

Abkommandiert nach Belgien und Frankreich

Erster Einsatz eines Werkstättenvorkommandos vom RAW Krefeld-Oppum im Westen

Nach dem „Sitzkrieg“ kam der „Blitzkrieg“: Vom 10. Mai bis 25. Juni **1940** griff die deutsche Wehrmacht erfolgreich im Westen an. Die Niederlande, Belgien und Luxemburg wurden nach der Niederlage besetzt. Am 28. Mai 1940 kapitulierte Belgien. Frankreich erlebte ein militärisches Debakel, das mit dem Waffenstillstand im Wald von Compiègne am 22. Juni 1940 endete.

Im Gefolge der Armee machten sich zivile deutsche Kräfte daran, die eroberten Länder neu zu organisieren. Belgien und Nordfrankreich standen **bis 1944** unter deutscher Militärverwaltung. Die Besatzungspolitik bewegte sich zwischen Unterdrückung und Kollaboration, was die Wirtschaft betraf, zwischen kurzfristiger Ausbeutung der Ressourcen der besetzten Gebiete und dem Aufbau einer europäischen "Großraumwirtschaft". Die verschiedenen Regionen machten unterschiedliche Erfahrungen mit den wirtschaftlichen Eingriffen der Besatzungsmacht, was auch von den lokalen Gegebenheiten abhing.

Die Deutschen kamen im Okkupationsalltag nicht ohne die Zusammenarbeit mit der örtlichen, regionalen und nationalen Verwaltung aus. Einheimische Helfershelfer hielten mehr oder weniger freiwillig den Besatzungsapparat am Laufen. Da die Verkehrswege von besonderer Bedeutung waren, wurden rasch Einsatztrupps zur Übernahme von Schaltstellen in die besetzten Gebiete entsandt, so natürlich auch bei der Eisenbahn.

Ein handschriftliches Dokument in Sütterlin aus dieser Zeit ist das

Kriegstagebuch des Werkstätten-Einsatztrupps des RAW Krefeld-Oppum der Deutschen Reichsbahn

Am 16. Mai 1940 erhielt das Werk von der Reichsbahndirektion Köln den fernmündlichen Auftrag für das besetzte Gebiet im Westen einen Werkstätten-Einsatztrupp in Stärke von 24 Mann zu bilden. Er soll zur Inbetriebnahme mehr oder weniger zerstörter Werke verwendet werden.

Am 20. Mai 1940 kam die Anweisung, daß der Einsatztrupp sich mit den notwendigen Werkzeugen und Geräten nach **Charleroi** in Marsch zu setzen habe. Er hatte folgende Zusammensetzung:

Werkdirektor:.....Rb.Rat Utgenannt,

RAW Witten

A-Leiter:.....	Rb.Insp. Stumpes,	RAW Krefeld-Oppum
T-Leiter:.....	t.Rb.Insp. Föwis,	RAW Krefeld-Oppum
W-Leiter:.....	t.Rb.Insp. Haarhaus,	RAW Krefeld-Oppum
Meister für masch. Anlagen:.....	Vorschlosser Küppers	RAW Krefeld-Oppum
Meister für elektr. Anlagen:.....	Vieten	RAW Krefeld-Oppum
Umtriebsmeister:.....	Vorschlosser Clemens	RAW Krefeld-Oppum
1 Verpflegungsbeamter:.....	Betr.Ass. Ackermann,	RAW Krefeld-Oppum
1 Koch:.....	Hilfsanst. Tietz,	RAW Krefeld-Oppum
2 Schlosser:.....	Ruh, Peter u. Welfonder,	RAW Krefeld-Oppum
2 Elektroschlosser:.....	Uhrmann/Dufen, Georg	RAW Krefeld-Oppum
1 Schreiber mit Schreibmaschine:		
.....	Rb.Geh. Schloßmacher,	RAW Krefeld-Oppum
1 Kurier:.....	Schreiner Ruh, Karl	RAW Krefeld-Oppum
9 Bahnschutzleute:	Freiburg, Wischnewski, Bömmeken, Quatschawski, Engels,	
.....	Gerhartz, Stocks, Müller, Höfeler	
.....	vom RAW Krefeld-Oppum	
3 Kraftfahrer Kbw Köln-Nippes:.....	Brumert, Woltersdorf und Guntermann	
.....	1 Pkw, 2 Lkw	

21. Mai 1940

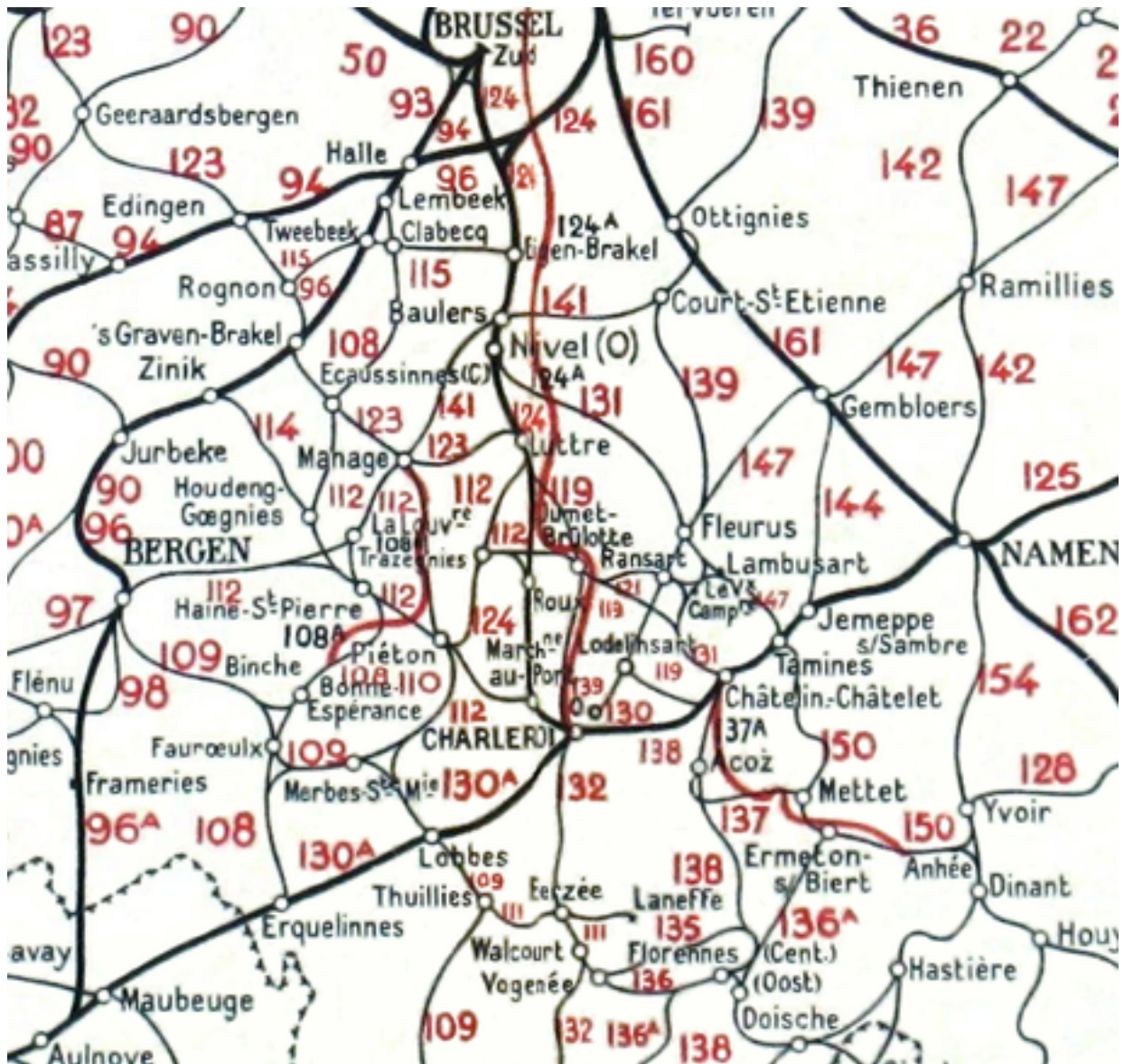
Um 4¹⁵ Uhr setzte sich der Einsatztrupp in Richtung Aachen in Marsch. In Baesweiler hatte 1 Lkw eine Panne. Er wurde mit dem anderen Lkw zur Kbw Aachen West abgeschleppt und dort repariert. Die Grenze wurde um 9¹⁵ bei Vaals passiert und um 10⁰⁰ Uhr erreichten wir Maastricht. Sämtliche Brücken über die Maas waren gesprengt. Unaufhörlich begegneten wir deutschen motorisierten Truppen und Nachschubfahrzeugen. Die meisten Häuser waren von den Bewohnern verlassen und diese wahrscheinlich auf der Flucht. Über Tongeren erreichten wir um 13 Uhr Hasselt. Hier wurde eine Pause zur Einnahme des Mittagessens eingelegt. Weiter ging es in Richtung Löwen, welches wir um 16¹⁵ Uhr erreichten. Je näher wir Löwen kamen, desto mehr zerstörte Häuser, eilig ausgeworfene Schützengräben und zerstörte Bunker kamen uns zu Gesicht. Der östliche Teil von Löwen ist völlig zerschossen, ein Zeichen der schweren Straßenkämpfe, die dort stattgefunden haben. Hinter Sandsackbarrikaden und umgeworfenen Autos haben sich die Belgier scheinbar verteidigt. Für unsere Panzertruppen und die Infanterie war das aber kein Hindernis. Das herrliche Rathaus ist unversehrt. Am Bahnhof ist eine Unterführung zerstört, eine zweite beschädigt, aber noch passierbar. Mehrere 100 Meter Gleise hängen in der Luft. Wir müssen weiter nach Brüssel, welches wir um 17³⁰ Uhr erreichen. Dann geht es in Richtung Waterloo, vorbei an den Schlachtendenkmälern von 1814 erreichen wir über Genappe um 19⁰⁰ Uhr **Charleroi**.

