

Von der Haltestelle zum Bahnhof

(L48: Km 66,620 - 560,43 m NN)
(L45A: Km 38,160 - 558 m NN)

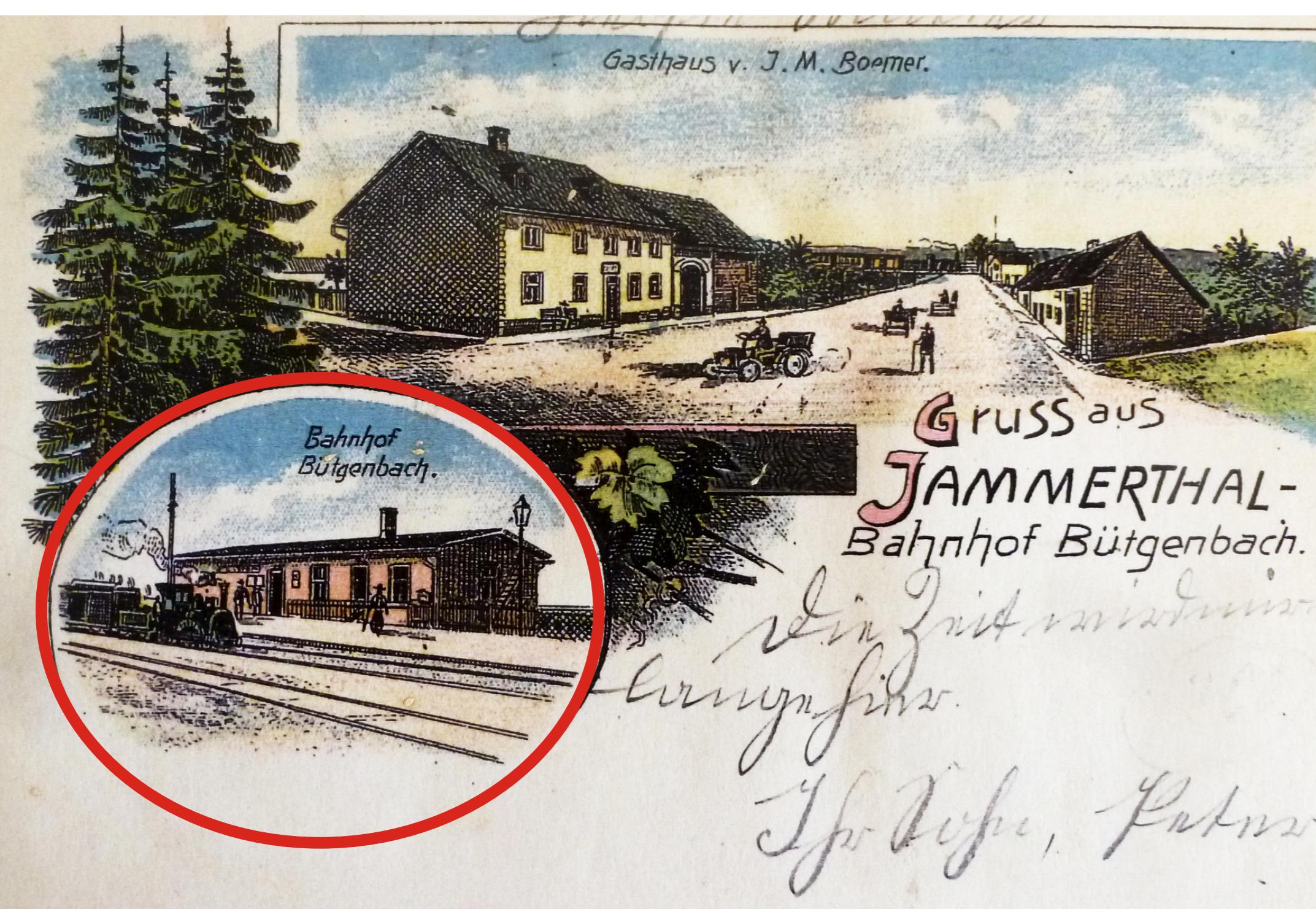
In einem ersten Vorprojekt sollte die Eisenbahnlinie von Sourbrodt kommend über den „schwarzen Hügel“ nördlich an der Ortschaft Weywertz vorbeiführen. Für die Überquerung der Warche war eine Talbrücke vorgesehen, von der aus in gerader Linie die Straße nach Champagne überquert wurde. Eine Haltestelle für Weywertz war an der heutigen Straßengabelung Bahnhofstraße - Am Struck vorgesehen. Das Bahnhofsgebäude sollte in der Nähe des jetzigen Friedhofs errichtet werden. Von hier aus sollte die Bahnlinie dann über Sankersborn nach Faymonville führen. Der damalige Bütgenbacher Bürgermeister Gustav Nemery legte gegen diese Trassenführung Protest ein. Sein Einspruch wurde in soweit berücksichtigt, dass der Streckenverlauf südlich am Dorf Weywertz vorbeiführte. Hierzu wurde für die Überquerung des Warchets ein Viadukt gebaut.

