

## Der Betrieb im Bahnhof Weywertz

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

Nach dem allmählichen Beginn der Anfangsjahre gab es dreimal eine starke Zunahme des Verkehrs-aufkommens. Während des 1. Weltkrieges herrschte hier viel Betrieb, da sich hier die Strecke Köln - Jünkerath - Malmedy und die Strecke Aachen - St.Vith - Gouvy bzw. Vielsalm kreuzten, über die viel militärisches Material für die Front in Frankreich transportiert wurde. In Weywertz wurde auch militärisches Gerät verladen, allerdings keine schweren Panzer. Diese wurden bis Sourbrodt verbracht. Nach dem Ersten Weltkrieg ließ der Verkehr wegen der Kriegsschädigungs-lieferungen aus Deutschland nach Frankreich nicht nach. Deutscherseits hatte man auf eine Lieferung über die Vennbahn bestanden. Mit den Personen- und lokalen Güterzügen passierten täglich insgesamt rund 80 Züge täglich das Weywertzer Eisenbahn-Dreieck. Zum Ende der 1920er Jahre ließ der Güterverkehr nach.

Einen weiteren Höhepunkt des Güterverkehrs verzeichnete man im Jahre 1945. Der Viadukt in Büttgenbach war im September 1945 gesprengt worden. Für den Aufbau der durch den Krieg zerstörten Häuser im Büllinger Raum kam die Gesamtheit aller notwendigen Baumaterialien im Bahnhof Weywertz an und wurde hier entladen, um anschließend per Lastwagen zu den Baustellen in die zerstörten Dörfer gebracht zu werden.

Das dritte große Ereignis war die Ankunft von Steinen aller Art im Jahre 1945. Die Straße von der Weywertzer Kirche bis zum Bahnhof Weismes über Faymonville war durch die Nutzung durch amerikanische LKWs im Winter 1944-45 in einem desolaten Zustand. Per Bahn wurde ab 1945 täglich eine Zugladung Steine aus den Amelbrüchen bei Aywaille nach Weywertz geliefert. Diese Lieferung erfolgte während eines ganzen Jahres.

Durch die hermetische Schließung der Grenze nach 1945 kam der grenzüberschreitende Personenverkehr indes völlig zum Erliegen. Die Bahnverbindung zwischen Weywertz und Losheimergraben blieb bis zum 18. Mai 1952 bestehen. Ab 1. April 1959 wurde der Personenverkehr zwischen Kalterherberg über Weywertz nach Malmedy eingestellt.

Dank der Holzwirtschaft blieb der Güterverkehr noch bis zum 30. Juni 1989 bestehen. Die Wiederinstandsetzung der Strecke zu militärischen Zwecken ließ wieder Hoffnung aufkommen. Am 25.8.1989 wurde die renovierte Strecke mit einem Militärzug wiedereröffnet.

Zwischen SNCF und Verteidigungsministerium wurde eine Vereinbarung getroffen, der zufolge auch gewölblicher und touristischer Verkehr auf der Strecke möglich war. So nutzte die Sägerei Pauls in Büllingen die Strecke wieder ab 1996 für ihre Holzlieferrungen und auch die touristische Vennbahn befür die Strecke seit 1990. Von Mai bis Oktober verkehrten Vennbahnzüge an den Wochenenden und beförderten in den 12 Jahren ihres Bestehens ca. 200.000 Fahrgäste. In Weywertz wurde ein in Fertigungsbauweise erstelltes, vom Bahnhof Konzen stammendes Gebäude als Bahnhof aufgestellt (der 4. Bahnhof mittlerweile), in dem die Fahrgäste der touristischen Vennbahn abgefertigt wurden.

Nach nur 10 Jahren Militärtransporten kam dann das Aus für die Strecke Weywertz - Jünkerath; der letzte Militärzug verkehrte hier am 18.10.1999. Die Holzlieferrungen zur Büllinger Sägerei und die touristischen Fahrten endeten 2002 bzw. 2006. Ab November 2007 wurden die Gleise auf der Strecke Sourbrodt - Trois-Ponts abgebaut und seit 2013 ist der Rad- und Wanderweg fertig.



Bahnbetrieb um 1915.  
Trafic ferroviaire vers 1915.  
Spoorwegbedrijvigheid omstreeks 1915.