Charleroi liegt zu beiden Seiten der Sambre und befindet sich etwa 50 km südlich von Brüssel. Im Gefolge der Industriellen Revolution wurde die Stadt zum Zentrum der wallonischen Kohle- und Stahlindustrie.



Deutsche Karte der Belgischen Eisenbahnen von 1912

In der Mitte: Marchienne Zone und Charleroi



Belgische Spoorwegen - Karte von 1933

Als wir über die von unseren Pionieren gebaute Notbrücke fahren – alle übrigen Brücken gesprengt in der Sambre – bat uns der dort befindliche Leutnant heute hier zu bleiben, da er nur 14 Mann habe und außer den zeitweilig durchfahrenden Truppen z.Zt. die einzige Besatzung in Charleroi sei. Im Bahnhof (Eilgut) und einem Rangierbahnhof nahebei wurde schon geplündert.

Da wir selbst – außer den 9 Bahnschutzleuten – auch ohne Waffen waren, fuhren wir zum Bürgermeisteramt, um uns aus den dort abgelieferten Beständen mit Waffen und Munition zu versehen. Ein kleines Sälchen in der Nähe der Pioniere wurde von uns als Quartier ausgesucht. Auch erhielten wir auf Grund einer Bescheinigung des Pionierleutnants Decken zugewiesen. Die erste Nacht in Feindesland wurde auf hartem Fußboden zugebracht. Gestört wurde die verdiente Ruhe durch feindliche Flieger, welche längere Zeit über Charleroi kreisten und in der Nähe Bomben abwarfen.

22. Mai 1940:

Da in Charleroi keine Ortskommandantur, u.a. auch keine Feldpost, vorhanden waren, fuhr Rb.Rat Utgenannt am frühen Morgen nach **Brüssel** um Verbindung mit den militärischen Stellen usw. aufzunehmen. Ein Lkw fuhr mit einigen Leuten zum Bahnhof und benachbarten Rangierbahnhof und vertrieb die Plünderer, wobei 2 verwundet und 14 gefangen und abgeliefert wurden.

Der zweite Lkw fuhr aus Charleroi heraus, um das Werk, welches in **Marchienne-Zone** in Richtung Maubeuge liegen sollte, zu suchen. Das Werk wurde auch nach vielem Fragen gefunden. Bei der ersten oberflächlichen Besichtigung wurde festgestellt, daß es abgesehen von 2 Bomben auf Nebengleisen keine Beschädigungen aufwies. Nach Aussagen von Arbeitern waren der Leiter und sämtliche Ingenieure des Werks geflüchtet. Nur der Geheimsekretär des Chefingenieurs sei im Ort. Er wurde für den nächsten Tag 10 Uhr zum Werk bestellt. Nach unserem Rundgang wurde die Rückkehr des Rb.Rat Utgenannt abgewartet, um weitere Weisungen zu erhalten. Gegen 17 Uhr traf er gleichfalls im Werk aus Brüssel ein und nahm eine Besichtigung vor. Da die Quartierfrage am Abend für alle schlecht zu lösen war, wurde eine Wache im Werk zurückgelassen; die übrigen Leute fuhren Charleroi zurück.

In Brüssel und anderen Orten wies Rb.Rat Utgenannt bei den verschiedensten militärischen Stellen darauf hin, daß wir, um unsere Aufgaben zu erfüllen, militärischen Schutz brauchten. Weiterhin wurde ggf. Geld zur Wiederaufnahme der Arbeit im Werk zugesagt.

23. Mai 1940:

Am Morgen trafen wir mit den Kraftwagen wieder in Marchienne beim Werk ein. Der Geheimschreiber erwartete uns mit seinem Dolmetscher. Wir machten ihnen unseren Auftrag klar und erbaten ihre Unterstützung. Wir hätten das Werk besetzt, um es vor Sabotage zu bewahren.

Das Werk ähnelt einem großen Bw mit Bww, wie aus vorstehender Lagerskizze zu ersehen ist. Durch Sabotage ist nichts gestört. 2 unwichtige Nebengleise sind durch 2 Fliegerbomben aufgerissen, wodurch auch das Kabelnetz in Mitleidenschaft gezogen wurde. Das gegenüberliegende Elektrizitätswerk, welches den Strom für das Werk liefert, ist ungestört und wird in einigen Tagen den Betrieb wieder aufnehmen.

Der westliche Ausgang des Werkes ist durch eine gesprengte Brücke blockiert.

Im Frieden hatte das Werk eine Belegschaft von 1200 Mann. Die führenden Ingenieure waren alles Franzosen, die geflüchtet sind. Gearbeitet wurde seit dem 14. Mai nicht mehr.

Bei der Aufnahme des Werkes wurden folgende Lokomotiven u. Wagen vorgefunden: 25 Lok fahrbereit (davon 2 frühere G7), 3 mit leichter, 3 mit schwerer Reparatur, 5 in Vollaufarbeitung und 9 fahrbereite Tender, außerdem 120 Schadwagen. An beladenen Wagen, die aber teilweise geplündert waren, stehen im Bahnhof: 14 Wagen Stabeisen, 5 Erze, 1 Chemikalien, 1 Malzkaffee, 19 Roheisen, 5 Teer, 8 Tankkuppeln, 1 Kalk, 2 Geräte, 6 Messing, 2 Kantinenwaren, 2 Schrot, 1 Blumen, 28 mit Kartoffeln, die teilweise vor dem Verderben geschützt werden müssen, 2 Zucker, 2 Holz, 7 Kohlen, 4 Bier, 1 Porzellan, 2 Werkzeuge, 1 Soda, 4 Steine u. Hufeisen.

2 belgische Soldaten (aus Eupen-Malmedy) stellten sich uns mit einem Militärpferdewagen voll Munition. Sie sind ihrer Truppe entkommen, da sie sich nicht mehr als Belgier fühlten.

Militärischer Schutz ist noch nicht eingetroffen. Wir sind die einzigen Deutschen am Ort. In der Nacht warfen feindliche Flieger wieder xxfallschirme und in Charleroi einige Bomben.

24. Mai 1940:

Am frühen Morgen wurden 25 Arbeiter eingestellt, um das elektr. Kabel wiederherzustellen und das Werk für eine spätere Inbetriebnahme vorzubereiten. Sie arbeiten unter Anleitung unseres Einsatztrupps. Der Wachdienst unseres Bahnschutzes wurde geregelt. Die Freiwache sorgte für die Einrichtung des von uns besetzten Verwaltungsgebäudes der Bahngesellschaft. Die notwendigen Bettstellen, Strohsäcke, Decken wurden von der Bürgermeisterei gestellt. Da militärische Verpflegungsstellen in der Nähe nicht vorhanden sind, die Geschäfte geschlossen sind, sind wir auf Selbstverpflegung angewiesen.