Als am 1. Dezember 1885 bei herrlichem Wetter das zweite Teilstück der Vennbahn von Monschau nach Weimes eröffnet wurde, beteiligte sich die Weywertzer Bevölkerung kaum an dem Ereignis. Man hatte zwar eine Haltestelle in den Ortsteil „Jammerthal“, etwa zwei Kilometer vom Ortskern entfernt, gebaut, doch einen regelrechten Bahnhof gab's zunächst nicht. Die Haltestelle sollte den Namen „Jammerthal“ tragen. Auf Drängen von Bürgermeister Nemery wurde diese jedoch in „Bütgenbach“ umbenannt. Mit dem Bau der Strecke Jünkerath - Weywertz bekam das Dorf Bütgenbach 1912 einen eigenen Bahnhof und der Bahnhof Weywertz erhielt seinen definitiven Namen.

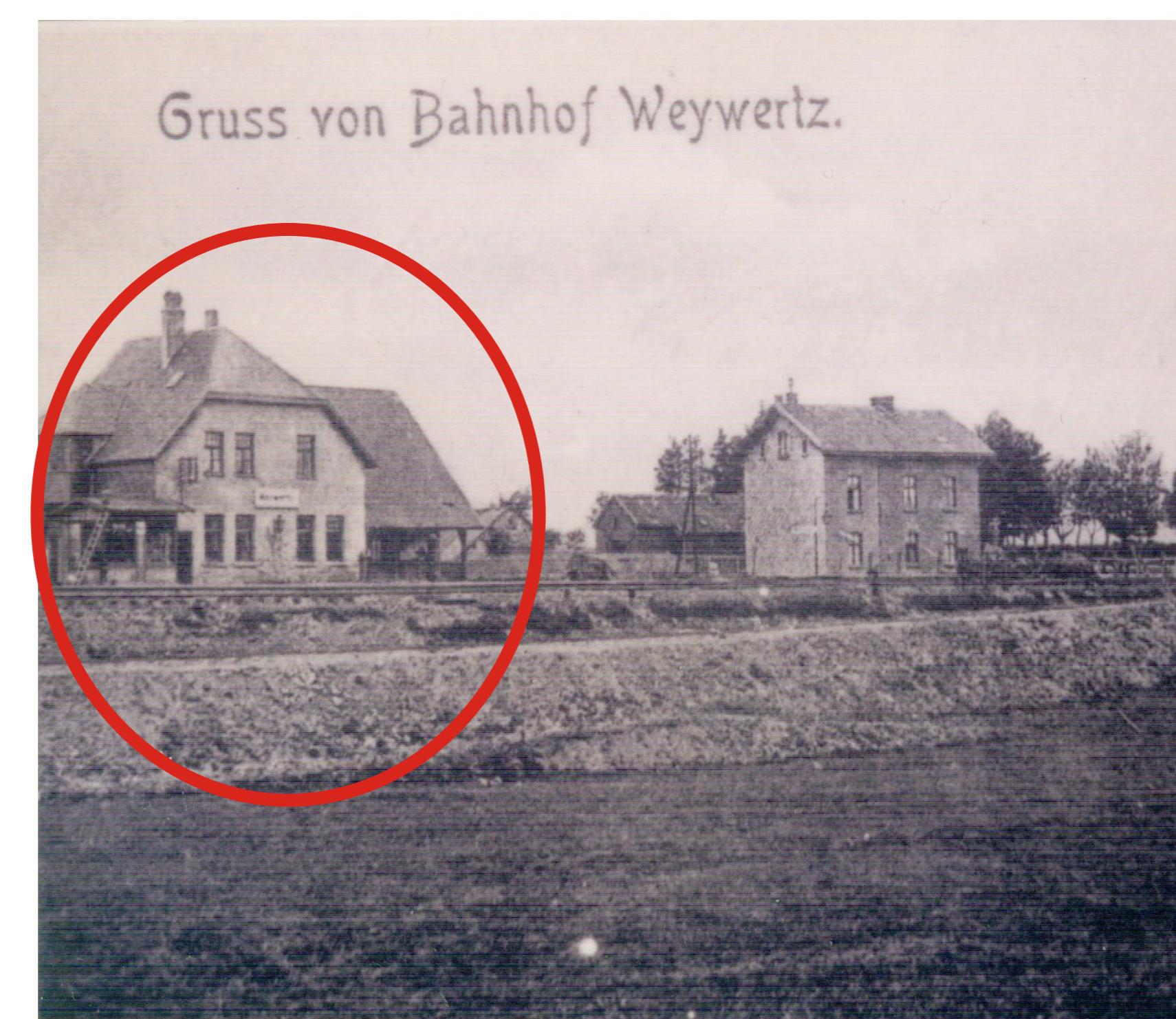
Die Vennbahn-Haltestelle „Bütgenbach“ hatte nur zwei Gleise. Die Straße von Weywertz nach Bütgenbach lag auf dem gleichen Niveau wie die Gleise; der Bahnübergang war durch Schranken gesichert. Die Beamtenwohnung (1980 abgerissen) lag direkt an der Straße nach Bütgenbach. Das Empfangsgebäude (6 x 13 m) war einstöckig und bestand aus Fachwerk. Ein neues Bahnhofsgebäude (das 2.) wurde um 1890 errichtet.

