



Route de l'industrie Saar-Lor-Lux. Edition Luxembourg. Denkmäler Luxemburger Industriekultur. Industriestrasse Saar-Lor-Lux, Luxembourg, Service des Sites et Monuments Nationaux, s.d.

- Paul REINERT, „Eine steinerne Provokation...“, Hémecht, 28, 1978, 447-458.
- Antoinette LORANG, Plateau Bourbon und Avenue de la Liberté. Späthistorische Architektur in Luxemburg, Luxembourg, Publications de la Section historique de l'Institut G.-D. de Luxembourg, 1988.
- Robert L. PHILIPPART, Luxembourg. De l'historicisme au modernisme, de la ville forteresse à la capitale nationale, Steinsel, Ilôts, 2006, 2t.

Sources :

- Jean-Claude SCHUMACHER, Monuments historiques de l'industrie luxembourgeoise.



Texte : SSMN; Photos: Photothèque de la Ville de Luxembourg, LCTO, SSMN, Robert L. Philippart;
Traduction : B. Hust; Carte : M. Le Moigne
Edition: Ministerium für Umwelt, Verkehr und Energie, Landesdenkmalamt, Saarland

D' Stadter Gare - La gare de Luxembourg



En 1858, la Société des chemins de fer décide de construire une gare centrale, qui, pour des raisons militaires, devra se situer à l'extérieur des fortifications de la ville, mais à l'intérieur du rayon de la forteresse, c'est-à-dire à la portée des canons.

Le premier bâtiment de la gare, imitant le style suisse, est construit en bois. En effet, pour faciliter leur destruction en cas de guerre, tous les bâtiments érigés à l'intérieur du rayon de la forteresse doivent obligatoirement être exécutés en bois et en colombage. Cette restriction

ne disparaîtra qu'avec le démantèlement des fortifications qui permettra au quartier de la gare de prendre son envol.

Pour ce nouveau quartier en train de naître sur le Plateau Bourbon, un plan d'urbanisme d'Etat prévoit de vastes constructions d'utilité publique côtoyant des hôtels, des immeubles d'habitation et des maisons de commerce.

Dès sa construction, la gare représentait le centre de gravité de ce nouveau quartier, devenant le distributeur de toutes les communications avec la vieille ville. L'Avenue de la Gare, amé-



Créée en 1861 à la suite de la construction du viaduc de la Pétrusse appelé «la Passerelle», débouche en ligne droite sur la place de la Gare.

Ce nouveau quartier nécessitant d'autres raccordements avec la ville haute, on procédera à l'aménagement d'une deuxième Grand-rue sur le Plateau, l'Avenue Adolphe – aujourd'hui Avenue de la Liberté – ainsi qu'à la construction d'un deuxième pont, le Pont Adolphe.

Après la guerre franco-allemande de 1870-1871, c'est la Elsass-Lothringische Reichsbahn-gesellschaft qui gère les chemins de fer luxembourgeois ayant appartenus jusque-là à la Compagnie de l'Est. Cette société allemande érigera, en 1907, l'actuelle gare centrale d'après un projet de l'allemand Alexander Rüdell. Le bâtiment, flanqué d'une haute tour, évoque une abbaye de Bénédictins. Les façades sont exécutées dans le style baroque de la région moselane. Construit selon le modèle de référence de

la gare de Wiesbaden, ce bâtiment se veut le témoin de l'entente entre le Grand-Duché de Luxembourg et l'Empire allemand.

Classé monument national depuis 1989, le bâtiment central de la gare de Luxembourg présente des détails remarquables, tels les symboles de souveraineté nationale que sont les armoiries d'apparat ornant la façade extérieure du hall central, ou la couronne du pavillon grand-ducal, construit en 1913 et utilisé pour la réception d'hôtes de marques de la famille grand-ducale jusqu'en 1983. A noter également la galerie de bustes en pierre que l'on retrouve sur les ailes latérales à l'extérieur du bâtiment. Ces portraits représentent différents souverains et personnalités luxembourgeoises. Le buste du premier chef de gare, Joseph Junck, qui y figurait de son vivant, suscita à l'époque une polémique à cause de son emblème franc-maçonnique.



La décoration intérieure de la voute du hall principal, rénovée en 1994, est l'œuvre de l'artiste luxembourgeois Armand Strainchamps.

Le nouveau bâtiment de l'administration de la direction des Chemins de Fer luxembourgeois (CFL) construit sur la place de la Gare en 1957 est l'œuvre des architectes Camille Frieden (Luxembourg) et Gerold Dietrich (Trèves). Cet édifice typique pour son époque vient d'être rénové dans le respect de sa valeur patrimoniale.

D' Stadter Gare - Der Luxemburger Bahnhof

Die Eisenbahngesellschaft entscheidet im Jahr 1858 einen Hauptbahnhof zu bauen. Der Bahn-



hof galt von Anfang an als Binde- und Informationsglied zur Altstadt.

Nach dem deutsch-französischen Krieg von 1870/71, verwaltet die Elsass-Lothringische Reichsbahngesellschaft die Luxemburger Eisenbahnstrecken. Dieses deutsche Unternehmen gibt dem Hauptbahnhof im Jahr 1907 sein heutiges Erscheinungsbild.

1989 wird das Gebäude unter Denkmalschutz gestellt. Der Luxemburger Hauptbahnhof weist viele bemerkenswerten Details auf, wie die Prunkwappen oder die Krone des großherzoglichen Pavillons.

1957 wird das neue Verwaltungsgebäude der Direktion Chemins de Fer Luxembourgeois auf der Place de la Gare gebaut.