

Der Bahnhof Büllingen

(Km 29,585 - 557 m NN)

Der 1. Juli 1912 war für die Einwohner der Ortschaften zwischen Bütgenbach und Jünkerath ein großer Tag, denn die neue Bahnverbindung zwischen diesen Orten wurde ihrer Bestimmung übergeben. Endlich, denn schon zur Zeit des Vennbahnbaus (1885-1888) hatte es Bemühungen gegeben, die wirtschaftlichen Lebensbedingungen durch den Bau der Eisenbahn zu verbessern, doch letztlich gaben militärstrategische Überlegungen den Ausschlag.

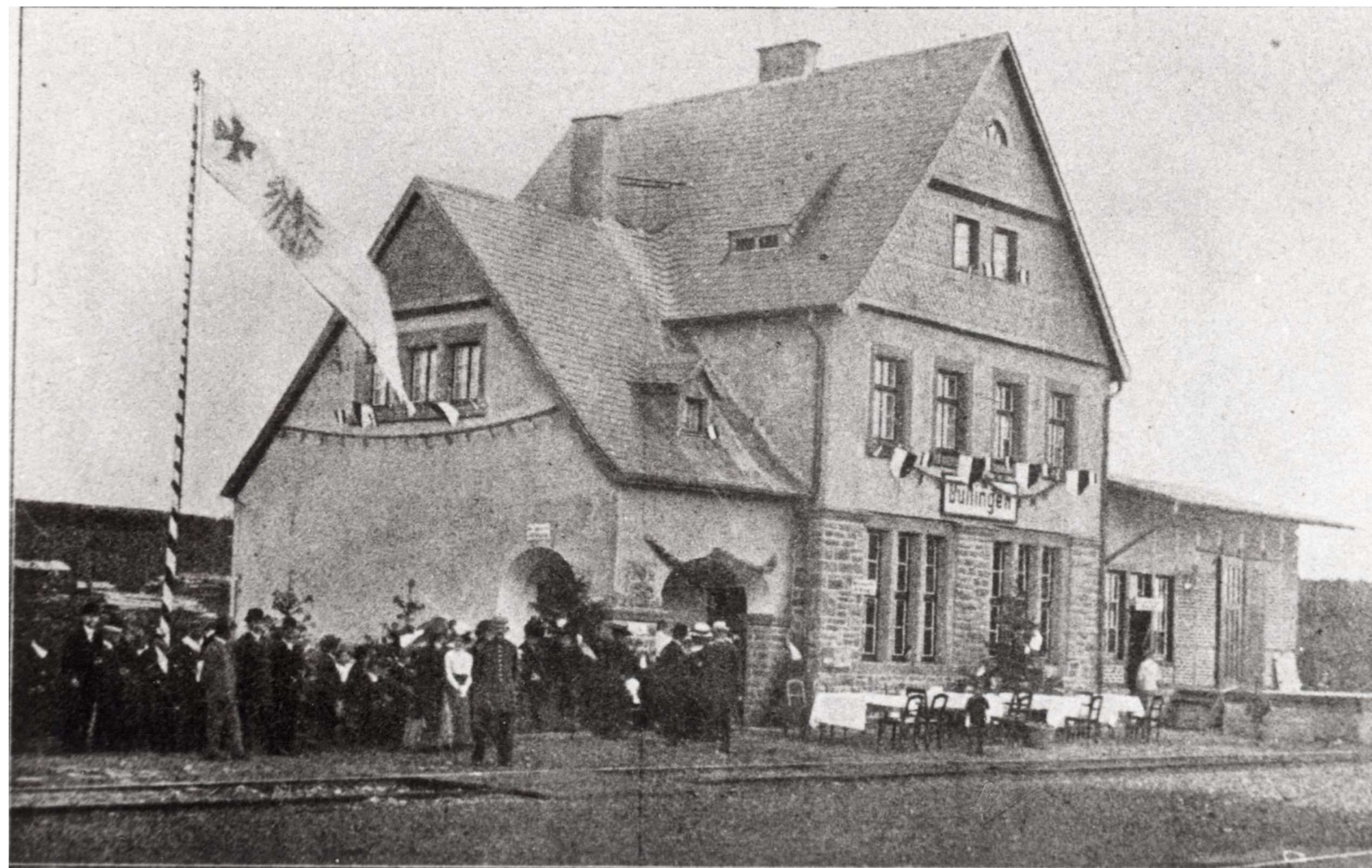
Vom wirtschaftlichen Standpunkt betrachtet fand die Strecke ihre volle Berechtigung, denn schon ein Jahr später wurden allein in Büllingen über 24.000 Fahrkarten verkauft. Auch der Versand von Großvieh (Büllingen: 1.436 Stück) geschah per Bahn. Täglich verkehrten 10 Züge zwischen Malmedy und Jünkerath; sie brauchten dazu eine Stunde und 50 Minuten.

