

Gedenkstein auf dem alten Friedhof

Jünkerath, Gemeinde Jünkerath Kölner Straße

Eisenbahnunglück am 9. Oktober 1918

Erinnerung an schlimme Zeiten

Wolfgang Kreckler, Feusdorf

Unscheinbar in einer Ecke des alten Jünkerather Friedhofes können aufmerksame Besucher einen Gedenkstein entdecken, der mit seiner Inschrift an schlimme Jahre erinnert.

Niemanden wird es noch geben, der diese Zeit bewusst miterlebt hat oder sich noch daran erinnern könnte: die Kriegsjahre 1914 bis 1918.

Umso wertvoller sind die Berichte der zu dieser Zeit amtierenden katholischen Geistlichen, Rektor Rohde und Rektor Schroeder. Sie haben z.T. minutiös in der Pfarrchronik der Pfarrei St. Antonius schriftlich festgehalten, was sich in jenen Jahren ereignet hat. Aus heutiger Sicht besonders interessant, dass sie nicht nur das notierten, was ausschließlich ihren engeren, religiösen Bereich betraf, sondern auch die weltlichen



Ereignisse nicht vernachlässigten.

Der folgende Text soll nicht nur eine Beschreibung des damaligen Geschehens sein, sondern mehr noch die Bedeutung der Eisenbahn für Jünkerath in dieser Zeit dokumentieren.

Am 3. August 1914 hatte der erste Weltkrieg begonnen. Jünkerath, gera-

Gedenkstein auf dem alten Friedhof in Jünkerath- Eisenbahnunglück vom 9. Oktober 1918

de erst durch den Bau der Ahrstrecke und deren Weiterführung über Losheim nach Weywertz zu einem zentralen Bahnknotenpunkt gewachsen, erlebte aufregende Tage. Wie kaum ein anderer Ort in der Eifel war Jünkerath durch die von der Bahn hervorgerufene exponierte Stellung und Lage von den neuen Ereignissen betroffen. Schon Tage vor der eigentlichen Kriegserklärung machten sich die kommenden schlimmen Ereignisse nachdrücklich bemerkbar. Am 30. Juli verkehrte der letzte reguläre Personenzug auf der Eifelstrecke. Ab diesem Tag durften keine Zivilisten mehr die Eisenbahn benutzen. *„Als der Zug gegen 3 1/2 Uhr in Jünkerath einlief, stürzte ein Postbeamter an den Bahnsteig, welcher verkündete, daß Post und Telegraph militärisch geschlossen ... sei, ...“*

Mit dem 1. August, dem Tag der Mobilmachung, wurden die Eisenbahndienststellen dem Oberbefehl des Militärs unterstellt, womit der Chef der Feldeisenbahner uneingeschränkt über die Dienststellen der Bahn verfügen konnte. Er durfte Strecken für den zivilen Verkehr völlig schließen oder Wagenmaterial beschlagnah-

men. Nach den Aufmarschplänen stellten die Bahnverwaltungen 225.000 Güterwagen bereit und verschoben zur Beförderung der Mobilmachungszüge 530 schwerere Lokomotiven mit 2.400 Bediensteten in die Aufmarschgebiete. Rektor Schroeder hob in diesen Tagen die Bedeutung Jünkeraths besonders hervor. *„Der hiesige Bahnhofsvorsteher Hamm - Jünkerath ist Bahnhof I Klasse - hatte in den Tagen der Mobilmachung ca. 2.400 Eisenbahner unter sich, die aus allen Gegenden Mitteldeutschlands hierhin abkommandiert waren“* und lobte die exakte Organisation wenn er schrieb: *„Aber es bleibt zu berücksichtigen, daß in Jünkerath sehr viele Bahnbeamte wohnen, die in ihrer Art im Fahrdienst etc. mobil sind und sich, jeder an seiner Stelle, durch das prachtvolle Ineinanderarbeiten sehr verdient gemacht haben um das überraschend pünktliche u. exakte Gelingen des Aufmarsches der deutschen Truppen.“*

Der kleine Ort Jünkerath mit seinem Bahnhof stand im Brennpunkt weltpolitischen Geschehens.