Holztransporte für die Büllinger Sägerei und touristische Fahrten bestimmten den Betrieb in den letzten Jahren des Bestehens des Bahnhofs.  
Le transport du bois de la scierie de Büllingen et des convois touristiques conditionnèrent le trafic à la gare Weywertz, au cours des dernières années de son existence.  
Houttransporten voor de zagerij in Büllingen en toeristische ritten bepaalden de activiteit in de laatste bestaansjaren van het station.



## Bedrijvigheid in het station Weywertz

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

Na een kalme start in de beginjaren, ontstond er driemaal een sterke toename van het verkeer. Gedurende de 1ste wereldoorlog heerste er een grote drukte. Hier kruisten zich namelijk de lijnen Keulen-Jünkerath-Malmedy en Aken-St.-Vith-Gouvy, waarover veel militair materieel naar het front in Frankrijk werden gestuurd. In Weywertz werd eveneens militair materieel verladen, evenwel geen zware pantsers. Deze werden naar Sourbrodt gebracht. Na de eerste wereldoorlog bleef het transport op peil als een gevolg van de leveringen voor de oorlogsschadeloosstelling aan Frankrijk. Aan Duitse kant had men erop gestaan om te leveren over de Vennbahn. Met inbegrip van de reizigers-treinen en de lokale goederentransporten passeerden in het geheel dagelijks 80 treinen de spoor-drie-hoek van Weywertz. Bij het einde van de jaren 1920 liep het goederenverkeer terug.

Een volgend hoogtepunt in het goederenverkeer kwam er in het jaar 1945. Het viaduct van Büttgenbach was in september 1945 opgeblazen. Voor de wederopbouw van de in de oorlog vernielde huizen in de streek van Büllingen kwamen alle benodigde bouwmateriëlen naar het station Weywertz. Zij werden hier gelost en vervolgens per camion naar de bouwplaatsen in de verwoeste dorpen gebracht.

De derde grote golf hield verband met de aanvoer van allerlei stenen in het jaar 1945. Door het verkeer van Amerikaanse vrachtwagens in de winter van 1944-1945, was de weg van Weywertz-kerk tot aan het station van Waimes over Faymonville, in een desolate toestand geraakt. Vanaf 1945 werd dagelijks een treinlading stenen uit de Amblève-steengroeve bij Aywaille naar Weywertz geleverd. Deze leveringen gingen een jaar lang door.

Door de hermetische afsluiting van de grens na 1945 kwam het grensoverschrijdende reizigersverkeer volledig tot stilstand. De spoorwegverbinding tussen Weywertz en Losheimergraben bleef tot 18 mei 1952 bestaan. Vanaf 1 april 1959 werd het reizigersverkeer tussen Kalterherberg over Weywertz naar Malmedy stopgezet.

Dankzij de houtindustrie werd het goederenverkeer nog tot 30 juni 1989 voortgezet. De hernieuwde ingebruikname van de lijn voor militaire doeleinden liet weer hoop ontstaan. Op 25.8.1989 werd de vernieuwde lijn door een militaire trein weer opengesteld.

Tussen de NMBS en het Ministerie van Defensie werd een overeenkomst afgesloten, waardoor ook promotioneel en toeristisch verkeer op de lijn mogelijk werd. Zo gebruikte de zagerij Pauls in Büllingen de lijn weer vanaf 1996 voor houtleveringen en ook het toeristische Vennbahn reed op de lijn vanaf 1990. Gedurende de weekends, van mei tot oktober reed de vespootrein. Gedurende de 12 jaren van zijn bestaan werd ca 200.000 reizigers vervoerd. In Weywertz werd een geprefabriceerd station neergezet (het vierde ondertussen), waar de reizigers ingecheckt werden.

Na nauwelijks 10 jaar militaire transporten kwam het einde voor de lijn Weywertz-Jünkerath; de laatste militaire trein kwam er op 18.10.1999. De leveringen van hout aan de zagerij in Büllingen en de toeristische excursies hielden op in 2002, resp. 2006. Vanaf november 2007 werden de sporen op het traject Sourbrodt-Trois-Ponts opgebroken en sinds 2013 is de fiets- en wandelweg in gebruik.