



Ce train allemand a traversé presque toute la guerre après avoir été l'un des seuls trains blindés autorisés par les Alliés après la défaite de 1918. Son histoire est caractéristique de l'évolution des missions confiées aux trains blindés en Allemagne, pays continental entouré d'adversaires potentiels et dont le réseau ferré constitue l'un des atouts majeurs en matière de transport de troupes d'un front à l'autre. Dans cet article, nous étudierons son histoire sous la *Reichswehr* puis au sein de la *Wehrmacht* sur deux fronts, et suivrons son évolution technique, tout en nous appuyant sur une iconographie en grande partie inédite.

Par Paul Malmassari

PANZERZUG

1938-1944

3



Les trains blindés en Allemagne ne sont pas aussi anciens que dans d'autres pays. En fait, malgré les officiers observateurs envoyés dans les différentes guerres du XIX^e siècle et malgré l'importance prise par le chemin de fer militaire outre-Rhin, c'est l'expérience de la guerre des Boers qui a fini par susciter, en 1910, le besoin de disposer d'un tel matériel. L'étude de cette période ne relève pas de cet article, mais indiquons seulement qu'à la fin de la Première Guerre mondiale, les trains blindés allemands furent soit détruits soit capturés. La guerre civile qui a suivi la défaite et les combats menés par les corps francs dans le Baltikum¹ ainsi que pour la défense de la Silésie ont vu la fabrication par les Allemands de plus de cinquante trains blindés de diverses factures et divers niveaux de qualité. *In fine*, les vainqueurs imposèrent à l'Allemagne leur démantèlement, à l'exception de sept d'entre eux, conservés pour des besoins de sécurité intérieure. Ces sept trains de sécurité forment donc le socle initial de cette arme, qui connaîtra son apogée pendant la Seconde Guerre mondiale.