Der Kurier wurde mit dem 2. Bericht zur RBD Köln entsandt, der außerdem beim RAW Oppum Vordrucke holen soll.

Nachts wieder feindliche Flieger.

25. Mai 1940:

Fortsetzung der Arbeiten im Werk. Die Einrichtung der Quartiere wird verbessert.

26. Mai 1940:

Am Sonntag wurde vormittags gebadet. Am Nachmittag wurde nach Namur vorgestoßen, da das letzte Fort am Tage vorher gefallen war. Bei unserer Ankunft im Eisenb.Werk Namur war gerade ein Einsatztrupp des RAW Frankfurt-Nied

eingetroffen, sodaß unsere Aufgabe, die Herr Dez 61 ROR Witte uns bei Maastricht gegeben hatte, mal zum Werk Namur vorzustoßen, erledigt war.

27. Mai 1940:

Am Vormittag wurde die elektrische Verbindung mit dem Elektrizitätswerk aufgenommen. Tagsüber wurden Drehscheiben, Schiebebühnen usw. durchgeprüft. Heute traf erst in Charleroi eine Ortskommandantur ein.

28. Mai 1940:

An diesem Tage besuchten uns die Dez bi, H ORR Witte und Dez 632 (RR Dr Nießen), besichtigten das Werk und gaben uns Richtlinien über unsere weitere Arbeit. Die Wehrmacht-Verkehrsdirektion, welche z.Zt. in Brüssel eingerichtet wird, wird in absehbarer Zeit Werk und Personal übernehmen. Bis dahin soll von jeder Meldung an die W.V.D. eine Abschrift an die GDW Köln gehen.

D. erhielt den Auftrag das Werk in Luttre sowie das Werk in Mons zu besuchen und darüber zu berichten. Er fuhr gleichzeitig mit den Herren der RBD Köln ab nach **Luttre** (Werk Turret). Dort liegt zuerst 1 Bw für Lok mit einer Reihe Werkzeugmaschinen (siehe Meldung 3). Der Hbf ist von Beamten der DR besetzt.

Hinter dem Bw liegt ein großes Ausbesserungswerk mit Spezialwerkstätten für VT-Triebwagen, Kesselschmiede und Radsatzwerkstätte, nicht, wie zuerst angenommen eine Weichenwerkstätte (siehe Meldung 3).

Im Werk wurden weitere Kabel repariert. Mit einer fahrbereit gemachten Lok die Werkeinfahrt und die Strecke nach Charleroi überprüft. Dabei wurde 1 Zug mit überwiegend neuen Werkzeugmaschinen auf der Strecke vorgefunden. An die Bevölkerung wurden kostenlos Kartoffel aus dem Hbf stehenden Wagen verteilt.

29. Mai 1940:

Im Werk wurde mit dem Ausrangieren und Sortieren der dort abgestellten Wagen begonnen, um das wertvollere Material zu sichern.

D machte einen Vorstoß nach **Mons**. Das Werk dort ist unversehrt. Es ist ein Spezial-Güterwagenwerk (O- u. Om-Wagen) von bedeutender Leistungsfähigkeit. Lager sind gut gefüllt. Alle Akten sind vorhanden.

Am Abend wurde von einem Offizier höchste Alarmbereitschaft durchgegeben, da man Unruhen der Bevölkerung befürchtete. Unsere Wachen wurden aus diesem Anlaß verstärkt.

30. Mai 1940:

Die im und außerhalb des Bahnhofs stehenden Wagen mit wertvollen Ladungen wurden zusammenrangiert und im Werk sichergestellt, darunter viele Werkzeugmaschinen, Messingteile usw. Ein im Kanal liegendes Tankschiff, welches

von den Franzosen geflutet wurde, wurde wieder flottgemacht und in Werknähe verankert. Es enthält 120 to Benzin. Mit der Wiederherstellung der Abflußkanäle wurde beginnen. Weitere 4 Waggon Kartoffel, die dem Verderben nahe standen, wurden im Verein mit der Bürgermeisterei des Ortes an die ärmere Bevölkerung und unsere belgischen Arbeiter ausgegeben.

Gegen Mittag trafen der Dez 61 mit 1 ARxx von der Wehrmachtsverkehrsdirektion in Brüssel ein und besichtigten die Werkanlage und Lager sowie den Bahnhof. Wir erhielten den Auftrag, soweit wie möglich die im Werk stehenden Lokomotiven fahrbereit zu machen und dem Bw Charleroi anzubieten. Außerdem sollten sämtliche Lagerbestände aufgenommen werden.

Am Abend kehrte der Herr Dez 61 von Mons zurück und gab den Auftrag, sofort mit 11 Mann das AW in **Mons** zu besetzen bis zum Eintreffen des Limburger Einsatztrupps. Im AW **Luttre** sollen 3 Bahnschutzleute die Bewachung übernehmen. Durch einen belgischen Lohnrechner wurden die Löhne der bei uns beschäftigten Arbeiter an Hand der Lohnunterlagen festgestellt. Dez 61 bestimmte, daß vorläufig den Handwerkern 6.- RM, dem Hilfsxx 5.- RM u. dem Handxx 4.- pro Tag gezahlt werden sollte.

31. Mai 1940:

Am Morgen rückte der für AW Mons bestimmte Trupp in Stärke von 11 Mann unter Führung des t.R.Insp. Töwis nach Mons. Das Werk wurde besetzt. Am Nachmittag traf der Limburger Einsatztrupp ein, dem das Werk übergeben wurde. Unser Trupp kehrte gegen 18 Uhr wieder nach hier zurück.

Im Werk wurden die begonnenen Arbeiten fortgesetzt. Die von der Ortskommandantur zugesagte Militärwache ist bis jetzt nicht eingetroffen.

1. Juni 1940

Ein Kurier wurde nach Deutschland entsandt, um Meldungen nach Köln und Post nach Krefeld-Oppum zu überbringen und abzuholen.

D fuhr mit 2 Bahnschutzleuten zum AW Luttre, um die Bewachung durchzuführen. Dann ging es weiter nach Brüssel. D machte Antrittsbesuch beim Präsidenten, Kommandeur und Dezernenten der neuen Wehrmachtsverkehrsdirektion Brüssel. Da der Dezernent 61 auf Dienstreise war, wurde die Meldung schriftlich übergeben. Auf der Rückfahrt wurde befehlsgemäß das Weichenwerk in Bascoup aufgesucht. Es handelt sich um ein kleines Werk von geringer Leistungsfähigkeit und geringen Beständen.

Um 11 Uhr erschien der Dez 61, ORR Witte, der RBD Köln zum zweiten Male, nahm eine nochmalige Besichtigung vor. Er interessierte sich besonders dafür, da er von

Februar 1918 bis Kriegsende dieses Werk geleitet hat. Nach einem guten Mittagessen fuhr er nach Luttre u. Brüssel weiter, wo er mit unserem D zusammentraf.

Die Arbeiten zur Inbetriebnahme wurden weiter fortgesetzt. Die hier stehenden Lokomotiven sollen weiter fahrbereit gemacht werden. Militärwache ist noch nicht eingetroffen.

2. Juni 1940:

Im Allgemeinen herrschte Sonntagsruhe. Am Vormittag wurde wie jeden Tag die Wachablösung nach Luttre gebracht. Am Nachmittag fuhr 1 Pkw nach Namur, um von dort die Post mit nach Deutschland zu nehmen.

3. Juni 1940:

Die Arbeiten im Werk wurden fortgesetzt. Mit den fahrbereiten Lokomotiven wurden Probefahrten in Richtung Charleroi ausgeführt. 2 Belgier wurden beim Diebstahl an G-Wagen festgenommen und der Ortskommandantur in Charleroi übergeben.

Die Wachablösung wurde nach Luttre gebracht.

4. Juni 1940:

Fortsetzung der Arbeiten zur Inbetriebnahme des Werkes und Probefahrten von 2 weiteren Lokomotiven.

5. Juni 1940:

Arbeiten wie vor. Probefahrt 1 Lokomotive. Für die Verpflegung wurden 2 Schweine gekauft. Der Feldkommandant von Charleroi suchte uns auf und bat um Hilfe für die Versorgung eines Elektrizitätswerkes mit Kohlen, die Strecke dorthin noch nicht befahren werden kann.

Der Leiter des AW Namur stattete uns einen Besuch ab, überbrachte eine Verfügung der WVD Brüssel und besichtigte das Werk.

