

Der Bahnhof Honsfeld

(Km 26,096 - 586 m NN)

An der am 1. Juli 1912 eröffneten 38 km langen Bahnlinie Weywertz - Jünkerath waren Bahnhöfe in Stadtkyll, Kronenburg, Hallschlag, Losheim, Losheimergraben (Buchholz), Honsfeld, Büllingen und Bütgenbach eingerichtet worden. Der Bau war von militärischen Interessen bestimmt, denn die von Anfang an zweigleisige Strecke galt als Teilabschnitt einer Ost-West-Verbindung vom Rhein (Remagen - Dümperfeld - Hillesheim) an die preußische Westgrenze bei Malmedy bzw. zum Truppenübungsplatz Elsenborn. Die Arbeiten begannen 1908 und erreichten die Bürgermeisterei Büllingen zwei Jahre später.

Der Bahnhof Honsfeld wäre der einzige Bahnhof auf Büllinger Gebiet geblieben, wenn die Einsprüche einiger Nachbargemeinden Erfolg gehabt hätten: Von Honsfeld aus hätte der Schienennetz in Richtung Weismes und Schoppen geführt werden sollen, denn auch dort war man bemüht, die ländliche Abgeschiedenheit und die ärmlichen Lebensumstände durch die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur zu überwinden. Die Befürworter der Bahn in Büllingen und Bütgenbach führten jedoch an, dass ihre Bevölkerung seit jeher nach Aachen und Köln ausgerichtet sei und dass eine Bahnverbindung somit existentiell sei. Zudem stünden die Interessen von 5000 Einwohnern der beiden Gemeinden denen von 400 aus einigen Dörfern der Gemeinde Amel gegenüber. Wichtigstes Argument für die Beibehaltung der ursprünglichen Trasse war allerdings die Verbindung zum Truppenübungsplatz Elsenborn.

Eine Verbindung Honsfeld - Weismes kam somit nicht mehr in Frage und Honsfeld bekam so oder so seinen Bahnhof, der hier im Warchetal zwischen Honsfeld und Hünningen lag.

Am 10. März 1910 wurden die Arbeiten zum Bau des Loses 4 (Abschnitt Losheim - Honsfeld) ausgeschrieben und im Mai begannen die Bauarbeiten.

Im ersten Betriebsjahr wurden in Honsfeld über 12.000 Fahrkarten verkauft – ein Beweis für die rege Nutzung des neuen Verkehrsmittels durch die Bewohner der umliegenden Ortschaften.

An Gütern wurde Kunstdünger, Viehfutter und Holz an- und abgefahrene. Auf dem Bahnhofsareal wurde das Holz zugeschnitten.

In den 1930er Jahren ließ der Verkehr stark nach und die Strecke wurde auf ein Gleis zurückgebaut. Ab Herbst 1945 begann man mit dem Abriss des in der Ardennenoffensive zerstörten Bahnhofsgebäudes. Die Schäden an den Gleisanlagen wurden zwar behoben, so dass der Bahnverkehr wieder aufgenommen werden konnte, doch zu Beginn der 1950er Jahre gab's schon das Aus für den Personenverkehr.

Güterverkehr fand bis 1983 statt, dann nutzte das Militär rund zehn Jahre die Bahnlinie für ihre Zwecke (bis 1999). Nachdem der letzte Militärtzug im Juli 1999 gefahren war, holte sich die Natur die Strecke zurück; in den Jahren 2007-2008 wurde sie abgebaut.



Der Bahnhof in der Zwischenkriegszeit (um 1935).
La gare à l'époque de l'entre-deux-guerres (vers 1935).
Het station in de tijd tussen de twee oorlogen (ca 1935).

La gare de Honsfeld

(Km 26,096 - alt: 586 mètres)

Sur la nouvelle ligne de chemin de fer Weywertz - Jünkerath, longue de 38 km et inaugurée le 1er juillet 1912, des gares avaient été aménagées à Stadtkyll, Kronenburg, Hallschlag, Losheim, Losheimergraben (Buchholz), Honsfeld, Büllingen et Bütgenbach. Cette voie ferrée répondait à des impératifs stratégiques et, à ce titre, avait été construite d'emblée à double voie ; elle constituait un chaînon de la liaison est-ouest, entre le Rhin (Remagen - Dümperfeld - Hillesheim) et la frontière occidentale de la Prusse, proche de Malmedy et le cas échéant à destination du camp d'entraînement militaire d'Elsenborn. Les travaux avaient débuté en 1908 ; deux ans plus tard, ils avaient atteint le territoire de la mairie de Büllingen.

Si l'on avait tenu compte des revendications émanant des communes environnantes, la gare de Honsfeld aurait été la seule à être située sur le territoire de Büllingen : à partir de Honsfeld, le tracé se serait dirigé vers Waimes et Schoppen (*ne faudrait-il pas inverser l'ordre des deux localités ?*), car ici aussi, on s'efforçait de pallier à l'isolement rural et aux conditions de vie déficientes de la population par l'amélioration des infrastructures liées à la mobilité et au transport. Les promoteurs de la voie ferrée à Büllingen et Bütgenbach firent cependant valoir que depuis toujours la population de ces localités se référait à Aachen et Köln et, par conséquent, cette liaison ferrée revêtait à leurs yeux une importance capitale voire vitale. Par ailleurs, les intérêts des 5000 habitants de ces deux communes devaient prévaloir à l'égard de ceux des 400 habitants de quelques localités de la commune d'Amel. L'argument principal des défenseurs du tracé initial demeurait cependant la connexion avec le camp militaire d'Elsenborn. Une liaison Honsfeld-Waimes n'était dès lors plus envisageable. Honsfeld, de toute façon, était assuré d'avoir sa gare, située dans la vallée de la Warche, entre Honsfeld et Hünningen.