Nach dem 1. Weltkrieg kamen 26 Bahnkilometer unter belgische Verwaltung. Die Züge fuhren nur bis Losheimergraben, erst ab 1928 wurde der grenzüberschreitende Verkehr aufgenommen. In den 1930er Jahren wurde auf Druck der Alliierten das 2. Gleis abgebaut; der Verkehr verringerte sich. Nach den Zerstörungen des 2. Weltkriegs - viele Bahnhöfe im Frontbereich waren stark beschädigt - kam der Verkehr nur langsam wieder in Gang. Vier Züge („Trottinette“) befuhren die Strecke Weismes-Losheimergraben täglich in jede Richtung. In Büllingen wurde der Bahnhof neu erbaut.

Der grenzüberschreitende Verkehr wurde ab Mai 1950 zwar wieder aufgenommen, doch ab Mai 1952 wurde die Strecke schon für den Personenverkehr geschlossen. Der Güterverkehr - vor allem Material für die Leder- und Papierindustrie sowie Holztransporte - wurde bis zu Beginn der 1980er Jahre aufrechterhalten. Dann begann der systematische Abbau. Im August 1982 wurde die Strecke Losheimergraben-Büllingen stillgelegt; die Holztransporte nach Büllingen wurden über Raeren, Sourbrodt, Weywertz und Bütgenbach abgewickelt.

Im Rahmen der Sanierung der Strecke Trois-Ponts-Losheimergraben durch das belgische Verteidigungsministerium (1983-88) wurde zwischen der Landesgrenze und Weywertz nur mehr das Durchfahrtsgleis übrig gelassen. Nur in Büllingen hatte man für die Sägerei noch das Umfahrgleis erhalten. Zehn Jahre (bis 1999) verkehrten in regelmäßigen Abständen Militärzüge. Die touristische Nutzung durch die Vennbahngesellschaft (seit 1990) hat die Strecke wieder zu Ehren kommen lassen; in 12 Jahren sind rund 200.000 Touristen transportiert worden. Der Büllinger Bahnhof wurde indes 1990 abgerissen. Seit 2002 führen keine Personenzüge mehr auf dem belgischen Teilstück und zum Ende des Jahres 2003 führen keine Holzzüge mehr über diese Linie zur Sägerei Pauls, die noch bis 2006 über Trois-Ponts beliefert wurde. Im Februar 2004 wurde der Gesamtverkehr zwischen Weywertz und Büllingen eingestellt.

Nachdem die Gleise 2006-2007 entfernt wurden, können Radfahrer und Spaziergänger die einstige Bahnlinie ab Sommer 2012 nutzen.



Der Bahnhof im Festkleid am 1. Juli 1912.

La gare de Büllingen parée de ses habits de fête le 1er juillet 1912.
Het station in feesttooi bij de opening van de spoorlijn op 1 juli 1912.

La gare de Büllingen

(Km 29,585 - alt: 557 mètres)

Pour les habitants des localités situées entre Bütgenbach et Jünkerath, le 1er juillet 1912 fut un jour exceptionnel car la nouvelle ligne de chemin de fer qui les reliait était enfin mise en service. Déjà à l'époque de la construction de la « Vennbahn » (1885-1888), cette liaison ferroviaire avait été préconisée et encouragée, notamment pour stimuler le développement économique et améliorer le niveau de vie de la population locale mais, en définitive, ce furent avant tout des impératifs stratégiques et militaires qui forcèrent la décision.

