



Die Eisenbahnstrecke Nr. 45 Jünkerath-Weywertz am 10. Mai 1940

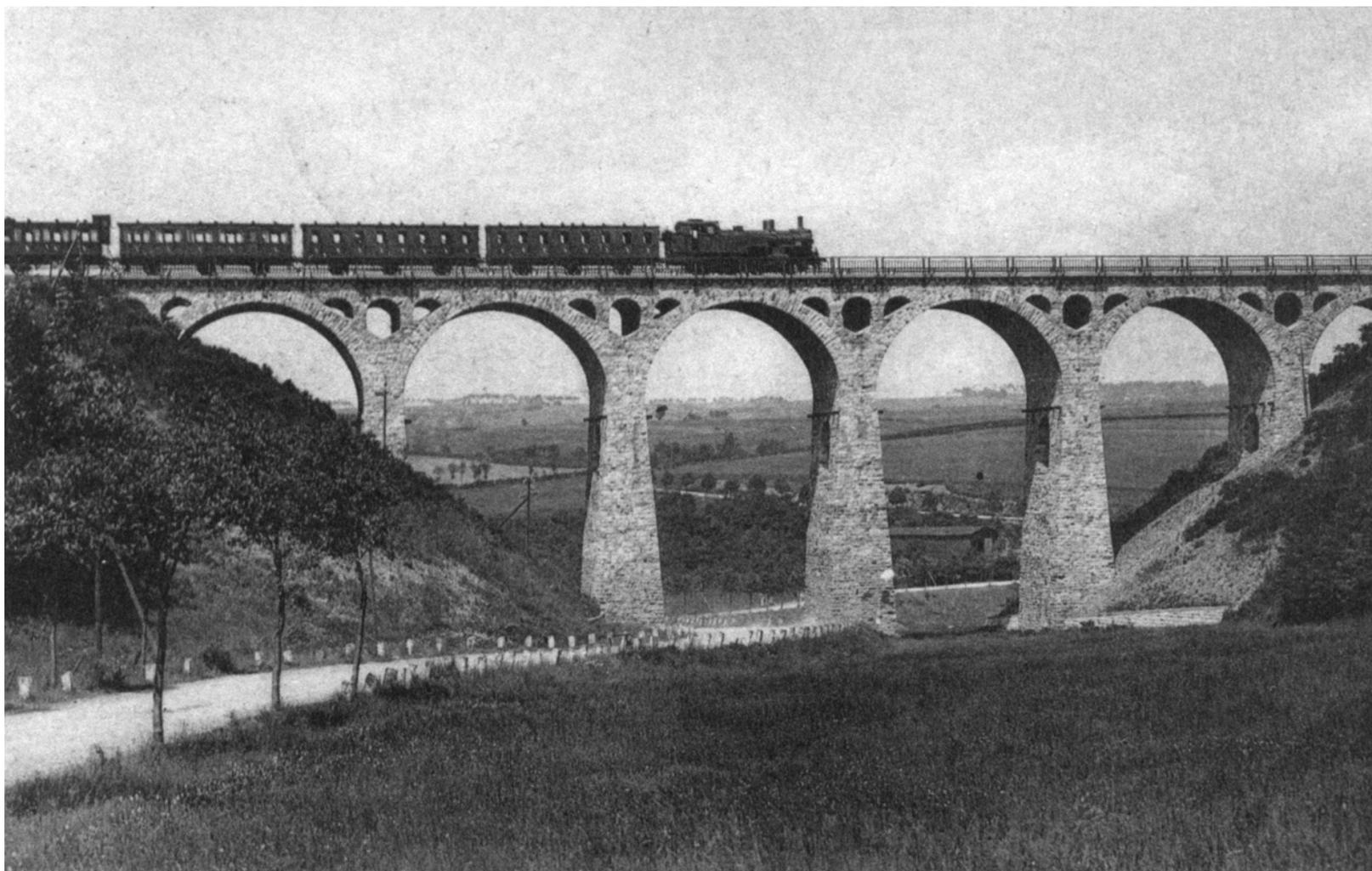
Von Gottfried Sarlette (†)

