

Der Viadukt von Weywertz

(Km 63,79 - 524,93 m NN)

Schneidlich warteten die Weywertzer darauf, dass recht bald mit dem Bau der Eisenbahn begonnen würde und sie hierdurch Arbeit vor Ort finden würden. Sie hatten Glück, denn bereits im Frühjahr 1884 begannen die Bauarbeiten am Viadukt über dem Warchetal - ein Jahr vor dem Bahnbau. Es war die letzte von insgesamt vier Brücken, die auf der Vennbahn zwischen Monschau und Weismes errichtet wurde. Das Bauwerk bestand aus zwei Hauptpfeilern und drei Bögen.

Niemand hätte gedacht, dass gerade von hier aus der Krieg am 10. Mai 1940 für die Ortschaft Weywertz beginnen würde. Bereits im Vorfeld und in Erwartung eines deutschen Einmarsches hatte das belgische Militär die strategisch wichtige Brücke über dem Warchetal mit Sprengmunition versehen um sie gegebenenfalls zerstören zu können. Die Brücke stand Tag und Nacht unter militärischer Bewachung. Beim deutschen Regiment „Brandenburg 800 z.b.V.“ in Münstereifel waren zwei Kommandos für die Einnahme des Viadukts von Weywertz sowie für die Besetzung des Bahnhofes Sourbrodt ausgebildet worden. Die Gruppe bestand aus etwa 12 Mann: Die Hälfte waren Reichsdeutsche; die andere Hälfte setzte sich aus Einheimischen zusammen, die sich schon seit einiger Zeit in Deutschland aufhielten und der deutschen Wehrmacht beigetreten waren. Man wollte tatkräftig bei der „Befreiung“ der Heimat mitwirken.

Am Morgen des 10. Mai eröffneten die deutschen Eindringlinge das Feuer auf die belgischen Bewacher. Diese konnten mit einem Verwundeten fliehen. Die Angreifer nahmen an, dass man die Sprengvorrichtung zerstört habe, doch der belgische Leutnant hatte diese verlegen lassen, so dass die Soldaten bei ihrer Flucht den Zünder betätigten und die Brücke mit Getöse in die Luft flog. Als Folge des deutschen Funkspruchs, demzufolge der Viadukt intakt eingenommen worden sei, setzte die verantwortliche Heeresleitung bereits seit dem Vortage in Aachen und Köln wartende Militärszüge in Marsch, die Mannschaften und Panzer nach Belgien hinein befördern sollten. Diese Züge kamen nun massenweise im Bahnhof Sourbrodt an, wo man mittlerweile von der Sprengung des Viadukts erfahren hatte. Diese Züge mussten entladen werden und die Truppenverbände mussten ihren Weg ins Innere des Landes über Landstraßen fortsetzen.

Nachdem der Viadukt in Trümmern lag, begannen recht bald die Aufräumarbeiten. Deutsche Pionier-einheiten bauten bis August 1940 eine Notbrücke, die den Schienenstrang auf zwei hölzernen Gerüsten über das Warchetal führte. Der Verkehr auf der Vennbahn konnte wieder ungehindert fließen und 1941/1942 begann man damit, den heute noch bestehenden Durchlaststunnel zu bauen und den Damm zur heutigen Form aufzuschütten. Die Erdmassen zur Aufschüttung des Damms besorgte man sich in den umliegenden Feldern, wobei zunächst der Mutterboden abgetragen wurde und dann die weniger fruchtbare Schicht als Auffüllerde diente. Die Spuren dieser Ausbaggerung sind heute noch im Gelände sichtbar. Die hölzernen Gerüste verblieben im Damm, die Eisenträger mit dem Schienenstrang wurden indes vorher entfernt.



Der Viadukt über das Warchetal (um 1925).
Le viaduc enjambant la vallée de la Warche (vers 1925).
Het viaduct over het Warchedal (rond 1925).



Der nahe Steinbruch am Brückberg lieferte das Material zum Bau der Bahn.
La carrière proche du Brückberg fournit les matériaux nécessaires à la construction de la voie ferrée.
De nabijgelegen steengroeve bij de Brückberg leverde het materiaal voor de bouw van de spoorweg.



Bereits im August 1940 hatten deutsche Pioniere diese Notbrücke errichtet.
Dès le mois d'août de l'an 1940, les troupes allemandes du génie avaient édifié ce pont de fortune.
Al in 1940 hadden Duitse genietroepen deze noodbrug gebouwd.



Die heutige Überführung (2005).
La traversée actuelle (en 2005).
De huidige overbrugging (2005).

Le viaduc de Weywertz

(Km 63,79 - alt. : 524,93 m)

C'est avec impatience que les habitants de Weywertz attendirent l'ouverture des travaux de construction de la ligne de chemin de fer qui allait leur procurer du travail à proximité de leur village. Ils eurent de la chance, car dès le printemps 1884, soit un an avant la construction de la ligne proprement dite, les travaux commencèrent au viaduc qui enjambrerait la vallée de la Warche. C'était le dernier des quatre ouvrages d'art sur le parcours de la « Vennbahn », entre Monschau et Waimes. La construction présentait deux piliers principaux soutenant trois arches.

Personne n'aurait pu s'imaginer que pour la localité de Weywertz, la guerre allait débiter précisément à cet endroit, à l'aube du 10 mai 1940. Dans le contexte international tendu et en prévision d'une invasion allemande, l'armée belge avait lesté le viaduc de charges explosives afin de le détruire le cas échéant. L'importance stratégique de cet ouvrage n'échappait à personne. Il était gardé jour et nuit par des soldats. Au régiment allemand « Brandenburg 800 z.b.V » caserné à Münstereifel, deux commandos spéciaux avaient été formés et entraînés. Leur objectif était la prise du viaduc intact à Weywertz et l'occupation de la gare de Sourbrodt. Le groupe était constitué de 12 hommes : la moitié étaient des Allemands, les autres étaient originaires de la région ; depuis quelque temps déjà, ils résidaient en Allemagne et avaient rejoint les rangs de la « Wehrmacht ». Ils tenaient à participer activement à « la libération » de leur patrie.

