

# PANZERZÜGE IM EINSATZ

auf deutscher Seite  
1939-1945

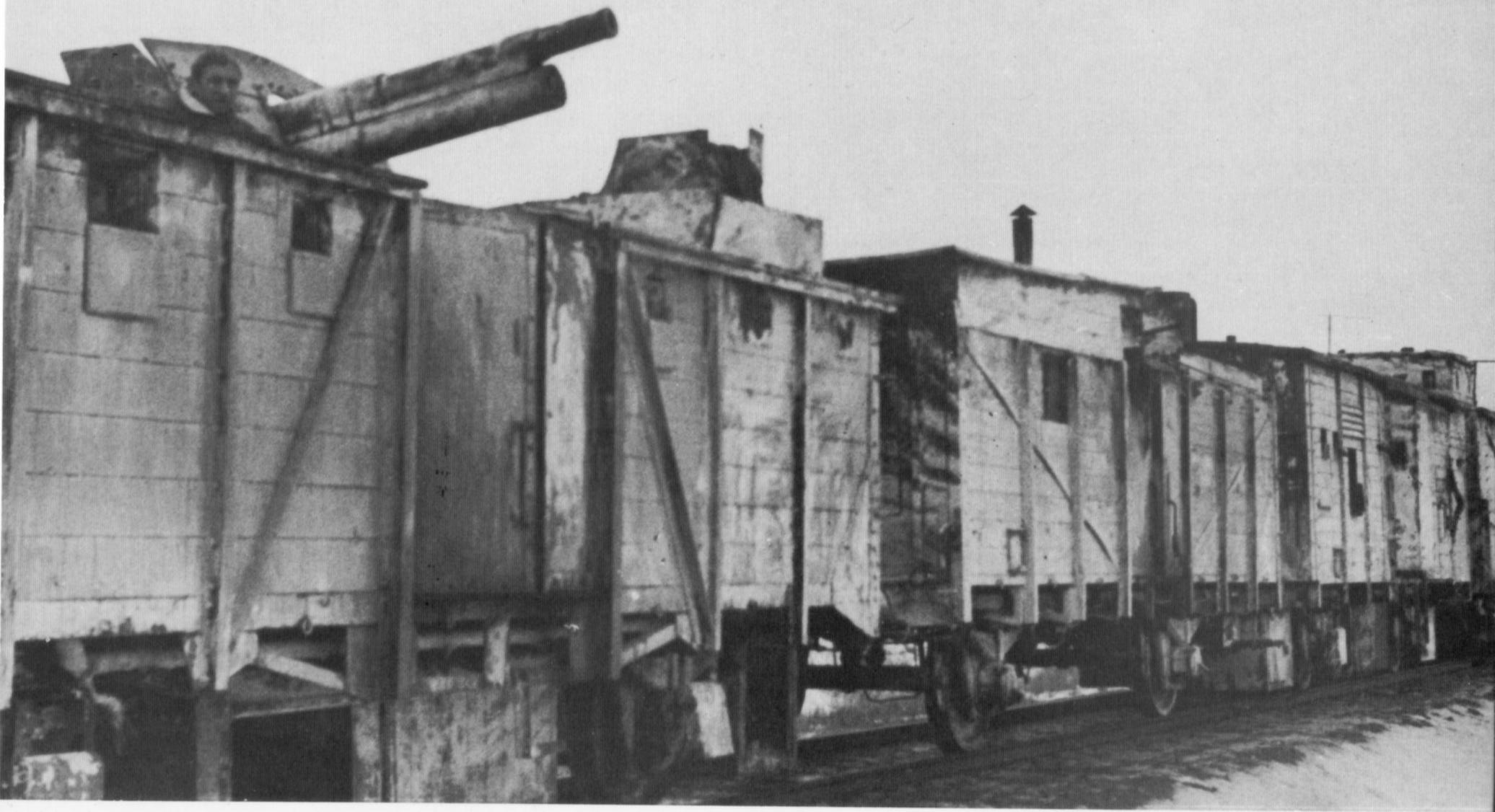
Wolfgang Sawodny

Sonderheft

S-13

WAFFEN-ARSENAL

HELMUS



Der Panzerzug Nr. 7 (siehe auch Heft I, S. 23, unten) behielt seinen "Güterzug-Look" aus Bahnschutzzeiten bis Anfang 1944. Die 7,5-cm-F.K. 02/26(p) war offen aufgestellt. (BA)

# PANZERZÜGE IM EINSATZ

auf deutscher Seite 1939—1945



Eisb.Panzerzug 2



Eisb.Panzerzug 6



Eisb.Panzerzug 63



Eisb.Panzerzug 66



Eisb.Panzerzug 67



Eisb.Panzerzug 24

Wolfgang Sawodny

Sonderheft S-13 der  
Waffen-Arsenal-Reihe

DM 14,80

PODZUN-PALLAS-VERLAG · 6360 FRIEDBERG 3 (DORHEIM)

## VORWORT

Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nachdrucks, vorbehalten.  
Podzun-Pallas-Verlag GmbH, Markt 9, 6360 Friedberg 3 (Dorheim)

Verantwortlich für den Inhalt ist der Autor.

Das Waffen-Arsenal: Gesamtedaktion Horst Scheibert

ISBN 3-7909-0384-1

### BILDQUELLENNACHWEIS:

Bundesarchiv Koblenz (BA)

J. Chr. Gembe, Vaterstetten (GE)

Albert Hellrung, Schwelm (HE)

Werner Köhler, Paderborn (KÖ)

Günter Krause, Werl (KR)

John Loop, Bothell, WA, USA (LO)

Janusz Magnuski, Warschau (MG)

Paul Malmassari, St. Maur, Frankreich (ML)

Militärarchiv Freiburg (MA)

Sammlung des Autors (SA) – Diese wurde aus den Privatalben ehemaliger Panzerzugehöriger zusammengetragen. Die Bildqualität dieser Amateuraufnahmen ist sehr unterschiedlich und läßt mitunter in Schärfe oder Kontrast zu wünschen übrig.

Zeichnungen: Ulrich Schwarze, Karlsruhe

Vertrieb:  
Podzun-Pallas-Verlag GmbH  
Markt 9, Postfach 314  
6360 Friedberg 3 (Dorheim)  
Telefon: 06031/3131 u. 3160  
Telex: 415961 – Telefax: 06031/62969

Alleinvertrieb  
für Österreich:  
Pressegroßvertrieb Salzburg  
5081 Salzburg-Anif  
Niederalm 300  
Telefon: 06246/3721

Verkaufspreis für Österreich: 119,- Schilling; Schweiz: 14,80 sfr

Für den österreichischen Buchhandel: Verlagsauslieferung Dr. Hain,  
Industriehof Stadlau, Dr. Otto-Neurath-Gasse 5, 1220 Wien

COPYRIGHT 1989

PODZUN-PALLAS-VERLAG GMBH, 6360 Friedberg 3

Das 1986 erschienene Heft "Deutsche Panzerzüge im Zweiten Weltkrieg" hat als erste und bislang auch einzige Publikation über diese Spezialwaffe derartigen Anklang gefunden, daß es nicht nur innerhalb kurzer Zeit vergriffen war, sondern auch weltweite Beachtung fand. Es haben sich daraufhin viele ehemalige Angehörige der Panzerzüge an mich gewandt, und mit deren Hilfe und intensiver eigener Forschungsarbeit ist es gelungen, trotz des Fehlens zureichender amtlicher Unterlagen sowohl die Bau- wie die Einsatzgeschichte der deutschen Panzerzüge weitgehend aufzuklären. Ich freue mich daher, daß mir der Verlag die Gelegenheit gibt, dieses nun viel umfassendere Wissen in Form eines kurzen Abrisses in einem neuen Heft zu dieser Thematik zu präsentieren. Da die Grundzüge der Entwicklung bereits im ersten Heft richtig wiedergegeben wurden, konnte dieser allgemeine textliche Aufbau übernommen werden, jedoch wurden die neu gewonnenen Erkenntnisse eingearbeitet, was – abgesehen vom ersten Kapitel – erhebliche Umänderungen bedingte. Im Bildteil wird – den Grundsätzen des Verlages entsprechend – fast ausnahmslos neues Material geboten, wobei das Schwergewicht nun eher auf die Einsatzgeschichte, denn auf die technische Entwicklung, die ja im ersten Heft dargestellt wurde, gelegt ist. Lediglich da, wo auch im Bildteil Korrekturen vonnöten waren und diese nicht mit anderen Fotos zu belegen sind, werden Wiederholungen gebracht. – Der Autor hofft damit, nun eine zwar knappe, aber schlüssige und zutreffende Geschichte der Panzerzüge vorlegen zu können. Er arbeitet weiter an einer ausführlichen Darstellung dieser Materie. Deshalb ist er auch jetzt noch für jede ergänzende und korrigierende Information dankbar.

### DANKSAGUNG

Herzlichen Dank sage ich allen Damen und Herren des Bundesarchives in Koblenz, Freiburg (Militärarchiv) und Aachen (Zentralnachweisstelle), des Militärgeschichtlichen Forschungsamtes in Freiburg, der Deutschen Dienststelle (WASt) in Berlin und des Suchdienstes des Deutschen Roten Kreuzes in München für ihr Entgegenkommen und ihre engagierte tätige Mithilfe bei der Auswertung ihrer Aktenbestände, den Herren Fritz Hahn (Oberkochen), John Loop (Bothell, WA/USA), Janusz Magnuski (Warschau), Paul Malmassari (St. Maur) und Jürg Meister (Bonny Hills, Australien) für den freimütigen Gedankenaustausch und mir großzügig überlassenes Material, vielen Eisenbahnexperten, allen voran Herrn Hansjürgen Wenzel (Koblenz), für wertvolle Angaben und Fotos, vor allem aber den Herren Günther Krause (Werl) und Ulrich Schwarze (Karlsruhe) für ihre selbstlose und über Jahre hinweg beständige Mitarbeit. Mein besonderer Dank gilt aber den vielen ehemaligen Angehörigen der Panzerzüge, die alle aufzuzählen leider der Platz verbietet, die meine vielen Fragen mit Geduld und nach bestem Wissen und Gewissen nach so langer Zeit noch zu beantworten versuchten und die mir bereitwillig ihre noch vorhandenen bildlichen und schriftlichen Unterlagen zur Verfügung gestellt haben. Ohne ihr Entgegenkommen und ihre große Hilfe hätte meine Arbeit unbefriedigendes Stückwerk bleiben müssen.

