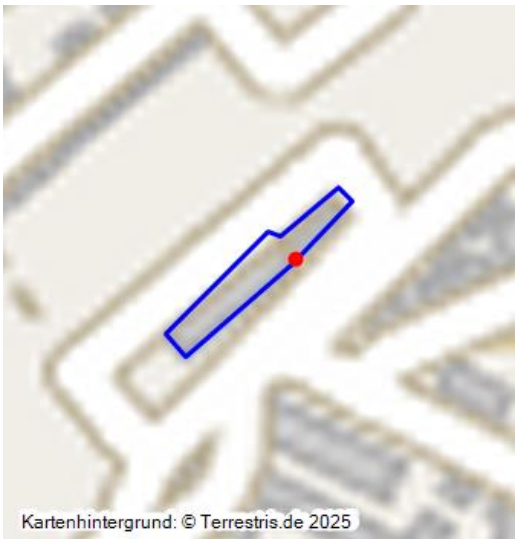
Empfangsgebäude Bahnhof Bastogne-Sud (Bastnach-Süd)

Schlagwörter: Bahnanlage, Bahnhof, Empfangsgebäude
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Gemeinde(n):
Bundesland:

Ehemaliger Bahnhof Bastogne-Sud (2023)
Fotograf/Urheber: Karl Peter Wiemer



Der Bahnhof Bastnach Süd (Bastogne-Sud) liegt am Kilometerpunkt 28,7 zwischen den Haltestellen Villeroux und Bastnach Nord (Bastogne-Nord) auf der ehemaligen Bahnstrecke L163 von Libramont-Chevigny über Bastogne, Gouvy nach Sankt Vith, die durch die belgische Provinz Luxemburg in Wallonien führt. Ein Gesetz zur Errichtung wichtiger Eisenbahnstrecken in Belgien vom 18. Juni 1846 sah unter anderem vor, die Versorgung der Stadt Bastnach (Bastogne) durch eine Linie von Brüssel bis zur Grenze des Großherzogtums Luxemburgs sicherstellen. Hierzu gründete der Staat am 11. September 1846 die *Grande compagnie du Luxembourg* (GCL) (= Große Luxemburger Aktiengesellschaft). Diese erkannte allerdings keine Dringlichkeit darin, Bastnach (Bastogne) an das bereits errichtete Netz anzuschließen, da sie die Strecke für unrentabel hielt, obwohl der Staat ihr hierfür 100.000 Francs zahlen sollte. Ende der 1860er Jahre begann sie dennoch schließlich mit der Arbeit, so dass der Bahnhof Bastnach Süd (Bastogne-Sud) am 15. November 1869 Eröffnung feiern konne. Bis dato war er die einzige Haltestelle Bastnachs (Bastognes), weshalb er erst mit der Inbetriebnahme der zweiten Haltestelle Bastnach Nord (Bastogne-Nord) am 14. Februar 1887 in Bastogne-Sud umbenannt wurde.

Die GCL hatten den Aufschub der Anbindung Bastnachs (Bastognes) so sehr ausgereizt, dass sie zur Zeit seiner Inbetriebnahme bereits erste Anzeichen finanzieller Engpässe zeigte und keinen weiteren Ausbau gewährleisten konnte. Doch im nahegelegenen Großherzogtum Luxemburg erschloss der belgische Aktionär Simon Philippart bereits ein zweites Eisenbahnnetzwerk mit seiner hierfür gegründeten *Société des chemins de fer Prince-Henri* (PH) (Prinz-Heinrich-Eisenbahngesellschaft) (benannt nach dem Statthalter im Großherzogtum Luxemburg Prinz Heinrich als Wegbereiter für das Vorhaben). Es war Philippart in erster Hinsicht an der Erschließung von Kohlebecken gelegen, so dass er als Bezahlung für seine Tätigkeiten in staatlichem Auftrag statt finanzieller Kompensation eine Genehmigung zum Eisenerzabbau einforderte. Er strebte auch einen Anschluss Belgiens an die Schwerindustrie des Großherzogtums Luxemburgs an, was aufgrund ihrer Lage und Linienführung am ehesten mittels entsprechender Erweiterung der Linie L163 möglich war. So kaufte die PH zum einen bereits 1870 eine luxemburgische Eisenbahnlinie auf, die Kautenbach mit Wiltz verband und von dort aus weiter bis nach Bastnach (Bastogne) ausgebaut werden konnte. Zum anderen regelte ein Gesetz vom 15. März 1873 die Übernahme der GCL durch die PH und die Schaffung mehrerer Linien. Unter anderem fand die Erschließung folgender Verbindung Erwähnung:
„*Un chemin de fer partant de la station de Bastogne et se raccordant au chemin de fer de Pepinster à la frontière du grand-duché de Luxembourg, à Gouvy*“ („Eine Eisenbahn beginnend am Bahnhof Bastnach (Bastogne) und der Anschluss an die Pepinster-Bahn an der Grenze des Großherzogtums Luxemburg in Geilich (Gouvy)“)