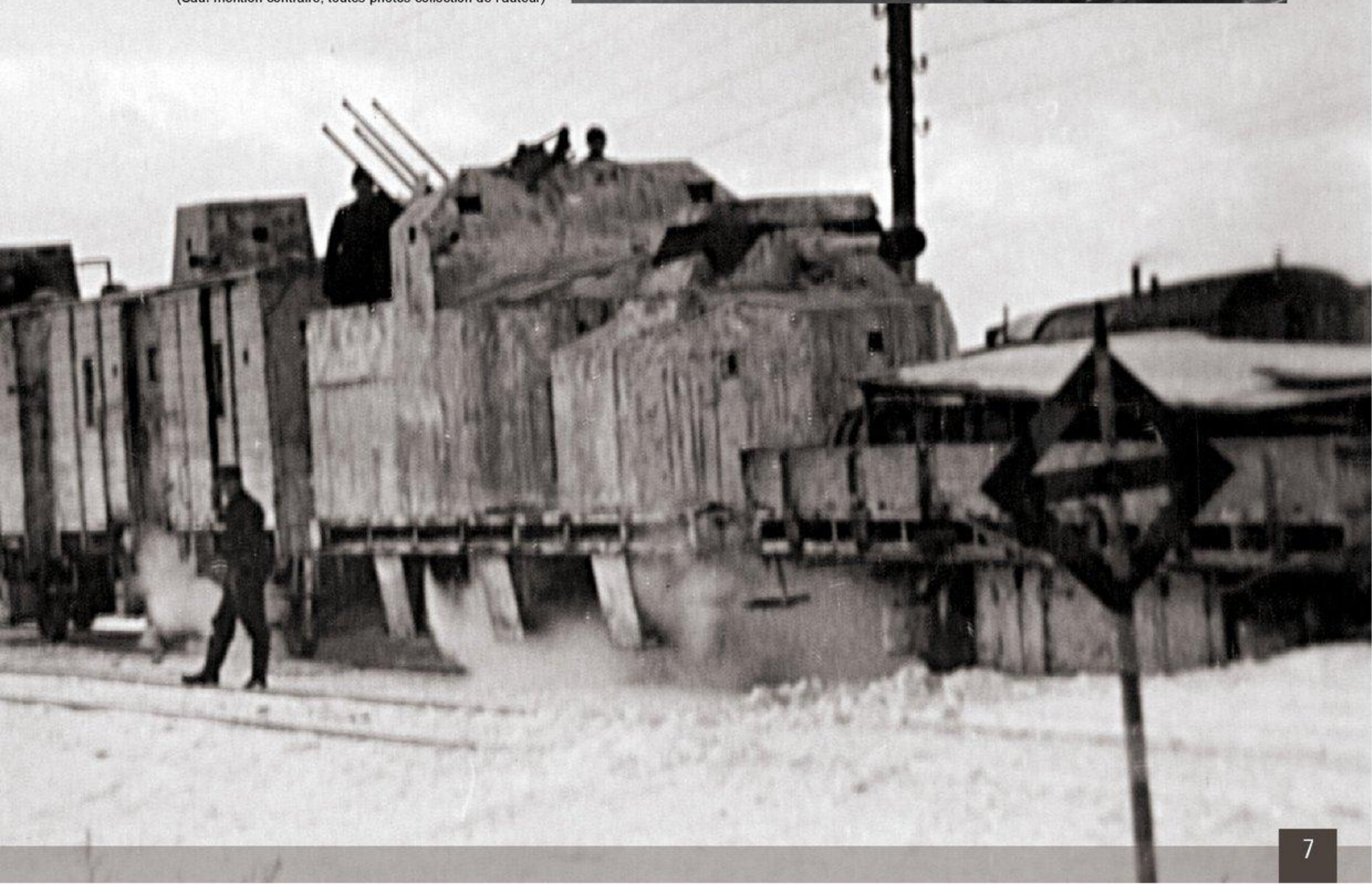
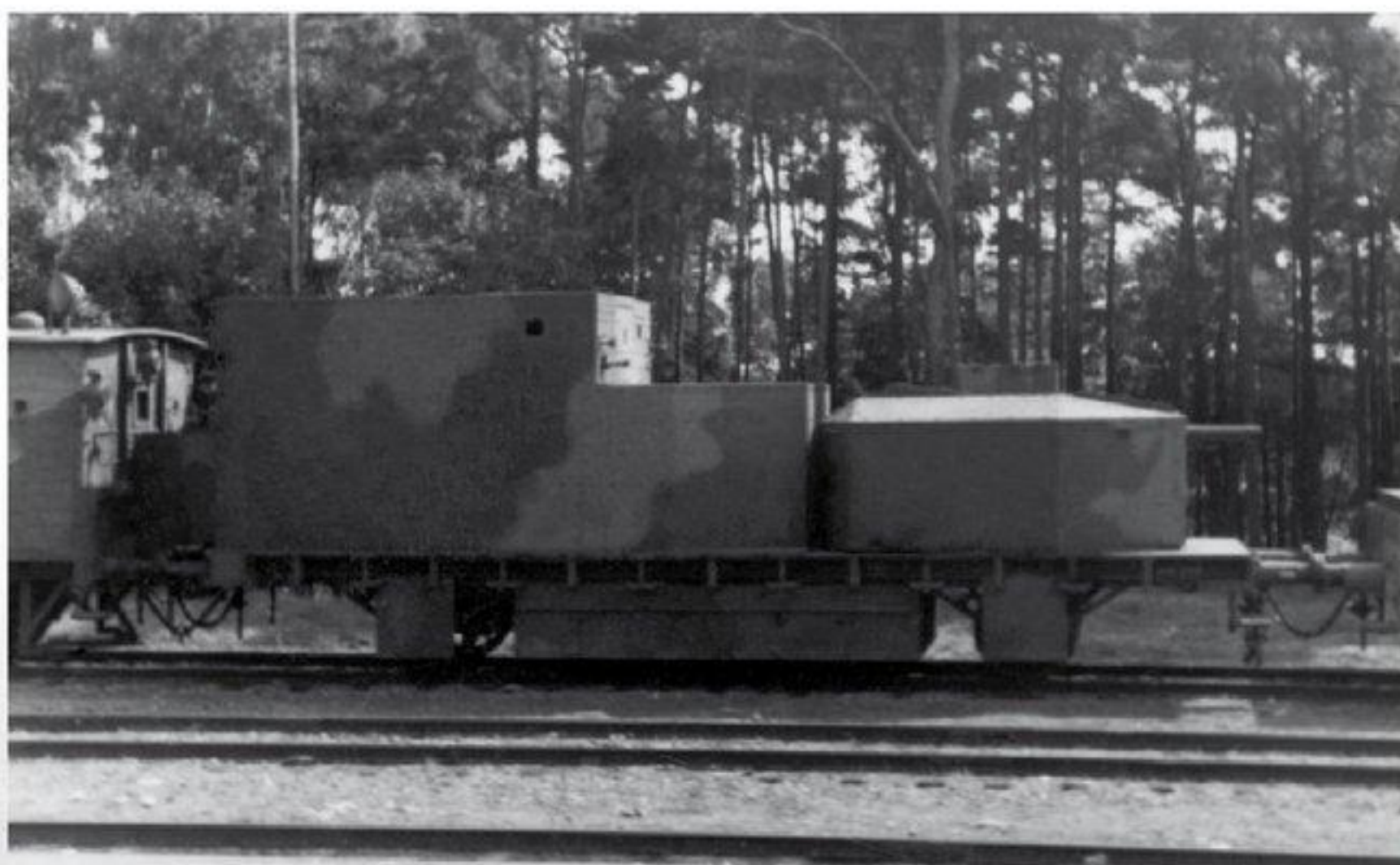
¹ Estonie et Lettonie, caractérisées par la présence d'une influente noblesse territoriale allemande, qui souhaite la création d'un grand-duché sous la tutelle de Berlin.

► Photographies ci-contre :

Le *Bahnschutzzug* « München » dans sa livrée de camouflage originelle et son canon en tourelle-casemate.

▼ Photographié à Weliki Luki en décembre 1942, le PZ 3 a maintenant reçu une pièce de 2cm *Flakvierling* et des tourelleaux d'observation sur les wagons. Malgré ces modernisations, il conserve un aspect rustique par rapport aux nouveaux venus.

(Sauf mention contraire, toutes photos collection de l'auteur)





◀ Une vue intérieure du PZ 3, avec son habillage en bois sous les plaques de blindage (contre le froid) et les équipements électriques. La bande plus sombre, qui court dans tout le train détermine une direction (avant: jaune; arrière: vert; droite: rouge; gauche: noir), quel que soit le sens de progression de ce dernier, permettant ainsi à tout l'équipage de se repérer sans même voir à l'extérieur, ni connaître la position du nord.