Du point de vue économique aussi, sa construction s'avéra rentable. Dès la seconde année d'exploitation, au guichet de la seule gare de Büllingen, on délivra plus de 24 000 tickets. Le transport du gros bétail - 1436 têtes - s'effectuait aussi par le rail. Dix trains journaliers circulaient entre Malmedy et Jünkerath ; ils parcouraient cette distance en une heure et 50 minutes.

Après la première guerre mondiale, suite aux modifications de la frontière belgo-allemande, 16 km de la ligne tombèrent sous administration belge et les trains s'arrêtaient dès lors à Losheimergraben. Ce n'est qu'à partir de 1928, que le trafic transfrontalier fut rétabli, mais dès les années 30, les autorités belges décidèrent de supprimer la seconde voie sur le tronçon belge, décision dictée par les tensions internationales et les pressions exercées par les Alliés. Le trafic sur la ligne régressa.

En raison des destructions engendrées par la seconde guerre mondiale, notamment les importants dégâts infligés aux gares situées dans la zone des combats, le trafic ferroviaire ne reprit son cours que lentement. Quatre autorails, appelés « trottinettes », faisaient la navette entre Waimes et Losheimergraben, quatre fois par jour, dans les deux sens. La gare de Büllingen fut reconstruite.

A partir du mois de mai 1950, le trafic transfrontalier fut rétabli mais, deux ans plus tard, en mai 1952, il fut limité aux seuls trains de marchandises. Ceux-ci circulèrent jusqu'au début des années 1980; ils véhiculaient essentiellement du bois et des matériaux destinés aux tanneries et aux papeteries. Après cela, le démantèlement progressif de la voie commença. Au mois d'août 1982, la section Losheimergraben-Büllingen était désaffectée ; les convois acheminant du bois à destination de Büllingen, faisaient alors le détour par Raeren, Sourbrodt, Weywertz et Bütgenbach.

En 1983-88, le Ministère belge de la défense entreprit des travaux de restauration sur la ligne Trois-Ponts - Losheimergraben. Entre Weywertz et la frontière, seule la voie de transit demeura en place. A Büllingen cependant, une voie d'évitement destinée à la scierie fut conservée. Pendant une décennie (jusqu'en 1999), des convois militaires empruntèrent régulièrement la ligne restaurée. Elle fut aussi exploitée à des fins touristiques par l'asbl *Vennbahn* et retrouva ainsi une partie de ses lustres de jadis. En l'espace de 12 ans, cette société véhicula approximativement 200 000 touristes. Entretemps, la gare désaffectée de Büllingen avait été rasée.

A partir de 2002, les trains pour voyageurs ne circulèrent plus sur le tronçon belge. Fin 2003, les trains de bois n'arrivaient plus sur cette ligne vers la scierie Pauls qui fut desservi jusqu'en 2006 via Trois-Ponts. Au mois de février de l'année 2004, c'est la totalité du trafic ferroviaire entre Weywertz et Büllingen qui était définitivement supprimé.

Les rails furent enlevés en 2006-2007 et depuis l'été 2012, l'assise de l'ancienne ligne ferroviaire est ouverte aux cyclistes et aux promeneurs.



Die Eisenbahn bringt Wirtschaftswachstum (um 1930).

Le chemin de fer contribue au développement économique (vers 1930).
De spoorweg stimuleert economische groei (ca 1930).



Het station Büllingen

(Km 29,585 - 557 m N.A.P.)

1 Juli 1912 was voor de inwoners van de dorpen tussen Bütgenbach en Jünkerath een belangrijke dag. Een nieuwe spoorweg, die de dorpen met elkaar verbond, werd in gebruik genomen. Eindelijk, want al sinds de aanleg van de *Vennbahn* (1885-1888), spande men zich in om het economisch leven door de bouw van spoorwegen te bevorderen. Maar het waren uiteindelijk militair-strategische redenen die de doorslag gaven.