## EINFÜHRUNG

Nachdem am 27. 9. 1825 der erste Eisenbahnzug von Stockton nach Darlington (England) gedampft war, war zwar eine militärische Bedeutung dieses neuen Verkehrsmittels abzusehen, eine Umsetzung in die Praxis war jedoch erst möglich, nachdem sich in mehreren Staaten ein einigermaßen zusammenhängendes Streckennetz entwickelt hatte. Dabei wurden die Vorteile, die es für Truppen- und Nachschubtransporte bot, schon recht frühzeitig erkannt. Die Möglichkeiten, Eisenbahnfahrzeuge direkt als Waffe im Gefecht einzusetzen, brauchten eine längere Reifezeit. Zwar versahen die Österreicher bereits in den Revolutionskriegen 1848/49 Flachwagen mit Seitenwänden aus übereinandergelegten Eisenbahnschienen, die den darauf befindlichen Schützen Panzerschutz gewährten, und setzten diese Wagen sowohl bei der Belagerung Wiens wie in Ungarn und Oberitalien ein, zwar setzten im Amerikanischen Bürgerkrieg (1861-65) Nord- wie Südstaaten Geschütze auf Eisenbahnwagen, zwar hatten die Franzosen Ende der Sechziger Jahre bereits gepanzerte Infanteriewagen konstruiert, die sogar schon mit Mitrailleusen (dem Vorläufer des Maschinengewehrs) bestückt waren, jedoch im deutsch-französischen Kriege (1870/71) nicht eingesetzt wurden – wohl aber im belagerten Paris gebaute, gegenüber denen des amerikanischen Bürgerkrieges wesentlich verbesserte gepanzerte Eisenbahn-Batterien –, aber das Verdienst, den ersten, auch im heutigen Sinne richtiggehenden Panzerzug – der gekennzeichnet ist durch den Verbund von Infanterie und Artillerie – geschaffen zu haben, gebührt den Engländern. Er entstand während des ägyptischen Feldzuges 1882. Sie setzten ähnliche Züge in der Folgezeit öfter in ihren Kolonialkriegen ein, am umfangreichsten (am Ende dieses Konflikts bestanden nicht weniger als 19 der-

artige Züge) und spektakulärsten im Burenkrieg 1899-1902. Von da an bauten fast alle anderen Nationen auch Panzerzüge und es gab bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkrieges wohl kaum eine kriegerische Auseinandersetzung, wo sie nicht in der einen oder anderen Form eine Rolle gespielt haben.

Auch der deutsche Generalstab erwog im Anschluß an den Burenkrieg die Aufstellung von Panzerzügen und hatte schon bald – während des Hereroaufstandes in der Kolonie Südwestafrika 1904 – Gelegenheit, mit einer improvisierten derartigen Einheit praktische Erfahrungen zu sammeln. Dies führte dazu, daß in einzelnen Eisenbahnwerkstätten Material deponiert wurde, das im Mobilmachungsfall die Panzerung einer Lokomotive der Baureihe 913-18 (preuß. T 93) und von zwölf offenen Güterwagen mit Stahlwänden je Zug ermöglichte. Beim Beginn des Ersten Weltkrieges standen neun solche zunächst nur infanteristisch bemannte Panzerzüge zur Verfügung, und einer davon nahm auch an der ersten Kriegshandlung, der Besetzung Luxemburgs, teil. Die Deutschen waren wohl neben den Russen die einzigen, die schon bei Kriegsbeginn derartige Einheiten besaßen. Bald folgten die Österreicher, Belgier und Engländer (zum Küstenschutz im Mutterland). Bis zum Jahre 1915 stellte das Deutsche Reich sechs weitere, die k.u.k.-Monarchie insgesamt elf Panzerzüge in Dienst, die nun auch Artillerie-Bewaffnung besaßen (die älteren Züge wurden entsprechend nachgerüstet). Mit dem Erstarren der Fronten im Stellungskrieg schränkten sich die Einsatzmöglichkeiten der Panzerzüge auf Sicherungsaufgaben im Hinterland ein. Sowohl das Deutsche Reich wie Österreich reduzierten daher 1916/17 die Zahl ihrer Panzerzüge auf die Hälfte (sieben bzw. fünf).

Zum wahren Tummelplatz der Panzerzüge wurde aber nach der Revolution von 1917 das Gebiet des ehemaligen Rußland. In den darauf

folgenden Auseinandersetzungen bedienten sich ihrer alle Parteien, ob die Roten oder die Weißen, die Tschechen in Sibirien, die alliierten Interventionstruppen, die Finnen, die Polen oder die Deutschen (vor dem Zusammenbruch in der Ukraine, später die im Baltikum kämpfenden Freikorps), oft sogar in massierter Form, zusammengefaßt zu ganzen "Panzerzug-Divisionen".

In dieser Zeit hatte sich die Form der Panzerzüge herausgebildet, die bis in den Zweiten Weltkrieg hinein Gültigkeit behalten sollte. Entscheidend blieb die Kombination von Infanterie und Artillerie. Erstere war mit leichten Waffen (einschließlich MGs und Granatwerfern) ausgerüstet und umfaßte meist auch einen Stoßtrupp, der außerhalb des Zuges operieren konnte. Von den MGs waren etliche fest eingebaut und zwar möglichst so, daß sie den ganzen Zug sowohl vom Seiten- wie vom Höhenrichtfeld (man bedenke, daß die Züge auch in Einschnitten oder auf Bahndämmen stehen konnten!) bestrichen, um so eine feindliche Annäherung abwehren zu können. Bei der Artillerie bevorzugte man Geschütze leichteren Kalibers (meist 7,5 – 10,5 cm), die tunlichst in Drehtürme mit einem Schwenkbereich von mindestens 270° eingebaut wurden. Alle Wagen waren so wie die Lokomotive gepanzert, wobei man sich zumeist aus Gewichtsgründen mit S.m.K.- und Splittersicherheit begnügte. Die Wagen wurden möglichst symmetrisch um die in der Mitte laufende Lokomotive (zur Erhöhung des Fahrbereichs oft mit einem Zusatztender versehen) gruppiert, nach innen zu die Infanteriewagen und der Kommandowagen, der mit effektiven Fernsprech- und Funkeinrichtungen zur Kommunikation innerhalb des Zuges und nach außen versehen war, dann die Artilleriewagen, um die Geschütze auch nach vorn bzw. hinten zur Wirkung bringen zu können. An der Spitze und am Ende des Zuges liefen so-

nannte "Kontroller" oder Abstoßwagen; sie sollten auf den Gleisen liegende Minen oder durch rechtzeitiges Abstoßen gegen den Zug vorgeschickte "Brander" (z. B. mit Sprengstoff geladene Güterwagen) ohne Harm für den Zug unschädlich machen. Auf ihnen ver lud man auch Gleisbaumaterial, mit dem der mitfahrende Pioniertrupp Streckenschäden, die die Bewegungen des Zuges behinderten, ausbessern konnte. Zum Panzerzug gehörte meist noch eine Panzerdraisine oder ein schienengängiger Spähwagen für Aufklärungszwecke, sowie ein Troß- und Versorgungszug, der in dem Bahnhof, der dem Panzerzug als Operationsbasis diente, stationiert wurde.

Der Panzerzug war also eine in sich geschlossene Kampfeinheit, die selbständig operieren konnte. In der Größe und Stärke gab es erhebliche Unterschiede: die Tschechen bevorzugten sehr kleine Züge mit nur einem Geschütz wagen vor und einem Infanteriewagen hinter

der Lokomotive, Russen und Polen hatten sehr kampfstärke Züge mit mindestens vier Geschützen. Demgemäß konnte die Kopfzahl der Mannschaft stark schwanken – zwischen 40 und 200 Mann, das übliche war etwa Kompaniestärke.

In der Verwendungsmöglichkeit der Panzerzüge sah man zunächst ein weites Feld:

Selbständige offensive Kampfaufträge:

- Aufklärung längs der Strecke, insbesondere auch von Bahnobjekten (Bahnhöfe, Brücken, Tunnels etc.)
- Inbesitznahme von Bahnobjekten
- Einbrüche in Feindgebiet
- Offensives Eingreifen in Schlachten
- Artilleristische Zielbekämpfung aus vorgeschobener Stellung
- Verfolgung (evtl. überholend) des weichenden Gegners

Selbständige defensive Kampfaufträge:

- Abblocken feindlicher Vorstöße
- (Überfallartige) Gegenstöße gegen vorrückenden Feind
- Abwehr feindlicher Panzerzüge
- Deckung von Rückzügen als Nachhut
- Sammeln zurückgehender Truppenteile
- Abwehr feindlicher Raids gegen rückwärtige Transportlinien
- Küstenverteidigung

Unterstützungsaufgaben:

- Unterstützung der Infanterie in Angriff und Verteidigung durch Waffenwirkung, insbesondere der Artillerie
- Flankendeckung parallel zur Bahnlinie operierender Einheiten
- Angriffspitze bei Vorgehen gegen Geländehindernisse
- Artilleriekampf aus gedeckter Stellung
- Funkzentrale bei Unternehmungen gemischter Kampfgruppen.



tschechische und ungarische Panzerzüge



Baujahre 1914 / 19



russischer Panzerzug

Baujahr 1917 / 19



polnischer Panzerzug

Baujahr 1921



deutscher Bahnschutzzug

Baujahr 1921 ff.

#### Sicherungsaufgaben:

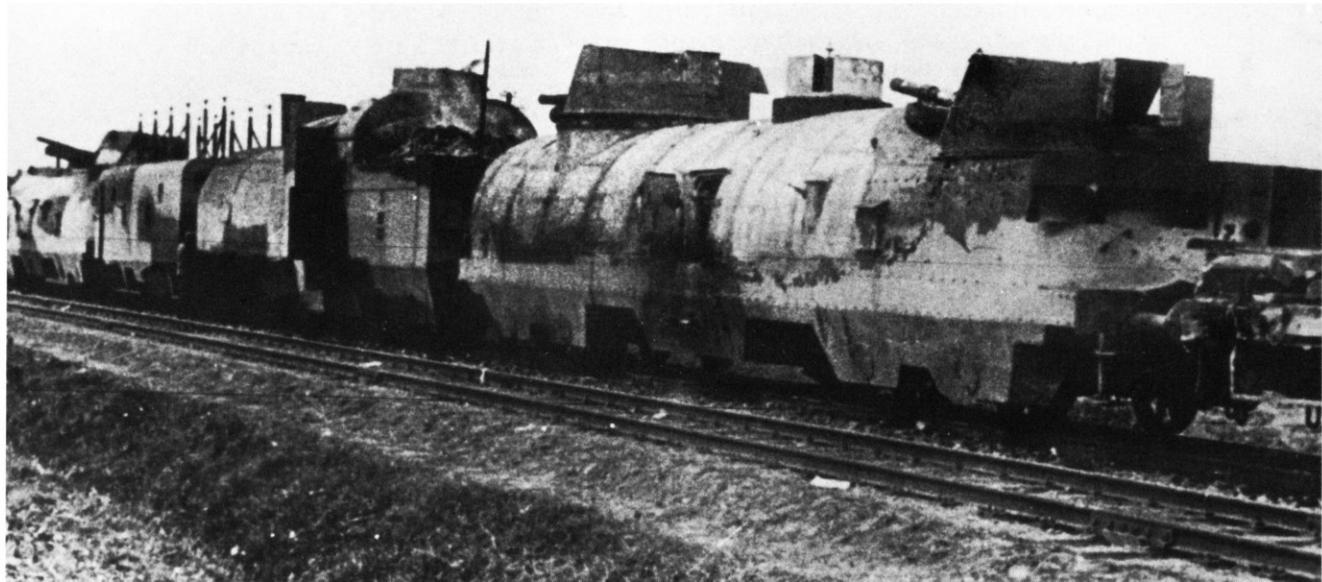
- a) Sicherung und Wiederherstellung von Bahnobjekten
- b) Sicherung rückwärtiger Verbindungen
- c) Sicherung von Truppenversammlungen
- d) Sicherung von Versorgungsanlagen
- e) Sicherung von Truppentransporten und Nachschubzügen während des Transports und bei der Verladung
- f) Patrouillenfahrten zum Bahnwachdienst

Während der Dreißiger Jahre kamen allerdings erhebliche Zweifel an der weiteren Brauchbarkeit der an das Schienennetz gebundenen, in der Bewegung schwerfälligen, ein relativ großes Ziel bietenden und in der Anschaffung und im Unterhalt kostspieligen Panzerzüge auf. Die viel kleineren und beweglicheren gepanzerten Rad- und Kettenfahrzeuge schienen ihnen für Kampfzwecke weit überlegen zu sein. Dazu kam die Bedrohung durch die Luftwaffe, wobei nicht nur direkte Treffer, sondern auch solche auf die Gleise vor und hinter dem Zug diesen paralisieren konnten. Die Polen entwickelten deshalb das Konzept von mehreren Panzerdraisinen, die je nach Bedarf einzeln operieren, im Verband oder in Einzelaufstellung einen größeren Streckenabschnitt decken, und zu Panzerzügen konzentrierter Feuerkraft zusammengestellt werden konnten. Dieses Konzept gedieh aber vor Kriegsbeginn nicht über das Erprobungsstadium hinaus.