Bereits im Jahre 1890 war durch Landrat Wallraf eine Verbindung der Bahnlinie von Jünkerath aus zu der schon bestehenden Eisenbahnlinie St. Vith - Aachen befürwortet worden. Damals war man der Meinung, dass eine Bahnlinie durch die gebirgige Eifel zu kostspielig sei. So waren die Einwohner der Eifel etwas überrascht, als nun plötzlich ohne ihr Bemühen die Bahnstrecke zwischen Jünkerath und Bütgenbach gebaut wurde. Später stellte sich jedoch heraus, dass diese Strecke nur aus militärischen Gründen gebaut wurde und nicht etwa, um der Bevölkerung zu dienen. Sie stellte nicht nur eine direkte

Verbindung von der so genannten Eifelbahn (Köln-Trier) zum Truppenübungsplatz Elsenborn dar, sondern war auch in militärisch-strategischer Hinsicht wichtig für einen eventuellen Krieg in Richtung "Westen". In den Augen Frankreichs waren die Eisenbahnlinien eine Bedrohung für sein Territorium. Im Falle eines Krieges war die Bahnlinie direkt auf Frankreich hingerrichtet, da die Bahnstrecke Bütgenbach - Malmedy bereits am 1.12.1885 eröffnet worden war. Hier war seit Beginn der Planungen eine Verlängerung der Bahnlinie über Malmedy hinaus nach Belgien mit der Anbindung in Stavelot an die Bahnlinie nach Verviers und in

Der Bütgenbacher Viadukt, das imposanteste Bauwerk der Strecke Weywertz-Jünkerath.

Foto: Guy Lejoly



Trois-Ponts und Anschluss nach Lüttich sowie nach Luxemburg ins Auge gefasst worden. Am 15. August 1903 wurde ein Vertrag zwischen Preußen und Belgien unterzeichnet, der die Verwirklichung der Verbindung Stavelot - Malmédy vorsah. Diese Strecke musste aber eingleisig bleiben. Nun konnten die Planungen für die Bahnlinie Jünkerath - Bütgenbach vorangetrieben werden.

Am 13. 4. 1907 teilte der Präsident der Rheinprovinz im Auftrage des Ministers für öffentliche Arbeiten dem Landrat mit, dass er nach eingehender Prüfung für die Bahnlinie Jünkerath - Bütgenbach die allgemeinen Vorarbeiten angeordnet hat. Im März 1908 beantragte die Eisenbahnverwaltung eine Anleihe von 502 Millionen Mark zur Durchführung verschiedener Projekte, in denen auch die Bahnlinie Jünkerath-Bütgenbach mit 16.273.000 Mark enthalten ist.

Am 21. August 1908 ordnet die Eisenbahndirektion Köln an, dass die Eigentümer ihre Grundstücke für den Bau der Eisenbahnlinie zur Verfügung stellen sollen. Diese neue Bahnlinie wird folgende Bahnhöfe haben: Jünkerath, Stadtkyll, Kronenburg, Hallschlag, Losheim, Losheimergraben, Honsfeld, Büllingen, Bütgenbach und Weywertz. Der bis dahin so genannte Bahnhof Bütgenbach erhält nun den Namen Weywertz, da das Dorf Bütgenbach jetzt seinen eigenen Bahnhof hat. Mit dem Bau der Bahnlinie wurde 1908 begonnen, die am 1. Juli 1912 feierlich eröffnet wurde. Sie hat eine Gesamtlänge von 45 km, wurde gleich zweigleisig ausgebaut und hatte auf ihrer gesamten Länge keinen Bahnüberweg. Für alle Kreuzungen mit Straßen wurden entweder Unterführungen oder Brücken gebaut.