Vanuit economisch standpunt was de verbinding een voltrefter, want reeds een jaar later werden in Büllingen alleen al 24.000 biljetten verkocht. Ook het transport van grootvee (Büllingen: 1.436 stuks) gebeurde over de spoorweg. Dagelijks reden er 10 treinen tussen Malmedy en Jünkerath; ze deden er een uur en 50 minuten over. Na de eerste wereldoorlog kwamen 26 kilometer spoorweg onder Belgisch bestuur. De treinen reden toen enkel tot Losheimergraben; pas vanaf 1928 werd grensoverschrijdend verkeer ingevoerd. In de jaren 1930 werd, onder druk van de geallieerden, het tweede spoor afgebouwd; het verkeer nam af.

Na de vernielingen van de tweede wereldoorlog - veel stations in de frontzone waren sterk beschadigd - kwam het verkeer maar langzaam weer op gang. Vier treinen ("Trottinette") bedienden de lijn Weismes-Losheimergraben iedere dag en in beide richtingen. In Büllingen werd het station weer opgebouwd. Het internationale transport werd in mei 1950 zowaar hernomen, maar in mei 1952 werd het personenverkeer stopgezet. Het goederenverkeer daarentegen - vooral materiaal voor de leder- en papierindustrie, alsook houttransporten - werd tot in het begin van de 80-tiger jaren in stand gehouden.

Daarna begon de systematische afbouw. In augustus 1982 werd het traject Losheimergraben-Büllingen buiten gebruik gesteld; de houttransporten naar Büllingen werden via Raeren, Sourbrodt, Weywertz en Bütgenbach afgehandeld.

Bij de sanering van het traject Trois-Ponts-Losheimergraben door het Belgische ministerie van Landsverdediging (1983-88), bleef tussen de landsgrens en Weywertz enkel nog een transitspoor in gebruik. Voor de zagerij in Büllingen bleef een omlegspoor behouden. Gedurende tien jaar (tot 1999) kwamen op geregelde tijdstippen nog enkele militaire treinen voorbij. De toeristische uitbating door de vzw *Vennbahn* (vanaf 1990) deed de lijn even weer opbloeien; in twaalf jaar tijd werden zowat 200.000 toeristen vervoerd. Het station van Büllingen werd ondertussen in 1990 afgebroken.

Sinds 2002 spoort geen passagierstrein meer over het Belgische deeltraject; vanaf einde 2003 kwamen over de lijn geen houttransporten meer; de zagerij Pauls werd wel nog tot 2006 beleverd via Trois-Ponts. Februari 2004 werd alle verkeer tussen Weywertz en Büllingen opgeheven. Nadat de treinsporen in 2006-2007 werden opgebroken, konden wandelaars en fietsers, vanaf de zomer 2012, de voormalige spoorlijn in gebruik nemen.

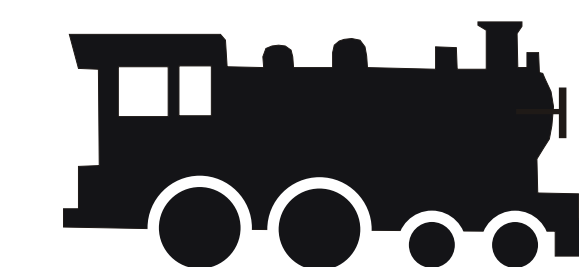


Bis 2006 fuhren noch Holzzüge (Aufn.: Mai 1991).

Les trains transportant du bois circulèrent encore jusqu'en 2006 (cliché: mai 1991).
Tot 2006 reden er nog houttransporten (opn. mei 1991).

Z Geschichts- und Museumsverein
Zwischen Venn und Schneifel

Honsfeld 3,5 km Büllingen 4,5 km Bütgenbach 4,1 km Weywertz



Geschichtskundlicher Lehrpfad des Museums «Zwischen Venn und Schneifel»
auf der einstigen Eisenbahnstrecke Weywertz - Jünkerath

Parcours pédagogique et historique à l'initiative du musée «Zwischen Venn und Schneifel»
sur l'ancienne ligne de chemin de fer Weywertz - Jünkerath

Geschiedkundig leerpad van het museum «Zwischen Venn und Schneifel»
op de voormalige spoorlijn Weywertz - Jünkerath

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.03