Oben: Tschechischer Panzerzug (Baujahr 1919); das Material der drei Panzerzüge dieses Typs wurde ab 1940 bei den deutschen Panzerzügen Nr. 23 – 25 mitverwendet.

Unten: Polnischer Panzerzug "Danuta"; gleichartige Wagen und Loks fanden sich später bei den deutschen Panzerzügen Nr. 10 und 21. (MG, MA)



## VON 1938 BIS SOMMER 1941

Im Frühjahr 1921 mußte die Reichswehr ihre damals bestehenden 31 Panzerzüge auf Geheiß der Entente-Mächte auflösen. Der Deutschen Reichsbahn gelang es aber nur wenige Wochen später, den Alliierten das Einverständnis zur Aufstellung von sogenannten "Bahnschutzzügen" abzurufen, die bei inneren Unruhen den reibungslosen Eisenbahnverkehr sicherstellen sollten. Sie bestanden aus sechs gedeckten Güterwagen, deren Holzwände mit Stahlplatten hinterlegt waren. Da sie zunächst auch ungepanzerte Lokomotiven besaßen (erst Ende der Zwanziger Jahre erhielten sie Panzerloks der Baureihen 57 bzw. 93 (ex preuß. "G 10" und "T 14"), konnten sie dem oberflächlichen Betrachter (wenn er Schießscharten und Beobachtungsstände übersah) als harmlose Güterzüge erscheinen. Sie standen die weitaus meiste Zeit verdeckt in Schuppen und traten bis zum Frühjahr 1933, als sie im Gefolge des Reichstagsbrandes und der anschließenden Verhaftungswelle zur Verhinderung von Unruhen ausrückten, kaum in Erscheinung, erregten dann aber – bei den nationalsozialistischen Machthabern wohlwollendes, im Ausland mißbilligendes – Aufsehen. Eigentlich sollte jede Reichsbahn-Direktion einen solchen Bahnschutzzug unterhalten, jedoch gab es verschiedene, die keinen besaßen, andere – besonders an der Ostgrenze des Reichs – hatten dagegen mehrere. Insgesamt existierten 1937 22 solche Züge.

Die deutsche Heeresführung sah in den Dreißiger Jahren die Panzerzüge ebenfalls als eine durch die Entwicklung der Luftwaffe und der Panzertruppe überholte Waffe an. Sie lehnte daher den Neubau solcher Züge ab und beschränkte sich darauf, sieben der Bahnschutzzüge der Reichsbahn zu übernehmen und nachzurüsten. Die entsprechende Anweisung des OKH erging am 23. 7. 1938 an die Wehr-

kreise, in denen die zur Übernahme vorgesehenen Bahnschutzzüge stationiert waren, jedoch erhielten nur vier dieser Züge eine zusätzliche Geschützbewaffnung (zwei 7,5-cm-Kanonen) für Kampfaufgaben, die anderen drei Züge mußten sich mit der aus Bahnschutzzeiten vorhandenen Ausrüstung mit s.M.G.s(08) begnügen und waren nur für Sicherungsaufgaben vorgesehen. Die Kampfzüge Nr. 3 und 4 nahmen sowohl an der Besetzung des Sudetenlandes (Oktober 1938) wie der Rumpftschechoslowakei (März 1939) teil, ohne aber mit den Waffen aktiv werden zu müssen. Bei letzterer Aktion fielen übrigens den Deutschen fünf tschechische Panzerzüge unverehrt und kampflös in die Hände.

Im Polenfeldzug scheiterte der Versuch, die Weichselbrücken bei Dirschau unzerstört in die Hand zu bekommen, an dem der Panzerzug Nr. 7 beteiligt war; der auf den Bahnhof Konitz angesetzte Panzerzug Nr. 3 konnte sich nur mit Mühe behaupten, bis die nachrückenden Truppen herangekommen waren und wurde erheblich beschädigt; der Panzer-



Bilder rechts: Der Panzerzug Nr. 6 (früherer Insterburger Bahnschutzzug, siehe auch Heft I, S. 5 und 23, oben). (BA)

zug Nr. 4 konnte in Wildfurt/Oberschlesien wegen Streckenzerstörungen gar nicht über die Grenze gelangen und nur der Panzerzug Nr. 6 war an der erfolgreichen Einnahme von Grajewo beteiligt. Nachfolgende Sicherungsaufgaben im besetzten Gebiet, an denen auch die restlichen drei Panzerzüge teilnahmen, verliefen ohne Zwischenfälle.

Im März 1940 wurden aus dem tschechischen Beutematerial die Panzerzüge Nr. 23 – 25 aufgestellt. Dabei reduzierte man sogar durch Ausbau die Zahl der Geschütze auf zwei (modifizierte 7,5-cm-Gebirgs-Kanonen Skoda M 15 L/28). Die Züge Nr. 23 und 24 beteiligten sich im April 1940 an der Besetzung Dänemarks und verblieben auch dort, Nr. 25 rückte im Westfeldzug durch Luxemburg vor und übernahm Sicherungsaufgaben im belgisch-französischen Grenzgebiet. – Die anderen deutschen Panzerzüge waren am 10. 5. 1940 in Holland auf Maas- und Ijssel-Brücken angesetzt, jedoch konnte nur der Panzerzug Nr. 1 die Maas bei Gennep überschreiten und durchstieß anschließend die Peel-Stellung, bei der Rückfahrt lief er allerdings auf eine inzwischen geschlossene Sperre auf und entgleiste. Der Panzerzug Nr. 5 blieb an der Brücke nördlich Roermond durch Treffer in die Bremsleitung liegen und wurde durch holländisches Feuer stark beschädigt. Er wurde später aufge-

löst, das noch verwendbare Material diente zur Wiederherstellung des Panzerzuges Nr. 1. Dieser erhielt nun auch zwei Geschützwagen mit je einer 4,7 cm-Pak (Böhler/Siderius) und einer 2 cm-Flak. Auch die anderen Panzerzüge erhielten nun diese Flak-Ausrüstung, dem Panzerzug Nr. 2 wurden die Geschützwagen des Panzerzuges Nr. 25 zugeteilt.

Die aus tschechischem Beutematerial bestehenden Panzerzüge Nr. 23 – 25 waren nämlich im Herbst 1940 außer Dienst gestellt worden; dafür traten im Juni/Juli 1940 zwei Panzerzüge (Nr. 21 und 22) zur Wehrmacht, die aus erbeuteten polnischen gepanzerten Wagen und Lokomotiven bestanden. Diese beiden artilleristisch besser ausgestatteten Züge (Nr. 22 war mit drei 7,5 cm-Feldkanonen 02/26(p), Nr. 21 darüber hinaus noch mit zusätzlich zwei 10 cm-le.F.H. 14/19(p) – alle in Drehtürmen – ausgerüstet) verblieben zunächst im Generalgouvernement, kamen aber im Frühjahr 1941 ins besetzte Frankreich. – In dieser Zeit, kurz vor Beginn des Rußland-Feldzuges, wurden auch die Panzerzüge Nr. 23 und 24 wieder reaktiviert. Sie wurden nach Serbien verlegt.

Im Winter 1940/41 erwog man aber auch eigene Panzerzug-Neubauten. Die Eisenbahnpionierinspektion In 10 legte im Dezember 1940 hierzu zwei Entwürfe vor: den "Panzerzug

1941", für den als Sofortlösung auf gepanzerte Ommr-Wagen aufgesetzte Panzer vorgesehen waren; später sollten für diese eigene Panzerträgerwagen konstruiert werden und auch die Lokomotive Panzerschutz erhalten; dann sollte der Zug durch weitere Wagen (Küche, Lazarett und für Stoßtrupps) ergänzt werden; in der Endphase sollten alle Wagen einen eigenen Motorantrieb erhalten; – und den "Panzerzug SP 42", der – von einer gepanzerten Diesellok gezogen – neben Kommando- und Infanteriewagen ebenfalls Panzerträgerwagen mit absetzbaren Panzern erhalten sollte; außerdem war hier für alle Wagen eine automatische Entkupplung vorgesehen.

Als die Planung des Rußland-Feldzuges im Frühjahr 1941 in ihr Endstadium trat, sah der Chef des Transportwesens die Notwendigkeit, einige Panzerzüge für die russische Breitspur (1.524 mm) zu haben, die auch in Frontnähe eingesetzt werden konnten. Die vorhandenen normalspurigen (1.435 mm) Panzerzüge konnten ja auf dem russischen Streckennetz allenfalls nach Umspurung der Gleise zeitlich verzögert und im Hinterland eingesetzt werden. Man griff hierzu auf die für den "Panzerzug 1941" vorgesehene Sofortlösung zurück. Zunächst sollten fünf solche Züge aufgestellt werden, die neben den beiden Abstoßwagen drei Ommr-Wagen mit aufgesetzten Beutepanzern vom französischen Typ Somua S 35 umfassen sollten. Als Zugmittel waren auf Breitspur umgestellte Lokomotiven der Baureihe 57 vorgesehen. Die Operationsabteilung schlug die Ausstattung von sechs Zügen und die Beigabe von offenen Güterwagen mit niederbordigen, mit Schießscharten versehenen Stahlwänden für eine zusätzliche Infanteriebemannung vor. Die entsprechende Aufstellungsverfügung für diese Panzerzüge Nr. 26 – 31 erfolgte am 28. 5. 1941. Die Züge besaßen zwei (Nr. 29 – 31) oder drei (Nr. 26 – 28) Panzerträgerwagen mit Somua S 35-Panzern



Links: Der Blick vom Geschützwagen des Panzerzuges Nr. 7 auf die zerstörten Weichselbrücken bei Dirschau am 1. September 1939. (SA)

und einen (Nr. 30, 31) oder zwei (Nr. 26 – 29) der offenen Infanteriewagen. Die Lokomotiven besaßen lediglich eine Führerhauspanzerung, für den sechsten Zug war eine Diesellok vom Typ WR 360 C auf Breitspur umgestellt worden (diese Loks taten bis zur endgültigen Zusammenstellung der Züge in der Nacht zum 22. 6. 1941 als Rangierloks in den Grenzbahnhöfen Dienst).