Der Viadukt von Bütgenbach

Es war ein imposante Brücke, die im Jahre 1910 auf der Bahnstrecke Nr. 45 zwischen dem Bahnhof Bütgenbach und dem Bahnhof Weywertz errichtet wurde. Zu dieser Zeit war es das schönste Bauwerk der Eisenbahn in der Gegend. Zwischen dem Burghügel und der Anhöhe „Am Hügel“ überspannt der Viadukt die Straße von Bütgenbach nach Elsenborn. Er hat eine Länge von 110 Metern und eine Höhe von 26 Metern. Das ganze Mauerwerk ist aus gehauenen Bruchsteinen gemauert und umfasst 3 Hauptpfeiler, die bis zur Bodensole reichen sowie 4 Nebensepfeiler, die dann die 6 Bögen tragen. Man hat einen

besonders schönen Blick auf das Bauwerk, wenn man die Straße von Bütgenbach nach Elsenborn begeht. Besonders beeindruckend ist das Bild, wenn dann noch ein Zug über den Viadukt rollt.

Die Brücke war massiv gebaut worden und versprach, Jahrzehnte zu überleben. Doch nur gut 25 Jahre sollte es dauern, bis die belgische Armee die Brücke für eine eventuelle Sprengung vorbereitete. Der belgische Staat befürchtete einen Einmarsch der deutschen Wehrmacht und ließ Sprengkammern anbringen.

Seit diesem Tag wurde nun der Viadukt rund um die Uhr von belgischen Militärposten bewacht. Sollten die deutschen Truppen angreifen, würden sie ihn mit der Absicht sprengen, dass durch diese Maßnahme der Vormarsch der deutschen Truppen wenn auch nicht aufgehalten, so doch wesentlich gestört würde. Zu diesem Zeitpunkt lief noch der gesamte Güterverkehr über die Schiene, so dass der Viadukt auf der Bahnlinie Jünkerath - Weywertz strategisch von großer Bedeutung war.

Das Regiment „Z.B.V. 800 - Brandenburg“

Für einen eventuellen Einmarsch in Belgien hatte die deutsche Heeresführung in Münsterfeld eine Spezialeinheit aufgestellt. Diese Einheit nannte sich „Z.B.V. 800 - Brandenburg“ (Z.B.V. = Zur besonderen Verwendung). Dieser Einheit gehörten neben Reichsdeutschen aus der deutsch-belgischen Grenzregion und Sudentendeutschen auch junge Leute aus dem deutschsprachigen Raume Belgiens an. Diese hatten ihre Heimat in Belgien verlassen, um sich in den Dienst des Deutschen Reiches zu stellen und so gegebenenfalls bei einer „Befreiung“ der Ostkanone tatkräftig mitzuhelfen.

Die Partei der damaligen „Heimattreuen Front“ zeichnete verantwortlich für die Anwerbung von Jugendlichen, die sich sodann bereit erklärten, in diesem Regiment eingegliedert zu werden. Was nach einem illegalen Grenzübertritt nach Deutschland und dem Eintritt in dieses Regiment wirklich geschehen würde, wussten die wenigsten von ihnen.

Der Grenzübertritt von Belgien nach Deutschland

An einem bestimmten Tag wurden 2 bis 3 junge Leute von hier von einem hiesigen Schleuser bis zur belgisch-deutschen

Grenze in Wahlerscheid gebracht. Der Weg dorthin wurde nachts und zu Fuß zurückgelegt. Da die Grenze deutscherseits durch Militärposten hermetisch abgeriegelt war und um keine Schießerei auszulösen, konnte das Überschreiten der Grenze nur mit äußerster Vorsicht geschehen. Hierzu hatte man im Voraus eine bestimmte Uhrzeit und eine bestimmte Stelle im Wald vereinbart. Von hier aus rief der Schleuser ein "Kennwort", das nur er und der deutsche Posten kannten. Nachdem der deutsche Posten sein eigenes Kennwort gerufen hatte, konnten die jungen Leute ohne Gefahr die Grenze passieren.