6. Juni 1940:

Ausarbeitung eines größeren Berichtes für die WVD Brüssel über die geleisteten Arbeiten und die Verhältnisse des besetzten Werkes und dessen Personal.

Eine Beutesuchkommission des Reichsluftfahrtministeriums suchte im Bahnhof Wagen mit Werkzeugen für Herstellung von Luftfahrzeugen. Sie fand 10 Wagen mit Werkzeugmaschinen zur Propellerherstellung, die von der Kommission beschlagnahmt wurden. Es handelt sich um die von uns auf der Strecke nach Charleroi gefundenen und im Bahnhof sichergestellten Wagen.

Der Bahnschutzmann Stocks wurde wegen hohen Fiebers und Grippe ins Feldlazarett nach Charleroi gebracht.

7. Juni 1940:

D fuhr früh zur Besprechung der Werkdirektoren mit Herrn Dez 61 der WVD Brüssel in Mecheln.

Mit den städtischen Stellen wurde über die Aufnahme zur Wiederherstellung der städtischen Wasserleitung gepflogen. Die Leitung soll in 3 Tagen wiederhergestellt sein.

Weitere dem Verderben ausgesetzte Waggon Kartoffel wurden an die arme Bevölkerung ausgegeben.

8. Juni 1940:

In Auswirkung der Besprechung von Mecheln wurden die arbeitsfähigen Lokomotiven fahrbereit gemacht. 6 Lok machen ihre Probefahrt, 10 Lok sind fahrbereit gemacht worden.

9. Juni 1940:

Wenn wir gedacht hatten, heute am Sonntag etwas Ruhe zu erhalten, so wurde nichts daraus. Schon früh vor 6 Uhr wurden wir geweckt. In der Nähe war eine Zugfahrt mit schweren Eisenträgern und Holzstämmen für den Bau einer Brücke in eine von den Franzosen gesprengte Brücke gefahren. Lokpersonal und der begleitende Pionierunteroffizier haben sich durch Absprung in die Sambre gerettet. Die Lok liegt im Fluß, die 2 Wagen mit den Holzstämmen liegen auf ihr und die 2 Wagen mit schweren Eisenträgern hingen halb herunter.

Wir haben in 15stündiger schwerer Arbeit die beiden SSlA-Wagen mit schwersten Profileisen gehoben und aufgegleist. Die Baumstämme auf 2 neue Wagen verladen, sodaß der Bauzug wieder mit einer von uns gestellten Lok fahrbereit ist.

10. Juni 1940:

Das am Freitag, den 7.6.40, eingetroffene Lokpersonal (10 Lokheizer und 1 Bw-Anw.) wurden für die Fahrbereitschaft der Lokomotiven herangezogen. Täglich wird um 6⁰⁰ Uhr eine Rangierlok für Charleroi gestellt. Ein Personal für den aufgegleisten Wehrmachtbauzug nach Mons. Ein 2. Lokpersonal wurde auf Anfordern für einen Bauzug nach Dinant gesandt.

Die Luftwaffe entsandte weitere Herren auf Suche nach Werkzeugmaschinen.

11. Juni 1940:

Von der WVD kamen 2 Beamte (1 Rb.Amtmann u. 1 t.Rblnsp), die gleichfalls den Auftrag hatten, auf den im Werk abgestellten Wagen für die Reichsbahn brauchbare Werkzeugmaschinen herauszusuchen. Sie wurden unterrichtet, daß die Luftwaffe diese Maschinen für sich beansprucht, da sie zu einem vollständigen Maschinensatz zur Flugzeugpropellerherstellung gehören sollen.

Am Nachmittag erschienen die Dez 61 (ROR Witte), 63 (ROR Pfisterer) und 62 (RR Dr Nießen), um sich nach unseren Verhältnissen und Arbeiten zu erkundigen. 2 belgische Plünderer wurden gefaßt und der Feldkommandantur übergeben.

12. Juni 1940:

Die Arbeiten an Lokomotiven wurden weiter fortgesetzt.

In einem Werk in **La Cròyere** wurden auf Anordnung der WVD 60 Flaschen Sauerstoff entnommen und im Werk sichergestellt.

Die GF Polizei führt eine Ortsbesichtigung über die Diebstähle der 2 Belgier durch.

13. Juni 1940:

Von La Cròyere wurden weitere 60 Sauerstoff-Flaschen geholt. Die Zahl der belgischen Arbeiter wurde auf 56 erhöht. 2 Nachschubkräfte wurden uns vom AW Mecheln zugewiesen.

14. Juni 1940:

Am Vormittag trafen weitere 9 Nachschubkräfte aus Mecheln ein. Es handelt sich um Leute aus dem RBD-Bezirk Dresden, die für die Lokabteilung vorgesehen sind.

Am Abend traf ein Lokzug mit 10 Lok hier ein. Sie waren für BD Hirson bestimmt. Mit den Loks war ein Sanitätstrupp unter Führung von 4 Unterärzten (Gebirgsjäger) hier eingetroffen. Nach einer Stärkung wurden sie mit Lkw nach Cambrai gebracht, da ihr Einsatz sehr dringend war.

15. Juni 1940:

9 Loks fahren nach Kohlen- und Wassernahme nach **Hirson** weiter. Eine Lok hatte Kesselschaden.

Die 18 Wagen mit Werkzeugmaschinen wurden für die Reichsbahn als Beutegut beklebt.

16. Juni 1940:

Im Allgemeinen herrschte Sonntagsruhe.

21. bis 23. Juni 1940:

Das im Werk liegende Betriebswerk ist von dem jetzt in Charleroi eingetroffenen Maschinenamt übernommen und mit deutschem Personal besetzt worden. 29 von uns eingestellte Arbeiter wurden dem neuen Bw überwiesen.

24. bis 26. Juni 1940:

RR Kern vom AW Namur soll unser AW übernehmen, während wir wahrscheinlich als Werk nach Frankreich hin vorgeschoben werden sollten.

Bis einschl. 26.6. wurden im WA Charleroi 134 (davon 30 an Bw abgegeben) und 21 belgische Arbeiter an AW Luttre eingestellt.

27. bis 29. Juni 1940:

Keine besonderen Ereignisse. Die Einstellungen von belg. Arbeitern ist mit 126 (ohne Bw) in Marchienne vorläufig abgeschlossen. In Luttre wurden weitere Kräfte eingestellt. Die Radsatzbearbeitung und Schmiede sind in Betrieb genommen worden.

30. Juni 1940:

Sonntag.

1. Juli 1940:

Der Ablösetrupp zur Übernahme des AW Luttre traf mit RR Kern und 17 Mann ein. Unser deutsches Personal und die gestellte Bahnschutzwache aus AW Luttre zurückgezogen und die Lohnunterlagen übergeben.

2. Juli 1940:

Werksdirektor Utgenannt erhielt heute in Brüssel den Auftrag, mit dem t. Rb.Insp. Frohn von der C-Abt. der WVD Brüssel nach **Orleans** und **Tours** in Frankreich zur Prüfung der dortigen Verhältnisse der dortigen Ausbesserungswerke zu fahren und ein Wagenwerk zur Übernahme durch unser Werk auszusuchen. Sie fuhren gegen Abend in Richtung Paris ab.

3.-5. Juli 1940:

Am 3. keine besonderen Ereignisse.

Am 5. Juli kehrte D von seiner Fahrt nach Frankreich zurück. Siehe Bericht an die WVD Brüssel v. 6.7.40.

6. und 7. Juli 1940:

D fuhr zur Sitzung nach Brüssel. Abt. Ltr. A verhandelte mit dem 1. Bürochef des früheren Werkes über die Indienststellung der belgischen Beamten.

9. bis 15. Juli 1940:

D kehrte am 12. Juli von Paris zurück mit dem Auftrag die Werke in **Tours**, **Le Mans** und **Rennes** zu übernehmen, während t.RI Jöwis das Werk in **Dijon** übernehmen soll. Beide fuhren am 12. Juli zu den Werken, um die Zahl der notwendigen Überwachungsbeamten zu prüfen. Am 15. Juli zurückgekehrt und in Brüssel Bericht erstattet. Dort wurde uns der Auftrag erteilt, mit insgesamt 14 Leuten die Besetzung der genannten Werke vorzunehmen.

