

Aufstrebendes Jünkerath

Ein bedeutsamer Eisenbahnknotenpunkt und Industriort im Kreise Daun

JÜNKERATH. Seit Bestehen der Eisenbahn Trier-Köln ist der Name der Station Jünkerath alltäglich an die hundertmal ausgerufen worden und an das Ohr der vielen, vielen Reisenden gedrungen. Denn hier an der Grenze der beiden Eisenbahndirektionen Trier (früher Saarbrücken) und Köln hielten alle Züge, Personen- und Güterzüge, Eil- und Schnellzüge. Jahrzehntlang, bis daß die größeren und leistungsfähigeren Loks eingestellt worden sind, war hier Maschinen- und Personalwechsel und dadurch ein längerer Aufenthalt. Es war dann auch die Station in der Mitte der 180 km langen Strecke, auf der der Reisende sich nach Aufenthalt und Erfrischung sehnte. Und eine immer rührig gewesene Bahnrestoration bot leibliche und geistige Erfrischungen in preiswerter Fülle: Belegte Brötchen, warme Würstchen, Kaffee, Bier, Limonade und Mineralwasser, Keks, Schokolade, Obst und Apfelsinen; Zeitungen, Zeitschriften und Bücher!

So ist in mehr als dreiviertel Jahrhundert Tag um Tag der Name Jünkerath eingepreßt und gewissermaßen zu einem Begriff im Eisenbahnverkehr geworden. In späteren Jahren ist Jünkerath als Ausgangspunkt der Bahn Jünkerath-Hillesheim-Dümpelfeld (Adenau)-Remagen und der Bahn Jünkerath-Stadtkyll-Losheim (Stavelot-Belgien) zugleich Eisenbahnknotenpunkt geworden und damit weit über seine alte Bedeutung als Station der Hauptstrecke hinausgewachsen.

Ob die geographische Lage oder die politische Lage an der Nordgrenze des Kreises Daun und des Trierer Landes Ursache für die Entstehung und Verkehrsentwicklung Jünkeraths geworden sind? Schon zur keltischen Zeit bestanden hier Niederlassungen unter dem Namen Icorigion, der als Icorigium in die römische Zeit unter Kaiser Konstantin übernommen worden ist. Um 300 n. Chr. wurde dieses römische Kastell an der wichtigen Heer- und Römerstraße Trier-Köln erbaut, in Anlage und Bau, Bauzeit und Zweckbestimmung den Kastellen in Neumagen-Mosel und Bitburg gleich.

Im Mittelalter war Jünkerath Herrschaft, hatte unter der bis heute erhalten gebliebenen Benennung „Glaadter Burg“ ein Schloß und war 1271 als damaliges Jungkerode im Besitz der Herren von Schleiden, 1324 Lehen des Königs Johann von Böhmen und später im Besitz der Grafen von Manderscheid und deren Blankenheimer Linie. 1726—1735 wurde das Schloß unter dem Grafen Georg von Manderscheid-Blankenheim vollständig neu erbaut und blieb bis 1780 in der Linie Sternberg-Manderscheid.

Schon im 17. Jahrhundert gehörte zur Herrschaft Jünkerath ein Eisenhüttenwerk, das 1794 durch Kauf von der französischen Regierung in den Besitz der Familie Peuschen gekommen ist. Während in der Eifel die vielen Eisenhütten und -Hämmer — in Müllenborn, Corneshütte, Eisenschmitt, Eichelhütte u. a. — nach und nach zum Erliegen gekommen sind, sei es durch Erschöpfung oberflächlichen Eisenerzvorkommen oder durch den damaligen Wettbewerb inländischer oder englischer Eisenindustrie, so überlebte die Eisenhütte Jünkerath die meisten der Eifeler Hüttenwerke. Um 1840 hatte Jünkerath unter Theodor Peuschen noch zwei Hochöfen, drei Frischfeuer und 30 Arbeiter und fertigte Gußeisen und Stabeisen, später Holzkohle-Roheisen, Eisengußwaren, Oefen, Herdplatten, Walzen, Gußräder und Eisenbahnschienen an. Vor dem Kriege 1870-71 war das Jünkerather Eisenwerk — jetzt im Besitz von Pütterich u. Co. — auf einen für die damalige Zeit sehr beachtenswerten Stand gebracht worden und beschäftigte an die 80 Grubenarbeiter und 100 Hüttenarbeiter. 1872 in den Besitz der Eifeler Eisenindustriellen Poensgen übergegangen und gleichzeitig auch an die erste Eifelbahn gekommen, trug das Werk, wenn auch der Hammer im Jahre 1867 und der Hochofen „als letzter der Eifel“ 1896 stillgelegt worden war, eine stete Entwicklung in unsere Zeit hinein. Nach einem Bericht der Handelskammer Trier aus dem Jahre 1899 beschäftigte das bedeutende, um eine Maschinenfabrik erweiterte Werk — jetzt Jünkerather Gewerkschaft — etwa 480 Arbeiter. Die Fabrikation war u. a. auf die Herstellung von Walzwerksbedarf und kompletter Walzwerkseinrichtungen spezialisiert worden und bis in die Heutzeit haben sich mehrere Spezialfabrikate angereicht.

