriebe, so zum Beispiel auch ein Gleis bis zur Brauerei (**TIH**). Wie bei allen Ortschaften welche an das Eisenbahnnetz angeschlossen wurden, verbuchte auch Diekirch nach Anschluss an das Eisenbahnnetz der WL- und PH-Bahn einen rasanten Bevölkerungs- und Mittelindustriewachstum (**SOH**). Heute dient das Empfangsgebäude nicht mehr seinem initialen Zwecken, sondern wurde an die Gemeinde vermietet.

Das Empfangsgebäude vom Bahnhof Diekirch wurde 1862 von der WL-Bahn erbaut und weist in seiner Architektursprache Ähnlichkeiten mit dem Empfangsgebäude von Walferdingen auf (**CHA**). Auch sonst zeigen sich die typischen Merkmale der Luxemburger Eisenbahnarchitektur des späten 19. Jahrhunderts auf. Im Gegensatz zu den Industrietytischen Materialien wie Eisen, Stahl und Glas, wurde für die Eisenbahnarchitektur in Luxemburg auf eher traditionelle natürliche Baustoffe gesetzt, wie zum Beispiel Naturstein und Holz. Vor allem die Empfangsgebäude von Ende des 19. Jahrhunderts wurden oft nach dem Vorbild des Heimatstils geplant und errichtet (**AKI**). Bei der Eisenbahnarchitektur von Ende des 19. Jahrhunderts ging es den Planern vor allem darum, solide und langjährige Gebäude zu erschaffen und auf regionale Baustoffe zurückzugreifen, dies natürlich auch aus praktischen Gründen. Umrahmungssteine der Fenster und Türen stammten meist aus dem Steinbruch aus Erzen, erkennbar durch die gelblichen Farbtöne. Die Dachdeckung der Eisenbahnarchitektur der Nordstrecke ist im Gegensatz zu den Fassaden und Mauern überall gleich und in Schiefer gedeckt, ein Material aus nationaler Produktion (**SOH**).

Das 1862 errichtete repräsentative in Naturstein erbaute Empfangsgebäude lässt sich in vier Volumen eingliedern und wurde entlang der Gleise in Ost-West Ausrichtung errichtet. Ein 2 geschossiger Steinbau mit Kreuzgiebeldach und nach Osten hin angebauten dreistöckigem Turm mit einem geknickten, mit Schiefer verkleidetem Keildach und aufwendig aus Metall verarbeiteten

Turmspitzen bildet das Hauptvolumen (**AUT**). Das Turmgesims wurde besonders hervorgehoben. Zwei hervorstehende Gurtgesimse trennen das obere Drittel vom restlichen Turm ab. An der Süd- und Ostseite befindet sich jeweils ein Ochsenauge. Die aufwendig verarbeiteten und verzierten Kastenelemente, welche sich heute in einem Weiß und Bordeauxroten Anstrich präsentieren, bilden den Abschluss zur Traufe (**CHA, AUT**). Parallel zum Bahnsteig befindet sich nach Westen hin ein eingeschossiger Anbau, welcher mit einem Satteldach versehen ist. Zum Bahnhofsplatz hin ragt das Satteldach weit hinaus und wurde bis zum zweigeschossigen Hauptvolumen gezogen. Dies diente einer Überdachung der Haupteingangstür des Empfangsgebäudes. Im Erdgeschoss befanden sich die Lampisterie, der Wartesaal mit Schalter und die sanitären Einrichtungen, sowie einer Gepäckaufbewahrung. Sämtliche Fassadenöffnungen sind in rechteckige Sandsteinumrahmungen gefasst, die Fenster- und Türflügel aus Holz, welche weiß gestrichen wurden (**CHA, AUT**). Die etwas längeren Traufvorsprünge mit kunstvoll gearbeiteten Sparren sowie die Sichtsteinfassade sind typische Elemente der Epoche (**CHA, AUT**).

Da sich die Bahnhofsgebäude hauptsächlich um den Eisenbahnverkehr kümmern, war somit ein direkter Sichtkontakt zu den Gleisen von Nöten. Dies spiegelt sich in der Aufteilung der Fenster- und Türöffnungen wieder, so befinden sich auf Seiten der Gleise wesentlich mehr Öffnungen als auf der Straßenseite, da hier die Kommunikation mit dem Eisenbahnverkehr wichtig war. Dies erklärt die große Anzahl an Türen an der Nordfassade, welche sich Richtung Bahnsteig orientiert. Insgesamt 7 zweiflügelige Holztüren mit Oberlicht bilden die Kommunikation zu den Gleisen (**AUT, CHA**). Das authentisch aus seiner Zeit erhaltene, genietete aus Eisen erbaute Vordach auf dem Bahnsteig schützt die Bahnreisenden vor Witterung (**CHA, AUT**). Sämtliche Dächer des Empfangsgebäudes sind mit Schiefer verkleidet.

Der Bahnhof von Diekirch stellt ein charakteristisches Beispiel eines repräsentativen Bahnhofs des 19. Jahrhunderts in Luxemburg dar, und ist als Zeuge der Eisenbahngeschichte als Haltestelle der WL- und PH-Bahn, sowie der Schmalspurbahn nach Vianden national schützenswert.

Erfüllte Kriterien: (**AUT**) Authentizität; (**GAT**) Gattung; (**CHA**) Charakteristisch für die Entstehungszeit; (**TIH**) Technik-, Industrie-, Handwerks- oder Wissenschaftsgeschichte; (**SOH**) Siedlungs-, Orts- Heimatgeschichte; (**CHA**) Charakteristisch für ihre Entstehungszeit.

**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 Diekirch (no cadastral 1304/8799).**

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