CAMPAGNE DE POLOGNE ET DES PAYS-BAS

À l'approche des opérations futures voulues par Hitler, le 23 juillet 1938, les sept *Bahnschutzzüge* (trains de sécurité) sont réactivés, le PZ 3 étant l'ancien BSZ « München »². Cependant, seulement quatre d'entre eux sont sélectionnés sur la base de leurs qualités offensives et défensives pour des opérations de combat (les n° 3, 4, 6 et 7) et équipés en conséquence ; les autres (n° 1, 2 et 5) étant prévus pour assurer la sécurité des voies ferrées en arrière du front. C'est aussi en 1938 qu'un engin de reconnaissance ferroviaire lui est affecté, une automitrailleuse *Sd.Kfz. 231*³, auquel nous avons déjà consacré un article [cf. *Trucks & Tanks* n° 14].

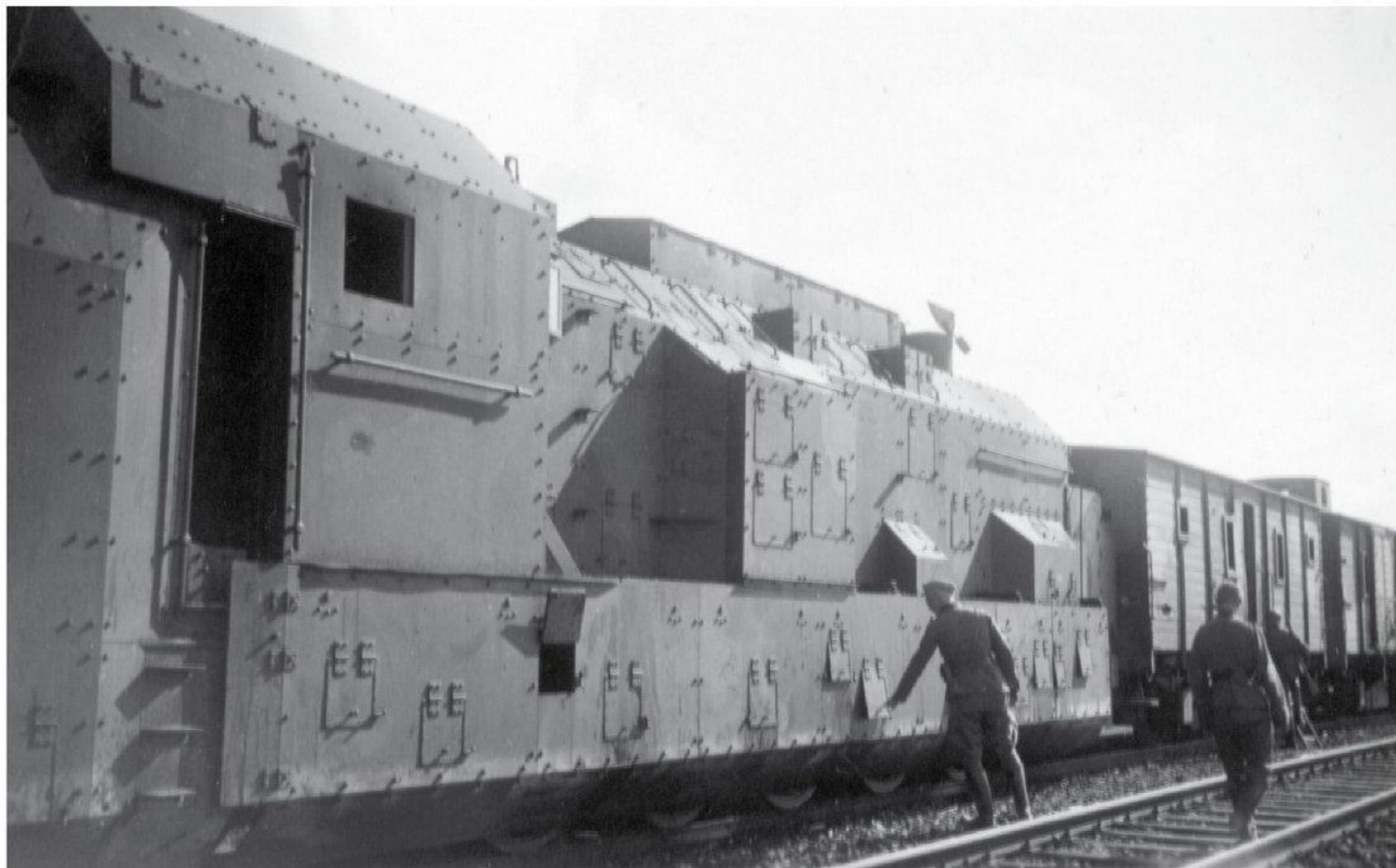
2 Pour mémoire, à Frankfort/Oder est stationné le PZ1 ; à Stettin le PZ 2 ; à Munich le PZ3 ; à Breslau le PZ 4 ; à Nuremberg le PZ 5 ; à Königsberg les PZ 6 et 7 (ce dernier avec l'autorail PT 15).

3 Cet engin restera en service jusqu'à la fin 1940-début 1941.

4 C'est cet épisode qui motive la phrase « *La Seconde Guerre mondiale commence au milieu des voies ferrées* » de Thomas Pierre, parue dans *Septembre 1939 mai*

À l'issue de la crise de Munich, l'occupation sans combat des Sudètes en septembre 1938 entraîne la mise en alerte de plusieurs trains. Le PZ 3 est en effet affecté à la zone I (Bohème du Sud) à partir du 1^{er} octobre, mais dès le 14, tous les trains sont de retour en Allemagne. En face, malgré la mobilisation décrétée par Prague, les trains blindés tchèques ne sont pas intervenus. Mais après le 15 mars 1939, lorsque l'Allemagne envahit l'ensemble du territoire tchèque, le PZ 3 retourne jusqu'à Brno en passant par l'Autriche.