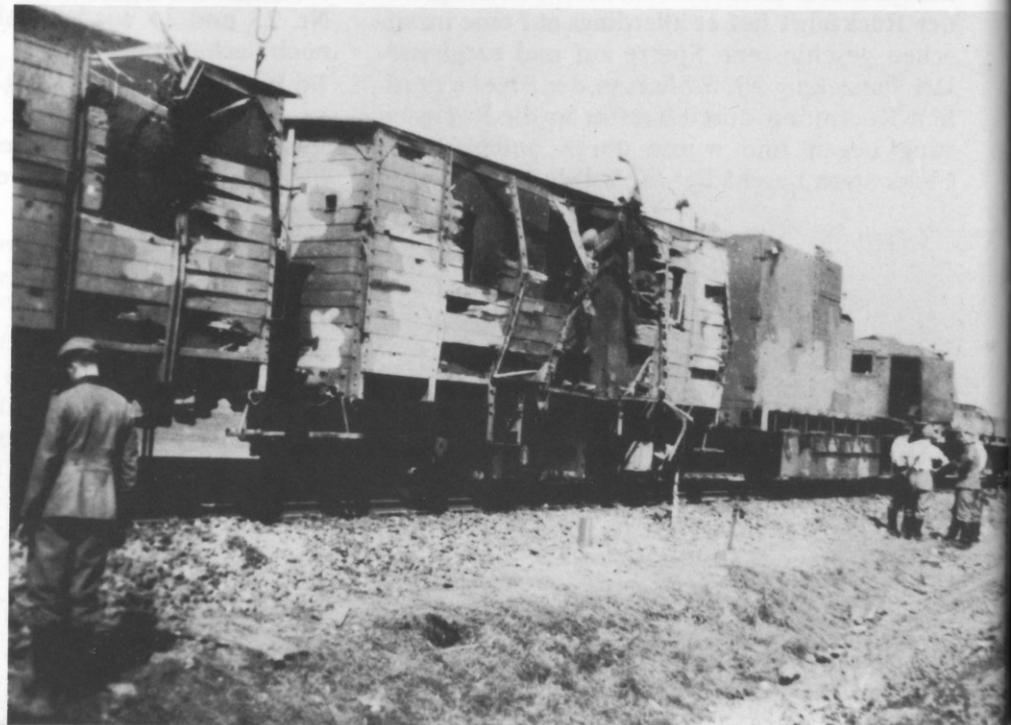
Zu Beginn des Rußland-Feldzuges waren die Panzerzüge insgesamt an dieser Front wie folgt verteilt:

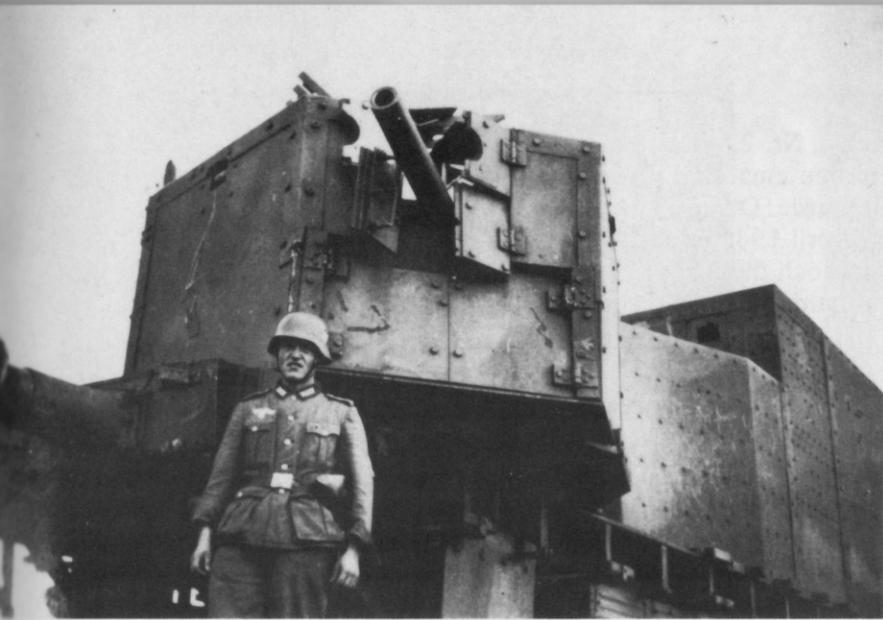
	Normalspur	Breitspur	Stationierung
HGr. Nord:			
18. Armee	Nr. 6		Insterburg
16. Armee		Nr.26+30	Eydtkau
HGr. Mitte:			
9. Armee	Nr. 1+3		Ortelsburg
4. Armee	Nr. 2	Nr. 28+29	Warschau, Terespol, Platerow
2. Pz.Gruppe		Nr. 27	Terespol
HGr. Süd:			
6. Armee	Nr. 4+7		Kielce
17. Armee		Nr. 31	Zurawica



Oben und rechts:

Der Panzerzug Nr. 3 nach dem Gefecht bei Konitz am 1. September 1939. Der Zug fuhr vor dem Bahnhof auf eine gesprengte Brücke, wobei der Abstoßwagen abstürzte und der Geschützwagen entgleiste. Der so immobilisierte Zug war heftigem polnischen Feuer ausgesetzt, dessen Spuren auf dem unteren Bild deutlich zu erkennen sind. Gut sichtbar die fast unbeschädigten Panzerplatten hinter den zerfetzten hölzernen Güterwagenwänden. (SA).





Bilder oben: Weitere Aufnahmen vom Panzerzug Nr. 3 bei Konitz. Nach Artillerietreffer detonierte in einem der Geschütztürme die Munition. (SA)

Unten: Der Kommandant des Panzerzuges Nr. 3, Oblt. Euen, wurde durch diesen Pak-treffer in den Beobachtungsturm am 1. 9. 1939 getötet. (SA)

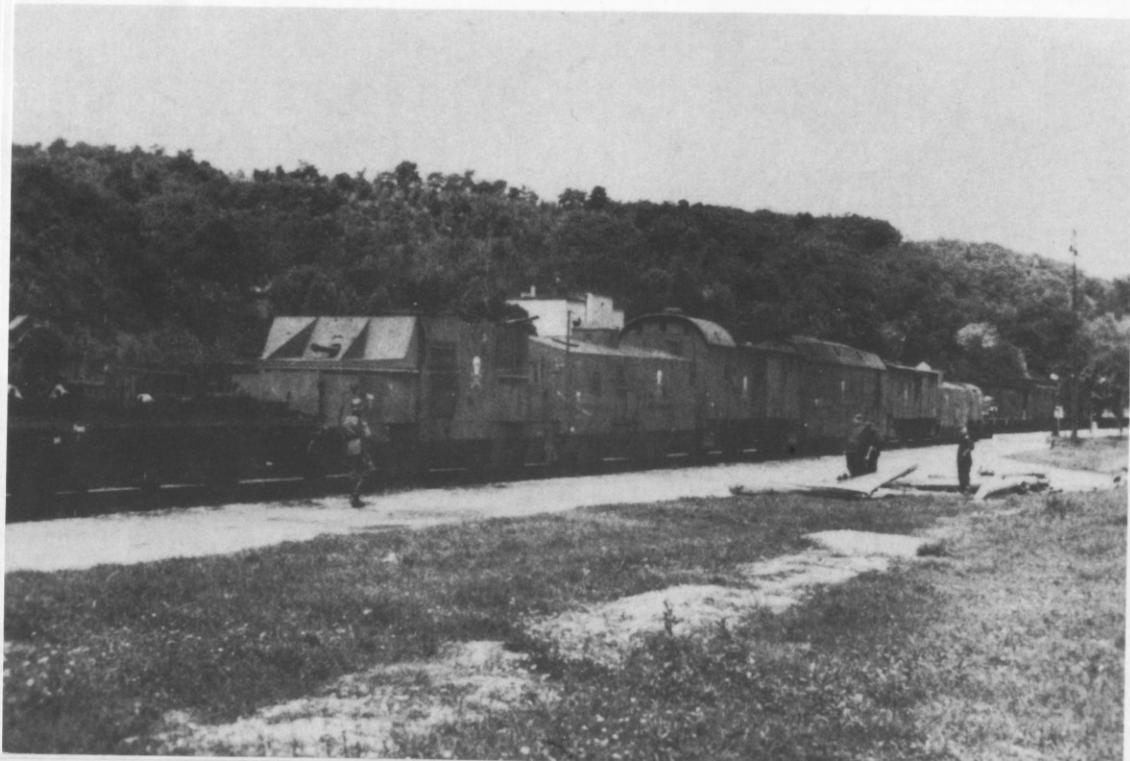


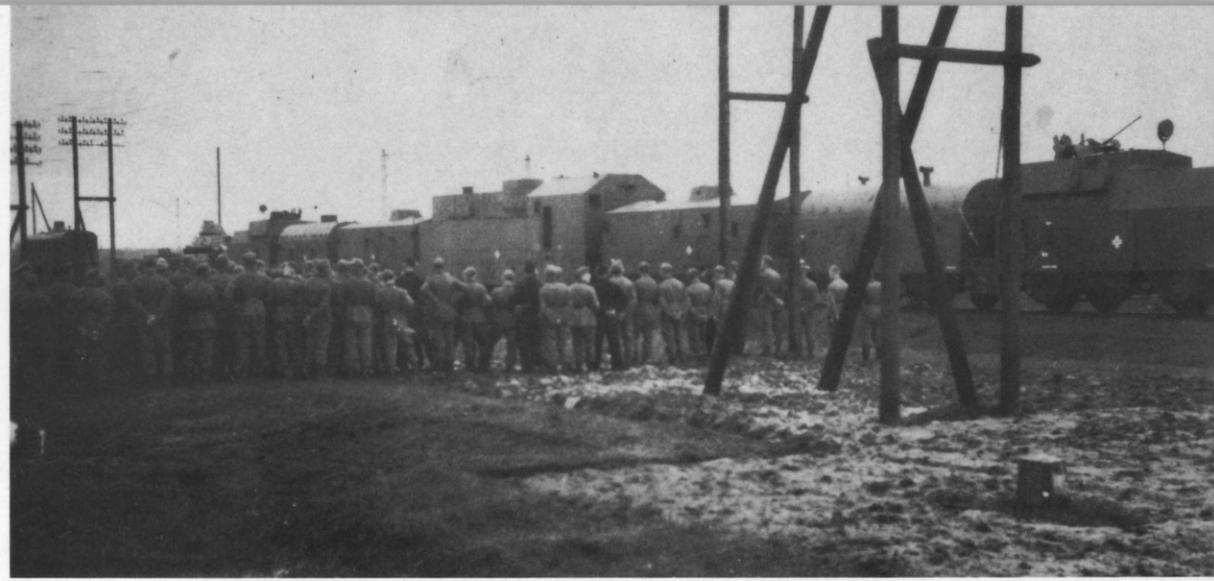
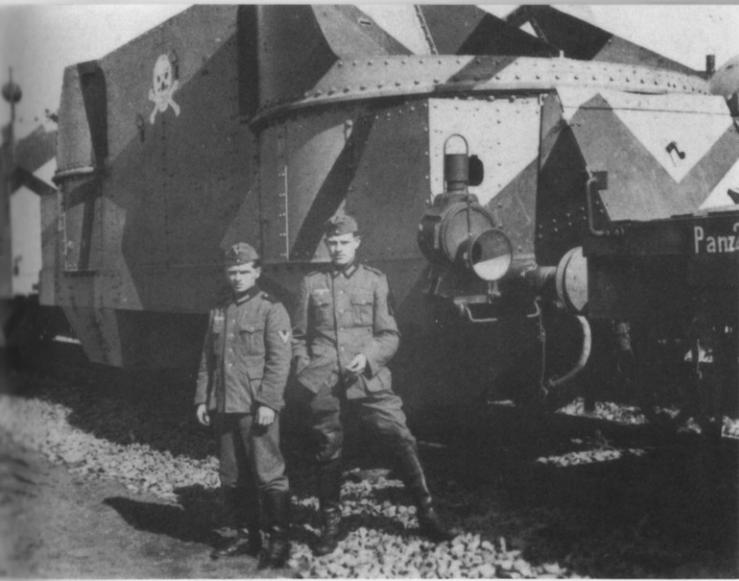
Rechts: Der Panzerzug Nr. 1 am 10. Mai 1940 nach Durchbrechen der holländischen Peel-Stellung. Er entgleiste auf der Rückfahrt durch Auflaufen auf eine inzwischen geschlossene Sperre. (SA)