„Durch Jünkerath bewegten sich zu

Gedenkstein auf dem alten Friedhof in Jünkerath- Eisenbahnunglück vom 9. Oktober 1918

Fuß und durch die Eisenbahnverwaltung befördert ungeheure Truppenmassen in ungeahnter Schnelligkeit." Tag für Tag rollten nun allein über die Ahrtalbahn bis zu 30 Truppentransportzüge in Jünkerath an. Hier wurden die Lokomotiven gewechselt, und möglichst ohne großen Aufenthalt ging es weiter in Richtung Belgien an die Front. Die in Jünkerath ansässigen Bahndienststellen und die hier stationierten Eisenbahner hatten Hochkonjunktur. Vor allem die im Fahrdienst tätigen Beamten lernten gleich die Gefahren des Krieges kennen. Hinzu kam, daß nach der Haager Landkriegsordnung feindliche Bahnbeamte wie Kriegsgefangene behandelt werden. Die Belgier waren verständlicherweise nicht gerade erfreut über den Einmarsch der deutschen Soldaten, was auch die Eisenbahner zu spüren bekamen. *„Der Dienst war stellen- und streckenweise sehr gefährlich, wie natürlich im Feindesland. Lokomotivführer Peter Schmitz z. B. befand sich mit seinem Zuge gerade auf dem Bahnhof in Löwen, als dieser von Löwener Bürgern beschossen wurde."*

Man schätzt, dass allein über die Ahr-

talbahn 40.000 bis 50.000 Soldaten, ca. 3.000 Pferde und 10.000 t Material an die Front gebracht wurden. Dazu kamen die Züge, die von Köln her über die Eifelbahn den Ort berührten und ebenfalls Soldaten und militärisches Gerät herantransportierten. In dieser Aufmarschphase erlebte Jünkerath einen folgenschweren Unfall. Ein mit Kanonen, Wagen, Pferden und Soldaten beladener Truppentransportzug konnte auf dem abschüssigen Schmidtheimer Berg von den Bremsern auf den Wagendächern nicht mehr zum Halten gebracht werden. Er raste in den Jünkerather Bahnhof, überfuhr einen Prellbock und kam erst in der Eisengießerei der Gewerkschaft zum Stehen.

Trotz dieses schrecklichen Ereignisses muss man feststellen, dass zu Beginn des Krieges der Bahnbetrieb recht planvoll und geordnet verlief. Wie viel anders endete der Krieg für Jünkerath: chaotisch und leidvoll.

Mit dem Eingreifen der Amerikaner in den Krieg änderten sich die Kräfteverhältnisse. Doch zunächst konnten die deutschen Truppen die Front halten. Täglich verkehrten Nachschub-

Gedenkstein auf dem alten Friedhof in Jünkerath- Eisenbahnunglück vom 9. Oktober 1918

züge. Im Februar des Jahres 1918 begann man mit dem Bau von Militärbaracken auf dem Gelände des Güterbahnhofs bis hinauf zur Glaadter Brücke. Sie dienten der Verpflegung von Militärtransporten, die jetzt täglich zweimal an die Front gingen. Tag für Tag wurden bis zu 1.500 Mann mit Essen versorgt. Spätestens jetzt, wurde die schon 1914 geäußerte dunkle Vorahnung des Rektors Schroeder, „Am 2-ten August begann eine böse Zeit“, bittere Wirklichkeit.

Der Krieg hatte viele arm gemacht. Mittags und abends erschienen an den Militärbaracken auch Bürger aus der Zivilbevölkerung, die „... Abfälle, Überbleibsel von den Soldaten erbetelten. Das hat auf den sittl. Zustand der Bevölkerung schlecht eingewirkt.“ Immer häufiger kam es vor, dass die mit Lebensmitteln beladenen, im Bahnhof abgestellten Waggons, von Soldaten aufgebrochen wurden und diese sich selbst bedienten. Was sie selbst nicht brauchten, gaben sie an die Bevölkerung weiter. Selbst die an sich noch relativ gut gestellten Eisenbahnbeamten bildeten keine Ausnahme mehr, wenn es um das un-

rechtmäßige Versorgen mit Nahrungsmitteln ging.

