

**Commission des sites et monuments nationaux (« COSIMO »)**

\*\*\*

**Vu la loi modifiée du 18 juillet 1983 concernant la conservation et la protection des sites et monuments nationaux ;  
Vu le règlement grand-ducal du 14 décembre 1983 fixant la composition et le fonctionnement de la Commission des sites et monuments nationaux ;**

Attendu que les immeubles sis 20 et 25, chemin J.-A. Zinnen à Larochette se caractérisent comme suit :

Das ehemalige Empfangsgebäude des Bahnhofs liegt im heutigen Zentrum zwischen mittelalterlichem Kern und der Ortserweiterung des 19. Jahrhunderts an der Kreuzung zur Rue de Mersch. Gemeinsam mit der Güterhalle, die auf der gegenüberliegenden Seite der ehemals zweigleisigen Schienen über der Ernz erbaut wurde, bildet es ein Ensemble. Beide Gebäude erinnern an die Bahnanbindung der Ernzer Steinbrüche an Larochette von 1929 bis 1948<sup>1</sup> und die Strecke des Jhangeli Cruchten-Larochette (TIH). Weil dieser Streckenabschnitt der Schmalspurbahn vom Staat finanziert und gebaut wurden,<sup>2</sup> entstanden repräsentative Entwürfe, die sich deutlich von den hölzernen Vorgängerbauten absetzten. Mit seiner steinsichtigen Schaufassade ist besonders das Empfangsgebäude als Visitenkarte des Ortes gestaltet (AKI).

Das einstöckige, steinsichtige Bahnhofsgebäude ist in drei Achsen gegliedert und hat nach Süden einen zurückgesetzten Anbau mit separatem Eingang, der für die Gepäckaufbewahrung geplant war (GAT).<sup>3</sup> Zum heutigen Vorplatz besitzt die Fassade mit zwei großen verglasten Türen und einem mittig sitzenden Fenster auch wegen ihrer Oberlichter imposante Öffnungen, die den Reisenden einladen, einzutreten. Profilierte glatte Gewände mit wechselnden Breiten betonen diese Geste ebenso wie ein niedriger bossierter Sockel. Komplementiert wird diese offene Gestaltung durch eine schützende Geste des auskragenden Traufgesimses und des Walmdachs mit drei neobarocken Ochsenaugengauben. Auch der breite Fries, das Gurt- und Sockelgesims, die gespitzten Sandsteine der Fassadenflächen und die vollständig geschlossene Rückseite nach Westen folgen dieser Haltung. In der die Traufkante durchbrechenden, längeren Mittelachse zur Straße findet sich auf einem als Banner gearbeiteten Sandstein der für Reisende leicht lesbare Schriftzug des Ortes „LAROCLETTE“. Wie auch der frühere, gleich gestaltete Bahnhofsbaus in Rambrouch,<sup>4</sup> zeichnet sich jener in Larochette durch einen sorgfältige und abwechslungsreiche gestalterische Durcharbeitung der Oberflächen und architektonischen Motive aus (AKI). Bis auf einen geringfügigen Eingriff am Traufgesims besticht das Gebäude durch seine äußere Unversehrtheit (AUT). Im Innern hat es mit dem Einzug des Office Social Ende der 1980er Jahre

---

<sup>1</sup> Schon 1939 war von der Schienen-Straße-Kommission die Abschaffung der Strecke vorgeschlagen von der Gemeindeverwaltung aber abgelehnt worden. Vgl. Federmeier, Édouard, *Schmalspurbahnen in Luxemburg*, Luxemburg, [1994], Bd. 2, S. 17, 20.

<sup>2</sup> Wikipedia, *Schmalspurbahn Cruchten–Fels*, [https://de.wikipedia.org/wiki/Schmalspurbahn\\_Cruchten%E2%80%93Fels](https://de.wikipedia.org/wiki/Schmalspurbahn_Cruchten%E2%80%93Fels) (1. August 2017).

<sup>3</sup> Vgl. Gemeinde Larochette, *Transformation de la gare de Larochette en centre du syndicat pur le mantien a domicile*, Gemeinde Larochette, Bauakte Gare, 1989.