16. Juli 1940:

Nun kam für unseren Einsatztrupp die Trennungsstunde. 2 Monate hatten [wir] Freud und Leid zusammen getragen und waren ohne Rangunterschied auf Feindesboden zu einer Kameradschaft geworden. Am Vorabend des Abmarsches feierten wir nach einem letzten Appell mit Gemeinschaftsaufnahme bei Lousienne und Ivonne einen schönen Kameradschaftsabend mit Abendessen und Musik, der

bis Mitternacht währte. Erinnerungen der vergangenen 2 Monate in Belgien wurden aufgefrischt und bei Bier, Musik und Gesang verging die Zeit im [Pfluge! Sic] Fluge.

17. Juli 1940

Am frühen Morgen wurde alles zur Abfahrt bereitgemacht. Nachdem der Werkdirektor des AW Luttre das Werk als Werkabteilung übernommen hatte, nahmen wir von den zurückbleibenden 23 Kameraden Abschied. Mit 3 Personenwagen, von denen 2 am Tage vorher requiriert worden waren – unser Mercedes DR99089 war im AW Löwen zur Reparatur – und 2 Lastwagen ging es dann auf Fahrt **nach Frankreich** hinein. Der Trupp setzte sich wie folgt zusammen: Werkdirektor Utgenannt, techn. Rb.Insp. Haarhaus, Werkmann Diwisch, Rb.Geh. Schloßmacher und Kraftwagenaufseher Woltersdorf mit 1 Personen- u. 1 Lastwagen für die beiden Eisenbahnwerke Tours mit __ Mann und St. Pierre mit __ Mann Belegschaft. Rb. Inspektor Stumpes, Hilfswerkführer Clemens, Kraftwagenfahrer Brunert mit 1 Personenwagen zur Überwachung des Eisenbahnwerkes in Rennes in der Bretagne mit einer Belegschaft von 1100 Mann. Werkführer-Anwärter Wieten und Hilfswerkführer Küppers für die Überwachung des Eisenbahnwerkes in Le Mans mit 550 Mann Belegschaft.

Außerdem t. Rb.Insp. Föwis mit den Vorhandwerkern Uhrmann und Rech, Peter sowie dem Kraftwagenführer Rech Karl mit 1 Pers. u. 1 Lastwagen zur Besetzung des Eisenbahnwerkes in Dijon mit __ Mann Belegschaft. Gemeinsam ging die Fahrt über Mons, Valenciennes, Cambrai, Peronne, Compiègne nach Paris. Überall gesprengte Brücken, zerstörte Straßenzüge, wo sich feindlicher Widerstand bemerkbar gemacht hatte. Andere Dörfer wieder friedlich und unzerstört, nur wenige Einwohner, da die meisten noch nicht zurück waren. Die Zone der ehemaligen Schlachtfelder bietet auch heute in ihrer Trostlosigkeit und Eintönigkeit einen eigenartigen Anblick.

Die Einfahrt in **Paris** wird an allen Einfahrtstraßen streng überwacht und ist nur mit ordnungsmäßigen Papieren möglich. Wir meldeten uns bei der Stadtkommandantur, wo wir bis zum anderen Abend Aufenthaltserlaubnis erhielten. Dann ging es zur Wehrmachtsverkehrsdirektion und meldeten uns beim D Ref 61, Herrn RR Dr Böhm, der uns unsere neue Aufgabe erklärte und uns Richtlinien gab. Am Nachmittage wurden die Sehenswürdigkeiten von Paris besichtigt.

18. Juli 1940

Am Morgen um 8 Uhr ging es zum Ostbahnhof, da unser Reichsverkehrsminister Dr. Dorpmüller seinen Besuch angesagt hatte. Alle Eisenbahner waren angetreten. Gegen 9 Uhr traf der Minister ein, wurde vom Kommandeur der WVD, Oberst Gorlitz,

begrüßt und der Minister richtete dann von der in der Bahnhofshalle aufgestellten 1. franz. Lokomotive eine aufmunternde Ansprache an seine Eisenbahner im Westen. Nachdem am Vormittage Paris noch weiter besichtigt worden war, ging es über Versailles nach Chartres. tRI Jöwis hatte sich schon in Paris zur Fahrt nach Dijon verabschiedet. In Chartres trennte sich unser Trupp. D fuhr mit seinen Leuten in Richtung Tours, während die übrigen in Richtung Le Mans aufbrachen, wo wir um 19 Uhr ankamen. Da kein Quartier zu erhalten war, schliefen wir in einem abgestellten D-Zugwagen im Bahnhof.

19. Juli 1940

Der Trupp Le Mans suchte sich Quartier und richtete sich ein. Der Trupp für Rennes fuhr am Mittag weiter zum 160 km entfernten **Rennes**. Überall liegen viel deutsche Truppen. In Rennes kommen wir gerade zu Beginn der großen Führerrede an, die wir auf der Ortskommandantur anhörten.

20. Juli 1940

Am Morgen ging es zum AW Rennes, welches gleich hinter dem Bahnhof liegt. Der Werkdirektor stellte uns der französischen Leitung vor. Nachdem uns die Dienstzimmer zugewiesen waren, wurde der erste Rundgang durchs Werk gemacht. Es wurden Drehgestell- und 2- u. 3achsige Personenwagen, Triebwagen, Motoren, Güterwagen, Gepäckwagen, Draisinen und vorübergehend auch Tender repariert.

21. Juli bis 31. Juli

Unsere Aufgabe der ersten Tage war, die Aufgaben und die Arbeitsweise des Werkes kennen zu lernen. Unterlagen über Organisation, Personal, Arbeitsprogramm, Leistung des letzten Halbjahres, Reparaturbestand usw. wurden angefordert und, mit den nötigen Erläuterungen versehen, der WVD Paris eingereicht. Jeden Freitag wird die Wochenleistung geprüft und gleichfalls der WVD Paris eingeschickt.

1. August bis 11. August 1940

Immer mehr wurden wir mit unserer Aufgabe vertraut. Jetzt ging es darum eine Aufnahme des Werkes über seine Gebäude, seinen Maschinenpark usw. auszuarbeiten und festzulegen. Diese Arbeit wird aber noch einige Wochen erfordern, damit diese Werksunterlagen auch ziemlich genau und richtig sind. Im übrigen greifen wir in den eigentlichen Betrieb nicht ein, solange die von uns gestellten Aufgaben von der französischen Werkleitung ausgeführt werden.

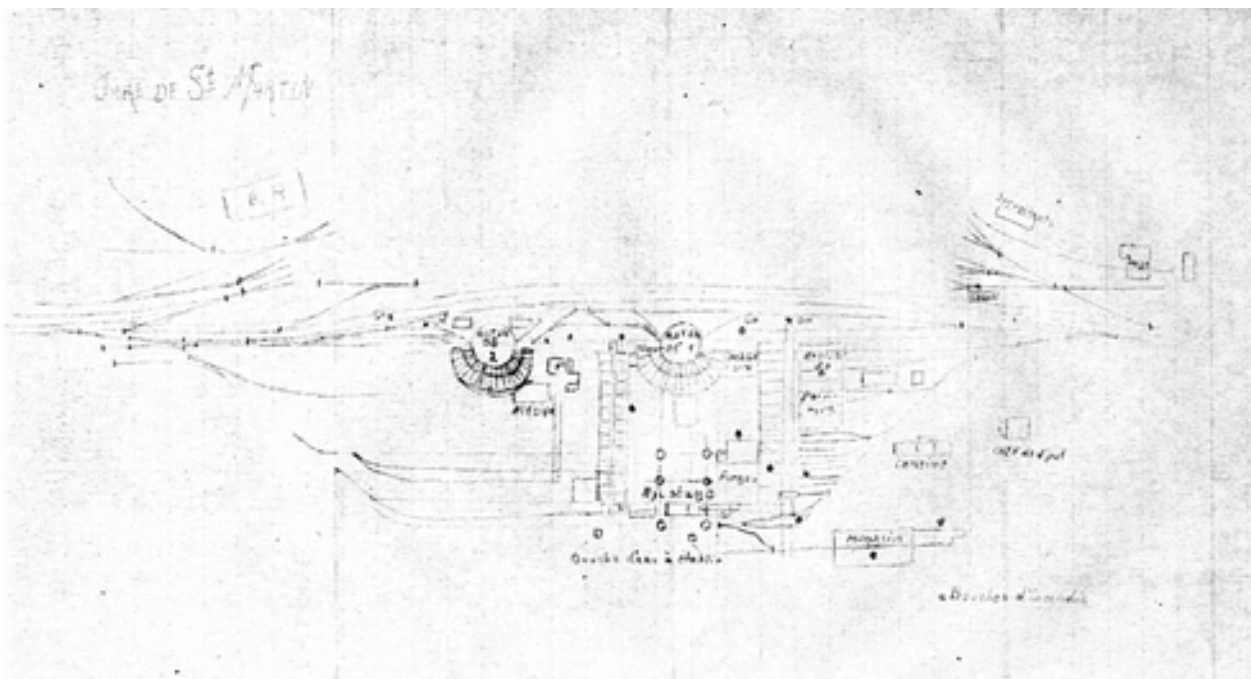
So weit der handschriftliche Bericht. Es folgt ein maschinenschriftlicher Zusatz:

Einsatztrupp Charleroi des RAW Krefeld-Oppum

28.05.1940

Ankunft, Dienstag, den 21.5.1940, 19 Uhr in der Stadt Charleroi. Besetzung des Werkes. Mittwoch, den 22.5.40 Befund der Werkstätte: Werkstätte ist nur durch zwei Fliiegerbomben getroffen, die den elektrischen Kabel und eine Oberleitung zerrissen. Am 27. hat das Werk Strom und Wasser erhalten. Die Lichtleitung ist noch nicht ganz in Ordnung. Die Werkstätte ist bezugsbereit. Die Belegschaft ist größten Teils geflohen besonders die Führer der Gefolgschaft sollen nach Frankreich geflohen sein. Auf einer Aufforderung sich freiwillig zu melden fanden sich am ersten Tage 25 Mann im Werk ein. Im Werk wird ausgebessert Lok, Güterw. und (P). Reiche Sachen an Vorräten sind im Lager vorhanden. Im Bahnhof stehen viele Waggons, Verpflegung und Roheisen und Rotguß. Die Brücke südlich Marchienne au Pont, die Sambre-Brücke, ist gesprengt, die Strecke nach Charleroi ist frei. Der Bahnhof ist dreiviertel mit Güterwagen voll gestopft. Werk ist an sich betriebsfähig. Belegschaftsstärke 700 bis 800 Mann. Genaue Aufzeichnung des Vorhandenen siehe Bericht 2. Ortskommandantur ist am 27.5. erst in Charleroi eingetroffen.

Beigefügt ist eine handgezeichnete Skizze des **Gare de St. Martin** (Marchienne-Zône, Charleroi) mit zwei Ringlokschuppen mit Drehscheiben und angrenzenden Reparaturwerkstätten.



Wesentlich später erschien im Dezember 1943 in der Zeitschrift des Reichsbahn-Ausbesserungswerks Krefeld-Oppum „Die Werkgemeinschaft“ ein Bericht von Friedrich Haarhaus: „**Der erste Einsatz eines Werkstättenvorkommandos im Westen**“.

Diese Zeitschrift hieß von 1934 bis 1939 „*Unser Werk: Monatsblatt für die Angehörigen des Reichsbahn-Ausbesserungswerks Krefeld-Oppum*“, vom 7. Jahrgang 1940 bis zum 11. Jahrgang 1944 „*Die Werkgemeinschaft*“. Die Sprache hatte sich bereits geändert und nahm einen propagandistisch-pathetischen Ton an.

„Als am 10. Mai 1940 des Morgens in aller Frühe die Kunde kam, daß die deutsche Wehrmacht die Offensive gegen die Westmächte ergriffen hatte, ahnten die wenigsten, daß sie einige Tage später schon, zur Unterstützung der Wehrmacht, ihren Dienst in den bereits besetzten Gebieten antreten durften, um den Vormarsch zu sichern und für später zu fördern. Am 20.5.1940 abends 18.00 Uhr kam der Befehl, am folgenden Morgen, dem 21.5.1940, 4.00 Uhr, abzurücken. Während wir die letzten Vorbereitungen trafen, packten zu Hause die Mütter oder Frauen die Koffer für die Reise. Der Treck bestand aus zwei Lastkraftwagen und einem Personenkraftwagen, besetzt mit Männern aus allen Arbeitsgebieten des Werkstättenwesens und den dazu gehörigen Werkzeugen und Geräten. Der Weg führte **über Aachen-Hasselt-Löwen-Brüssel-Waterloo nach Charleroi**. Wenn auch im ersten Abschnitt unserer Reise fröhliche Lieder gesungen wurden, so verstummten diese ehfurchtsvoll beim Grenzübergang. Hier sahen wir die ersten Spuren des Krieges. Gesprengte Brücken, zerschossene Feldstellungen, geknackte Panzer, Bombenrichter unserer Stukas, niedergebrannte Häuser und dazwischen Heldengräber, deren einziger Schmuck der Stahlhelm vom Freund oder Feind war. Mit blassem Gesicht kam hier und da, von den Schrecken der letzten Stunden noch nicht erholt, eine Person zum Vorschein, und man sah gleich, daß es Leute waren, die auf Grund ihrer körperlichen Verfassung (Alter oder Krankheit) die Flucht nicht ergreifen konnten. Sonst war alles geflüchtet. Die Kühe standen mit geschwollenen Eutern auf den Weiden am Straßenrand und brüllten uns an. Sie waren schon Tage nicht gemolken worden, aber wir mußten weiter.

Die Stadt Löwen, bekannt aus dem Weltkrieg, war durch den Kampf besonders in der Gegend des Bahnhofs stark mitgenommen. Brüssel dagegen zeigte keine Kampfspuren, denn die Übergabe der Stadt war kampflos erfolgt. Nachdem wir am späten Nachmittag in der Sonnenglut der Maitage von 1940 Waterloo mit seinen historischen Denkmälern passierten, führte uns die ewig lange, einsame Straße bis zum Abend noch nach Charleroi. Das dumpfe Rollen der schweren Artillerie drang zu uns herüber von den belagerten Festungswerken, die umgangen waren und in unserem Rücken lagen, oder von denen, die vorne noch die letzten Stunden ihres Daseins fristeten. Hier in Charleroi sollte das Ausbesserungswerk sichergestellt

werden. Es lag etwas 5 km südlich der Stadt und zwar in Marchienne au Pont. Die kommende Nacht blieben wir auf Veranlassung eines Pionieroffiziers in Charleroi und bezogen Quartier. Es war der Gesellschaftsraum eines Restaurants, in dem kurz vorher noch farbige Truppen des Feindes kampiert hatten. Zur Deckung eines Pioniertrupps, der einen Übergang über die Sambre baute, aber auch zur eigenen Sicherung, stellten wir Posten aus. Auf einem Abstand von 5 km hatten die Franzosen alle 14 Brücken, die über die Sambre führten, gesprengt. Die Sprengladungen waren dabei meist so stark gewählt worden, daß die anliegenden Bauten mit zusammenfielen. An einer Stelle waren die Insassen nicht geflüchtet und auch von der Sprengung der Brücke nicht verständigt worden. Sie lagen unter den Trümmern ihres Hauses begraben. Der Engländer unternahm in dieser wie in den folgenden Nächten Störangriffe mit Flugzeugen, um den Nachschub zu hindern und warf auch einige seiner Bomben ganz in unsere Nähe. Das neben unserem Quartier liegende Großkaufhaus wurde dabei ein Raub der Flammen und unsere Posten suchten unter einem abgestellten, getarnten Panzer Deckung.

