

Der Bahnhof Losheimergraben

(Km 23,336 - 609 m NN)

Bahnbau in schwierigem Gelände

Der Bau der 38 km langen Bahnlinie Weywertz - Jünkerath war von militärischen Interessen bestimmt, was am überdimensionalen Ausbau (doppelte Gleisführung, lang gezogene Kurven, wenig Gefälle, kreuzungsfreie Streckenführung) deutlich wurde. Die Strecke galt als Teilabschnitt einer Ost-West-Verbindung vom Rhein an die preußische Westgrenze bzw. zum Truppenübungsplatz Elsenborn.

Die Arbeiten begannen 1908 und erreichten die Bürgermeisterei Manderfeld 1910. Zwischen Lanzerath und Losheimergraben wurde die Wasserscheide Maas-Rhein durchstoßen. Zunächst sollte dies mit einem 190 m langen Tunnel geschehen, doch dann entschloss man sich aus Kostengründen für einen max. 25 m tiefen Schacht mit Brückenbauten. Zwischen der deutsch-belgischen Grenze und dem Bahnhof Losheimergraben überspannen zwei Brücken den Schacht in ± 20 m Höhe: die „Pfeilerbrücke“ an der Hüllscheider Heck und die Lanzerather Brücke. Die höchste Anschüttung musste im Ourtal angelegt werden, wo die nur ca. 0,50 m breite Our mit einem 50 m langen Tunnel unter einem 30 m hohen Damm geleitet wurde. Während der Bauarbeiten stürzten vielerorts zu steil angelegte Böschungen immer wieder ein, so dass zeitraubende Ausbesserungsarbeiten erforderlich waren und die Inbetriebnahme der Strecke sich bis zum 1. Juli 1912 verzögerte.

Zum Bau der Bahn fanden, neben etwa 300-400 ausländischen Arbeitern (Kroaten, Böhmen, Bosnier, Polen, Italiener), auch viele Hiesige Arbeit und Einkommen. Viele von ihnen wurden später als Rottenarbeiter eingestellt.

Der Bahnhof Losheimergraben

Der Bahnhof in Buchholz, der den Namen „Losheimergraben“ trug, war mit 609 m NN der höchste Bahnhof des belgischen Eisenbahnnetzes und unweit des Bahnhofs in Richtung Losheim befand sich mit 619,38 m NN der höchste Punkt des belgischen Bahnnetzes.

Nach dem Ersten Weltkrieg kam der Bahnhof im Rahmen des Versailler Vertrages an Belgien und blieb, bis auf die vier Jahre der Annexion 1940-44, immer belgisch. Die meiste Zeit war er auch Grenzbahnhof mit Zollabfertigung; lediglich von 1949-58 war in Losheim, das damals unter belgischer Verwaltung stand, die Übergabe.

Als Losheimergraben 1919 belgischer Endbahnhof geworden war, hatte man dann hier noch eine Drehscheibe und einen Wasserturm gebaut; beides wurde nach dem Zweiten Weltkrieg entfernt. Die Grube der Drehscheibe benutzte man aber weiter als Bassin zum Sammeln des Wassers, aus dem der noch vorhandene Wasserkrän bis Ende der 1960er Jahre gespeist wurde.

Die DB fuhr noch bis 1967 mit ihren Dampfloks bis Losheimergraben, während die SNCB Ende 1966 auf Dieselloks umstellte. 1979 hatte die DB ihre Verkehrstage einfach auf dienstags und donnerstags reduziert, während die SNCB wie seit Jahrzehnten weiterhin montags, mittwochs und freitags nach Losheimergraben fuhr. Dadurch war jetzt aber keine synchrone Übergabe mehr möglich. Der Abschnitt zwischen Losheim und Losheimergraben wurde bis 1981 bedarfweise, aber noch einigermaßen regelmäßig für die Übergaben nach Belgien befahren.