Hatte die Übergabe geklappt, kehrte der Schleuser nach Belgien zurück. Die Überläufer wurden von einem deutschen Offizier in Empfang genommen, auf einen Lastwagen geladen und unter Bewachung nach Vogelsang gebracht. Hier fand die Aufnahme der Personalien und das erste Verhör statt. Alsdann ging es nach Münsterfeld, wo die jungen Leute in den meisten Fällen in eine Militäruniform eingekleidet und dem Regiment „Z.B.V. 800 - Brandenburg“ zur Verfügung gestellt wurden. Sie galten alle als Freiwillige der deutschen Wehrmacht.

Anwerbung für das Regiment Brandenburg

Zur Anwerbung von Jugendlichen in Ostbelgien war zwischen der Partei der "Heimattreuen Front" (H.F.), der deutschen Wehrmacht und der Gestapo (der geheimen Staatspolizei) ein fein gefädelttes Netz gesponnen worden, welches von der Rekrutierung in Belgien über eine Ausbildung in Deutschland bis zum Einsatz gegen den belgischen Staat reichte. Die „Heimattreue Front“, an deren Spitze die Eupener Joseph Kerres und Erich Miessen standen, versuchte anlässlich ihrer Versammlungen mit allen Mitteln, die Jugendlichen für eine Flucht nach Deutschland zu gewinnen. Hierbei sprach man hauptsächlich die jungen Leute an, die entweder beim belgischen Militär ihre Dienstzeit absolvierten, aber auch diejenigen, die bei der Mobilmachung im Herbst 1938 als Reservist den Stellungsbefehl erhalten hatten und wieder in die belgische Armee eingezogen worden waren. Diese Leute trugen zwar eine belgische Militäruniform, aber aus Sicherheitsgründen durften sie keine Waffen tragen. Sie waren also „Soldaten ohne Gewehr“. Sie galten als

„nicht zuverlässig“ und waren des Öfteren dem Gespött der übrigen Mannschaften ausgeliefert. Gelegentlich eines Heimaturlaubs machte man sich auch lustig über sie: „Ihr müsst euch sicher mit einem Knüppel verteidigen, wenn es los geht“ usw. und sie wurden so lächerlich gemacht. Sie waren zudem meistens die einzigen Deutschsprachigen in einer französischsprachigen Einheit und verstanden oftmals nichts. Man brachte ihnen eher Misstrauen als Anerkennung entgegen. So hatten sie es irgendwie satt, unter diesen Umständen belgischer Soldat zu sein. Gerade bei diesen jungen Burschen hatte die „Heimattreue Front“ ein leichtes Spiel, um sie zu einer Desertierung aus der belgischen Armee und zur Flucht nach Deutschland zu bewegen. Die Verantwortlichen der H.F. unterließen es auch nicht, immer wieder darauf hinzuweisen, dass Hitler in Kürze auch die Kantone Eupen-Malmedy wieder „befreien“ werde und dass sie dann als belgischer Soldat auf der falschen Seite ständen.

Das Los der Deserteure

So desertierten vor 1940 angeblich 136 Jugendliche aus den Ostkantonen. Sie kehrten meist anlässlich eines Heimaturlaubs nicht mehr zu ihrer Einheit zurück und flüchteten nach Deutschland. Zu diesem Schritt blieb ihnen meistens nicht viel Zeit, denn sobald die belgische Armee ihre Abwesenheit feststellte, beauftragte sie die örtliche Gendarmerie, Nachforschungen anzustellen. Dieses „Überlaufen“ wurde stets streng geheim gehalten und ging so weit, dass sogar die direkten Angehörigen nichts von diesem Vorhaben wussten.