Je näher das Ende des Krieges rückte, umso schlimmer gestalteten sich die Verhältnisse. Rektor Schroeder schreibt dazu: *Der „Unterschied von Mein und Dein verschwand. Im Herbst wurde das Treiben immer toller, so daß am Ende des Krieges beim Plündern von ganzen Lebensmittelzügen Teile der Bevölkerung dorthin zusammenströmten und mitnahmen, was sich nicht wehrte. Das war besonders bedauerlich, als während der Demobilmachung dies Schicksal mehrere Züge ereilte, die hierhin kamen, um die Verpflegung der rückmarschierenden Fronttruppen sicherzustellen.“*

Diesem unhaltbaren Zustand wollte das Militär bald nicht mehr länger zusehen. So kam es zur Abkommandierung von Fronttruppen, die ab jetzt die Bahnwache übernahmen und die Sicherheit der Lebensmittelversorgung der Soldaten garantieren sollten. Doch selbst diese hatten die Plünderungen der Waggons in den letzten Kriegswochen nicht mehr verhindern können. Erst recht nicht mehr nach dem 11. November, dem

Gedenkstein auf dem alten Friedhof in Jünkerath- Eisenbahnunglück vom 9. Oktober 1918

Tag der Kapitulation. Die Plünderungen nahmen noch zu und nur drastische Maßnahmen seitens der Bahnwache vermochten, zumindest zeitweise, Abhilfe zu schaffen. Der Feldwebel der Bahnwache ließ gleich an seinem ersten Abend von 20 Mann je drei Schuss in die Luft abgeben, und *„auch der Kolben hat etliche Arbeit geleistet“*. Danach ließ der Feldwebel zwischen den Gleisanlagen und der Kyll an die 50 Kisten Büchsenfleisch aufsammeln, die die aufgeschreckten Plünderer zurückgelassen hatten. Nicht ganz ohne Schadenfreude fügte Rektor Schroeder in der Pfarrchronik hinzu: *„Da ist mehr als einer und eine mitten durch die Kyll heimelaufen: pudelnaß, schadet ihnen nichts“*.

Viel schlimmer noch traf es einige Soldaten, die, kurz vor dem Waffenstillstand der Entente mit Deutschland, in Jünkerath der Tod ereilte.

Was war geschehen?

Ein mit deutschen Soldaten besetzter Urlauberzug befand sich, aus Frankreich kommend, auf der Fahrt in Richtung Köln. Solche Sonderzüge mussten in der Fahrplanlage zwischen die

planmäßig verkehrenden Züge geschoben werden. So auch am 9. Oktober, einem diesigen und nebligen Herbsttag. Die ganze Nacht hindurch waren die Soldaten mit ihrem Zug schon unterwegs, als in aller Frühe, morgens gegen sieben Uhr, in Jünkerath das Unglück geschah. Bevor der Militärtransport in den Bahnhof eingelaufen war, und ohne dass das Jünkerather Stellwerk den Streckenabschnitt Lissendorf - Jünkerath wieder frei gegeben hatte, ließ der Fahrdienstleiter in Lissendorf den planmäßigen Personenzug abfahren. In der Krimm, zwischen dem Vor- und Hauptsignal passierte es dann. Der Personenzug prallte auf den haltenden Militärzug. Die Lokomotive bohrte sich in den letzten Wagen. *„Der letzte Personenwagen schob sich auf den Boden des vorletzten u. wurde durch diesen hindurchgedrückt bis zum letzten Abteil. Dort war der Abstand der beiden Waggonbühnen circa 1,5 m. Im vorletzten Wagen war alles zerdrückt“*.

Der Unfall forderte insgesamt 16 Tote. 13 waren beim Aufprall sofort tot, drei starben im Lazarettwagen, der vermutlich im vorderen Teil des

Gedenkstein auf dem alten Friedhof in Jünkerath- Eisenbahnunglück vom 9. Oktober 1918

Urlauberzuges eingestellt war, um Kriegsverwundete nach Hause zu transportieren. Dazu kamen 16 Schwerverletzte und einige Leichtverletzte. Wie mögen die armen Hinterbliebenen mit dem Schicksal gehadert haben. Vielleicht warteten Frau und Kinder auf ihren Mann und Vater, waren froh, dass er den fürchterlichen Krieg bis jetzt heil überstanden hatte. Und dann das: Der Tod durch einen Unfall, während der Heimkehr auf heimischem Boden, nur einen Monat vor Kriegsende.