Quelques mois plus tard, le PZ 3 a le triste privilège, avec les PZ 4 et 7, de tirer les premiers obus de la Seconde Guerre mondiale lorsqu'il entre en Pologne, le 1^{er} septembre 1939⁴. Dans la nuit du 31 août au 1^{er} septembre, il est envoyé de Linde vers la frontière polonaise. À 4h15, draine en tête, le PZ 3 se dirige vers Könitz, d'abord protégé par le brouillard. Un détachement du train s'empare de la gare, mais celui-ci, maintenant découvert, subit la réplique polonaise une heure après. Dans le combat qui s'ensuit, un tir direct antichar détruit la tourelle de commandement, tuant l'*Oberleutnant* Euen, commandant du train, immédiatement remplacé par son second, l'*Oberleutnant* Zetter (chef de la section d'artillerie). Stoppé dans son repli par la destruction d'un pont et endommagé sérieusement par les tirs polonais qui font exploser le wagon de tête et mettent le feu aux wagons suivants, le PZ 3 est mis hors de combat. Son équipage abandonne le train et prend position 200 mètres plus au sud. C'est seulement avec le renfort du 3^e bataillon de l'*Infanterie-Regiment* 90 que les Polonais sont repoussés et que le train peut à nouveau être réintégré par son équipage.



► Le wagon de tête après l'attaque sur Könitz. On note l'absence d'un tourelleau de commandement et le blindage arraché à l'arrière de la tourelle.



► Les tirs polonais ont sérieusement endommagé les wagons d'escorte, obligeant l'équipage à quitter le train et à prendre position à 200 mètres de là. Le blindage intérieur et celui des boîtes d'essieux sont ici bien visibles.



◀ Page de gauche :

La locomotive blindée BR 57 3293, dont la dissymétrie du blindage est bien visible. Ce type de locomotives robustes, qui équipent les sept premiers trains blindés, sera sélectionné pour les futurs BP 42 et 44.



► L'arrière de la tourelle-canon détruite à Könitz.

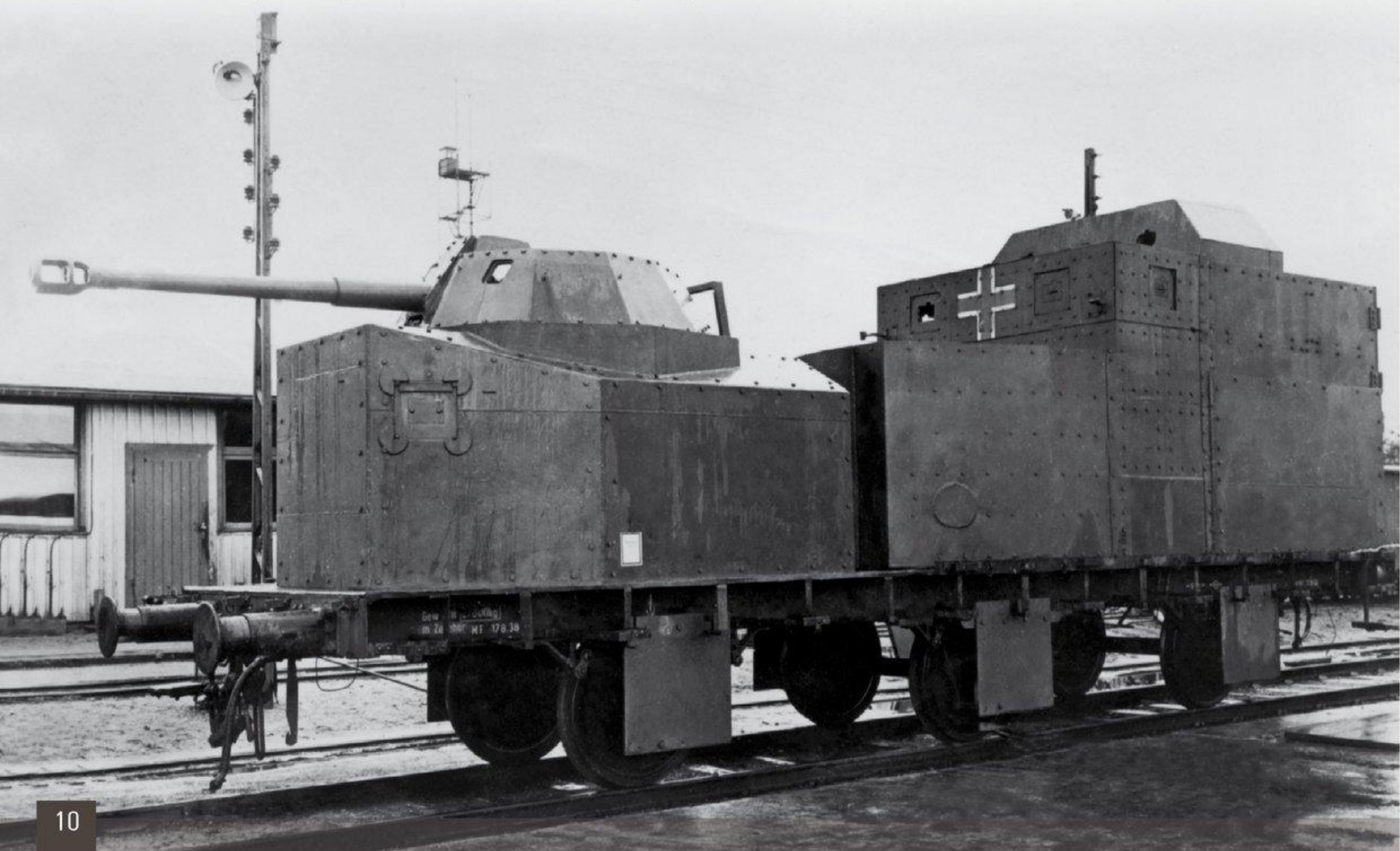


◀ Bloquée devant les ponts d'Ijssel détruits, la draine de reconnaissance *Sd.Kfz. 231 (6 rad)* pointe son canon de 2cm vers la rive opposée, d'où les Hollandais ont résisté à partir de blockhaus.