Jugendliche, die aus der belgischen Armee desertiert waren, wurden nicht sogleich in die deutsche Wehrmacht aufgenommen. Sie mussten zuerst zu einem Verhör durch die Gestapo nach Aachen. Hier versuchte diese, die Jugendlichen mit Hinweis auf die Desertierung für einen Spionagedienst zu gewinnen. Hierzu würden sie in Zivilkleidung in eine belgische Stadt gebracht, mit einem neuen Namen versehen und einen belgischen Personalausweis erhalten. Zu diesem Zeitpunkt wurde vielen klar, in welcher misslichen Lage sie sich befanden, da sie nun auch in Deutschland als Fahnenflüchtige angesehen wurden. Wer hier nicht mitmachte, dem blieb nur noch eine Möglichkeit und die war: sich als Freiwilliger bei der deutschen Wehrmacht zu melden. Man hielt ihnen diesbe-

züglich ein Gesetz von Bismarck vor, das besagte, dass jeder, der eine deutsche Uniform trägt, auch ein Deutscher ist.

Die Ausbildung

Auf der Burg Münstereifel erhielten dann alle nach Deutschland geflüchteten Ostbelgier eine komplette militärische Ausbildung und wurden in ihre spätere Mission eingeweiht. Diese bestand darin, dass sie bei einem deutschen Einmarsch in Belgien dazu bestimmt waren, in ihren Heimatorten strategisch wichtige Einrichtungen vor einer Zerstörung oder Sprengung zu retten.

In einem Sandkasten waren diese Einrichtungen naturgetreu in der jeweiligen Landschaft eingefügt. Hier wurde dann der spätere Einsatz bis ins Kleinste besprochen und geprobt. Für den Raum Bütgenbach-Büllingen waren 3 Einsätze vorgesehen, die durch drei Kommandotrups durchgeführt werden sollten.

- Besetzen der Talsperre Bütgenbach
 - Rettung des Viadukts in Bütgenbach
 - Das Kappen der Telefonleitungen zwischen Bütgenbach und Büllingen
- Jedes Kommando unterstand einem deutschen Feldwebel.

Der 10. Mai 1940

Im November 1939 hatte es schon einmal Alarm für einen Einsatz gegeben. Dieser wurde aber in der letzten Minute wieder abgeblasen. Anschließend wurde das „Regiment Brandenburg“ für 6 Wochen nach Berlin verlegt, ehe es im Januar 1940 wieder nach Münstereifel zurückkehrte. Nun wartete es hier ungeduldig auf den Einsatzbefehl. Dieser kam dann auch am 9. Mai 1940, abends gegen 21 Uhr. Die Einsatzkommandos wurden auf spezielle Lastwagen verladen und nach Wahlerscheid gebracht. Unterwegs gab es mehrmals Stockungen, da die Straßen von Soldaten überfüllt waren und der Kommandotrupp sich regelmäßig bei Kontrollen ausweisen musste. Ab Wahlerscheid ging es zu Fuß weiter über den Truppenübungsplatz Elsenborn Richtung Wirtzfeld. Die Einsatztruppe trug über ihre Militäruniform lange schwarze Mäntel, die sie jedoch schon bald auszogen, da sie sie am Vorankommen hinderten. Als Waffe hatten sie die damals so genannte „Schnellfeuerwaffe“ sowie eine Drahtschere, um die Zäune zu durchschneiden.

Die ganze Abteilung bestand aus drei Kommandos

1. Unter dem Befehl des sudetendeutschen Feldwebels Iller standen rund 10 Mann, davon ein Großteil aus dem Raume Bütgenbach, die den Viadukt einnehmen und vor einer Sprengung retten sollten.

2. Unter dem Befehl des Feldwebels Melchior aus Höfen standen 2 hiesige Soldaten, die die Sicherung der Staumauer der Talsperre in Bütgenbach gewährleisten mussten.

3. Unter dem Befehl des Feldwebels Breuer aus Kalterherberg mussten 2 Soldaten die Telefonleitungen zwischen Bütgenbach und Büllingen kappen.

Gegen 4 Uhr morgens gelangte die Truppe an eine, zwischen Berg und Elsenborn gelegene „Krombach“ genannte, Talmulde. Vor dem Einsatz hatten die Männer Anweisung erhalten, dass sie den Angriff erst dann starten durften, wenn deutsche Flugzeuge sie in Richtung Westen überfliegen würden. So musste die Truppe hier noch bis 5 Uhr warten. Als dann die ersten deutschen Flugzeuge am Himmel auftauchten, wurde zum Angriff gestartet. Die 3 Kommandos trennten sich nun.