Aber feige waren unsere Kerle, obwohl sie meistens noch keinen Krieg erlebt hatten, nicht. Waffen und Munition, Lebensmittel und Quartier mußten wir uns zunächst selbst besorgen, da noch keine deutschen Dienststellen vorhanden waren. Das ist uns immer gut gelungen und wir konnten uns über die vorgesetzten Portionen nicht beklagen. Und weil kein Wasser getrunken werden durfte, tranken wir eben etwas Besseres. Am 22.5.1940, nachdem die erste Notbrücke über die Sambre passierbar war, besetzten wir am frühen Morgen das Ausbesserungswerk, das Betriebswerk und den Bahnhof Marchienne au Pont. Hier wurde festgestellt, daß am 14.5.1940 zum letzten Male gearbeitet wurde. Da an eine sofortige Wiederaufnahme des Betriebes nicht zu denken war, (einige Bombenvolltreffer hatten wichtige Teile des Werkes zerstört) stellten wir Wachen aus, gebildet von unseren Bahnschutzleuten und einigen zurückgebliebenen belgischen Arbeitern. Die elektrischen Kabel, die Wasserleitungen, Kanalisation im Werk und die Hauptstromleitung vom Elektrizitätswerk waren unterbrochen und nicht gebrauchsfähig. Um nun an den Wiederaufbau zu denken, war die erste Aufgabe dafür zu sorgen, daß elektrischer Strom von den Hauptschalttafeln abgenommen werden konnte. Zunächst wurde das Elektrizitätswerk, von dem die Eisenbahn ihren Strom bezog, instandgesetzt und die Verbindungskabel von einem Ufer zum anderen wiederhergestellt. Diese waren durch die Sprengung der Brücken unterbrochen. Anschließend wurden Leitungen im Werk gesucht. Da diese ebenfalls Störungen aufwiesen und die Lage derselben unbekannt war, mußten viele Meter an Gräben aufgeworfen beziehungsweise auch

Mauern, an die Leitungen entlang geführt waren, wegen Einsturzgefahr abgestützt werden. Drehscheiben, Schiebebühnen, alle Arbeitsmaschinen und die Pumpen für die Wasserversorgung waren vom Strom abhängig. Belgische Arbeiter waren zunächst nicht zu bekommen, da der größte Teil auf der Flucht war und außerdem weit verteilt von der Dienststelle entfernt wohnte. Diese belgischen Arbeiter hatten keine Gelegenheit zum Dienst zu erscheinen, weil keine Züge verkehrten infolge zerstörter Anlagen und weil die Brücken gesprengt im Wasser lagen. Am 24.5. waren die ersten 25 Arbeiter, die unter unserer Führung arbeiteten, gefunden. Hierdurch erreichten wir, daß schon am 27.5. die erste Verbindung mit dem Elektrizitätswerk hergestellt wurde. Sofort wurden alle maschinellen Anlagen, insbesondere die Pumpen für Lokomotiv-Speisewasser geprüft. Dann erfolgte die Instandsetzung der Kanalisation. Jetzt erst konnte mit der Aufnahme des Werksbetriebes im geringen Umfange begonnen werden, und zwar nahmen wir erst die abgestellten Lokomotiven in Augenschein. Es waren vorhanden an Lokomotiven im Ausbesserungswerk, in der angegliederten Betriebswerkstätte und auf der Strecke 21 Lokomotiven mit geringen Schäden, 6 Lokomotiven mit mittleren Schäden und 5 Lokomotiven, die eine Vollaufarbeitung benötigten. Außerdem standen im Werk in den Abstellgleisen 9 reparaturbedürftige Tender und etwa 120 Schadgüterwagen der Schadgruppen 3, 4 und 5.

Im Bahnhof standen Güterwagenzüge beladen mit Kriegsmaterial, Maschinen, Metallen aller Art, Lebensmitteln u.a. mehr, die man nicht mehr schnell genug fortbekommen hatte. Da die Truppe genügend versorgt war, bis auf einige Tonnen Bier, mußten die verderblichen Vorräte, insbesondere Kartoffeln, an die Zivilbevölkerung ausgegeben werden. Die Organisation lag in unserer Hand und zwar nach dem System der NSV in Deutschland. Die Bevölkerung, die nach und nach von der Flucht zurückkehrte, erhielt vom Bürgermeister einen Gutschein und die belgische Polizei hatte bei der Ausgabe die Aufsicht. Unsere Aufgaben waren also recht vielseitig. Einige Zwischenfälle seien besonders vermerkt.

Einmal wurde unser Bahnschutz eingesetzt; da hatten zurückgebliebene Emigranten, zum größten Teil Polen, einen Bahnhof gestürmt und plünderten, was sie konnten. Unsere Männer kehrten zurück mit 2 Verwundeten und 27 Gefangenen, die der einzige zurückgebliebene Pionieroffizier wegen Verpflegungssorgen nach etwa zwei Tagen hat laufen lassen müssen.

Das andere Mal meldete sich ein Dolmetscher und sagte: „Im Dorf sind noch belgische Soldaten, die wollen sich ergeben, aber nur den Deutschen.“ Im Räuberzivil, bewaffnet, denn Uniformen hatten wir noch keine, umstellten wir den

Bauernhof und gingen zum Angriff über. Wir glaubten zunächst an eine Vorspiegelung falscher Tatsachen; aber siehe da – im Hof standen belgische Soldaten von einer Bank auf und grüßten mit „Heil Hitler“. Nach unseren Fragen erklärten sie: „Wir sind Deutsche von Eupen-Malmedy“. Sie waren am Schwanz der Truppe zurückgeblieben und mit ihrem Fahrzeug voller Flakmunition in den Hof gefahren und verlebten hier ruhige Zeiten. Die Munition lieferten wir später mit Freuden bei der eintreffenden Beutesammelstelle ab, weil uns das Fahrzeug vor unserem Schlafgemach durch den Besuch des Engländers hätte unangenehm werden können. Die Männer selbst waren uns willkommene Dolmetscher.

Am 28.5.1940 besuchten uns Herren der Reichsbahndirektion Köln, besichtigten die Eisenbahnanlagen und gaben weitere Weisungen. Wöchentlich hatten wir zweimal der Wehrmachtsverkehrsdirektion Brüssel über den Verlauf des Aufbaues zu erstatten, die auch die Richtlinien zur Vervollständigung der Weiterentwicklung gab. Mit der ersten betriebsfähigen Lokomotive konnte schon am 28.5.1940 die Strecke Marchienne-Charleroi erkundet und befahren werden, einige Tage später Charleroi-Marienlonry(?). Das war nicht leicht. Ohne Signal, ohne Streckenkenntnis und ohne Weichensteller. Die elektrischen Weichen wurden mit einem Kurbelschlüssel umgelegt. Dabei konnte man sich als Orgeldreher ausbilden. Am 29.5. wurden dann mit einer weiteren Lokomotive die Wagen im Bahnhof ausrangiert, geordnet und nach Schadgruppen aufgestellt. Wertvolle, beladene Wagen mit Maschinen und Metallen wurden sichergestellt und dann auf Veranlassung der Wehrmachtsverkehrsdirektion Brüssel in die Heimat befördert. Am 30.5.40 kam Anweisung, so schnell wie möglich, mit allen zu Gebote stehenden Mitteln dafür zu sorgen, daß die vorhandenen Lokomotiven fahrbereit wurden beziehungsweise die Lokomotiven, die auf der Strecke lagen, hereingeholt und wiederhergestellt werden sollten.

Im folgenden bestand der Auftrag, weitere Eisenbahnwerke zu suchen und zu besetzen. Wir fanden die Ausbesserungswerke Luttre, Mons und Bascoup. Besondere Vorsicht war geboten, da wir feststellten, daß ein Werk stark vermint war, in diesem Werk war auch ein schwerer Kampf vorausgegangen, denn hier lagerten noch die Ausrüstungsstücke eines Marokkanerregiments in rauhen Mengen. Auf der Suche nach den Werkstätten hatten wir öfters Gelegenheit, frische Schlachtfelder oder solche des Weltkrieges zu sehen, wo starke Kämpfe getobt hatten. An der Straße Beaumont-Dinant lagen auf 5 km links und rechts im Straßengraben Kanone an Kanone, Auto an Auto, Panzerkampfwagen, Menschen

und Pferde, zusammengeschlagen von unseren Stukas. Es war furchtbar für den Feind.

