

DUITSE PANTSERTREIN TE GENT IN 1946

Vijftig jaar geleden, om precies te zijn op dinsdag 10 sept. 1946 verscheen in *Het Laatste Nieuws* het bericht dat in het goederenemplacement van het Sint-Pietersstation te Gent een Duitse pantsertrein aangekomen was, die in 1944 door het Franse leger buitgemaakt werd.

Drie Gentse kranten, *De Nieuwe Gentenaar*, *Het Volk* en *La Flandre libérale* brachten het nieuws 's anderendaags met de mededeling dat hij op die dag en ook de volgende te bezichtigen was mits een entreegeld van 10,- fr. ten bate van de sociale werken van de N.M.B.S. en van het werk der Franse spoorwegkinderen.

Alleen *La Flandre libérale* publiceerde een foto ervan, namelijk in haar editie van 13 september.

Die pantsertrein was de *Panzerzug 32 (1)* en zoals hij te Gent te zien was bestond hij uit een locomotief, twee *P-wagen* (Panzerträgerwagen of "pantserwagenmoederwagon") met hun pantserwagens, twee *A-wagen* (artilleriewagon) en twee *K-wagen* (Kommandowagen of commandowagon).

De locomotief was een stoomloc zoals alle locs van pantsertreinen op één Dieseluitzondering na. Hij was niet meer voorzien van zijn originele bepantsering maar van een daarop lijkende kartonnen bekleding met camouflagedeuren beschilderd.

De *P-wagen* waren platte wagons met een zijdelingse bepantsering die zowel de wielassen van de wagon als de rupsketting en de wielen van de meegevoerde pantserwagen beschermden. Aan één uiteinde waren ze voorzien van een hellend vlak die het op- en afrijden van de pantserwagen mogelijk maakte (2). De *A-wagen* hadden een geschutskoepel voor een 10.5 cm kanon en een *Flak*-of luchtafweerpost met een 3.7 cm snelvuurkanon. Tussenin bevond zich een hoekig observatietorentje.

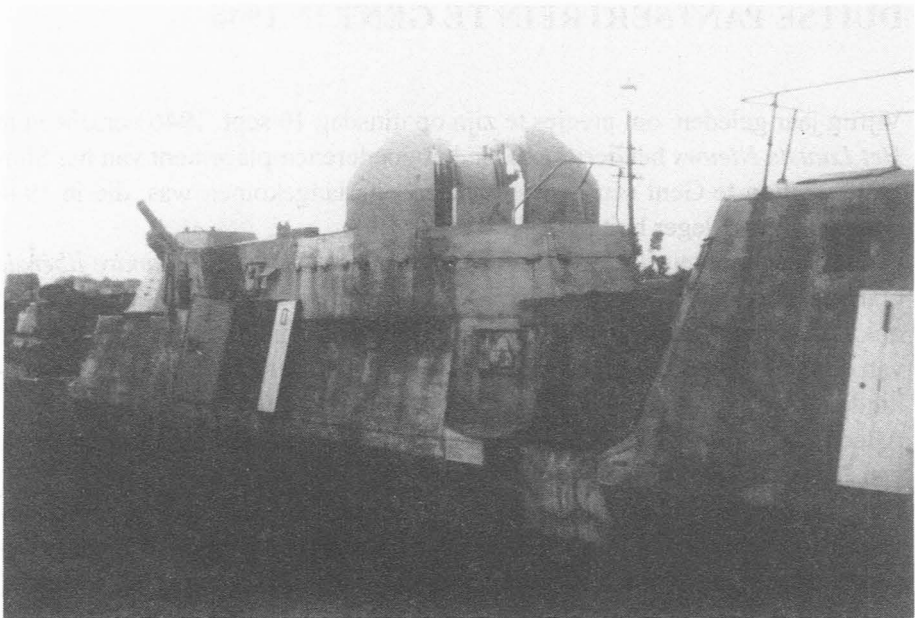
De *K-wagen* was een kazemat met zadeldak en schuine zijwanden, rondom van schiet- en observatiesleuven voorzien. Eén ervan had nog zijn kaderantenne, de andere niet.

Alle wagons waren van het type Omm d.w.z. met een lengte van 10.1 of 10.8 m tussen de buffers.