Für den Viadukt von Bütgenbach, wohl die strategisch wichtigste Einrichtung, begab sich das Kommando bis zur Straße Elsenborn-Bütgenbach und zwar dort, wo die Straße nach Nidrum abzweigte. Hier blieben 2 Mann zur Bewachung der Brücke über die Warche zurück. Der Rest kletterte den Bahndamm (Richtung Weywertz) hoch und gelangte zur Eisenbahnlinie, von wo aus sie wieder hinunter Richtung Bütgenbach gingen, um von dort aus auf die Hauptstraße zu gelangen. Es war vorgesehen, dass der Viadukt von der Bütgenbacher Seite aus angegriffen würde. Die deutschen Soldaten gaben alsdann mehrere Warnschüsse ab, was sogleich zu einem Schusswechsel mit den belgischen Wachposten führte. Hierbei erhielt Feldwebel Iller eine Schusswunde am Bein und ein anderer deutscher Soldat wurde verletzt. Nach kurzer Zeit warfen die belgischen Soldaten ihre Waffen weg und ergaben sich. Sie mussten einsehen, dass die Deutschen die Übermacht hatten. Durch das sofortige Herausziehen der Kabel aus der Schalttafel wurden die Sprengladungen am Viadukt entschärft. Der Viadukt war gerettet. Sogleich begaben sich mehrere deutsche Soldaten hinauf zum Bahngleis und gingen in Richtung Büllingen. Hier stießen sie schon gleich auf die deutschen Truppen, die in Richtung Belgien vordran-

Eisenbahnstrecke Jünkerath-Weywertz

gen. Mit hochgehobenem Gewehr gab der Stoßtrupp ihnen das Zeichen, dass der Viadukt gerettet war. Kurze Zeit später rollten bereits die ersten Militäzüge, vollgeladen mit Kriegsmaterial und Mannschaften Richtung Westen.

Alle Soldaten, die mit dem "Regiment Brandenburg" im Einsatz waren, wurden noch am gleichen Tag des 10. Mai mit Lastkraftwagen nach Münstereifel zurückgebracht. Hier wurde eine Bilanz der Aktionen gezogen. Diejenigen, die ihren Auftrag korrekt ausgeführt hatten, wurden mit dem Eisernen Kreuz 1. Klasse ausgezeichnet. Daraufhin musste jeder einzeln wählen: Entweder trat er als Freiwilliger in die Wehrmacht ein oder er wurde als Zivilist entlassen. Die meisten zogen die Entlassung vor, da sie ja schon seit Monaten nicht mehr zu Hause gewesen waren.

Die Folgen nach dem Kriege

In den Gefangenenlagern von Cherbourg und Mons war man ständig auf der Suche nach Personen, die sich im Kriege irgendwie gegen den belgischen Staat vergangen hatten. Zu diesen gehörten natürlich auch die Überläufer und Deserteure aus den



