

Der Bahnhof Bütgenbach

(Km 34,064 - 557 m NN)

Die am 1. Juli 1912 eröffnete, 38 km lange Bahnlinie Weywertz - Jünkerath entstand im Zuge des so gen. „Schlieffen-Plans“. Dieser militärisch-strategische Plan war nach dem Oberbefehlshaber des deutschen Generalstabes, Alfred Graf von Schlieffen, benannt. Zehn Jahre vor Beginn des Ersten Weltkriegs bereitete man sich im Deutschen Kaiserreich auf einen eventuellen weiteren Krieg mit dem Erbfeind Frankreich vor, was neben ausreichend Waffen und Wehrflüchtigen, auch eine hinreichende Verkehrsinfrastruktur erforderte. Ein deutscher Angriff hätte Frankreich schnell in die Knie zwingen sollen, um sich dann anschließend gegen Russland wenden zu können. Der Angriff auf Frankreich sollte von Norden, durch Belgien, geführt werden um somit die französischen Befestigungen im Osten des Landes zu umgehen.

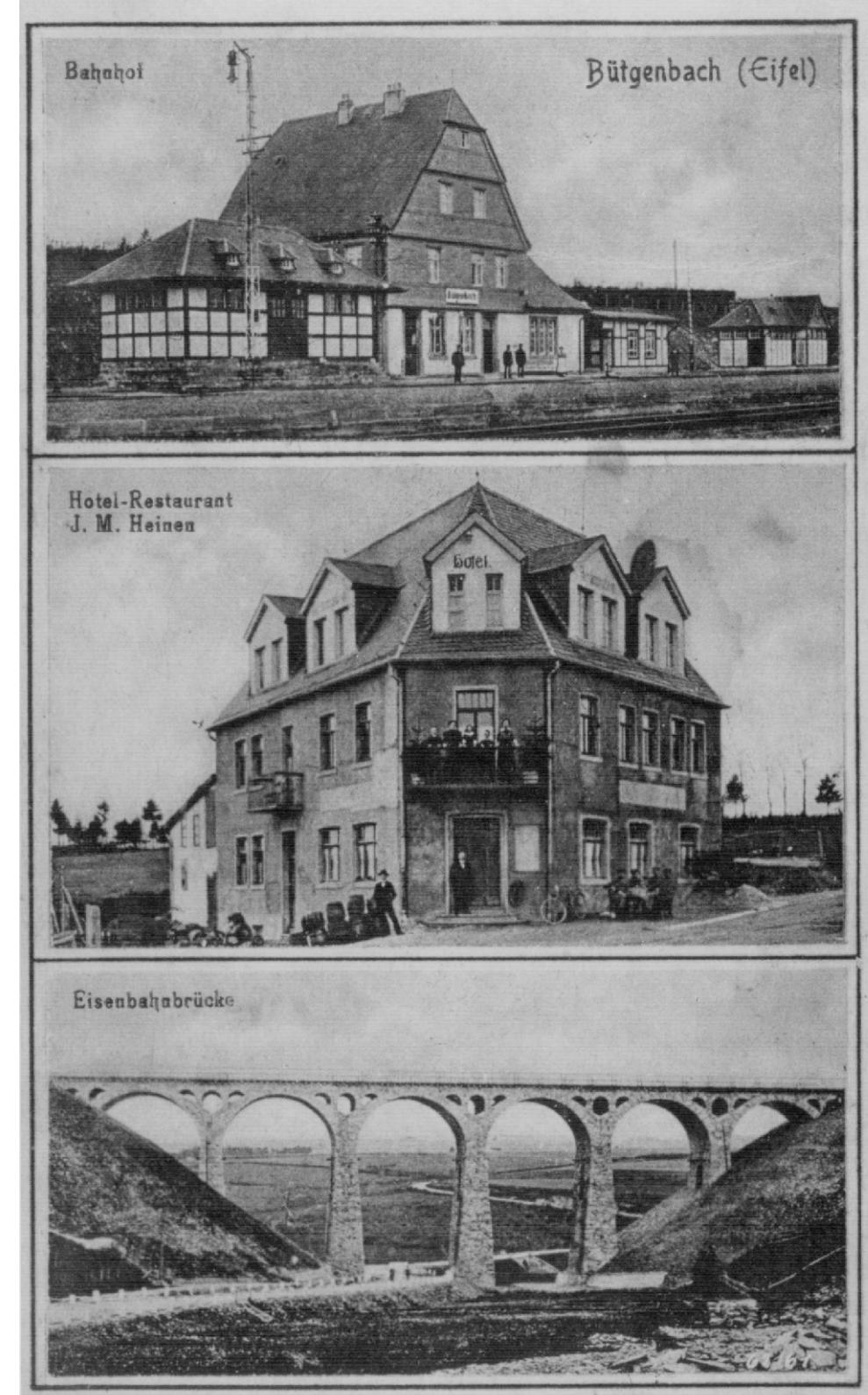
Der Bau von Bahnlinien vom Rhein an die preußische Westgrenze war somit folgerichtig und sollte den schnellen Aufmarsch und einen zügigen Nachschub gewährleisten. Der hohe staatliche Zuschuss von 11 Mio. Mark (bei Gesamtkosten von 16 Mio. Mark) unterstreicht das militärische Interesse an dieser Bahnverbindung, die als Teilabschnitt einer Ost-West-Verbindung vom Rhein (Remagen - Dümptfeld - Hillesheim) an die preußische Westgrenze bei Malmedy bzw. zum Truppenübungsplatz Elsenborn geplant war.