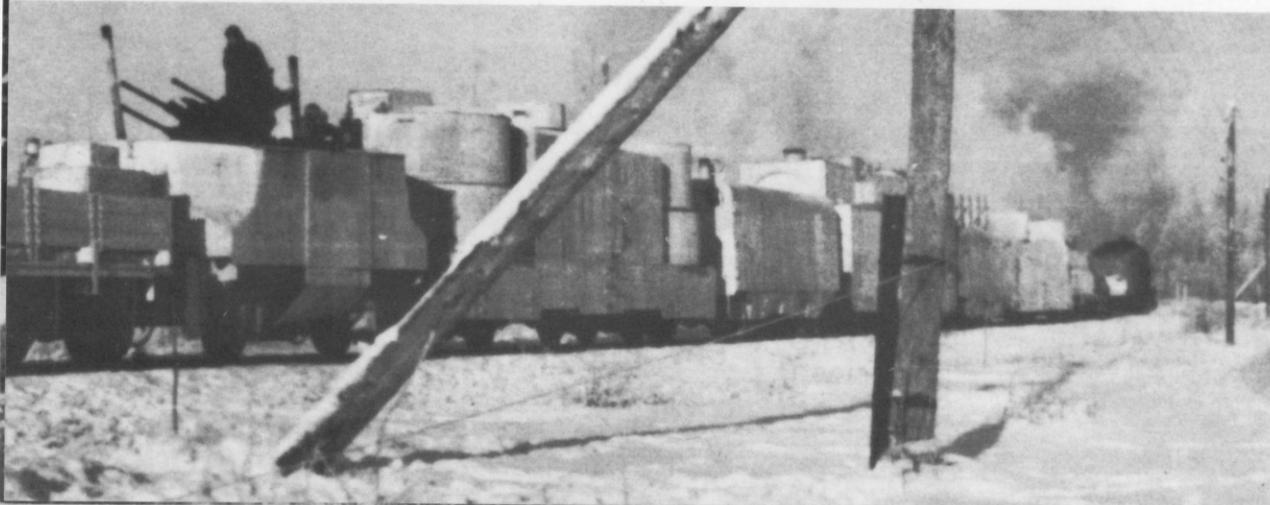
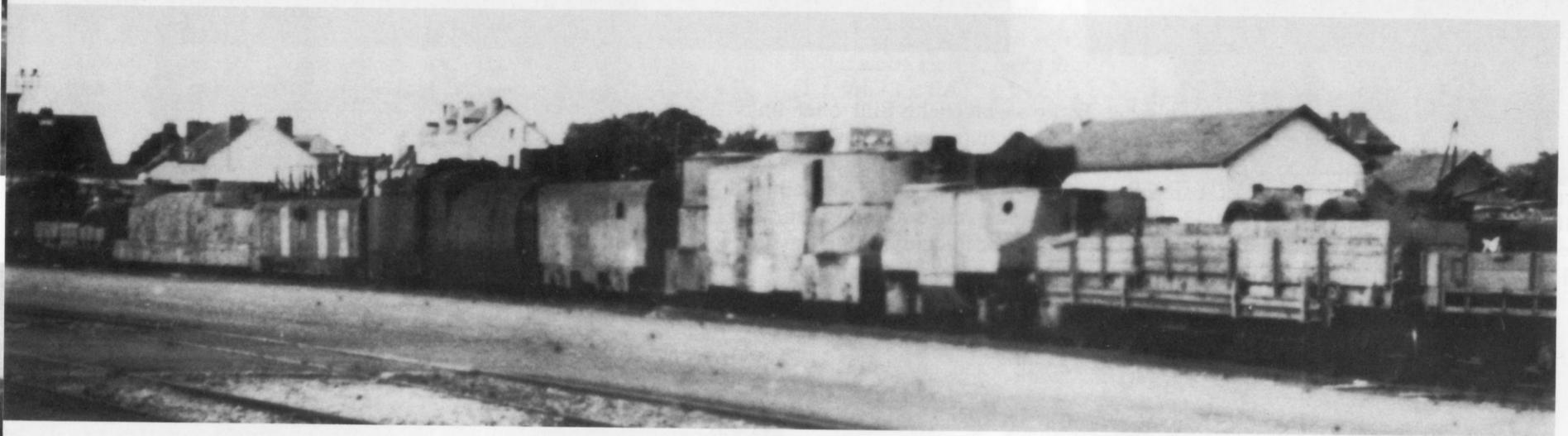
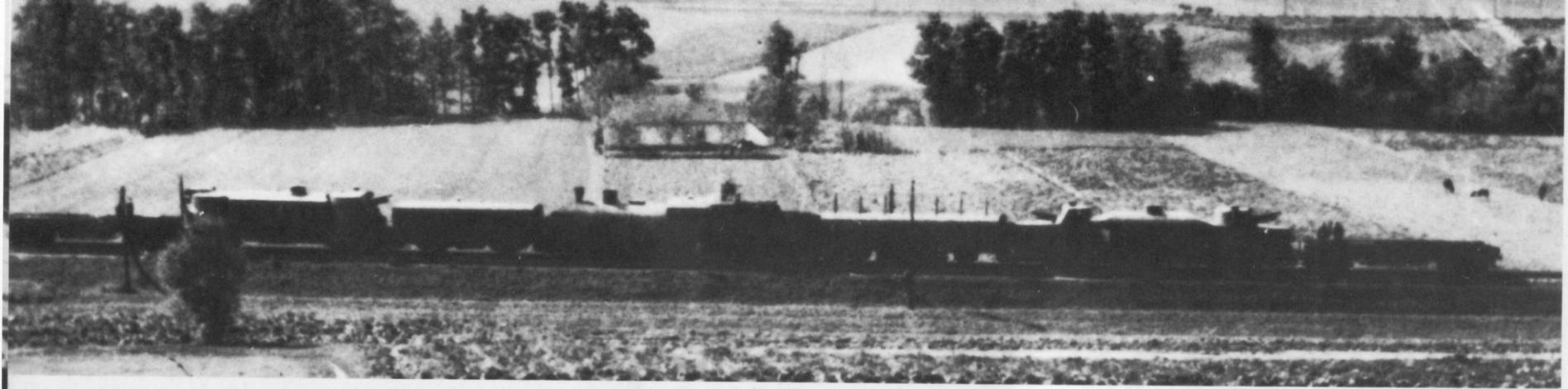
Bilder vom Panzerzug Nr. 23, der aus tschechischem Beutematerial zusammengestellt wurde. Oben links: Der Zug im April 1940 in Dänemark, er trägt noch die Tarnbemalung tschechischer Provenienz. Die anderen Bilder zeigen den Zug später auf dem Balkan. Neben den tschechischen Panzerwagen wurden zwei innen-gepanzerte Güterwagen (wie bei den Bahnschutzzügen) beige gestellt. Die Lok ist eine deutsche der Baureihe 93 (Nr. 220). Weitere Bilder siehe Heft I, Seite 9. (1 x ML, 3 x SA)





Auch der Panzerzug Nr. 25 bestand aus tschechischen Beutewagen (siehe Bild oben links, das ihn bei der Erstaufstellung im Frühjahr 1940 zeigt). Bei der Außerdienststellung im Herbst 1940 wurden seine Geschützwagen dem Panzerzug Nr. 2 zugeteilt. Bei der Reaktivierung im Winter 1941 erhielt er zusätzliches Wagenmaterial alter k. u. k. Panzerzüge des Ersten Weltkrieges (Wagen mit den runden Dächern sowie die mit den Flak-Plattformen) sowie Flachwagen mit absetzbaren Beutepanzern, Typ französisch Somua S 35 (so wie die für den Rußland-Feldzug gebauten behelfsmäßigen Breitspurpanzerzüge). Ab 1943 wurden die Somua-Panzer durch solche vom Typ 38 (t) ersetzt, auf den Flakwagen zusätzlich offen aufgestellte 7,5-cm-Kanonen installiert (Bild rechts unten; siehe auch die Bilder in Heft I, S. 10, dort fälschlich als Panzerzug Nr. 24 angesprochen. (1 x KÖ, 2 x SA, 1 x BA)





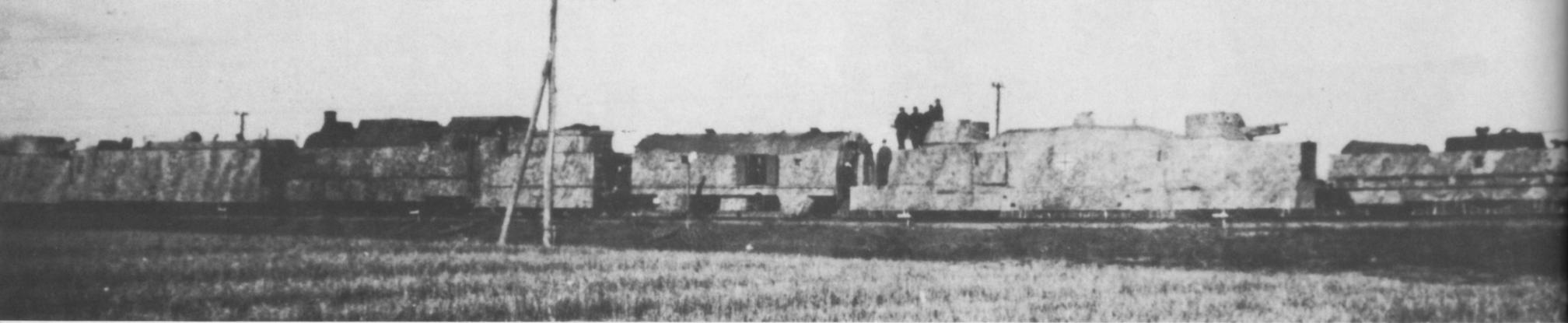
Der Panzerzug Nr. 21 bestand aus dem Material von vier polnischen Panzerzügen. Die Bilder zeigen ihn in drei Stadien. Oben: Kurz nach der Aufstellung im Sommer 1940; es fehlt noch der kleine Geschützwagen. Mitte: 1941/2 in Frankreich, noch mit polnischer Lok; 2-cm-Flak auf Niederbordwagen vor kleinem Geschützwagen. Unten: 1943 in Rußland, deutsche Panzerlok der Baureihe 93; kleiner Geschützwagen: Vierlingsflak statt Geschützturm. (SA)



Oben: Die Geschützwagen des Panzerzuges Nr. 21. Links der stromlinienförmige Wagen aus den zwanziger Jahren. Vorn die 7,5-cm-F.K. 02/26(p), hinten die 10-cm-le.F.H. 14/19(p). Rechts der eintürmige und zweitürmige Wagen älterer Bauart (1918/19). Solche Wagen besaß auch der ebenfalls aus polnischem Beutematerial bestehende Panzerzug Nr. 22 (siehe Heft I, S. 7 und 8). (SA)

Unten links: Am 7. 10. 1943 lief der Panzerzug Nr. 21 zwischen Retschitza und Wassilewitschi auf eine Mine, wobei die vordere Zughälfte entgleiste. Unten rechts: Am 23. 6. 1944 passierte dem Panzerzug Nr. 21 ein gleiches Mißgeschick bei Kola (südöstlich Minsk). (SA)