▼ Photographies ci-dessous : Après son passage aux ateliers d'Halberstadt, le PZ 3 prend une allure moderne, avec canon antichar et tourelleau de commandement. Un axe central est ajouté pour mieux répartir le poids. Sur le blindage de la casemate se trouve la « rustine » circulaire qui permet de boucher le trou visible sur la photo du wagon de tête endommagé à Könitz. IWM.



Celui-ci est alors envoyé en réparation au RAW⁵ de Schneidemühl, puis au Schickau Werft⁶ à Dantzig. À cette occasion, les blindages intérieurs sont renforcés et les casemates d'artillerie avant et arrière sont améliorées (tout en transformant la tourelle en casemate fixe, avec un débattement pour le canon). Après ces réparations, le PZ 3 est affecté à Lublin, où il stationne jusqu'en octobre 1939, avant de rejoindre Hamm, en vue de l'offensive sur les Pays-Bas. Comme les cinq autres trains blindés, le PZ 3 passe à cet effet sous le commandement de l'*Heeresgruppe B*⁷, et, le 10 mai 1940 à 5h35, il franchit la frontière néerlandaise. Il ne peut toutefois remplir sa mission consistant à s'emparer des ponts d'Ijssel, car les Hollandais ont eu le temps de les faire sauter. Incapable de poursuivre son chemin, le PZ 3 repart le lendemain vers Cologne-Brühl. Il rejoint alors les ateliers d'Halberstadt, où les wagons extrêmes reçoivent une tourelle issue d'un programme de semi-chenillé antichar avorté dotée d'un canon de 7,5cm L/41, une casemate de commandement/observation surélevée et un poste antiaérien (2cm *Flak*⁸ en cuve, remplacé en mars 1941 par des 2cm *Flakvierling*⁹). Pour compenser l'augmentation de poids ainsi générée, un troisième axe est ajouté en position centrale. Le PZ 3 devient ainsi l'un des trains blindés de première génération les mieux armés et protégés.



Trois mois plus tard, le 11 août, les PZ 3 et 4 sont renvoyés aux Pays-Bas pour assurer la sécurité des voies ferrées. Le PZ 3 patrouille dans la région de Breda jusqu'au 21 février 1941, puis dans celle d'Eindhoven jusqu'au 10 mai.