Gegen die drohende Stilllegung der Strecke erhoben die Verteidigungsministerien in Deutschland und Belgien Einspruch, denn nachdem 1982 auch der belgische Abschnitt stillgelegt worden war, gab es zum Truppenübungsplatz Elsenborn nur noch die Zufahrt über die schon stark abgenutzte Vennbahn. Deshalb wurde die Vennquerbahn in den Jahren 1983-88 mit NATO-Geldern komplett saniert.

Nach der Sanierung hatte man den Bahnhof Losheimergraben aufgegeben und bis auf das Durchfahrtsgleis reduziert. Zwischen 1988 und 1999 wurde die Strecke vorwiegend für Militärtransporte genutzt. Nachdem der letzte Militärzug im Juli 1999 gefahren war, holte sich die Natur die Strecke zurück; in den Jahren 2007-2008 wurde sie abgebaut.

La gare de Losheimergraben

(Km 23,336 - alt.: 609 mètres)

Construction d'une ligne de chemin de fer en terrain peu propice

La construction de la ligne de chemin de fer Weywertz - Jünkerath, longue de 38 km, répondait à des impératifs militaires et de ce fait correspondait à des normes surdimensionnées (double voie, courbes élargies, déclivités réduites, absence de croisements). La ligne était un maillon de la liaison est-ouest, à partir du Rhin vers la frontière occidentale prussienne et en particulier vers le camp militaire d'Elsenborn.

Les travaux débutèrent en 1908 pour atteindre le territoire de la commune de Manderfeld en 1910. La crête marquant la ligne de partage des eaux du Rhin et de la Meuse fut franchie entre Lanzerath et Losheimergraben. On prévoyait le percement d'un tunnel long de 190 m, mais ce projet fut abandonné pour des raisons budgétaires. La solution de rechange fut le creusement d'une tranchée dont la profondeur ne devait pas excéder 25 m; cette option nécessita la construction de ponts. Entre la frontière belgo-allemande et la gare de Losheimergraben, deux ponts d'une hauteur approximative de 20 m franchissaient la tranchée: la « Pfeilerbrücke » à la Hüllscheider Heck et la « Lanzerather Brücke ». Le remblai le plus imposant fut aménagé dans la vallée de l'Our. A cet endroit, les eaux de la rivière, dont la largeur ne dépasse pas un demi mètre, furent guidées vers une conduite souterraine longue de 50 m sous 30 m de terre. Lors de la construction, des talus trop abrupts s'affaissèrent à maintes reprises engendrant de multiples travaux de réparation et de consolidation; ces contretemps repoussèrent la date de la mise en service de la ligne au 1er juillet 1912. Environ 300 à 400 ouvriers étrangers (originaires de Croatie, de Bohême, de Bosnie, de Pologne, d'Italie) mais aussi de nombreux ouvriers autochtones participèrent à la construction de la ligne, trouvant ainsi travail et gagne-pain. Beaucoup parmi ces derniers trouvèrent ensuite un emploi de cheminot.

La gare de Losheimergraben

La gare située à Buchholz dénommée « Losheimergraben » culminait à une altitude de 609 m et était ainsi la gare la plus élevée de Belgique. Non loin de là, en direction de Losheim, le réseau ferroviaire belge atteignait son point culminant, avec 619,38 m.

A l'issue de la première guerre mondiale et en vertu du Traité de Versailles, la gare avait été rattachée à la Belgique et depuis lors était demeurée belge hormis pendant l'intermède de la seconde guerre mondiale, entre 1940 et 44.

La gare de Losheimergraben devenue gare frontalière, fut dotée d'un bureau de douane. Cependant, entre 1949 et 1958, ce poste fut déplacé à Losheim parce que, pendant cette période, Losheim se trouvait sous administration belge.

Après 1919, la gare de Losheimergraben devenait la gare terminus pour les trains de la SNCB. Ce statut nécessita quelques aménagements, comme la construction d'une plaque tournante et d'un château d'eau. Ces deux ouvrages disparurent après la seconde guerre mondiale. La fosse de la plaque tournante fut cependant encore utilisée comme réserve pour alimenter la vanne d'eau toujours en place jusqu'à la fin des années 1960.