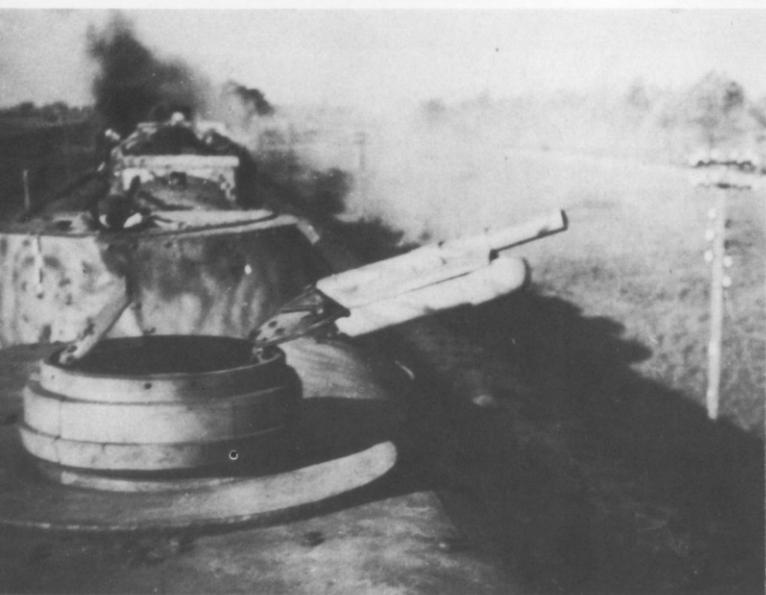




Oben: Aus gleichem polnischen Material, das jedoch im September 1939 in russische Hände gefallen, dann aber im Juni 1941 in Lemberg von den Deutschen erbeutet worden war, bestand der Panzerzug Nr. 10; hier der Kampfzug 10a (siehe auch Heft I, S. 11). (SA)



Links: Frontansicht des Geschützturmes mit der 10-cm-le.F.H. 14/19(p) dieses Zuges. (SA)



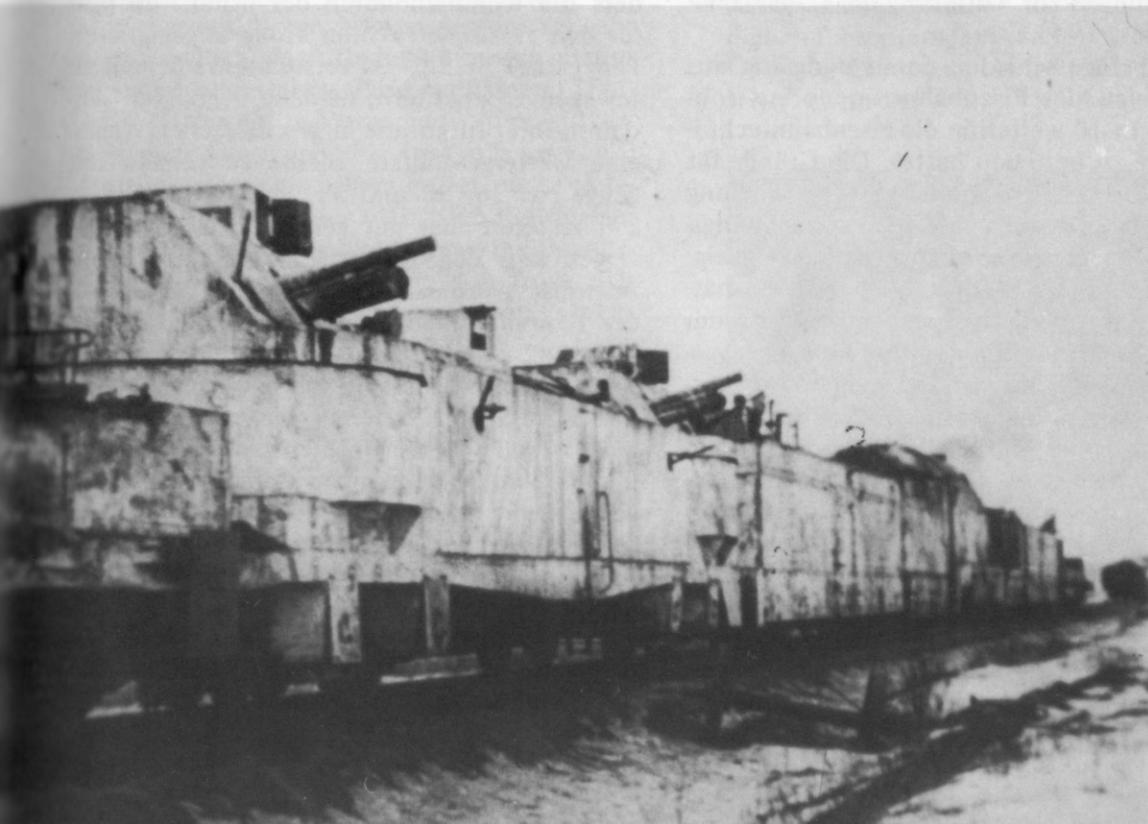
Der Kampfzug 10a im Einsatz. Links: Die le.F.H. polnischen Typs ist auch hier gut erkennbar. Die ursprünglichen Beobachtungstürme sind durch deutsche Panzerkuppeln, wie sie bei den Panzern III und IV Verwendung fanden, ersetzt. Rechts: Am 16. 3. 1944 wurde dieser Kampfzug (inzwischen Panzerzug Nr. 10) in Kowel eingeschlossen. Das Bild zeigt ihn feuernd (hier die 7,5-cm-F.K. 02/26(p)) auf dem dortigen Bahnhof, wo er am 21. 3. durch Bomben schwer beschädigt wurde. (1 x SA, 1 x BA)



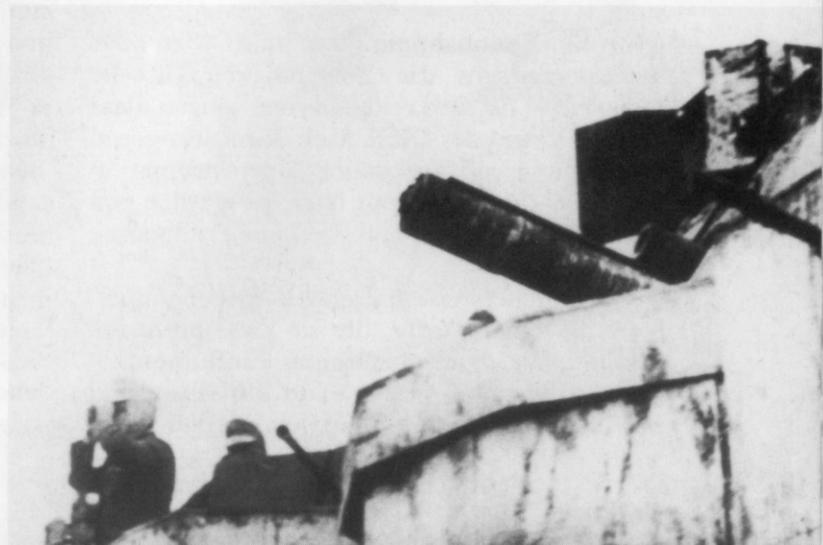


Oben und unten:

Der Panzerzug Nr. 10 umfaßte zunächst einen zweiten Kampfzug (10b). Dessen Vorgeschichte war die gleiche wie die des Kampfzuges 10a, doch reichte sie noch weiter zurück, denn die Polen hatten ihrerseits 1920 die Geschützwagen dieses Zuges von den Sowjets erbeutet. Später wurde dieser Kampfzug 10b zum eigenständigen Panzerzug Nr. 11 (siehe auch Heft I, S. 12, oben). (1 x SA, 1 x BA)



Unten: Diese beiden Standfotos aus der "Deutschen Wochenschau" vom Januar 1943 zeigen die 7,5-cm-F.K. 02/26(p) des Panzerzuges Nr. 10b im Zeitpunkt des Abfeuerns (oben) und des maximalen Rückstoßes (unten). (BA)



Daß die Panzerzüge bisher nur eine untergeordnete Rolle spielten, lag nicht nur an der Skepsis bezüglich ihres Wertes – und die bisherigen Einsätze waren kaum dazu angetan, diese zu beseitigen – sondern auch an den unklaren Zuständigkeitsverhältnissen.

Erstellung und Ausrüstung oblag auf Weisung des OKH der In 10 (Eisenbahnpioniere) des Allgemeinen Heeresamtes in Zusammenarbeit mit entsprechenden Stellen des Heeres-Waffenamtes (vor allem WuG 5 und 6). Für die Bemannung wurde der Panzerzug einem bestimmten Wehrkreis zugeteilt. Die insgesamt nur gut kompaniesterke Mannschaft wurde dabei aus den verschiedensten Truppenteilen (Infanterie-, Artillerie-, Flak-, Eisenbahnpionier-, Nachrichten-, Nebel- und Sanitäts-Einheiten), zusammengewürfelt, was ein schnelles Zusammenwirken ebenso beeinträchtigte wie die Ersatzgestellung. Die technische Besatzung des Panzerzuges (ein Reichsbahninspektor als technischer Führer, zwei Lokomotivführer, drei Heizer, zwei Streckenbeobachter und ein Motor- und Lichtwart, zugleich Wagenmeister) wurde übrigens bis Kriegsende auf Anforderung über die Transportdienststellen beim Reichsverkehrsministerium von der Deutschen Reichsbahn gestellt.

Obwohl Eisenbahnpioniere und Chef des Transportwesens die Zuständigkeit für die Panzerzüge für sich reklamierten, gingen diese laut Weisung des OKH nach Ausrüstung und Bemannung als allgemeine Heeresgruppe in dessen Verfügungsgewalt über; sie wurden von ihm zum Einsatz entsprechenden Truppenteilen unterstellt.

Verständlicherweise hatten die Eisenbahnpioniere an einer Waffe, die sie zwar ausrüsten mußten, die dann aber ihrem Einfluß entzogen wurde, kein sonderliches Interesse; und im OKH mußte eine Spezialeinheit von noch

nicht einmal 2.000 Mann Gesamtstärke, deren Wert zudem noch umstritten war, zwangsläufig am Rande figurieren.

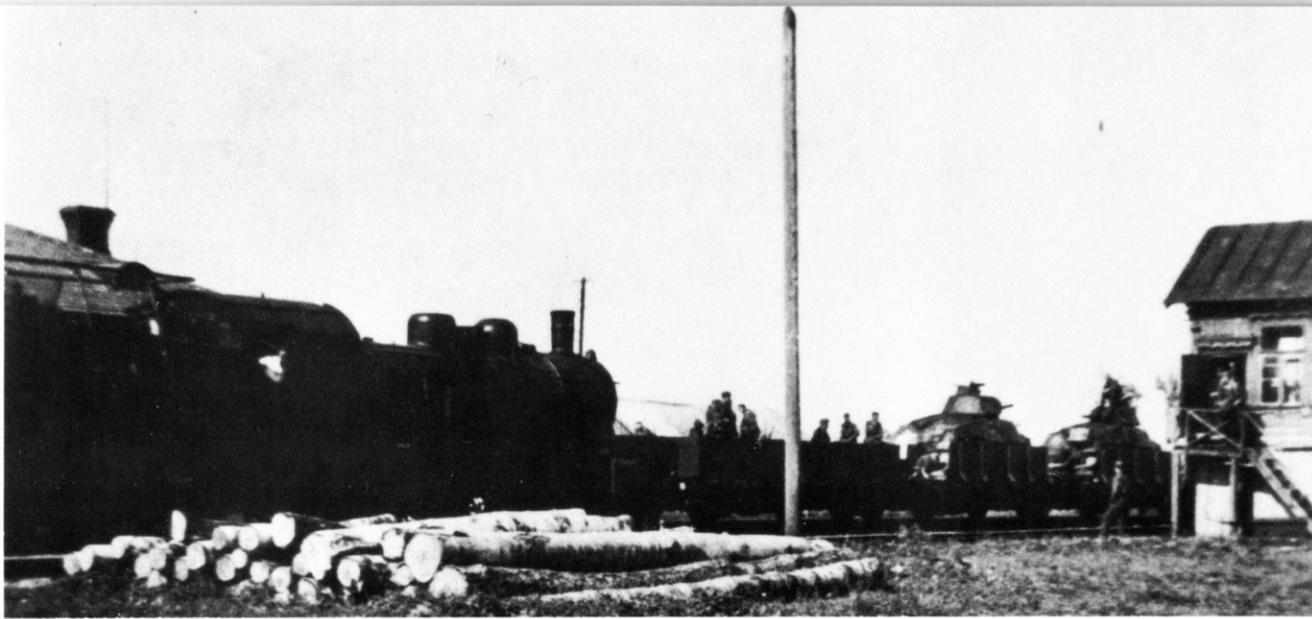
Dennoch hatte die Eisenbahnpionierinspektion In 10 im Dezember 1940 zwei Entwürfe für neue Panzerzüge vorgelegt. Die kurze Zeit bis zum Rußland-Feldzug erlaubte allerdings nur die Verwirklichung der äußerst behelfsmäßigen Sofortlösung des "Panzerzuges 1941" in den Breitspurzügen Nr. 26 – 31. Der Generalstabschef des Heeres sah die Notwendigkeit der Einrichtung einer eigenen Dienststelle für die Panzerzüge. So wurde im Juli 1941 die eines Stabsoffiziers der Eisenbahn-Panzerzüge geschaffen. Sie sollte zunächst dem Chef des Transportwesens und dort dem General der Eisenbahntruppen unterstellt werden, wurde dann jedoch mit Verfügung vom 9. 8. 1941 beim General der Schnellen Truppen eingerichtet. Der Posten wurde Oberstleutnant (später Oberst) Egon von Olszewski übertragen, der ihn bis zur Auflösung der Dienststelle am 31. März 1945 einnahm.