Täglich verkehrten 3 Züge in jede Richtung zwischen Aachen und Malmedy. Ab 1890 zählte man schon 10 Personenzüge und 20 Güterzüge, die mit 30 km/h auf der Vennbahnstrecke verkehrten. Die Fahrzeit zwischen St.Vith und Aachen betrug 3 Stunden und 55 Minuten; bis Köln brauchte man 5 Stunden und 44 Minuten. Die Güterzüge beförderten Eisenerze aus Luxemburg ins Aachener Steinkohlerevier. In umgekehrter Richtung fuhren Kohlezüge aus dem Aachener Revier zu den Hochöfen ins luxemburgische Minette-Gebiet.

Die Zunahme des Betriebs auf der Vennbahn, der Bau des 2. Gleises (1907-1909), aber insbesondere die Inbetriebnahme der Strecke von Jünkerath nach Weywertz (1912) machten größere Umbauarbeiten erforderlich. So wurde das ganze Bahnhofsgelände um 2,50 m gesenkt und nach Süden hin ausgebreitet. Dadurch lag das 1890 erbaute Bahnhofsgebäude 2 m höher als die Gleisanlagen. Das dritte, 1912 errichtete Bahnhofsgebäude umfasste ein neues Empfangsgebäude, welches neben den üblichen Räumen wie Schalter und Güterschuppen auch über eine Bahnhofswirtschaft sowie 2 Wartesäle der 1. und 2. Klasse verfügte. Im Obergeschoss befand sich die Wohnung des Bahnhofsvorsteigers, während in einem angrenzenden Gebäude eine Beamtenwohnung eingerichtet worden war. Wie es damals üblich war, befanden sich ebenfalls auf dem Gelände ein Schaf-, Ziegen- und ein Hühnerstall. Damals galt die Ziege als „Kuh des Eisenbahners“.



Die Haltestelle Jammerthal (um 1890).
L'arrêt Jammerthal (vers 1890).
De halte Jammerthal (ca 1890).



Das 2. Bahnhofsgebäude (um 1910).
La deuxième gare (vers 1910).
Het tweede stationsgebouw (ca 1910).



Das 3. Bahnhofsgebäude (um 1915).
La troisième gare (vers 1915).
Het derde stationsgebouw (ca 1915).



Die beiden Bahnhofsgebäude 1989.
Les deux gares en 1989.
De beide stationsgebouwen in 1989.