Le 10 mars 1910, les travaux relatifs du 4e lot (la section Losheim - Honsfeld) étaient adjugés et ils débutèrent en mai.

Au cours de la première année d'exploitation, plus de 12 000 titres de transport furent délivrés à la gare de Honsfeld, preuve d'une utilisation intensive du nouveau moyen de transport par les habitants des localités proches. Les engrains, les aliments pour bétail et le bois constituaient les marchandises les plus déchargées ou chargées à Honsfeld. Le bois était débité sur le site même de la gare.

Au cours des années 30, le trafic régressa fortement : la ligne fut réduite à voie unique. A l'automne de l'année 1945, débutèrent les travaux de démolition des bâtiments de la gare fortement endommagée pendant l'offensive des Ardennes alors que les infrastructures du réseau furent réparées afin de permettre la reprise du service.

Mais dès le début des années 1950, les trains pour voyageurs cessèrent de circuler sur cette ligne, le transport des marchandises fut cependant maintenu jusqu'en 1983. Après quoi, pendant une décennie (jusqu'en 1999) l'armée utilisa encore la ligne. Le dernier convoi militaire y circula en juillet 1999 ; la nature y reprit alors ses droits et, en 2007-2008, la voie fut démantelée définitivement.



Spuren des Krieges: der Bahnhof vor dem Abriss 1945.
Les séquelles de la guerre: la gare avant la démolition en 1945.
Sporen van de oorlog: het station voor de afbraak in 1945.



1988 und 1990: touristische Sonderfahrten passieren den Holzverladeplatz am einstigen Bahnhof Honsfeld.
En 1988 et 1990, des convois touristiques passent devant l'aire d'embarquement des bois, sur le site de l'ancienne gare de Honsfeld.
1988 en 1990: toeristentreinen passeren de overslagplaats voor hout bij het voormalige station Honsfeld.

Het station Honsfeld

(Km 26,096 - 586 m N.A.P.)

De 38 km. lange spoorlijn Weywertz-Jünkerath werd op 1 juli 1912 opengesteld. In Stadtkyll, Kronenburg, Hallschlag, Losheim, Losheimergraben (Buchholz), Honsfeld, Büllingen en Bütgenbach waren stations aangelegd. De spoorlijn diende vooral militaire doelen. Van bij den beginne vormde het tweesporige traject een onderdeel van een Oost-Westverbinding tussen de Rijn (Remagen-Dümpelfeld-Hillesheim) en de Pruisische westgrens bij Malmedy, resp. het militaire kamp Elsenborn. De werken begonnen in 1908 en twee jaren later bereikte men de gemeente Büllingen.

Als het aan de buurgemeenten had gelegen, dan was het station Honsfeld het enige station gebleven op het grondgebied van Büllingen: het verloop van de spoorlijn zou dan van Honsfeld naar Weismes en Schoppen geleid worden, gemeente die er alles aan deden om de landelijk isolement en de armertiere levensoomstandigheden te verbeteren door de verkeersinfrastructuur.

De voorstanders van de spoorweg over Büllingen en Bütgenbach argumenteerden evenwel dat hun bevolking sinds jaar en dag op Aken en Keulen georiënteerd was, en dat een spoorverbinding derhalve levensnooddzakelijk was. Daarenboven stond het belang van de 5000 inwoners der beide gemeenten tegenover dat van een 400-tal dorpselingen in de gemeente Amel. Het belangrijkste argument voor het behoud van het oorspronkelijke tracé was echter de verbinding met het militaire kamp van Elsenborn.

Een verbinding Honsfeld-Weismes kwam op om deze redenen niet langer in aanmerking en Honsfeld bekwam sowieso zijn station, dat hier in het Warchetal tussen Honsfeld en Hünningen lag. Op 10 maart 1910 werden de werken voor de aanleg van het lot 4 (deeltraject Losheim-Honsfeld) aanbesteed en in mei begonnen de werkzaamheden.

In het eerste jaar na de ingebruikname werden in Honsfeld meer dan 12.000 reisbiljetten verkocht - een bewijs voor de intense benutting van het nieuwe verkeersmiddel door de bewoners van de omliggende dorpen. Aan goederen werden kunstmest, vervoeder en hout aan- en afgevoerd. Op het stationsterrein werd het hout verzaagd.

In de jaren 1930 nam het verkeer sterk af en het traject werd naar één spoor omgebouwd. In de herfst van 1945 werd overgegaan tot het afbreken van de stationsgebouwen, die in het Ardennenoffensief vernield werden. De schade aan de sporen werden evenwel hersteld, zodat het spoorverkeer kon verdergezet worden. Maar bij het begin van de vijftiger jaren was het uit met het personenverkeer. Goederenverkeer vond nog plaats tot 1983, waarna de militairen de spoorweg nog gedurende 10 jaar had, heroverde de natuur haar terrein; in de jaren 2007-2008 werden de sporen uitgebroken.



© Didier Funken