Die Aufregung war unvorstellbar. Den Pastor rief man erst nach der morgendlichen Messe. Aber auch er konnte nicht viel tun, den Verletzten Mut zusprechen, ihnen seinen geistlichen Beistand anbieten. Die ersten Stunden verbrachte er so auf der Unglücksstelle. Die Hilflosigkeit der Menschen war groß. Rektor Schroeder schrieb: *„Erst um 11 Uhr konnte er die Unglücksstelle verlassen. Nun die Kopflosigkeit noch dazu. Um 12 Uhr stand der Zug noch auf der Station, niemand wußte, wohin er fahren sollte“.*

Irgendwann kam dann die Anweisung

an die Verantwortlichen vor Ort. Der Zug sollte zurück nach Gerolstein, wo man die Verletzten in das Militärlazarett bringen wollte, um sie dort ärztlich zu versorgen. Unvorstellbar die Reaktion. Gerolstein verweigerte die Annahme der Toten. Sie mussten sofort nach Jünkerath zurückgefahren werden. Die Verletzten ließ man zwei Stunden in unmittelbarer Nähe des Lazarets stehen, ohne dass sich irgendjemand ihrer annahm. *„Kein Arzt, kein Wärter, kümmerte sich um diese. Die armen Soldaten“.*

Vier der 16 Toten blieben für immer in Jünkerath. Sie wurden auf dem katholischen Friedhof, oberhalb der Pfarrkirche begraben. Den Rektor hatten die unglücklichen Ereignisse so mitgenommen, dass er während der Grabrede des evangelischen Pfarrers ohnmächtig am Grabe zusammenbrach.

Am 11. November 1918 unterschrieb Deutschland im Wald von Compiègne die Kapitulationsurkunde. Der Krieg war zu Ende.

Viele Jahre später, im Jahre 1927, schenkte die Reichsbahndirektion Trier der Gemeinde einen Gedenkstein für

Gedenkstein auf dem alten Friedhof in Jünkerath- Eisenbahnunglück vom 9. Oktober 1918

die im Krieg bei dem Eisenbahnunglück umgekommenen Soldaten. Er wurde auf dem Friedhof an der Stelle aufgestellt, wo man neun Jahre vorher die Toten beerdigt hatte. *„Die Ehrenstätte wurde schlicht und einfach eingeweiht ...“*



Diese „Ehrenstätte“ gibt es heute noch. Man findet sie auf dem alten Friedhof in Jünkerath, gleich gegenüber der Pfarrkirche St. Antonius im Berghang. Ein schlichtes, aus Basalt gehauenes Ehrenmal. Auf der Vorderseite sind die Namen der bei dem beschriebenen Unfall am 9. Oktober 1918 zu Tode gekommenen und hier beerdigten Soldaten eingemeißelt. Auf den Seiten des Grabmals hat man die Namen der gefallenen Jünkerather vermerkt. Die sehr dunkle Farbe des Steins und die Art der Schriftzeichen machen ein Lesen der Inschriften schwierig.

Deshalb hier Text und Namen (soweit zu entziffern):

(Die Zitate sind alle der Pfarrchronik Sankt Antonius in Jünkerath entnommen)

Gedenkstein auf dem alten Friedhof in Jünkerath-
Eisenbahnunglück vom 9. Oktober 1918

Auf der Vorderseite steht:

Es starben bei dem
Eisenbahnunglück
am 9. Oktober 1918

Dudenbastel Adolf
Attenhagen
Hosselmann Heinrich
Alt Ahlen bei Münster
Leibniz Otto
xxxxxburg
Raschkorsiv Josef
Lein Lobenstein
Schulz Johann
xxxxxxxxxxxxx
Soelter Ernst
Altona

Mein-Volk-vergess-die
treuen-Toten-nicht
R. I. P.

Linke Seite

Es starben
auf dem Felde
der Ehre
Gülden Karl
Hilgers Johann
Hohn Hermann
Jung Andreas
Krämer Wilhelm
Müller Johann
Renner Heinrich

Rechte Seite

Es starben
auf dem Felde
der Ehre
Rotstein Georg
Rotstein Johann
Weyer Josef
Es sind
vermisst
Born Wilhelm
Ley Anton
Von Pidoll Friedrich

Gedenkstein auf dem alten Friedhof in Jünkerath- Eisenbahnunglück vom 9. Oktober 1918



Der Gedenkstein auf dem alten Friedhof in Jünkerath in Mitte des Ehrenfriedhofes.



Heute haben die Eisenbahnfreunde Jünkerath e.V. die Pflege übernommen.