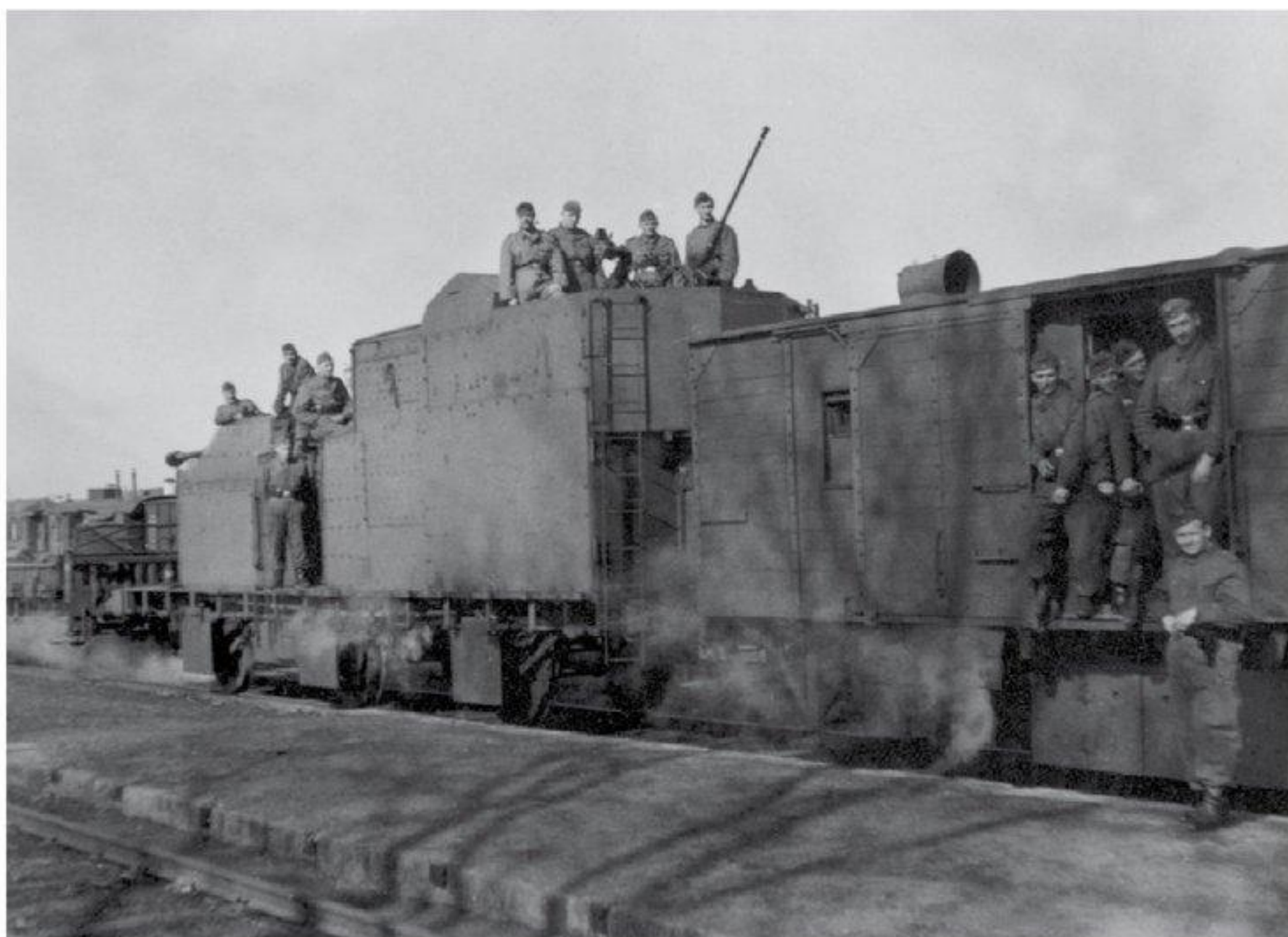
CONTRE LES PARTISANS

En ce milieu d'année 1941, les préparatifs de l'invasion de l'Union soviétique concernent aussi les trains blindés. Le PZ 3 rejoint Neumark puis Thorn et enfin Cracovie. La veille de l'entrée de la *Wehrmacht* en URSS, il se trouve à Prostken, à l'ouest du fleuve Boug, qu'il franchit dans la nuit du 22 juin en direction de Grajevo. Le train poursuit vers Brest-Litovsk, avec mission de patrouiller dans la zone du Pripet. Début août, il rejoint Ossipovitchi et circule sur les axes Minsk-Bobruisk, puis Chlobin-Gomel.

À la fin octobre 1941, le PZ 3 retourne à Königsberg pour des réparations et pour recevoir un nouveau système de transmissions internes construit par Telefunken. Il ne sort des ateliers qu'en mars 1942. Pour améliorer ses capacités de combat anti-partisans, il lui est affecté un commando de chasse (*Partisan-Jagd-Abteilung*) détaché de la 83. *Infanterie-Division* de Veliki Luki, dont il protège l'axe d'approvisionnement depuis Novosokolniki et Newel. Les accrochages avec les partisans soviétiques ne tardent pas. Le 1^{er} avril, le train saute sur une mine, et s'ensuit un combat contre les partisans, qui laissent huit morts sur le terrain. Le 22, une mine télécommandée détruit un wagon-canon et fait dérailler les deux wagons suivants, sabotage qui se traduit par sept morts et neuf blessés¹⁰. Néanmoins, les missions de patrouille se poursuivent avec la partie valide du train, mais dans un rayon réduit autour de la ville de stationnement. À partir du 13 mai, en liaison avec le PZ 27 mis sous ses ordres, le PZ 3 participe à l'opération anti-partisans « Schepfenstrich », au cours de laquelle sa locomotive est endommagée par une mine télécommandée, le train devant être tracté jusqu'à Opuchliki. Enfin, le 27 mai, le PZ 27 est entièrement détruit. Afin de répartir les tâches, les trains blindés sont remplacés dans la zone par des *Streckenschutzzüge* (SSZ). À la suite de cette opération, le PZ 3 est envoyé en réparation jusqu'en octobre. Le 10 octobre 1942, de nouveau prêt au combat, celui-ci remplace à Polozk le PZ 25 affecté en France. Fin décembre, il est rejoint par le SSZ « Werner » et le tout nouveau PZ 61 de la série BP 42. Au début de 1943, à partir du sud de Nevel, le PZ 3 est engagé dans les opérations « Schneehase » (24 janvier–12 février sur le tronçon Nevel-Polozk), puis « Kugelblitz » (15 février–11 mars, dans la région de Vitebsk¹¹). À la mi-mars, il est envoyé à Sebesch, sur le tronçon Rositten-Idritza, vers Novosokolniki. Suite aux nombreuses attaques de partisans qui, si elles ne parviennent pas à détruire le train, endommagent graduellement le matériel à un niveau inacceptable malgré les fréquentes réparations au RAW de



▲ et ▼ Deux vues complètes du train avec la pièce de 2cm FlaK en poste arrière.