<sup>4</sup> Bis auf den Anbau war das Gebäude identisch, vgl. Federmeier [1994], S. 123. Bahnhofsbauten ähnlichen Typus finden sich bis auf diejenigen im Chaletstil der Strecke Luxemburg-Echternach eher selten, vgl. Les Cheminots-Philatelistes 61 Luxemburg (Hrg.), *Bahnhöfe und Haltepunkte der Luxemburger Eisenbahnen*, Luxemburg, 1984, S. 323–333.

tiefgreifende Veränderungen der Oberflächen wie auch den Einbau von Trennwänden und Sanitäranlagen gegeben. Ein zum Bahnhof gehörendes Toilettenhaus wurde abgerissen.<sup>5</sup>

Die einstöckige Güterhalle auf der anderen Seite des Vorplatzes ist außen wie innen im Wesentlichen seit seiner Bauzeit in dieser Form erhalten geblieben (AUT). Sie ist verputzt und auf einen bossierten Sockel aufgesetzt. Um die Verladung der Steine von einer Bahn auf die andere, und auch vermehrt auf die Straße, möglichst reibungslos zu organisieren, besitzt die Halle zwei große Eingänge. Durch die zu den Gleisen liegende Öffnung wurden die Steine von der Bahn über die Ladeplattform in die Halle geschafft, dort gelagert und auf andere Bahnen oder durch die zweite Öffnung zur Rue de Mersch über die dortige Plattform auf die Straße umgeladen. Die Anbindung an das Eisenbahnnetz und die Schaffung dieses Umschlagplatzes war 30 Jahre lang Bestreben der Steinbruchbesitzer gewesen.<sup>6</sup> Im Bau der Güterhalle und ihrer aufmerksamen Gestaltung materialisieren sich die Hoffnungen auf schnelle Beförderung und Prosperität der Steinbrüche (GAT). An drei Seiten des Gebäudes sitzen in mit Ohren versehenen Sandsteingewänden verschieden gedrückte spitzbogige Oberlichter, die mit ihren inneren Fensterschrägen eine gute Belichtung zur Sichtung der jeweils zum Abtransport bestimmten Steine lieferten. Die beiden Fenster zur Rue de Mersch und nach Süden auf die weiße Ernz sind grösser und aufwändiger gestaltet als die Fenster auf die ehemaligen Gleise. Hier liegen die Metallprossenfenster in einem tief sitzenden, steinernen Kreuzstock. Das einfache Hängedach mit Querstreben, Zangen und Klappständern ermöglicht einen offenen, auch in der Höhe nutzbaren Dachraum. In den Giebelfassaden sind die Pfettenköpfe profiliert und mit Nasen verziert. Auf dem Boden der Halle liegen Pflastersteine, die auch die heutigen Belastungen der Webstühle des nun in der Halle angesiedelten Industriemuseums gut aufnehmen. Für das die weiße Ernz überspannende Tragwerk der Halle ist anzunehmen, dass es in Stahlbeton oder als reine Stahlkonstruktion ausgeführt wurde.

Als Zeugen der infrastrukturellen Erschließung der schwächer besiedelten Regionen des Landes und der Hindernisse ihrer Realisierung werden die Güterhalle und das Bahnhofsgebäude unter dem Kriterium der Authentizität, Gattungszugehörigkeit und der Technikgeschichte als Kulturgüter von nationalem Interesse gewertet. Aufgrund ihrer hohen gestalterischen Durcharbeitung und kenntnisreichen Steinbearbeitung ist darüber hinaus das Kriterium der Architekturgeschichte erfüllt.

Erfüllte Kriterien: (AUT) Authentizität, (AKI) Architektur-, Kunst-, oder Ingenieurgeschichte, (GAT) Gattung, (TIH) Technik-, Industrie-, oder Handwerksgeschichte

**La COSIMO émet à l'unanimité un avis favorable pour un classement en tant que monument national des immeubles sis 20 et 25, chemin J.-A. Zinnen (nos cadastraux 208/1625 et 206/1624).**

Anne Greiveldinger, Christine Müller, Sala Makumbundu, John Voncken, Claude Schuman, Jean Leyder, Mathias Fritsch, Christina Mayer, Matthias Paulke, Michel Pauly, Max von Roesgen

Luxembourg, le 23 octobre 2019

---

<sup>5</sup> Vgl. Gemeinde Larochette, o. T. [Lageplan], o. J., in: *Transformation de la gare de Larochette en centre du syndicat pur le maintien a domicile*, Gemeinde Larochette, Bauakte Gare, 1989.

<sup>6</sup> Seit 1900 hatte man immer wieder auf eine Anbindung gedrungen und angeboten, die notwendigen Steine für die Trasse zu stellen, vgl. Friedrich, Evy; Dahlem, Jean, *De Feelser Jhangeli*, Larochette, 1982, S. 57.