

Die Ausstattung des Bahnhofs Weywertz

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

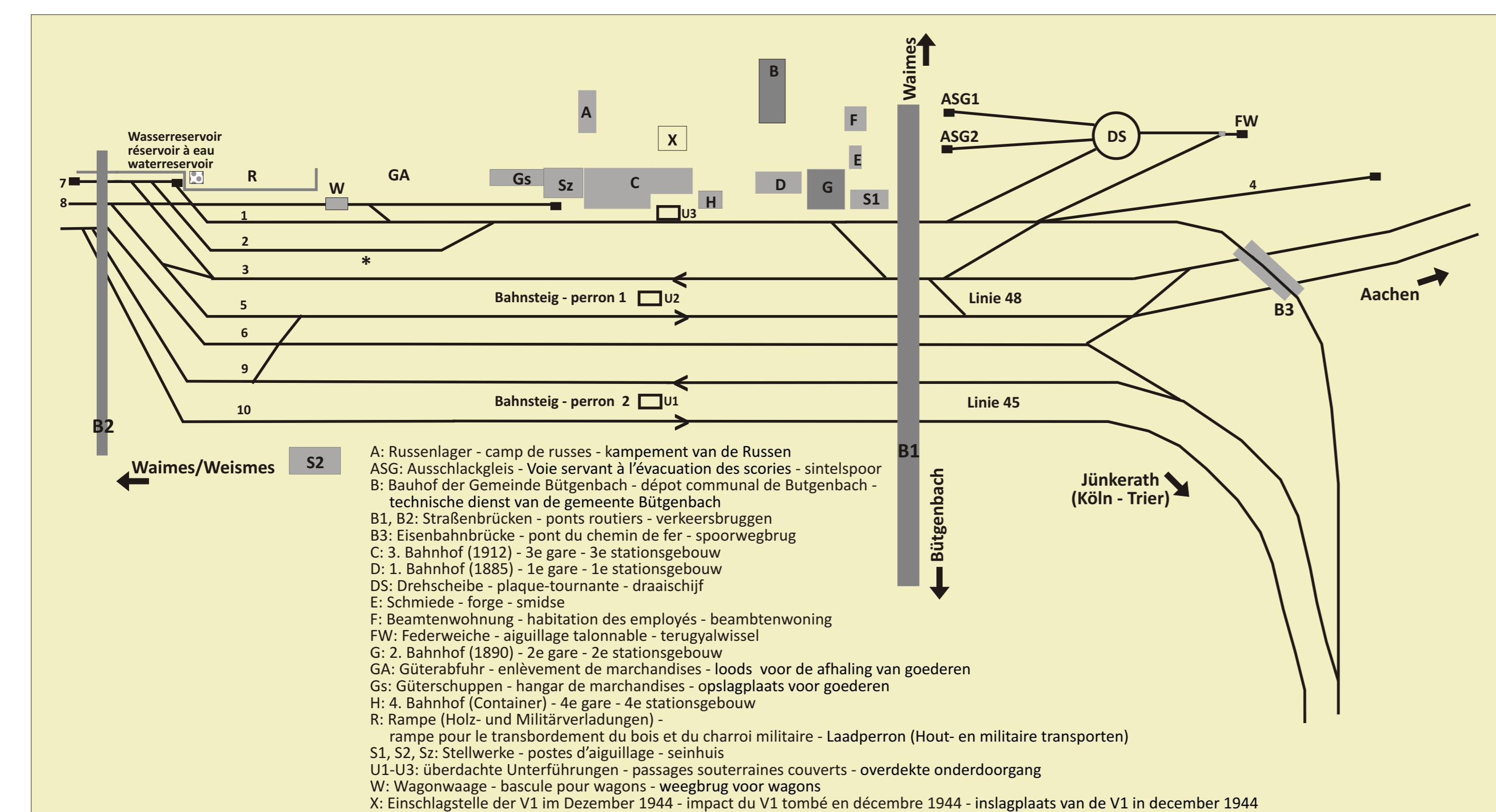
Durch die Einnäzung der „kriegswichtigen“ Strecke aus Jünkerath im Jahre 1912 wurden die Bahn-anlagen auch in der Breite ausgedehnt, so dass 12 Gleise, eine Militärrampe, Güterabfuhr, Waggon-waage sowie eine große Drehscheibe Platz erhielt. Zudem wurden zwei Stellwerke angelegt: Stellwerk I stand unweit der Straßenbrücke – von hieraus überblickte man den Streckenabschnitt jenseits der Brücke (in Richtung Weywertz) und Stellwerk II befand sich ausgangs des Bahnhofs in Richtung Weismes. Vor dem Bahnhofsgebäude war auch noch ein kleines Stellwerk errichtet worden, das den Zugverkehr im Bahnhofsgebiet regelte. Unweit des Stellwerks I befand sich eine 21 m lange Drehscheibe, mit deren Hilfe bis zu 100 Loks pro Tag gedreht werden konnten. Diese Drehscheibe wurde rund um die Uhr in drei Schichten bedient.