A l'aube du 10 mai, ces commandos allemands ouvrirent le feu sur les soldats belges qui montaient la garde au viaduc. Ceux-ci réussirent à s'enfuir en évacuant un homme blessé. Les assaillants pensèrent que les charges explosives avaient été neutralisées, mais le lieutenant belge les avait fait déplacer de telle manière que les soldats en se sauvant purent encore activer le détonateur. Le pont explosa dans un vacarme étourdissant. Or, les soldats du commando allemand, dans la précipitation de leur intervention qu'ils croyaient réussie, avaient déjà envoyé un message radio annonçant la prise intacte du viaduc. Les responsables militaires allemands avaient aussitôt ordonné le départ des convois qui depuis la veille patientaient dans les gares d'Aachen et de Köln, avec les tanks et leurs équipages qui devaient s'engouffrer dans le territoire belge. Ces trains arrivaient maintenant massivement à la gare de Sourbrodt où l'on avait entretemps appris la destruction du viaduc de Weywertz. Les trains devaient donc être déchargés et les assaillants se voyaient contraints à poursuivre leur progression, en empruntant le réseau routier.

Au viaduc en ruines, les travaux de déblayement commencèrent sans tarder. Des unités du génie érigèrent un pont de fortune déjà terminé en août 1940. La voie ferrée posée sur deux échafaudages en bois franchissait à nouveau la vallée de la Warche et le trafic sur la « Vennbahn » pouvait reprendre sans entraves. En 1941-1942, on commença la construction du tunnel (toujours existant) d'écoulement de la rivière, ainsi que le comblement de la tranchée avec l'aspect qu'il présente encore à l'heure actuelle. Les matériaux nécessaires à la construction de l'endiguement furent prélevés dans le sous-sol des champs aux alentours, après enlèvement et stockage préalables des terres arables. Le terrain présente encore toujours les traces visibles de ces excavations. Les structures boisées des échafaudages restèrent en place, prisonnières de la digue tandis que les poutrelles métalliques portant les rails furent évacuées.

Het viaduct van Weywertz

(Km 63,79 - 524,93 m NN)

Halsreikend keken de inwoners van Weywertz uit naar een snelle start van de spooraanleg, waardoor zij werk in hun dorp zouden vinden. Ze hadden geluk, want al in het voorjaar van 1884 werd begonnen met de bouwwerken aan het viaduct over het dal van de Warche – een jaar voor de aanleg van het spoor. Het was de laatste van in totaal vier bruggen, die op de *Vennbahn* tussen Monschau en Waimes gebouwd werden. Het bouwwerk bestond uit twee hoofdpijlers en drie bogen.

Voor 10 mei 1940 had niemand hier gedacht, dat de oorlog voor Weywertz van hieruit zou beginnen. In het vooruitzicht van een Duitse inval had het Belgische leger de strategisch belangrijke brug over het Warchedal van springstof voorzien om ze eventueel te kunnen dynamiteren. De brug werd dag en nacht bewaakt. In het Duitse regiment “Brandenburg 800 z.b.V.” in Münstereifel waren twee commando's voor de verovering van het viaduct van Weywertz en voor de bezetting van het station Sourbrodt opgeleid. De groep bestond uit 12 man: de helft van hen waren Rijksduitsers, de andere helft waren personen uit de streek, die zich al langer in Duitsland ophielden en tot de Duitse *Wehrmacht* toetreden waren. Zij wilden daadkrachtig meewerken aan de “bevrijding” van hun Heimatland.

In de ochtend van 10 mei openden de Duitse indringers het vuur op de Belgische wachtposten. Zij konden vluchten en namen een gewonde mee. De aanvallers geloofden dat de springladingen onschadelijk waren gemaakt. De Belgische luitenant had ze evenwel elders aangelegd, zodat de soldaten ze bij hun vlucht konden ontsteken en de brug met gedreun in de lucht vloog.

Als een gevolg van de Duitse radiomelding, als zou het viaduct intact overmeesterd zijn, zette de Duitse legertop de militaire treinen, die in Aken en Keulen aan de vooravond waren klaargezet, in beweging en werden manschappen en pantsers naar België getransporteerd. De treinen kwamen massaal in Sourbrodt aan, waar men ondertussen van het opblazen van de brug op de hoogte was. De treinen moesten gelost worden en de troepenmacht moest haar weg landinwaarts over de wegen verder zetten.

Onmiddellijk na de vernieling van het viaduct, werden de opruimwerkzaamheden gestart. Duitse genie-eenheden bouwden tegen augustus 1940 een noodbrug, gestut op twee houten steigers, die de spoorrails over het Warchedal voerden. Het verkeer op de *Vennbahn* kon weer ongehinderd zijn gang gaan en in 1941/42 werd begonnen met de bouw van de nog bestaande doorsteek-tunnel en werd de dam opgeworpen. De grondmassa's voor het opwerpen van de dam haalde men uit de omliggende velden: nadat de teelaarde was afgegraven, werd de onderliggende laag als ophoping-materiaal aangewend. De sporen van deze uitgravingen zijn vandaag nog in het landschap zichtbaar. De houten stellingen bleven achter in de dam nadat de draagijzers en de spoorstaven eerst werden verwijderd.