Die Panzerzüge schieden damit endgültig aus dem Bereich der Eisenbahntruppen aus (obwohl die In 10 weiterhin die eisenbahntechnische Seite zu betreuen hatte). Die Gründe für diese plötzliche Zuständigkeitsverlagerung sind unbekannt, angesichts der Tatsachen, daß sich die Panzerzüge bis dahin als kaum geeignet zur offensiven Verwendung erwiesen hatten und daß für den anbrechenden Zeitraum bis zum Ende des Jahres 1942 ihre fast ausschließliche Aufgabe die Sicherung der Transportwege gegen die immer größer werdende Beeinträchtigung durch die Partisanen sein sollte, erscheinen sie sogar widersinnig. Andererseits kann wohl mit Recht vermutet werden, daß die Panzerzugwaffe als Teil der Eisenbahntruppen kaum den Aufschwung genommen hätte, den sie unter den Fittichen der Schnellen Truppen (später Panzertruppen) erleben sollte. Die ersten Auswirkungen hiervon zeigten sich jedoch erst im Jahre 1942.

Vorerst demonstrierten die Russen – traditionell dem Einsatz von Panzerzügen zuneigend und mit vielen davon ausgerüstet –, daß diese Waffe in der Defensive durchaus ihre Meriten hatte. Wohl wurden durch die Einwirkung der deutschen Luftwaffe, Artillerie und Panzer viele außer Gefecht gesetzt, aber besonders an der Südfront, wo sie nach Art der "Panzerzug-Divisionen" oft zu mehreren gleichzeitig ins Gefecht traten, bereiteten sie den deutschen Truppen erhebliche Schwierigkeiten, so etwa beim gescheiterten Versuch der handstreichartigen Inbesitznahme der Landenge von Perkop oder bei den Angriffs- und Abwehrkämpfen im Raum Rostow im Herbst 1941.

Daß bei solch zahlreichen Einsätzen in vorderster Front in der Phase des deutschen Vormarsches eine ganze Reihe der russischen Züge erbeutet wurden, ist nicht verwunderlich. Ihr Material wurde bald auf deutscher Seite zweckentsprechend wiederverwendet. Besonders die Kommandanten der primitiven und für den russischen Winter völlig ungeeigneten Panzerzüge Nr. 23 – 31 versuchten, solche Beutewagen zu ergattern; manche begnügten sich damit, ihrer Infanterie in geschlossenen Wagen eine wettergeschützte Bleibe zu verschaffen (Züge Nr. 26, 30 und 31), andere (Nr. 27 – 29) rüsteten aber mit gepanzerten Geschützwagen ihre Züge gewaltig auf und teil- und zeitweise wurden sogar russische Panzerloks der Baureihe 0 eingestellt. Aber auch der im Mai 1942 beschädigte Panzerzug Nr. 6 erhielt solche Beutewagen mit vier 7,62 cm-Feldkanonen 295/1(r). Weiteres erbeutetes Panzerzugmaterial wurde von deutschen Eisenbahn- und Sicherungstruppen zur Herstellung von eigenen (und damit nicht dem OKH und dem Stabsoffizier der Eisenbahn-Panzerzüge unterstellten) behelfsmäßigen Panzerzügen verwendet. Solche lassen sich schon seit 1940 nachweisen, ihre Ausrüstung und Kopfstärke variierte natürlich sehr stark. Oft waren es bloß mit Sandsäcken, Betonwänden etc. proviso-

risch "gepanzerte" Güterwagen, lediglich mit Infanteriewaffen (MGs, Granatwerfern, Panzerbüchsen) bestückt; für Kampfeinsätze montierte man gerne Flak (2 cm-, aber auch 8,8 cm-Kanonen) auf offene Wagen. Später verwendete man – wie schon gesagt – erbeutete russische Panzerzugwagen, diese wurden aber zumeist nach einiger Zeit vom OKH als zentral zu erfassende Beute wieder eingezogen; sie dienten später – allerdings in stark umgebauter Form – hauptsächlich zur Nachrüstung der älteren regulären Panzerzüge. Sie wurden ersetzt durch eigengefertigte Panzeraufbauten auf Güterwagen, die mit Türmen nicht mehr fahrfähiger russischer Beutepanzer bestückt wurden. Waren dies solche des T 34, so konnten die behelfsmäßigen Panzerzüge die offiziellen in der Kampfkraft durchaus übertreffen. Um Verwechslungen zu vermeiden, durften sie auf Weisung des OKH vom 12. 7. 1943 nur "Streckenschutzzüge" genannt werden. Deren Namensgebung war sehr unterschiedlich: Man findet Nummern ebenso wie große Buchstaben, Personennamen ("Blücher", "Rübezahl"), Vornamen ("Max", "Werner") oder Ortsnamen ("Zobten", "Berlin", "Stettin"). Manchmal kam es vor, daß solche Züge in die Reihe der offiziellen Panzerzüge übergangen: am 16. 6. 1942 wurde der Behelfspanzerzug "Stettin" bzw. "A" (mit vier 4,5 cm-KwK in Türmen des russischen Panzers BT-7) zum Panzerzug Nr. 51 und am 1. 6. 1944 der Streckenschutzzug "Blücher" zum Panzerzug Nr. 52. Im März 1945 wurde angesichts des Ausbleibens von genügend Neubauten gleich eine ganze Reihe von Streckenschutzzügen etatisiert ("Berlin", "Max", "Moritz", "Werner", Nr. 83 und Nr. 350). Behelfsmäßige Panzerzüge bestanden auch in Gebieten, in denen keine regulären eingesetzt waren, z. B. in Norwegen (die Züge "Norwegen", "Voss", "Grong" und "Narvik"), und gegen Kriegsende sah man in der vermehrten



Die für den Rußland-Feldzug aufgestellten behelfsmäßigen Breitspur-Panzerzüge, die nur aus Panzerträgerwagen mit absetzbaren französischen Beutepanzern Somua S 35, oben offenen Infanteriewagen und einer lediglich führerhausgepanzerten Lokomotive der Baureihe 57 bestanden. Oben der Panzerzug Nr. 26 (HGr.Nord), unten der Panzerzug Nr. 28 (HGr. Mitte). (1 x SA, 1 x BA)



Aufstellung von solchen Zügen ein Mittel, um angesichts des eklatanten Spritmangels schwere Waffen doch noch beweglich zu halten.

Neben dem erwähnten Panzerzug Nr. 51 (als Ersatz für den abgezogenen Panzerzug Nr. 6 zur HGr. Nord) kamen im Jahre 1942 nur zwei weitere reguläre Panzerzüge zur Truppe. Im Dezember 1941 reaktivierte man den seit über einem Jahr außer Dienst befindlichen Panzerzug Nr. 25, der für die an den Panzerzug Nr. 2 abgegebenen Geschützwagen nun Umbauten alter österreichisch-ungarischer Wagen (aus der Beute der Nachfolgestaaten) erhielt, bei denen die modifizierte 7,5 cm-Skoda-Gebirgskanone M 15 L/28 offen aufgestellt war. Dieser Panzerzug kam zunächst in das rückwärtige Gebiet des Mittelabschnitts der Ostfront, im Oktober 1942 im Austausch mit dem Panzerzug Nr. 21 nach Frankreich. Anfang 1942 wurden zwei Kampffzüge in Breitspur in Dienst gestellt, die man in Lemberg von den Russen erbeutet hatte, diesen selbst aber 1939 dort aus polnischem Besitz zugefallen waren. Sie wurden unter der Nr. 10 zu einer der russischen Panzerzug-Division analogen Einheit zusammengefaßt, besaßen je Zug vier Geschütze und wurden zunächst im Raum Bjelgorod – Charkow eingesetzt. 1943 wurden die beiden Züge getrennt, einer behielt die Nr. 10, der andere wurde Panzerzug Nr. 11.

Die Panzerzüge an der Ostfront folgten den Kampftruppen während des Vormarschs in zwei Staffeln: frontnah die Breitspurzüge Nr. 26 – 31, weiter rückwärts (nach Umstellung des Streckennetzes auf Normalspur) die Panzerzüge Nr. 1 – 4, 6 und 7. Die Verteilung der Panzerzüge entsprach Anfang Dezember 1941 der zu Feldzugsbeginn, nur standen sie nun tief in Feindesland: bei der HGr. Nord Nr. 30 hinter der Leningrad-Front, Nr. 6 im Raum Dno – Nowgorod und Nr. 26 zwischen Nowosokolniki und Dno; bei der HGr. Mitte

Nr. 1 und 2 im Raum Polozk – Orscha – Witebsk – Smolensk. Nr. 27, 28 und 29 im Raum Brjansk – Orel – Kursk; bei der HGr. Süd Nr. 4 zwischen Dnjepropetrowsk und Saporoshje, Nr. 31 zwischen Kremmentschug und Poltawa.

Die russische Dezember-Offensive 1941 zog auch die Panzerzüge in Mitleidenschaft. Nr. 27 verlor am 2. 1. 1942 südlich Suchinitschi alle Wagen, wurde aber in Roslawl alsbald mit sowjetischen Beutewagen neu ausgerüstet; Nr. 29 mußte am 13. 1. 1942 westlich Kaluga beim Rückzug der 4. Armee gesprengt werden. Die Panzerzüge Nr. 1 und 2 hatten alle Mühe, die für die Versorgung der 4. Panzer- und 9. Armee wichtige Strecke Smolensk – Wjasma offenzuhalten, während von Wjasma nach Rschew zunächst ein eilig mit Flak ausgerüsteter Streckenschutzzug operierte (später wurde der Panzerzug Nr. 1 dorthin verlegt). Anfang

1942 wurde die Versorgung der bei Welikije Luki allein auf weiter Flur liegenden 83. Infanterie-Division ein Problem. Für ihre Sicherung sorgten von Newel her die Panzerzüge Nr. 3 und der neu ausgestattete Nr. 27, von Nowosokolniki aus zwei Streckenschutzzüge. Im Mai 1942 wurden beide Panzerzüge (Nr. 3 und 27) durch Minentreffer schwer beschädigt und zur Reparatur abgezogen. Als Ersatz rüstete die 83. I.D. einen Streckenschutzzug aus, der die Divisions-Nummer trug. Im gleichen Zeitraum dürfte im Raum Dno auch der Panzerzug Nr. 6 beschädigt worden sein, denn er wurde um diese Zeit zur Neuausstattung zurückgezogen.