Sechs Gleise waren als Hauptgleise vorgesehen, (davon 4 Gleise für den Personenverkehr). Eine Unterführung machte das Erreichen der Bahnsteige sicherer. Der Bahnhof umfasste insgesamt 12 Gleise, davon zwei Auszugsgleise zum Rangieren (je eins in Richtung Faymonville und in Richtung Bütgenbach).

Der Bau von zwei Brücken wurde notwendig: die in Richtung Faymonville überspannte 3 Gleise während die Brücke der Straße nach Bütgenbach 6 Gleise überspannte. Die Brücke in Richtung Faymonville wurde im September 1944 beim Rückzug deutscher Truppen gesprengt und nicht wieder aufgebaut. Die Brücke der Straße Weismes - Bütgenbach wurde von dem 10. Mai 1940, dem Tag als die deutsche Wehrmacht in unser Gebiet eindrang, mit Sperrvorrichtungen versehen; deutschfreundliche Einwohner räumten jedoch diese Absperrung bei Seite. Beim deutschen Rückzug im September 1944 flog diese Brücke ebenfalls in die Luft, doch schon 1945 war hier eine Notbrücke von amerikanischen Pioniereinheiten errichtet worden. Da die Durchfahrt dieser Brücke sehr eng war, wurde zu Beginn der 1950er Jahre eine weitere provisorische Brücke erbaut, unter der allerdings mehrere Gleise hindurchführten. Erst in den 1960er Jahren wurde die Brücke in ihrer heutigen Form neu erbaut.

Für die Einfahrt der Güterzüge aus Richtung Bütgenbach wurde eine Brücke über die Vennbahn gebaut. Die Ausfahrt geschah indes über das normale Gleis. Aber auch Personenzüge konnten noch auf Gleis 3 und 4 einfahren. Unterhalb der Militärrampe hatte man ein kleines Wasserreservoir angelegt, dass es den Loks ermöglichte, ausreichend Wasser aufzunehmen, um die Bahnhöfe Weismes oder Kalterherberg zu erreichen, um dann hier volltanken zu können.

Ein Container, der im Bahnhof Konzen jahrelang als Empfangsgebäude gedient hatte, wurde 1990 nach Weywertz gebracht. Der Grund dafür war, dass das noch vorhandene Bahnhofsgebäude in einem sehr schlechten Zustand war und nicht mehr als Bahnhof genutzt werden konnte. Mittlerweile ist das große Bahnhofsgebäude nach dem Brand von 1992 völlig verschwunden und auch der Container wurde nach dem Wegfall der Vennbahn entfernt. Als Brandruine fristete das 1890 errichtete Bahngelände jahrelang ein trauriges Dasein. Heute erinnert indes kein Gebäude mehr an die geschäftige Zeit des Weywertzer Bahnhofs.



