

## Der Viadukt von Bütgenbach (Km 35,22 - 540 m NN)

Auf der Strecke Weywertz-Jünkerath waren auf dem Gebiet der Gemeinde Bütgenbach 12 Brücken erforderlich um das Gleis über bzw. unter Straßen, bestehende Bahnstrecken oder Wasserläufe zu führen. Das bedeutendste Bauwerk ist der Viadukt von Bütgenbach, der sich mit seinen 6 Bögen 30 m über dem Tal der Warche erhebt und eine Länge von 104 m aufweist. Die Brücke war für die zweispurige Strecke in ausreichender Breite gebaut worden. Ursprünglich verlief die Straße unter dem ersten Bogen, doch wegen der nachrutschenden Böschung wurde sie an die heutige Stelle verlegt. An den Brückenpfeilern waren Sprengkammern angebracht worden, die aber heute zugemauert sind.

Schon im Ersten Weltkrieg (1916) wäre die Brücke beinahe durch einen russischen Spion gesprengt worden. Ein Bütgenbacher Einwohner hatte sich nämlich in den Dienst der fremden Macht gestellt, konnte jedoch noch rechtzeitig festgenommen werden.

Ein weiterer Versuch, die Brücke zu sprengen, erfolgte 1940 - diesmal durch belgisches Militär. Dies hatte die Aufgabe, der einrückenden deutschen Wehrmacht diese strategisch wichtigen Bauwerke nicht intakt in die Hände fallen zu lassen um so deren Vormarsch zu verzögern. Die Sprengung wurde auch diesmal vereitelt, denn Angehörige einer deutschen Sondereinheit (Baulehr-Regiment 800 „Brandenburg“), zu der auch Einheimische gehörten, hatten die Zündvorrichtung sabotiert. Nach einem kurzen Schusswechsel ergaben sich die belgischen Bewacher angesichts der Übermacht der deutschen Eindringlinge.

Beim Rückzug der deutschen Wehrmacht aus Belgien wurde die Brücke dann doch noch zerstört. Am 13. September 1944 jagte ein Sprengkommando zwei der drei Pfeiler in die Luft und machte die Brücke damit unpassierbar. Amerikanische Soldaten, die in unmittelbarer Nähe waren, konnten einen Teil des Sprengkommandos festnehmen.

Im darauffolgenden Jahr begannen die Instandsetzungsarbeiten. Zunächst wollte die SNCB nur eine Notbrücke errichten, aber der Plan wurde fallen gelassen und die Brücke wurde neu erbaut. Schon im März 1946 rollten wieder Züge über die wiederhergestellte Brücke, doch im Mai 1952 wurde die Strecke Weywertz - Jünkerath für den Personenverkehr geschlossen. Der Güterverkehr, vor allem Holztransporte und Briketts, wurde noch bis zu Beginn der 1980er Jahre aufrechterhalten. Dann begann der systematische Abbau; im Herbst 1982 wurden die Strecke Losheimergraben - Büllingen und Weismes - Malmedy stillgelegt; die Holztransporte aus Deutschland nach Büllingen wurden über Bütgenbach, Weywertz, Sourbrodt und Raeren abgewickelt.

Eine Instandsetzung der Linie Trois-Ponts - Losheimergraben erfolgte 1989 durch die belgische Armee, die während 10 Jahren schweres militärisches Gerät zu den Truppenübungsplätzen Elsborn und Vogelsang transportierte. Zeitgleich nutzte auch die touristische Vennbahn die malerische Strecke mit dem imposanten Viadukt. Im Oktober 2004 passierte der letzte Zug, eine touristische Sonderfahrt mit Triebwagen, den Viadukt.

Drei Jahre später wurden die Gleise entfernt und seit 2014 können Rad- und Wandertouristen die Aussicht über das Warchetal zwischen Kohlberg und Burgfeldern genießen.



Der Bau der Bütgenbacher Brücke 1910.  
*La construction du viaduc de Bütgenbach en 1910.*  
Oprichting van het viaduct in Bütgenbach in 1910.



Januar 1945: Soldaten des 26. US-Inf.-Rgt. bei der 13.09.1944 zerstörten Brücke.  
*Janvier 1945: des soldats du 26th US-Inf-Rgt. près du pont détruit en septembre 1944.*  
Januari 1945: Soldaten van het 26th US-Inf.-Rgt. nabij de vernielde brug in september 1944.