In Bütgenbach und in den anderen Bahnhöfen an der Strecke werden diese Hintergründe die Feierlaune im Juli 1912 nicht getrübt haben, denn die Menschen hatten schon seit einigen Jahren durch die Vennbahn genügend Gelegenheit, sich von den großen Vorteilen dieses Transportmittels zu überzeugen. Dabei hatte der preußische Landtagsabgeordnete Kesternich 1908 noch dafür plädiert, die Linie von Jünkerath in Sourbrodt und nicht in Weywertz in die Vennbahn einmünden zu lassen, denn Nidrum und Elsenborn hätten so eine Entschädigung für die Nachteile des Truppenübungsplatzes erfahren können und Bütgenbach mit seinen 800 Einwohnern habe immerhin schon einen Bahnhof. Gemeint war der Bahnhof Weywertz, der zunächst den Namen der Gemeinde trug und erst 1910 in „Weywertz“ umbenannt wurde.

Alle Bahnhofsgebäude an der neuen Strecke sollten zwar im gleichen Stil, aber dennoch so gebaut werden, dass keiner dem anderen vollständig ähnlich ist. Die Reisenden sollten sich so leichter zurechtfinden. Pünktlich mit der Eröffnung der Strecke ging auch der Bütgenbacher Bahnhof 1912 in Betrieb. Wie in den anderen Bahnhofsarten entwickelte sich auch hier das wirtschaftliche Leben. Im ersten Betriebsjahr wurden hier schon über 13.000 Fahrkarten verkauft; Gaststätten und Hotels entstanden in Bahnhofsnahe und die ansässigen Geschäftsleute nutzten die Bahn zur Anlieferung und zum Versand ihrer Waren.

Nach dem Ersten Weltkrieg wurde der Kreis Malmedy belgisch und die Bahnstrecken unterstanden ab 1921 der belgischen Staatsbahn. In den Zwischenkriegsjahren war der Reise- und Güterverkehr wegen der unterbrochenen grenzüberschreitenden Verbindungen rückläufig. Von den 12 Zügen, die täglich von Trois-Ponts nach Weimes verkehrten, fuhren nur 5 weiter bis Losheimergraben, von denen nur 2 ihre Fahrt bis Jünkerath verlängerten. In Bütgenbach nutzte man die Bahn zum Transport von Vieh, das auf dem hiesigen Markt angeboten wurde.

Im 2. Weltkrieg wurde der Bahnhof nicht beschädigt, doch der allgemeine Rückgang des Bahnverkehrs führte 1957 schließlich zum Abriss des Gebäudes. An der gegenüberliegenden Stelle richtete die touristische Vennbahn in den 1990er Jahren eine überdachte Haltestelle ein, die nach dem Abbau der Gleise 2007 drei Jahre später auch entfernt wurde.



Schon bald nach der Eröffnung galt die Bahn als touristischer Trumpf und förderte das lokale Hotel- und Gaststättengewerbe.
Très rapidement après son inauguration, le chemin de fer apparut comme un atout touristique majeur pour promouvoir les activités de l'hôtellerie et de la restauration locales.

Al vroeg na de ingebruikneming was de spoorweg een toeristische troef, die het lokale hotel- en restaurantwezen stimuleerde.