Bis zum 8.6.40 waren bereits 10 Lokomotiven fahrbereit. Der inzwischen eingetroffene Feldkommandant bat um die Versorgung des Elektrizitätswerkes mit Kohlen. Hierfür mußten die Strecken zu den Bergwerken erkundet und einige Kohlenzüge gefahren werden. Der folgende Tag, der 9.6.40, auf den freuten sich alle Kameraden. Es war ein Sonntag und jeder sollte seine verdiente Ruhe haben. Es kam anders. Gegen 4.30 Uhr wurden wir von der belgischen Polizei geweckt mit der Bemerkung, eine Lokomotive sei in den Kanal gefallen. Nachdem wir den Standort ermittelt hatten, wurde alles aus den Betten geholt. Es war nicht nur eine Lokomotive in den Kanal gefallen, sondern ein ganzer Pionierzug mit Stützen und Trägern für die Nachschubbrücke in Mons war über eine gesprengte Brücke in die Sambre hineingefahren. Der Heizer sprang rechtzeitig ab und hatte den Fuß verstaucht. Der Lokomotivführer und der begleitende Pionierunteroffizier sprangen in den Fluß und hatten schwimmkundig das Ufer erreicht. Also waren alle drei mit dem Schrecken davon gekommen. Mit drei Lokomotiven ging es an die Arbeit, um die Teile zu bergen und auf andere Wagen zu verladen. Vierzehn Stunden später der zugbegleitende Pionierunteroffizier sein Material in Mons abgeben. Diese vierzehn Stunden Arbeit war unser Ruhe-Sonntag. Deutsche Lokomotivheizer und Bw-Anwärter trafen am 10.6. zur Verstärkung ein, diese wurden für Lokomotivdienst, Rangierarbeiten usw. eingesetzt. Weitere Hilfskräfte fanden sich am 14.6. ein. Sie kamen aus der Heimat vorgesehen für die Lokomotivausbesserung. Jede Arbeitskraft war uns herzlich willkommen. Bis zum 22.6. wurde das Betriebswerk von unserem Kommando mitgeführt und dann betriebsfähig an das eintreffende Maschinenamt abgetreten. Es war für uns eine merkliche Entlastung. Denn bis zu diesem Zeitpunkt wurden von uns weitere Strecken erkundet, Brückenbelastungsproben für die Wehrmacht durchgeführt, entgleiste Lokomotiven hereingeholt, kurzum alle Betriebsarbeiten mitgeleistet. Zur Belegschaftsstärke zählten bis dahin auch 134 belgische Arbeiter. Der Betrieb in unserer Werkstätte wurde immer größer. Am 29.6. waren wir soweit, daß die Radsatzwerkstätte und die Schmiede in Gang gesetzt wurden.

Die Kupferschmiede, die einen Volltreffer erhalten hatte, wurde neu aufgebaut und ging ihrer Vollendung entgegen. Die Arbeiten waren einem Privatunternehmen übertragen. Nach und nach fanden sich von den Schrecken der letzten Wochen noch nicht erholte Arbeiter und Beamte ein, die wieder arbeiten wollten. Das ist ihnen nicht verwehrt worden. Sie waren erschöpft von den Strapazen, die sie hinter sich

hatten, 300 bis 400 km waren sie hin- und zurück gelaufen. Jetzt konnten sie wieder arbeiten und gelöhnt wurden sie mit Reichskreditkassenscheinen.

Trostlose Bilder schweben noch denen vor Augen, die an diese Flüchtlinge denken, wie sie zurückkehrten, mit Kinderwagen, Schubkarren, Bauernwagen, Fahrrädern, Motorrädern, Autos aller Art und dazu die Familie mit Klein und Groß. Viele sind nicht mehr zurückgekehrt, sie starben an den Strapazen. Wir halfen, wo wir konnten und sie konnten sich nicht genug darüber wundern, daß das die Barbaren sein sollten.

Wenn wir einen Vergleich zu den deutschen Werkstätten ziehen, so schneidet die belgische doch schlecht ab. Es war zwar eine alte Werkstätte, aber die Ausrüstung war nicht schlecht. Die Ausbesserung der Fahrzeuge erfolgte in Standardarbeit. Von Sauberkeit und Ordnung war wenig zu sehen. Schönheit der Arbeit, Aufenthalts- und Waschräume kannte man nicht. Der erste Förderweg ist in der Radsatzwerkstätte zu unserer Zeit entstanden.

Dadurch, daß die Eisenbahngesellschaft „Belge-Nord“, die zumeist aus französischem Kapital bestand, wußte, daß der Betrieb ab 1941 in die Hände des belgischen Staates übergehen sollte, versuchte man, das Letzte herauszuquetschen und erreichte durch die Mißwirtschaft das Gegenteil.

Für Ordnung, Sauberkeit oder Reinigen der Maschinen wurde keine Minute Zeit gewährt. Auf den Werkbänken standen wahllos an den Wänden die Kleiderspinde, darüber und darunter lagen Kleider, alte Lumpen, Schuhe und Ersatzstücke, die 6 bis 8 Jahre niemand benötigte.

Jeder hatte für sich ein kleines Lager: Wurde jedoch ein Teil irgendwo benötigt, so mußte erst eine stundenlange Suchaktion eingeleitet werden. Dadurch gab es längere Ausbesserungszeiten und größere Kosten. Wir haben schnell damit Schluß gemacht.

Es war noch manche schöne Aufgabe zu erfüllen, als am 17.7.40 unsere Ablösung kam. Bis dahin waren 41 Lokomotiven fahrbereit. Unser Kommando wurde aufgeteilt und am 18.7.40 führte uns der Weg über Paris zu weiterem Einsatz. Die belgischen Arbeiter sahen uns nur sehr ungern scheiden.“

Damit schließt der Artikel in der Hauszeitschrift.

Übrigens finden in der Festschrift von Hans-Hartmut Scheel „100 Jahre Ausbesserungswerk Krefeld-Oppum. 1892-1992. Entstehung und Entwicklung des Werkes anlässlich des 100jährigen Bestehens im Jahre 1992“ all diese Ereignisse keinerlei Erwähnung. Die gesamte NS-Zeit wird dort nur sehr cursorisch behandelt.

Die Berichte über **Charleroi** sind nur ein kleiner Ausschnitt aus dem Gesamtgeschehen des Krieges „im Westen“. Die Militäroperationen vom Mai 1940 in Belgien und Frankreich verursachten zahlreiche Schäden, vor allem an Empfangsgebäuden, Güterschuppen, Stellwerken bis hin zu einzelnen Gebäuden. Große Einrichtungen wie Lokomotivschuppen, Personen- und Güterwagenwerkstätten und Hauptwerkstätten waren jedoch weniger betroffen. Im Jahre 1944 wurden infolge von Kriegsoperationen, insbesondere durch Luftangriffe, Sabotageakte des Widerstands und die Aktionen der deutschen Armee, neuerliche und schwerere Zerstörungen als 1940 verzeichnet. Diese Zerstörungen betrafen insbesondere die Hauptwerkstätten und Betriebswerke. Das Ziel bestand darin, den Bahntransport durch endgültige oder vorübergehende Stilllegung von Fahrzeugen, Lokomotiven, Waggons und Reisezugwagen sowie ortsfesten Anlagen empfindlich zu stören. Schließlich führten die deutsche Ardennenoffensive und die Einsätze von V1 und V2-Bomben zu neuerlicher Zerstörung. Somit war nach dem Zweiten Weltkrieg eine lange Zeit des intensiven Wiederaufbaus bei den belgischen wie den französischen Eisenbahnen angesagt.

Der Bahnhof **Marchienne-Zône** (Ortsteil von Charleroi, Provinz Hennegau in der Region Wallonien bei Marchienne-au-Pont) wurde am 6. November 1852 in Betrieb genommen durch die Bahngesellschaft *Compagnie du Chemin de Fer de Charleroi à la frontière de France* an der Strecke 130A von Charleroi Sud nach Erquelines, ein Zeichen des ökonomischen und industriellen Niedergangs in einer ehemals sehr reichen Region, mit dem Niedergang der Eisenbahn im Gefolge. Der Bahnhof wurde zum Haltepunkt degradiert. Die Anlagen des einst großen AW „Saint-Martin“ sind fast gänzlich verschwunden. In Charleroi hingegen wurde eine neue Tfz-Werkstätte errichtet und im Jahre 2000 eingeweiht. Der Bahnhof **Charleroi Sud** in der größten Stadt der Region Wallonien gehört zur NMBS/SNCB. Er wurde am 23. Oktober 1843 eröffnet. Der Bahnhof steht heute hinsichtlich der Fahrgastfrequenz an vierter Stelle in der Region und spielt im Nahverkehr eine wichtige Rolle. In Charleroi halten Thalys- und TGV-Züge, somit ist der Bahnhof ein Knotenpunkt im europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz.

©P. Dr. Daniel Hörnemann

Vgl. den stark gekürzten Artikel „**Abkommandiert**. Im Mai 1940 schickte die Reichsbahndirektion Köln 24 Mann des Ausbesserungswerks Krefeld-Oppum zum Dienst nach Belgien. Ihre Aufgabe: Werke im eroberten Gebiet wieder betriebsfähig herzurichten“ in **Bahn-Extra 6/2018**: „Großdeutsche Reichsbahn“ 1938-1945. Zwischen Expansion und Katastrophe (S.66f).