5 RAW : Reichsbahn-Ausbesserungswerk.

6 Werft : chantier naval.

7 Heeresgruppe B : groupe d'armées B.

8 FlaK = *Flieger-Abwehr-Kanone* = canon antiaérien.

9 Flakvierling : quadruple de FlaK. Ce nouvel affût est monté au même moment sur les PZ 1 à 4, 6, 7, 21 et 22.

10 Ces wagons versés ne seront récupérés qu'un mois plus tard, quand une grue sera enfin disponible.

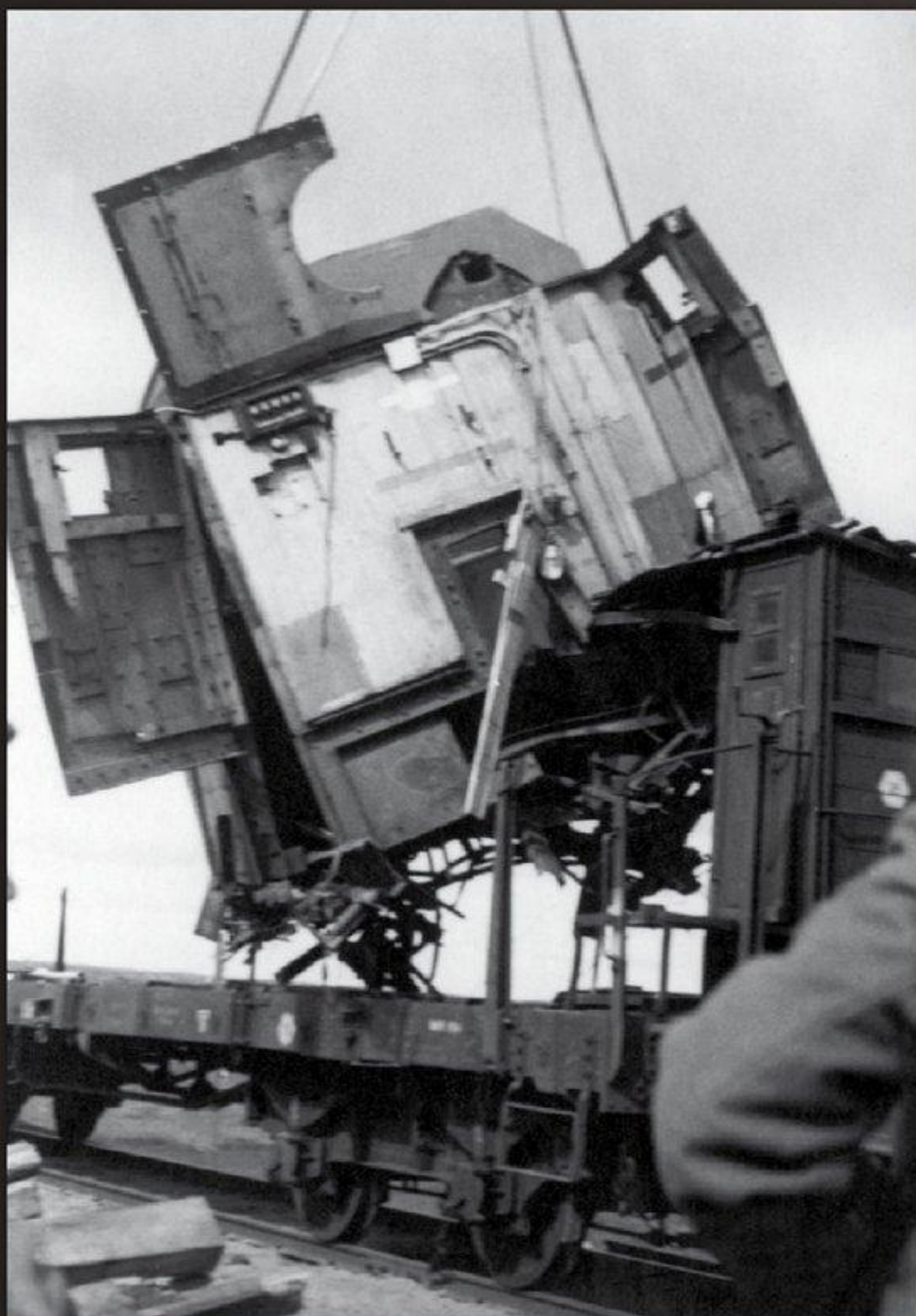
11 Le PZ 61 opérant vers Polozk et le PZ 3 rejoint par le SSZ « Blücher ».

12 K.st.n / K.A.N. : *Kriegs-Stärke-Nachweisung* / *Kriegs-Ausrüstung-Nachweisung*, dotation théorique d'une unité. Ces deux documents correspondent à notre actuel document unique d'organisation qui liste hommes et matériel pour une unité donnée.

Dünaburg, la décision est prise, le 13 juillet, de retirer du front le PZ 3 pour le reconstruire entièrement. De ce fait, du 11 septembre 1943 au 12 juillet 1944, le PZ 3 est indisponible, subissant dans les ateliers de Königshütte, en Haute-Silésie, une mise au standard des trains de type BP 42 (K.st.n. / K.A.N. 1169x¹²).



L'attaque subie à Nevel le 22 avril 1942 est extrêmement violente : la moitié du train est détruite et l'un des wagons-canon est littéralement coupé en deux. Le site sera dégagé par une grue seulement un mois après l'embuscade.