La gare de Bütgenbach

(Km 34,064 - alt: 557 mètres)

La ligne de chemin de fer Weywertz-Jünkerath, longue de 38 km et inaugurée le 1er juillet 1912, s'inscrivait dans le cadre du plan stratégique militaire dénommé « Schlieffenplan », du nom de son concepteur, le commandant suprême de l'état-major allemand : Alfred Graf von Schlieffen. Dix ans avant le déclenchement de la Première Guerre mondiale, les dirigeants de l'Empire allemand envisageaient déjà l'éventualité d'une nouvelle confrontation armée avec la France, son ennemi héritaire, et s'y préparaient en constituant une réserve suffisante de l'armement et des effectifs mobilisables mais aussi par la mise en place des infrastructures indispensables à leur acheminement. Une attaque surprise fulgurante aurait permis à la Wehrmacht de vaincre et de neutraliser l'armée française puis de déployer ensuite l'ensemble de ses forces contre la Russie. Ce plan prévoyait l'invasion de la France par le Nord, à partir de la Belgique, en contournant ainsi les fortifications françaises érigées à l'est, le long de la frontière franco-allemande.

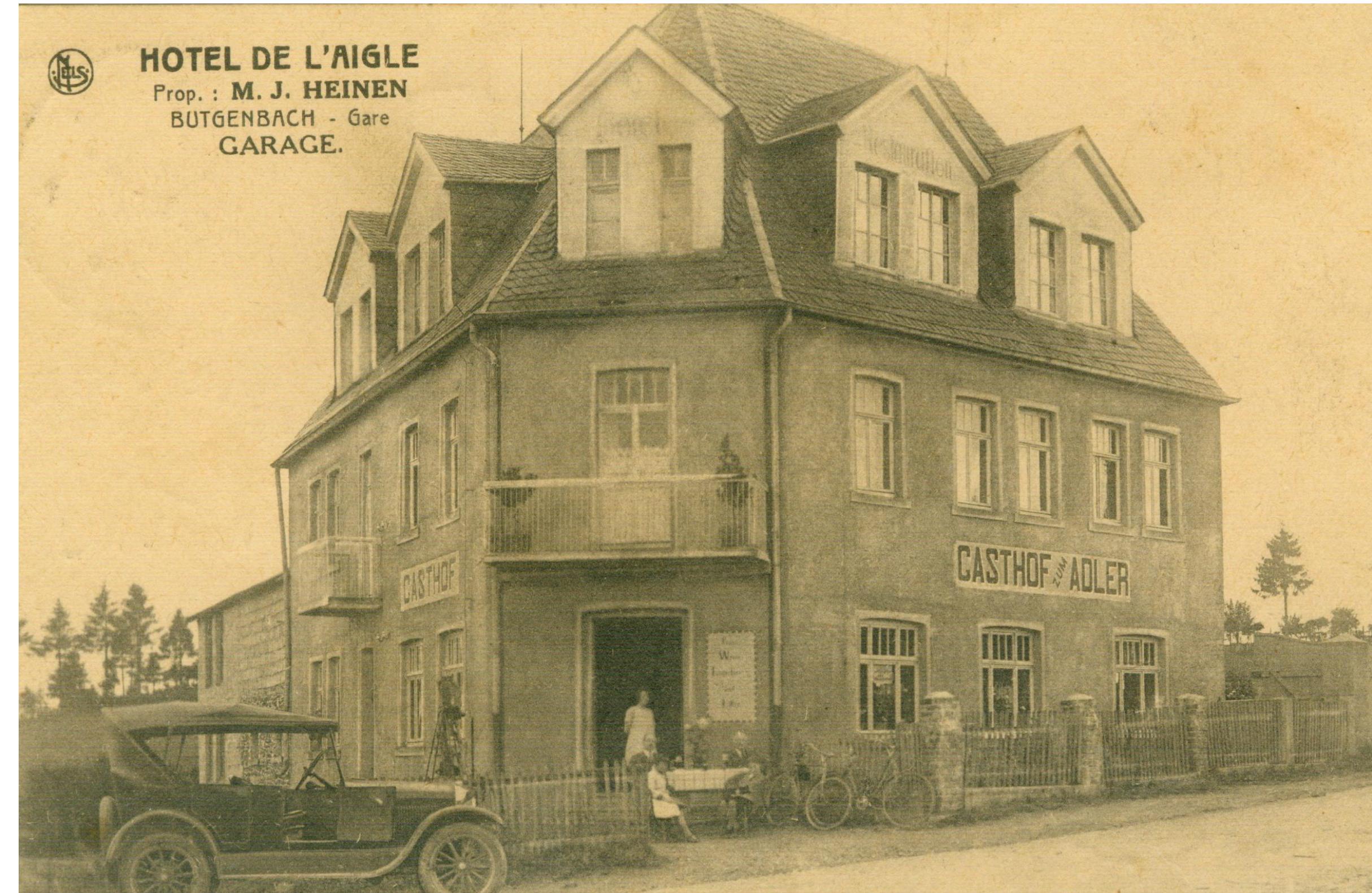
La construction de voies ferrées entre le Rhin et la frontière occidentale de la Prusse s'avéra indispensable afin d'assurer le déploiement rapide des troupes et l'acheminement accéléré des renforts. Le montant particulièrement élevé des subsides alloués par l'état, 11 millions de marks (pour un tout total des frais de construction de 16 millions de marks), démontre l'intérêt stratégique de cette liaison ferroviaire. Elle fut conçue en tant que maillon de la liaison est-ouest du Rhin (Remagen, Dümptfeld, Hillesheim) vers la frontière occidentale de la Prusse proche de Malmedy et, le cas échéant vers le camp militaire d'Elsenborn.