Schema der Bahnanlagen nach dem Ausbau von 1912.
Schéma des installations après les extensions de 1912.
Schema van het stationseplacement na de verbouwingen van 1912.

L'équipement de la gare de Weywertz

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

En 1912, suite à la connexion de la nouvelle voie ferrée en provenance de Jünkerath, ligne très importante du point de vue militaire, les infrastructures de la gare de Weywertz connurent également une extension latérale. La gare fut équipée de 12 voies, d'une rampe d'accès pour le charroi militaire, d'un accès pour le déchargement des marchandises, d'une bascule pour wagons et d'une grande plaque tournante. En outre, on y aménagea deux postes d'aiguillage : le poste n° 1, qui se trouvait non loin du pont routier, permettait de visionner la portion des voies situées au-delà du pont (en direction de Weywertz) ; le poste n°2 se trouvait à la sortie de la gare, en direction de Waimes. Devant le bâtiment de la gare, une troisième cabine d'aiguillage, plus modeste, avait été aménagée ; elle servait à régler le trafic interne de la gare. A proximité du poste d'aiguillage n° 1, se trouvait l'imposante plaque tournante d'un diamètre de 21 m ; elle permettait jusqu'à 100 rotations de locomotives par jour. L'installation était opérationnelle 24 heures sur 24 et était desservie par trois équipes qui s'y relayaient. Six voies étaient utilisées prioritairement, dont quatre étaient empruntées par les trains de voyageurs. Un passage souterrain permettait l'accès aux quais en toute sécurité. Sur les 12 voies que totalisait la gare, deux étaient des voies de garage réservées aux manœuvres (l'une en direction de Faymonville, l'autre en direction de Bütgenbach).

La construction de deux ponts s'avéra indispensable : celui en direction de Faymonville enjambait 3 voies alors que celui emprunté par la route vers Bütgenbach en surplombait 6. Au mois de septembre 1944, le pont vers Faymonville fut détruit lors de la retraite des troupes de la Wehrmacht. Il ne fut jamais reconstruit. Le 10 mai 1940, lorsque les armées allemandes pénétrèrent dans notre région, le pont de la route Bütgenbach - Waimes avait été barricadé par l'armée belge, mais des habitants gagnés à la cause allemande avaient promptement démantelé et évacué ce dispositif défensif. Ce pont lui aussi ne survécut pas à la guerre. En septembre 1944, il fut dynamité par les Allemands pour protéger leur retraite, mais dès 1945, un pont de fortune avait été érigé par des unités du génie de l'armée américaine. En raison de l'étroitesse du passage sur cette construction, un autre pont provisoire fut construit au début des années 1950 ; il enjambait plusieurs voies de chemin de fer. Ce n'est qu'au cours de la décennie suivante que le pont actuel vit le jour.

Afin de permettre l'accès des convois de marchandises en provenance de Bütgenbach, on érigea un pont enjambant la « Vennbahn ». La sortie de la gare s'effectuait cependant par la voie normale. Les trains de voyageurs pouvaient encore emprunter les voies 3 et 4 pour accéder à la gare. En contrebas de la rampe pour le charroi militaire, on avait installé un petit réservoir, ce qui permettait aux locomotives de compléter leur provision d'eau et ainsi être en mesure d'atteindre les gares de Waimes ou de Kalterherberg et y faire le plein.

En 1990, un container qui des années durant avait servi de bureau de gare à Konzen, fut transféré à Weywertz. En effet, le bâtiment encore existant de la gare locale se trouvait dans un état de délabrement tel que son utilisation en tant que gare s'avérait impossible. En 1992, le bâtiment de l'ancienne gare (la deuxième) fut la proie d'un incendie et, pendant plusieurs années, les ruines calcinées prolongèrent l'existence pitoyable de cette gare érigée en 1890. Entretemps, ces tristes vestiges ont été évacués tout comme le container devenu inutile après l'arrêt de la Vennbahn. De nos jours, plus aucun édifice ne rappelle l'époque affairée de la gare de Weywertz.