Les locomotives à vapeur de la DB rejoignaient encore Losheimergraben jusqu'en 1967 alors que la SNCB utilisait des locomotives diesel dès la fin de l'année 1966. En 1979, la DB limita son trafic vers Losheimergraben à deux jours par semaine, le mardi et le jeudi, alors que la SNCB maintenait le sien les lundis, mercredis et vendredis, comme elle le faisait depuis des décennies. Toute livraison synchronisée devenait ainsi impossible. Selon les nécessités mais assez régulièrement, la circulation entre Losheim et Losheimergraben fut cependant maintenue jusqu'en 1981 pour assurer les livraisons à destination de la Belgique.

En 1982, la SNCB interrompit elle aussi la circulation vers Losheimergraben; de ce fait, l'accès au camp militaire d'Elsenborn n'était plus assuré que par la seule Vennbahn, elle-même déjà fortement dégradée. Cette situation fut dénoncée par les ministères de la défense, tant belge qu'allemand. Au cours des années 1983 à 1988, l'OTAN finança la remise en état intégrale de la « Vennquerbahn ». La gare de Losheimergraben fut alors rasée et ses infrastructures ferrées réduites à la seule voie de transit des convois, essentiellement militaires, entre 1988 et 1999. Le dernier train militaire emprunta la ligne en juillet 1999. Après quoi, la nature reprit ses droits sur la voie ferrée à l'abandon. Elle fut démantelée en 2007-2008.

Het station Losheimergraben

(Km 23,336 - 609 m N.A.P.)

Spoorwegbouw in moeilijk terrein

De bouw van de 38 km lange spoorlijn Weywertz-Jünkerath diende militaire doeleinden, wat zich manifesteerde in de overdimensionele uitbouw (dubbelspoor, langere bochten, weinig hoogteverschil, trajecten zonder kruisingen). Zij was deel van een oost-westdoorstek van de Rijn naar de Pruisische westgrens, resp. naar de troepenplaats Elsenborn.

De werken werden in 1908 aangevangen en bereikten de gemeente Manderfeld in 1910. Tussen Lanzerath en Losheimergraben werd de waterscheidingslijn Maas-Rijn doorgestoken. Eerst zou dit met een 190 m. lange tunnel gebeuren, maar uiteindelijk werd - wegens het kostenplaatje gekozen voor een max. 25 m. diepe sleuf met overbruggingen. Tussen de Duits-Belgische grens en het station Losheimergraben overspannen twee bruggen de 20 m. diepe sleuf: de "pijlerbrug" aan Hüllscheider Heck en de Brug van Lanzerath.

De grootste grondwerken gebeurden in het dal van de Our, waar de ca 0,50 m brede Our via een 50 m. lange tunnel onderdoor een 30 m. hoge dam geleid werd. Gedurende de bouwwerkzaamheden stortten op vele plaatsen telkens weer al te steile bermen in, zodat tijdrovende aanpassingswerken nodig waren en de ingebruikname van de lijn tot 1 juli 1912 uitliep. Bij de bouw van de spoorlijn vonden, naast zowat 300-400 buitenlandse (Kroaten, Bohemiërs, Bosniërs, Polen, Italianen), ook vele plaatselijke arbeidskrachten werk en inkomen. Velen van hen gingen later als spoorwegaarbeider aan de slag.

Het station Losheimergraben

Het station van Buchholz, „Losheimergraben“ genaamd, was met 609 m N.A.P. het hoogste station van het Belgische spoorwegennet. Niet ver van het station, in de richting Losheim, bevond zich op 619,38 m N.A.P. het hoogste punt van het Belgische spoorwegennet.