A Bütgenbach et dans les autres localités desservies par la nouvelle ligne, ces arrière-pensées stratégiques ne perturbèrent sans doute l'ambiance festive de l'inauguration en juillet 1912 car depuis plusieurs années déjà, grâce à la Vennbahn, la population avait eu l'occasion de se persuader des avantages considérables liés à ce moyen de transport. A ce propos, en 1908 encore, le député au parlement prussien Kesternich avait plaidé pour que la jonction de la future ligne (venant de Jünkerath) avec la Vennbahn ne se fasse pas à Weywertz mais à Sourbrodt, considérant que pour Nidrum et Elsenborn, cette solution constituait une compensation justifiée pour les désavantages engendrés par le camp d'entraînement. Il rappelait en outre que Bütgenbach avec ses 800 habitants était de toute façon desservi par une gare. Il évoquait en fait la gare située à Weywertz, gare qui à cette époque portait encore le nom de la commune sur laquelle elle était implantée. Ce n'est qu'en 1910 que cette gare dite de Bütgenbach fut dénommée « Weywertz ».

Toutes les gares de la nouvelle ligne devaient être construites dans le même style mais devaient néanmoins présenter des particularités architecturales propres afin que les voyageurs soient en mesure de les identifier aisément. La mise en service de la gare de Bütgenbach coïncida avec celle de la ligne, en 1912. Ici aussi, comme aux autres stations, la gare généra un essor économique. Au cours de la première année d'exploitation déjà, plus de 13 000 titres de transport furent délivrés à Bütgenbach. Des débits de boissons et des hôtels s'implantèrent à proximité et les commerçants locaux utilisaient le chemin de fer pour s'approvisionner et expédier leurs marchandises.

Avec le début de la Première Guerre, les fonctions prioritaires assignées aux gares et à la ligne de chemin de fer apparaissent au grand jour : elles furent immédiatement militarisées et affectées aux seuls opérations militaires. A l'issue du conflit, le cercle de Malmedy devint belge et à partir de 1919, les voies de chemin de fer annexées tombèrent sous la tutelle des chemins de fer de l'Etat belge. Pendant les années de l'entre-deux-guerres, le trafic pour voyageurs et celui des marchandises sur la ligne interrompu par la frontière enregistrent une régression irréversible. Des 12 trains circulant quotidiennement entre Trois-Ponts et Waines, 5 convois seulement rejoignaient Losheimergraben. Deux parmi eux franchissaient la frontière à destination de Jünkerath. A Bütgenbach, le chemin de fer constituait le moyen de transport privilégié pour véhiculer les animaux transitant par le marché à bestiaux local.

Le bâtiment de la gare de Bütgenbach ne fut pas endommagé pendant la Seconde Guerre mondiale mais la diminution constante du trafic entraîna finalement sa démolition en 1957. Dans les années 1990, l'association touristique de la Vennbahn érigea un abri couvert sur le côté opposé de l'ancienne gare. Mais après le démantèlement des voies en 2007, cette construction éphémère disparut à son tour trois ans plus tard.



Der Bahnhof in den 1920er Jahren:v.l.n.r.: Güterannahme, Empfangsgebäude mit Wohnung, Toiletten, Gebäude der Rotte.

La gare dans les années 1920: d.l.g.v.l.d.: réception de marchandises, local de service avec habitation, toilettes, bâtiment des cheminots.

Het station in de jaren 1920: ontvangst van de goederen, inkomgebouw met woning, toiletten, personeelsgebouwen.

Die Haltestelle der Vennbahn (2007).
L'arrêt de la Vennbahn (2007).
De halte van de "Vennbahn" (2007).