LA FIN

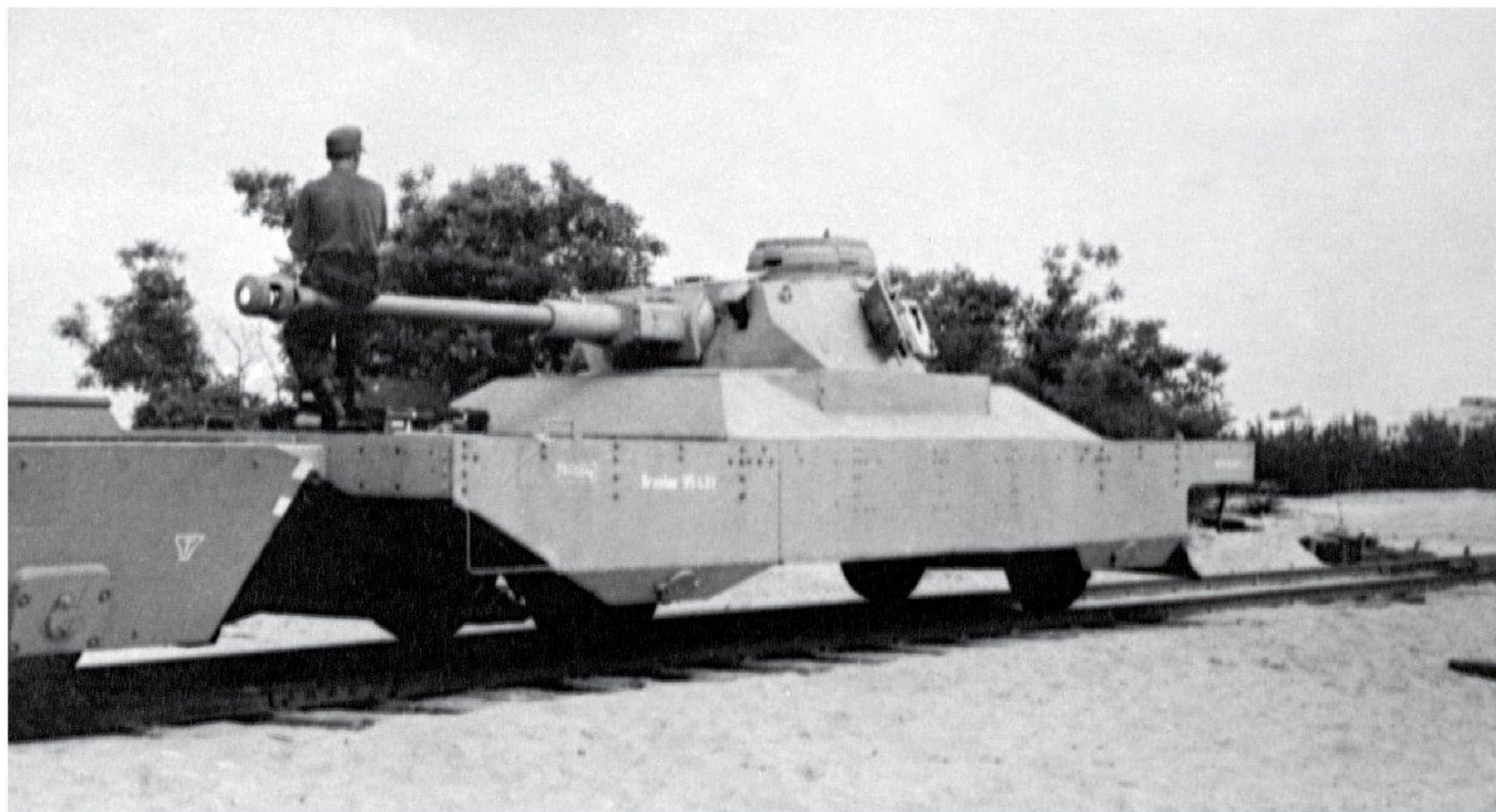
Le lendemain de sa remise en service, les Russes déclenchent une offensive en direction de la Baltique, dans la zone Dünaburg–Rositten, et, le 24 juillet, les PZ 3 et 21 contre-attaquent à Kovno. Le 1^{er} août, le PZ 3 se trouve sur le tronçon Krottingen–Telsche, avant d'être placé sous les ordres du XXXIX. *Panzer-Korps*. Une attaque est prévue le 16 août pour rétablir le contact avec l'*Heeresgruppe* « Nord ». Alors qu'il tente de rejoindre Schruden pour participer à l'appui de cette attaque avec le PZ 21, le train blindé déraile à quelques kilomètres de son point de départ et doit être réparé. En octobre, le PZ 3 patrouille avec le PZ 21 sur la ligne Moscheiken–Schaulen. Agissant en liaison avec la 201. *Sicherungs-Division* entre Akmene et Papile, il a la responsabilité de la sécurité d'un centre névralgique.

C'est alors que les choses se précipitent : le 5 octobre, les Soviétiques attaquent face à la 3. *Panzer-Armee*, percent entre Schaulen et Raseinen, puis coupent les forces allemandes en deux lorsqu'ils atteignent la Baltique. Dans la zone du PZ 3, ils repoussent l'élément d'assaut du train débarqué à Gumbaikai, l'équipage allemand apprenant que l'ennemi est déjà à l'est de Viaksninie et remonte vers le nord. Afin de n'être pas tourné, le train se replie sous le feu vers Weinoden, le 7 octobre, et tente sans résultat de rétablir le contact avec Moscheiken, où se trouve le PZ 21. Le 10 octobre, c'est la fin : les chars russes qui ont atteint la voie ferrée à la hauteur de Weissaden bloquent le train, qui doit être sabordé. ■

▼ Le dernier document connu à ce jour du PZ 3, déraillé lors de sa tentative du 16 août 1944 de participer à la reprise de contact avec l'*Heeresgruppe* « Nord ».

▼ Comme sur les BP 44, le PZ 3 a reçu deux *Panzerjägerwagen* à tourelle de *Panzer IV*. Il ne s'agit pas ici de la version standard développée par LHW qui, elle, a des flancs inclinés.

► Excellente vue de l'un des *Panzerjägerwagen* déraillés, permettant d'avoir une idée de l'agencement des coffres par exemple.



BIBLIOGRAPHIE

- Sawodny (W.), *German Armored trains on the Russian Front*, Atglen, PA, (E-U.), Schiffer Publishing Ltd, 2003
- Sawodny (W.), *Die Panzerzüge des Deutschen Reiches 1904-1945*, Freiburg (RFA), 2006 et 201, EK-Verlag GmbH
- Sawodny (W.), *German Armored Trains 1904-1945*, Freiburg (RFA), Atglen, PA (USA), 2010, Schiffer Military History
- Malmassari (P.), *Les Trains blindés 1826-1989*, Bayeux, 1989, Éditions Heimdal