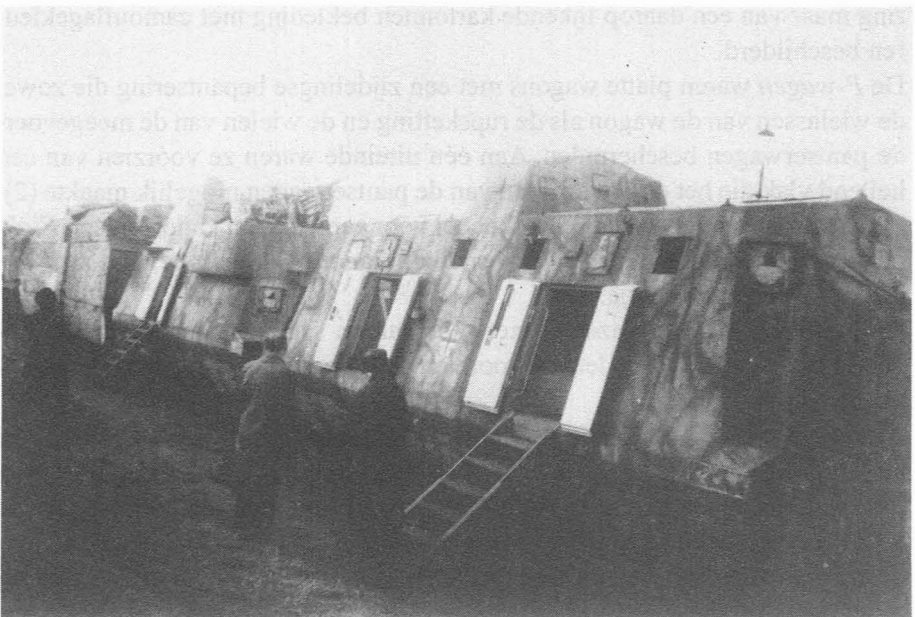
Aan wagons alleen had die trein dus een lengte van meer dan 60 m. Voor de totale lengte moet daar nog die van de locomotief, de tender en de twee hellende vlakken van de *P-wagen* bijgerekend worden. Meer dan 80 m. lang zal hij zeker geweest zijn.

Bij een militaire actie werden vooraan en achteraan nog een gewone platte goederenwagon meegevoerd geladen met spoorstaven en dwarsliggers voor eventuele herstellingen aan het baanvak.

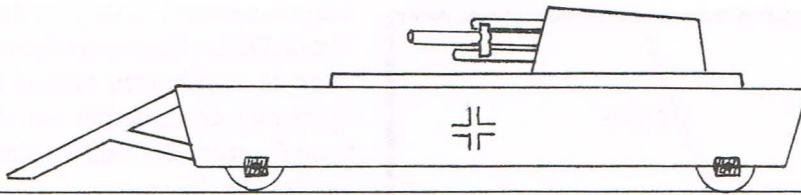
Die trein die te Gent bijdroeg tot de stijving van een Belgische en Franse spoor-



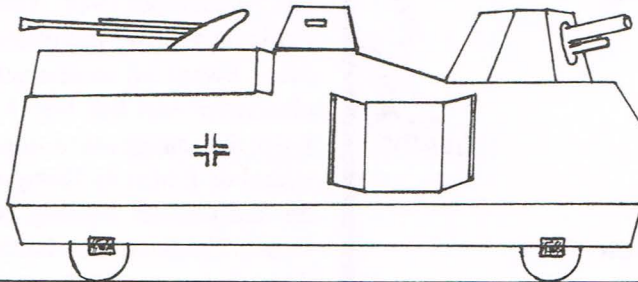
Panzerzug 32. Op het achterplan de locomotief en op het voorplan de commandowagon zonder antenne. Tussen beide een artilleriewagon. (Eigen foto)



Panzerzug 32. Op het voorplan een gedeelte van de andere commandowagon met antenne, daarachter een artilleriewagon en helemaal op het achterplan een *P-wagen* met pantsrwagen. (Eigen foto)



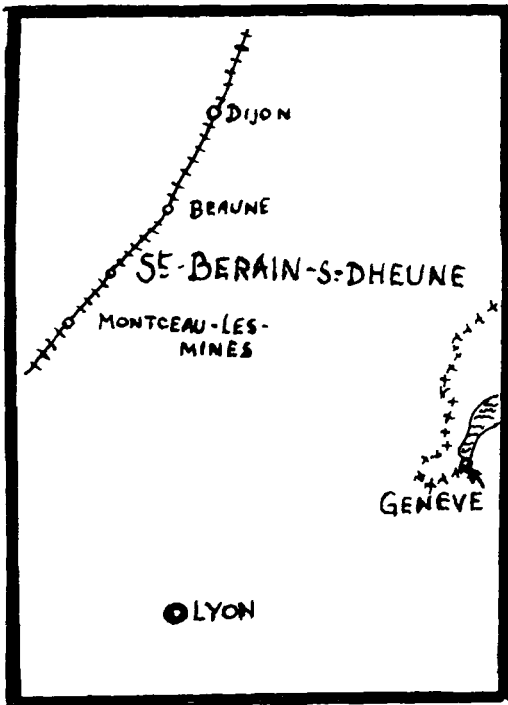
De P-wagen of "pantserwagenmoederwagon" van Panzerzug 32.



De artilleriewagon van Panzerzug 32.



De luchtafweerpost van Panzerzug 32. (Eigen foto)



wegkas werd in Frankrijk op last van de Duitse bezetter gebouwd door de werkhuizen Somua te Lyon met uitzondering van de twee *P-wagen* die kant en klaar van Breslau kwamen.

Met de constructie werd in maart 1944 begonnen en hij was operationeel tussen 1 en 14 juli van dat jaar.