Doch auch die Kohlenreviere Philipparts gingen 1878 bankrott, nachdem er nur einen kleinen Teil der ihm gesetzlich zugewiesenen Leitungen ausgebaut hatte; der Staat musste den Bau dieses Netzes neu verhandeln. So dauerte es bis zum 20. Februar 1884, dass der Abschnitt von Bastnach (Bastogne) nach Limerlé und bis zum 26. Oktober 1885, dass der Abschnitt von Bastnach (Bastogne) Richtung Geilich (Gouvy) fertiggestellt werden konnten. Vor dem Hintergrund dieser Erweiterungen war das alte Bahnhofsgebäude Bastnach Süd (Bastogne-Sud) zu klein geworden, wurde abgerissen und durch ein neues im Neorenaissance-Stil ersetzt, das auch heute noch steht. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurde die Strecke letztendlich zweigleisig ausgebaut und während des Ersten Weltkriegs von der Deutschen Reichswehr intensiv für den Truppen-, Munitions- und Krankentransport in den Osten Frankreichs genutzt.

In der Nähe des Bahnhofs betrieb die *Société nationale des chemins de fer vicinaux* (SNCV) (Nationale Gesellschaft für Vizinaleisenbahnen; *vizinal* von lat. vicinus: benachbart, nahe) ein großes Abstellgleis für die Straßenbahnlinien Bastnach (Bastogne) – Marche-en-Famenne (516A) und Bastnach (Bastogne) – Martelingen (Martelange) (516B). Diese Strecken wurden bereits am 6. September 1954 stillgelegt.

Am 3. Juni 1984 übernahm die *Société nationale des chemins de fer belges* (SNCB) den Betrieb des Personenverkehrs zwischen Bastnach Nord (Bastogne-Nord) und Geilich (Gouvy) sowie kurz darauf auch den Güterverkehr für wenige Jahre. Denn während die Linie 164 nach Wiltz bereits seit 1967 nicht mehr betrieben wurde, stellte man 1991 die Verbindung nach Bourcy und am 22. Mai 1993 den Personenverkehr bzw. zwei Tage später den Güterverkehr der Strecke L163 ein. So war Bastnach Süd (Bastogne-Sud) bereits seit einigen Jahren durch Autobusse flexibler angebunden. Die Schienen zwischen Bastnach (Bastogne) und Geilich (Gouvy) wurden 1998 und dann 2010 bis zum Bahnhof Libramont abgerissen.

Nach dem Rückbau wurden sowohl die Strecke der L163 als auch auf die Strecke nach Wiltz asphaltiert und zu Fahrradwegen umgebaut. Diese sind in das Projekt RAVeL (*Réseau Autonome de Voies Lentes* = wörtlich „Autonomes Netz langsamer Wege“) eingebunden. Der heute BE163 genannte Abschnitt führt durch die Hohen Ardennen; entlang der Strecke sind viele der alten Lokomotiven aufgestellt und ehemalige Haltestellen mit historische Informationen sowie Kriegserinnerungen erhalten. Das Bahnhofsgebäude wurde umgebaut, und auf der Fläche der Gleise 1 und 2 halten weiterhin Autobusse.

(Sarina Eßling, Rheinischer Verein für Denkmalpflege und Landschaftsschutz e.V., 2023)

Internet
rail.lu: Linie Kautenbach – Wiltz [belgische Grenze] (abgerufen 01.12.2023)
www.garesbelges.be: La gare de Bastogne Sud (mit historischen Bildern, französisch, abgerufen 24.5.2025)
belgischespoorlijnen: Ligne 163: Libramont - Sankt-Vith (flämisch, abgerufen 24.5.2025)

Literatur

Königreich Belgien (1840): Loi concernant la concession de chemins de fer. In: Moniteur belge: journal officiel. Jg. 40, H. 1, S. 2119-2120. Brüssel.

Kurgan-van Hentenryk, Ginette (1972): Une étape mouvementée de la réorganisation des chemins de fer belges: le rachat du Grand-Luxembourg par l'État (1872-1873). In: Revue belge de philologie et d'histoire. H. 50, Nr. 2, S. 399. o. O.

Paso, Olivier (1998): Elle veut repartir sur de bonnes voies La gare du Sud de Bastogne n'accueille plus de trains depuis cinq ans. Un projet global devrait la remettre sur les rails. Pourquoi ces millions maintenant? La mode des voies lentes. In: Le Soir, o. O.

Pastiels, P. (1987): Les Origines des Chemins de Fer en Lorraine Belge (1). In: Le Rail, o. O.

Empfangsgebäude Bahnhof Bastogne-Sud (Bastnach-Süd)

Schlagwörter: Bahnanlage, Bahnhof, Empfangsgebäude
Straße / Hausnummer: Av. de la Gare 2
Ort: 6600 Bastogne / Belgien
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung

Historischer Zeitraum: Beginn 1869
Koordinate WGS84: 49° 59 59,88 N: 5° 42 36,97 O / 49,99997°N: 5,71027°O
Koordinate UTM: 31.694.224,60 m: 5.542.147,32 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.479.271,97 m: 5.540.445,17 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt steht unter der freien Lizenz CC BY-SA 4.0 (Namensnennung, Weitergabe unter gleichen Bedingungen). Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: Sarina Eßling (2023), „Empfangsgebäude Bahnhof Bastogne-Sud (Bastnach-Süd)“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-345448 (Abgerufen: 4. Dezember 2025)

Copyright © **LVR**