Viadukt Bütgenbach, zerstört 1945 - Foto vom 24.9.1945

Foto: Herbert Gombert/Sammlung: Gottfried Sarlette

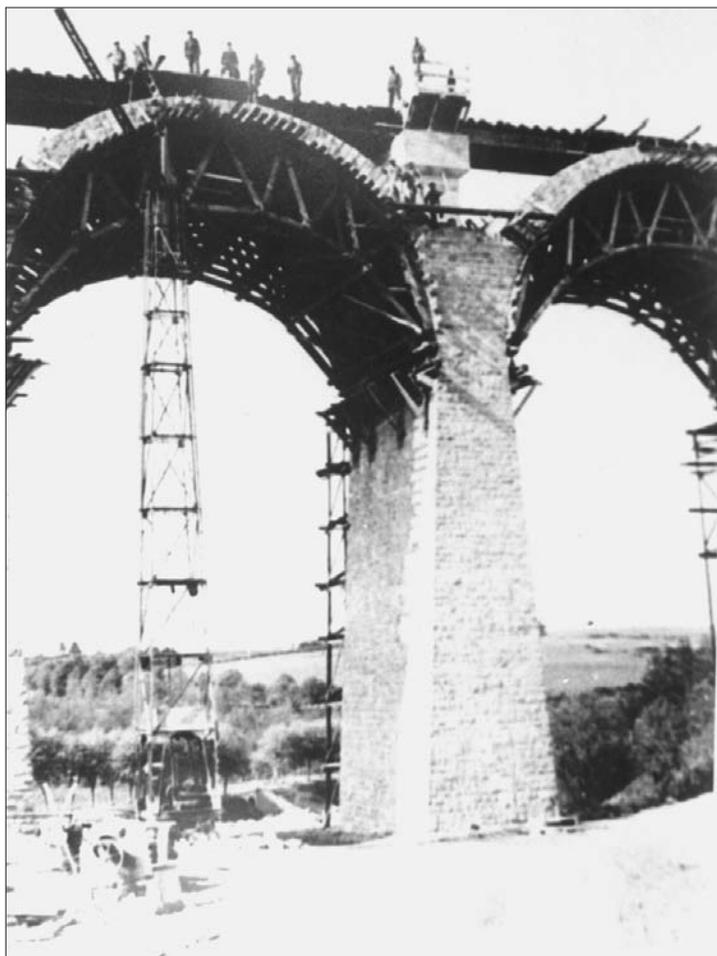
Ostkantonen. Ein Großteil dieser Leute hatten entweder im Krieg ihr Leben verloren oder hatten sich nach dem Krieg entschlossen, in Deutschland zu bleiben und nicht mehr nach Belgien und in die Heimat zurückzukehren. Für diejenigen jedoch, die wieder nach Hause wollten, gab es ein schlimmes Erwachen. Sobald man sie in einem Gefangenen- oder Internierungslager ausfindig machte, wurden sie sofort ins Gefängnis von Lüttich oder Verviers gebracht und eingesperrt. Danach übergab man sie dem Militärauditor in Malmedy. Da meistens der Prozess schon in Lüttich stattgefunden hatte, wurde

ihnen in Malmedy lediglich nur das Urteil mitgeteilt. Die Strafen waren einheitlich und sehr hart und der Auditor fügte hinzu: „pas de grâce“. Diejenigen, die vor dem 10. Mai als Zivilist nach Deutschland flohen und dort in die deutsche Wehrmacht eingetreten waren, wurden zu lebenslanger Haft verurteilt. Diejenigen aber, die beim belgischen Militär gedient hatten und von dort aus desertiert hatten, nach Deutschland gingen und dort in die Wehrmacht eingetreten waren, wurden zum Tode verurteilt. Die „zum Tode Verurteilten“ kamen dann in eine „Todeszelle nach Verviers“. Wenn diese Strafe auch nicht vollstreckt wurde, so verbrachten doch viele von ihnen bis zu 10 Jahre im Gefängnis, ehe sie durch Amnestie oder Gnadengesuche entlassen wurden.

Der Viadukt von Bütgenbach als solcher konnte zwar am 10. Mai 1940 gerettet werden, wurde aber dann gut 4 Jahre später, im September 1944, von einem deutschen Sprengkommando zerstört. Man errichtete eine Notbrücke, auf deren Pfeiler Eisenträger gelegt wurden. So konnten im März 1946 die ersten Züge die Brücke wieder befahren. Es dauerte jedoch noch bis 1948, ehe das heutige Bauwerk in seiner Urform wieder bestand.

Quellen:

Die Angaben für diesen Beitrag wurden mir mündlich mitgeteilt. Die betreffende Person möchte nicht genannt werden.



Wiederaufbau des Viaduktes 1946

Foto:
Gottfried Sarlette