War schon die Entwicklung des Werkes aus den Uranfängen der alten Eifeler Hochofenindustrie und im Wandel der Zeiten über alle Schwierigkeiten hinweg recht schwer, so aber dann auch der neue Anfang nach dem jetzigen Kriege. Große Teile der Werksanlage und Einrichtungen, insbesondere die Maschinenfabrik waren in Trümmer gelegt. Doch unverdrossen und initiativ ging das Werk an die Auf- und Wiederaufbau seiner wichtigsten Bauten, Fabrikationsanlagen und seines Maschinen-

parks heran, wengleich auch seine wichtigste Lebensader, die Eisenbahn Trier-Köln infolge der ebenso unbegreiflichen wie umfangreichen Zerstörungen einer langen Instandsetzungszeit bedurfte. So konnte hier der Abschnitt Jünkerath-Euskirchen, der zugleich im Bereich der beiden Eisenbahndirektionsbezirke und im Bereich der französischen und britischen Zone lag, erst spät wieder dem Verkehr übergeben werden.

Aber auch hier hat die Jünkerather Gewerkschaft nicht abgewartet, sondern im allgemeinen Interesse und nicht zuletzt im Interesse seiner großen Belegschaft mit zugegriffen und sich in die Instandsetzungsarbeiten am Schienenstrang und rollenden Material eingeschaltet. Die Nachricht, daß der tausendste Eisenbahnwaggon nach seiner Instandsetzung aus den Werkshallen der Jünkerather Gewerkschaft ausgerollt ist, liegt schon lange, lange Zeit zurück. Und das Lied der Arbeit und der Maschinen, das schon lange wieder aus den neu erstandenen Hallen des Werkes erklingt, verwischt die Wunden, die hier am Schluß des Krieges fast tödlich zu sein und die Grundlage der Existenz Jünkeraths und damit die Existenz vieler, vieler Schaffenden zu bedrohen schienen.

Jünkerath, das heute nahezu 1500 Einwohner zählt, ist Eisenbahn und Gewerkschaft; es sind die Pulse seiner rechten und linken Hand, zusammen das Leben das ihm überhaupt gegeben ist. Denn eine eigene Landwirtschaft, die dem Ort Brot geben könnte, hat dieser nicht. Das eigentliche Jünkerath hat sich aus engstem Raum heraus entwickelt. Nur Ort, und als solcher politisch zur Gemeinde Glaadt gehörig, wuchs Jünkerath über die Grenzen in benachbarte Gemeinden und Kreise hinein, in denen auch viele seiner Eisenbahnbediensteten und Werksangehörigen wohn-

ten. Verwickelte und schwierige Verwaltungsverhältnisse, die dadurch ausgelöst worden sind, wie denn auch die Bedeutung und Zukunft Jünkeraths, führten dann zwangsläufig zu einer Regelung. Jünkerath wurde politische Gemeinde und ist damit einer der jüngsten Gemeinden unserer Zeit, des Kreises Daun und wohl auch des Regierungsbezirks Trier.

Mit der Entwicklung Jünkeraths als Eisenbahnstation und -Knotenpunkt und als Industriort war auch dem örtlichen Kaufgewerbe eine schnelle und gesunde Entwicklung gegeben. Und die Anzeichen trügen nicht, daß die Zukunft der jungen Gemeinde gesichert ist und dieser zudem in neuen industriellen und gewerblichen Niederlassungen ein weiterer Auftrieb gegeben sein wird. Glückauf!

B—r.