Die 1912 ausgebauten Bahnanlagen (um 1930).
Le site de la gare après les aménagements de 1912 (vers 1930).
Het omgebouwde emplacement (omstreeks 1930)

De inrichting van het station Weywertz

(L48: Km 66,620 - 560,43 m N.A.P.)
(L45A: Km 38,160 - 558 m N.A.P.)

Door het invoegen van de militaire lijn uit Jünkerath in 1912, werd het spooremplacement ook verbreed. Het omvatte 12 sporen, een militair laad- en losplatform, eenloods voor de afhaling van goederen, een weegbrug voor wagens en een grote draaischijf. Ook werden twee seinhuizen aangelegd: seinhuis I bevond zich niet ver van de brug over de straat – van hieruit overzag men de het spoortraject aan de overzijde van de brug (richting Weywertz); seinhuis II bevond zich aan de uitgang van het station in de richting van Waimes. Voor het stationsgebouw was nog een seinhuisje gebouwd, dat het treinverkeer op het stationsterrein regelde. Niet ver van seinhuis I bevond zich een 21 m lange draaischijf, waarop tot 100 locomotieven per dag gedraaid konden worden. Deze draaischijf werd de klok rond, in drie ploegen, bediend. Zes sporen waren als hoofdspoor voorzien, (waarvan 4 voor het reizigersverkeer). Een ondertunnel beveiligde de toegang tot de perrons. Het station omvatte in totaal 12 sporen, waarvan twee uitwijksporen (één in de richting Faymonville, één in de richting Bütgenbach).

De bouw van twee bruggen werd noodzakelijk. De ene, in de richting van Faymonville overspande 3 sporen, de andere, in de richting van Bütgenbach overspande 6 sporen. De brug in de richting van Faymonville werd in september 1944, bij de aftocht van de Duitse troepen, opgeblazen en nooit meer herbouwd. De brug over de straat Waimes-Bütgenbach werd op 10 mei 1940 - de dag waarop de Duitse Wehrmacht ons land binnendrong – van versperringen voorzien. Duitsgezinde inwoners ruimden evenwel deze versperringen op. Bij de Duitse aftocht in september 1944 werd ook deze brug opgeblazen, maar al in 1945 was hier een noodbrug gebouwd door Amerikaanse genieetroepen. Aangezien de brug heel smal was, werd in het begin van de vijftiger jaren een bijkomende voorlopige brug gebouwd waaronder meerder sporen liepen. Eerst in de jaren 60 werd de brug in haar huidige vorm nieuw gebouwd.

Over de Vennbahn werd een brug gebouwd voor de binnenkomende goederentreinen uit richting Bütgenbach. Deze treinen verlieten het station evenwel over het normale spoor. Maar ook reizigerstreinen konden over spoor 3 en 4 binnewlopen. Aan de voet van het militaire laadperron had men een klein waterreservoir aangelegd, waardoor de locomotieven voldoende water konden opslaan om de stations Waimes of Kalterherberg te bereiken. Daar konden ze dan voltanken.

Een container, die in het station Konzen jarenlang dienst had gedaan als ontvangstgebouw, werd in 1990 naar Weywertz gebracht. De reden was dat het bestaande stationsgebouw in een heel slechte toestand verkeerde en niet meer als station kon gebruikt worden. Het grote stationsgebouw is na de brand van 1992 volledig verdwenen en ook de container werd na het telenoer van de venbaan verwijderd. Als brandruïne leidde het in 1890 gebouwde stationsgebouw nog jarenlang een treurig bestaan. Vandaar herinnert ondertussen geen enkel gebouw meer aan de drukte van het station Weywertz.



Ein Container als Bahnhof (1989).
Un container faisant fonction de gare (en 1998).
Een container als stationsgebouw (1989).