Na de eerste wereldoorlog kwam het station volgens het verdrag van Versailles aan België toe. Het bleef, op de vier annexatiejaren 1940-1944 na, altijd Belgisch. Meestal was het ook grensstation en douanekantoor. Enkel in de periode 1949-58 gebeurde de vertolting in Losheim, dat toen onder Belgisch bestuur stond. Toen Losheimergraben in 1919 Belgisch eindstation werd, had men er ook een draaischijf en een watertoren gebouwd; beide werden na de tweede wereldoorlog verwijderd. De uitgravingen van de draaischijf werd wel verder gebruikt als waterspaarbekken, vanwaaruit tot het einde van de zestiger jaren de drinkwaterverzorging gebeurde.

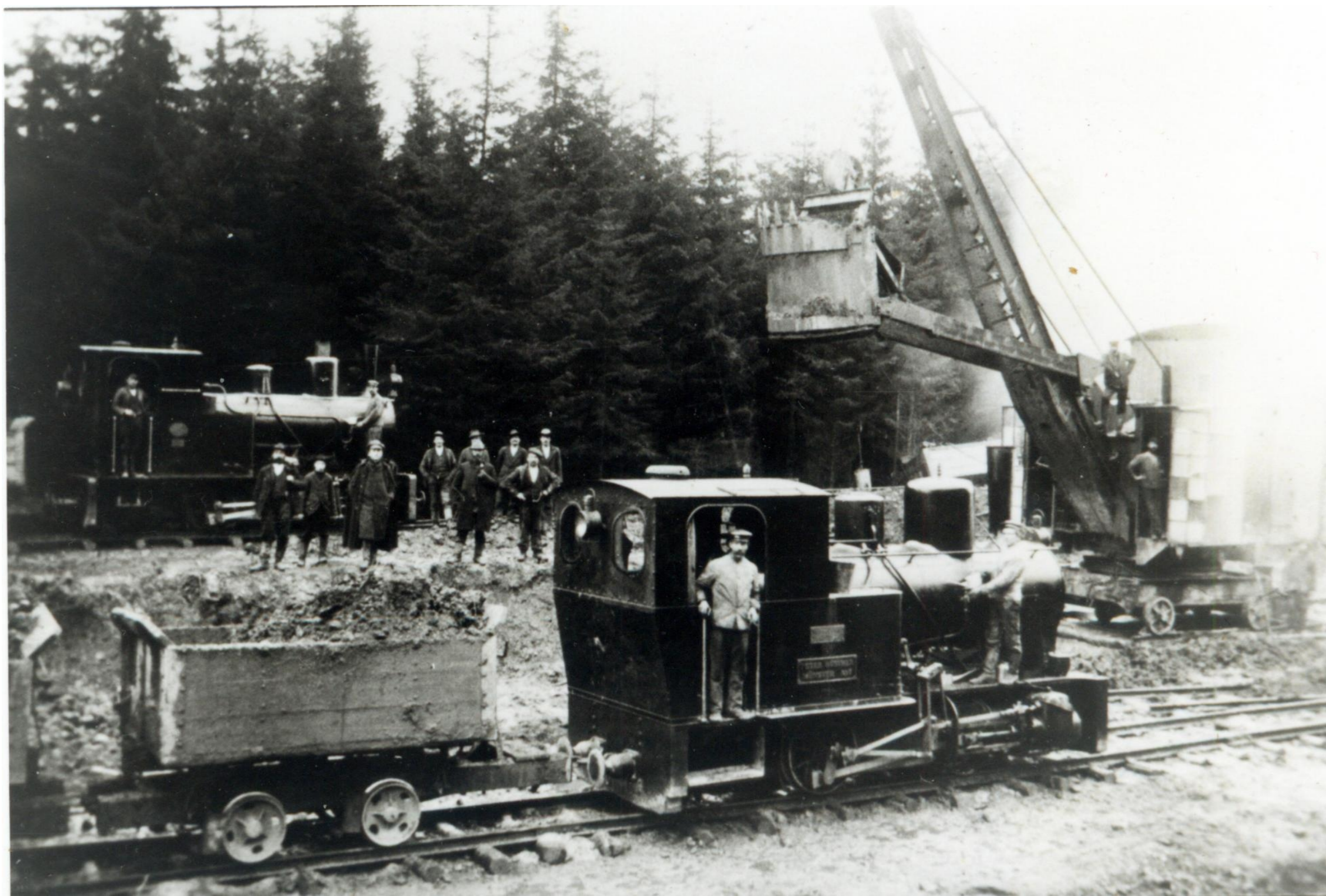
De DB (Deutsche Bahn) reed nog tot 1967 met haar stoomtreinen tot Losheimergraben, terwijl de NMBS vanaf 1966 op dieseltreinen omschakelde. In 1979 had de DB haar reisdagen beperkt tot dinsdag en donderdag, terwijl de NMBS - zoals reeds decennienlang - nog altijd op maandag, woensdag en vrijdag naar Losheimergraben reed. Daardoor was een synchrone aansluiting niet meer mogelijk.