Der Wiederaufbau 1946.  
*La reconstruction en 1946.*  
De heropbouw in 1946.



Die Brücke als Kulisse für die touristische Vennbahn (1994).  
*Le viaduc encore jusqu'en 2006 (cliché: mai 1991).*  
Tot 2006 reden er nog houttransporten (opn. 1991).

## Le viaduc de Bütgenbach (Km 35,22 - alt: 540 mètres)

Sur le territoire de la commune de Bütgenbach, la ligne de chemin de fer Weywertz-Jünkerath nécessita la construction de 12 ponts pour permettre à la voie de passer par-dessus ou par-dessous des routes et pour enlever des portions de lignes existantes ou des cours d'eau.

Le viaduc de Bütgenbach constituait l'ouvrage le plus imposant de cette section. Avec ses 6 arches d'une longueur totale de 104 m, il surplombe la vallée de la Warche à 30 m. Dès sa construction, une largeur appropriée de l'ouvrage permettait l'aménagement d'une ligne à double voie.

Initialement, la route passait sous la première arche mais l'instabilité du talus requit son transfert vers son emplacement actuel.

Les piliers du pont étaient dotés de chambres destinées à abriter des charges explosives ; les accès en ont cependant été condamnés et murés.

Déjà au cours de la première guerre, en 1916, le pont avait échappé de justesse à la destruction par un espion au service de la Russie ; c'était un habitant de Bütgenbach mais il fut appréhendé à temps.

Une autre tentative de faire sauter le viaduc survint en 1940, cette fois de la part de l'armée belge. Celle-ci avait reçu l'ordre de ne pas abandonner intact cet important ouvrage stratégique aux mains de la Wehrmacht, cela dans le but de ralentir la progression de l'invasion allemande. Mais des membres - dont plusieurs autochtones - d'une unité spéciale (Baulehr-Regiment 800 „Brandenburg“) avaient saboté le dispositif de mise à feu des explosifs. Après un bref échange de coups de feu, les défenseurs belges déposèrent les armes face à la suprématie des assaillants et le pont échappa de la sorte à la destruction.

Mais quatre ans plus tard, lors de la retraite des troupes de la Wehrmacht quittant le territoire belge, les événements prirent une autre tournure. Le 13 septembre 1944, un commando allemand dynamita deux des trois piliers du viaduc, le rendant ainsi infranchissable. Des soldats américains stationnés à proximité réussirent à capturer une partie du commando.

Les travaux de remise en état du pont débutèrent l'année suivante. Au départ, l'intention de la SNCB était d'ériger un pont de fortune mais elle opta en définitive pour la reconstruction du viaduc. Dès le mois de mars 1946, les convois y circulaient à nouveau mais en mai 1952 déjà, le trafic pour passagers fut abandonné sur la ligne Weywertz-Jünkerath. Par contre, les trains de marchandises y circulèrent encore.

Jusqu'au début des années 1980 ; ils transportaient essentiellement du bois et des briquettes. S'ensuivit le démantèlement systématique ; à l'automne 1982, l'exploitation des lignes Losheimergraben- Büllingen et Waimes-Malmedy s'arrêta. Les transports de bois en provenance de l'Allemagne et à destination de Büllingen empruntèrent alors l'itinéraire Raeren, Sourbrodt, Weywertz et Bütgenbach.

En 1989, la Défense belge procéda à la restauration de la ligne Trois-Ponts - Losheimergraben. Pendant dix ans, les trains véhiculèrent le matériel militaire lourd à destination des camps d'entraînement d'Elsborn et de Vogelsang.

La ligne, avec son imposant viaduc de Bütgenbach, était également empruntée conjointement par les trains touristiques de la Vennbahn, pour lesquels les paysages traversés formaient un décor idyllique.

En octobre 2004, un ultime convoi franchissait le viaduc ; c'était un train spécial touristique composé d'auto-rails. Trois ans plus tard, les rails étaient démontés et depuis 2014, la splendide vallée de la Warche, entre Kohlberg et Burgfeldern, s'offre aux regards des cyclotouristes et des randonneurs.