Op 7 september 1944 - vermoedelijk opstomend vanuit het Zuiden - kwam hij in contact met elementen van het 1ste Franse leger dat, aangevoerd door generaal de Lattre de Tassigny, na de succesvolle landing op de Franse Zuidkust naar het Noorden aan het oprukken was. Dat gebeurde in het plaatsje Saint-Bérain-sur-Dheune op de spoor-

lijn Montceau-les-Mines-Dijon.

Tijdens het gevecht kreeg de loc een voltreffer in de stoomketel wat van hem een lam geslagen tijger maakte.

Na nog wat over en weer schieten hield de bemanning (3 officieren en ca. 130 man) het voor bekeken en smeerde hem.

Zodoende viel hij 's anderendaags vrijwel onbeschadigd in handen van de Fransen.

Eigenlijk een staaltje van immanente rechtvaardigheid. Op hun kosten door hen gemaakt kwam hij terug in hun bezit.

En bij hen begon hij aan een nieuwe carrière. Hij speelde namelijk de hoofdrol in de film van René Clément "La Bataille du Rail" (3), die te Gent in de Capitole uitkwam op 4 okt. 1946.

Ook aan die carrière kwam een roemloos einde. Onder de slopershamer werd hij een hoop schroot.

Aan pantserreinen dachten de militairen al in 1826 kort na de geboorte van de spoorwegen.

Het duurde echter tot in 1862, tijdens de Amerikaanse Secessieoorlog, vooraleer het tot de constructie kwam van hetgeen men de oervorm van een pantser-trein zou kunnen noemen.

Het was een eenvoudige en niet zeer efficiënte constructie: een 32-ponder van de marine op zijn rolaffuit stond op een platte wagon beschermd vooraan en

alleen daar, door een naar achter hellend vlak bekleed met spoorstaven. Hij was gekoppeld aan een gewone locomotief.

Betere, meer efficiënte en meer gesofistikeerde versies volgden elkaar in de loop der jaren op en werden in alle grotere conflicten door alle grotere landen gebruikt.

Ook het Belgisch leger heeft pantser treinen gebruikt namelijk in 1914 bij de verdediging van de Vesting Antwerpen (4).

In de ateliers van Antwerpen-Noord werd op 25 augustus met de constructie van drie lichte en drie zware pantser treinen begonnen.

- Een lichte pantser trein bestond uit een wagon van 18 m. lang voorzien van een snelvuurkanon van 5.7 cm. met een naar voren gericht schootsveld en twee mitrailleurs, één in iedere flank tussen de schietsleuven voor de lichte boordwapens. Hij werd geduwd door een gepantserde loc die een kleine wagon van 6 m. trok voorzien van een mitrailleur die naar achteren vuurde.

Trein nr. 1 werd operationeel op 5 september, nr. 2 op 10 september en nr. 3 was pas klaar op het ogenblik van de evacuatie van de Vesting op 8 oktober en werd onmiddellijk naar Oostende gereden.

Trein nr. 1 en 2 waren te Gent van 11 tot 14 september van waaruit ze verkenings- en offensieve opdrachten uitvoerden in de richting van Dendermonde, Geraardsbergen en Oudenaarde waarna ze naar Antwerpen terugkeerden. Nr. 2 kreeg Gent terug als uitvalsbasis van 26 sept. tot 7 oktober.

- De zware pantser treinen waren een Anglo-Belgische realisatie. Zij bestonden ieder uit 3 locs, één aan ieder uiteinde van de trein en één middenin; tussen twee locs een munitie- en een artilleriewagon. Die laatste was uitgerust met een Engels 120 mm. kanon en had een gemengde Engels-Belgische bemanning.

Slechts één ervan, operationeel op 23 sept. kon ingezet worden. Bij de evacuatie van de Vesting Antwerpen kwamen ze allemaal, d.w.z. Trein nr. 2 en 3 en twee zware pantser treinen, in Oostende terecht. Trein nr. 1 moest achtergelaten omdat hij de linker Schelde-oever niet meer kon bereiken en de derde zware pantser trein die nog in het montagestadium verkeerde eveneens.

Op 13 oktober 1914 werden ze naar Duinkerke gereden waar ze verder geen rol meer speelden, een korte interventie tijdens de IJzerslag niet te na gesproken.

Er moeten Gentenaars geweest zijn die deze treinen gezien hebben maar hebben ze ons ook dagboeknotities of foto's nagelaten?

E. OSSIEUR

NOTEN

1. P. Malmassari. *Les trains blindés 1826-1989*. Bayeux 1989. *passim*.
 2. De foto in *La Flandre Libérale* van 13 sept. geeft een goed overzichtsbeeld van deze wagon.
 3. o.l.v. J.L. Passek. *Dictionnaire du cinéma*. Larousse 1986.
 4. M.F.V. Van Daele. *Trains blindés et trains fantômes, pendant l'investissement d'Anvers*, in *Bulletin belge des sciences militaires*. 13 (1932) D1 II, 1-14.
-