Het traject Losheim-Losheimergraben werd tot 1981 enkel bij noodzaak, maar toch met enige regelmaat voor leveringen in België gebruikt.

Tegen de dreigende sluiting van het lijn maakten de ministeries van landsverdediging van zowel Duitsland als België bezwaar, want in 1982, na de uit dienststelling van de Belgische deeltraject, was de overbelaste Venbaan nog de enige toegangsroute naar de troepenplaats Elsenborn. Daarom werd de Venbaandoorsteek in de jaren 1983-88 met NATO-geld volledig gesaneerd.

Na de sanering werd het station Losheimergraben opgegeven, en tot op een doorrijspoor gereduceerd. Tussen 1988 en 1999 werd de lijn vooral voor militaire transporten gebruikt.

Nadat de laatste militaire trein in 1999 zijn tocht gemaakt had, nam de natuur weer de overhand op het spoor; in de jaren 2007-2008 werd het traject opgebroken



Bahnbau zwischen Buchholz und Honsfeld (um 1910).
Construction de la voie ferrée entre Buchholz et Honsfeld (vers 1910).
Aanleg van de spoorweg tussen Buchholz en Honsfeld (ca 1910).



Ein einsamer Bahnhof in einem kleinen Weiler (um 1920).
Une gare solitaire dans un petit hameau (vers 1920).
Een eenzaam station in een klein dorp (ca 1920).



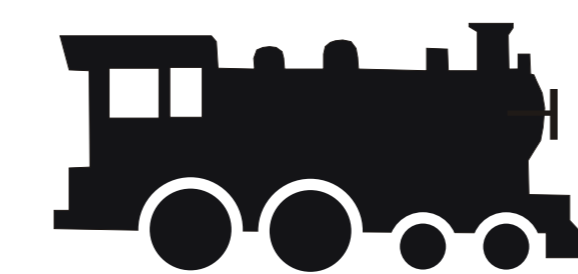
Der Bahnhof 1985.
La gare en 1985.
Het station in 1985.



1990: die Sonderfahrt endet an der deutsch-belgischen Bahngrenze.
1990: l'excursion spéciale se termine à la frontière ferroviaire belgo-allemande.
De speciale rit houdt op aan de Duits-Belgische spoorweg-grens (1990)

Z Geschichts- und Museumsverein
Zwischen Venn und Schneifel

Losheim 7,1 km Losheimergraben 2,7 km Honsfeld 3,5 km Büllingen



Schwarzer Weg 6 - 4780 St.Vith - Tel. 080/22.92.09 - info@zvs.be
Öffnungszeiten: mo-do: 13-17 Uhr - fr: 13-16 Uhr - sa: 14-16 Uhr - so: 14-17 Uhr
heures d'ouverture: lu-je: 13-17 h - ve: 13-16 h - sa: 14-16 h - di: 14-17 h
openingstijden: ma-do: 13-17 uur - vr: 13-16 uur - za: 14-16 uur - zo: 14-17 uur

45A.05