Im Frühjahr 1942 erreichte die Umstellung des russischen Streckennetzes auf Normalspur auch die frontnahen Gebiete. Damit hatten die Breitspur-Panzerzüge keine Bewegungsmöglichkeit mehr. Sie wurden daher ebenfalls



Ein Blick vom Lokomotivtender des Breitspur-Panzerzuges Nr. 30 auf die durch endlose Wälder führende Strecke in Nordrußland. (BA)

zwischen April und August 1942 umgespurt. Dies betraf auch die Panzerzüge bei der HGr. Süd (Nr. 10, 28 – im März 1942 von Orel dorthin verlegt – und 31). obwohl dort ja gerade die Offensive im Anlaufen war, die einen erheblichen Zuwachs an weiteren Breitspurstrecken erwarten ließ. Tatsächlich nahm auch keiner der Panzerzüge bei der HGr. Süd (später A und B) daran teil; sie verblieben alle im Großraum Charkow.

Mitte November 1942 – also bei Beginn der russischen Stalingrad-Offensive – waren die Panzerzüge wie folgt verteilt: Nr. 26 und 51 bei der HGr. Nord, Nr. 1, 2, 3, 4 und 21 bei der HGr. Mitte, Nr. 7, 10 und 28 bei der HGr. B, Nr. 6 und 24 auf dem Balkan und Nr. 22 und 25 in Frankreich. Die Panzerzüge Nr. 23, 30 und 31 waren kurz vorher zum Umbau in die Heimat verlegt worden, Nr. 27 kam kurz darauf nach einer solchen Maßnahme zur HGr. Mitte.

Inzwischen hatte die stetig zunehmende Aktivität der russischen Partisanen in den rückwärtigen Heeresgebieten die Sicherung des Streckennetzes, den Schutz der darauf laufenden Truppen- und Versorgungstransporte und die aktive Bekämpfung dieser schwer faßbaren Gruppen zu den bei weitem wichtigsten Aufgaben der Panzerzüge werden und die Einsicht in die Notwendigkeit der Verstärkung dieser Waffe wachsen lassen.

Werden die Panzerzüge in der Kampfanzweisung für die Bandenbekämpfung im Osten des OKW vom 11. 11. 1942 nur kurz und allgemein erwähnt, so ist ihnen – aus der Erfahrung entstanden – im Merkblatt "Bandenbekämpfung" des OKW vom 6. 5. 1944 ein eigener Abschnitt gewidmet, dem Aufschlußreiches über ihre Tätigkeit auf diesem Gebiet entnommen werden kann. Der Eigenart der Panzerzüge am besten entsprechend wurde die Mitwirkung an größeren Unternehmungen gegen Partisanen (durch Vorstöße mit selbstän-



Zwei weitere Bilder vom Panzerzug Nr. 30. Das obere gibt einen schönen Einblick in den Infanteriewagen, dessen Panzerwände nur im Liegen Schutz boten. Das untere zeigt das Absetzen des Somua-Panzers über die automatisch absenkbare Rampe. (BA)



digem Gefechtsauftrag, Beteiligung mit den ausbootbaren Teilen, Blockierung der Ausweichwege der Partisanen über die Bahnstrecke, artilleristische Unterstützung oder als Befehlszentrale für den Einsatzstab) und die Durchführung selbständiger Kleinunternehmungen (als Jagdkommando) angesehen. Daneben werden noch aufgeführt: das Eingreifen bei Überfällen auf Transporte und Anschlägen auf die Strecke, Sicherungsfahrten bei entsprechender Geheimhaltung und Tarnung, Geleitschutz für wichtige Transport-, Kurier- und Sonderzüge, Versorgung im Kampf befindlicher Stützpunkte an der Bahnlinie, Hilfeleistung bei erfolgten Anschlägen, Sicherung bedrohter Bahnobjekte und von Ar-

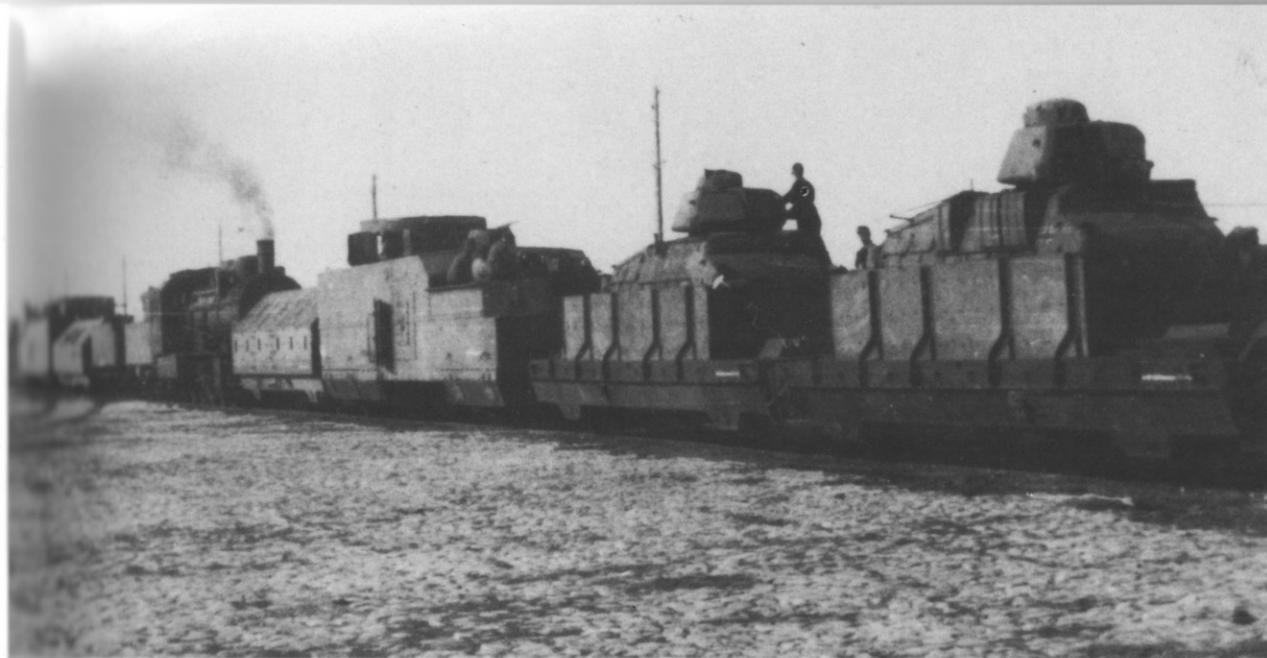
beiten an und in der Nähe der Strecke, Transporte von Infanterie-Einheiten (bis Zugstärke unter Panzerschutz im Zug selbst, sonst in angehängten Wagen), Verteilung von Propagandamaterial.

Angesichts dieser Zunahme an Bedeutung war die im Sommer 1941 erfolgte Einrichtung einer truppendienstlichen Zentralstelle mit dem Stabsoffizier der Eisenbahn-Panzerzüge beim General der Schnellen Truppen im OKH besonders vorteilhaft. Seine Tätigkeit zeitigte im Frühjahr 1942 erste sichtbare Folgen. Am 1. 4. 1942 wurde in Warschau – Rembertow (dem Wehrkreis I zugehörig) die Eisenbahn-Panzerzug-Ersatz-Abteilung eingerichtet, bei der nun nach erfolgter Ausrüstung durch In 6

und 10 des AHA Aufstellung, Ausbildung, Ersatzgestellung, Auffrischung und Instandsetzung der Panzerzüge in einer Hand lag. Am 24. 5. 1942 erließ der General der Schnellen Truppen die vom Stabsoffizier der Eisenbahn-Panzerzüge ausgearbeiteten "Vorläufigen Richtlinien für Gliederung und Einsatz von Eisenbahn-Panzerzügen". Am bedeutsamsten war aber in Zusammenarbeit mit der In 6 die Konzipierung eines Einheits-Panzerzuges, der mit nur geringen Modifikationen bis zum Kriegsende produziert wurde. Die älteren Panzerzüge wurden 1943/44 so umgerüstet, daß sie bezüglich Bewaffnung und Besatzung ebenfalls diesem Standard entsprachen.



Für den russischen Winter waren diese behelfsmäßigen Breitspur-Panzerzüge mit ihren offenen Infanteriewagen natürlich denkbar ungeeignet. Man suchte deshalb, die Situation durch Übernahme von russischem Beutematerial zu verbessern. Am erfolgreichsten dabei war der Panzerzug Nr. 28, der sich wohl schon im Herbst 1941 einen kompletten schweren russischen Panzerzug (zwei Geschützwagen mit je einer 10,7-cm-Feldkanone, Panzerlok der Baureihe 0) einverleibte. Vom ursprünglichen Material behielt man nur die Panzerträgerwagen mit den Somuas; die Infanteriewagen und die deutsche Lok wurden beim Troßzug abgestellt. (BA)

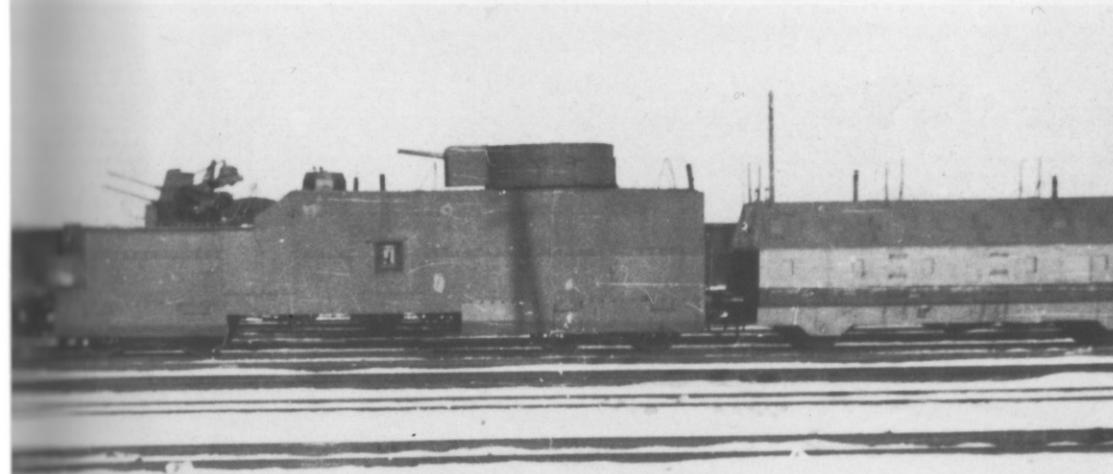


Links: Bei der Umstellung auf Normalspur im Frühsommer 1942 wurde dieses russische Beutematerial allerdings vom OKH eingezogen. Der Panzerzug Nr. 28 fuhr nun wieder mit seiner alten, immer noch nur teilgepanzerten Lokomotive, und auch die Infanteriewagen, jetzt aber wenigstens mit einem schrägen Dachaufbau abgeschlossen, wurden wieder eingestellt. Dazu kamen zwei ex-russische Geschützwagen eines anderen Typs. (SA)

Unten: Bei diesem ursprünglich zweitürmigen Geschützwagen war einer der Türme durch einen Flakstand (2-cm-Vierling) ersetzt. Im verbliebenen Geschützturm findet sich nicht die übliche 7,62-cm-F.K. 295/1(r), sondern eine 4,5-cm-Pak 37(r). Dahinter einer der nun überdachten alten Infanteriewagen, wie

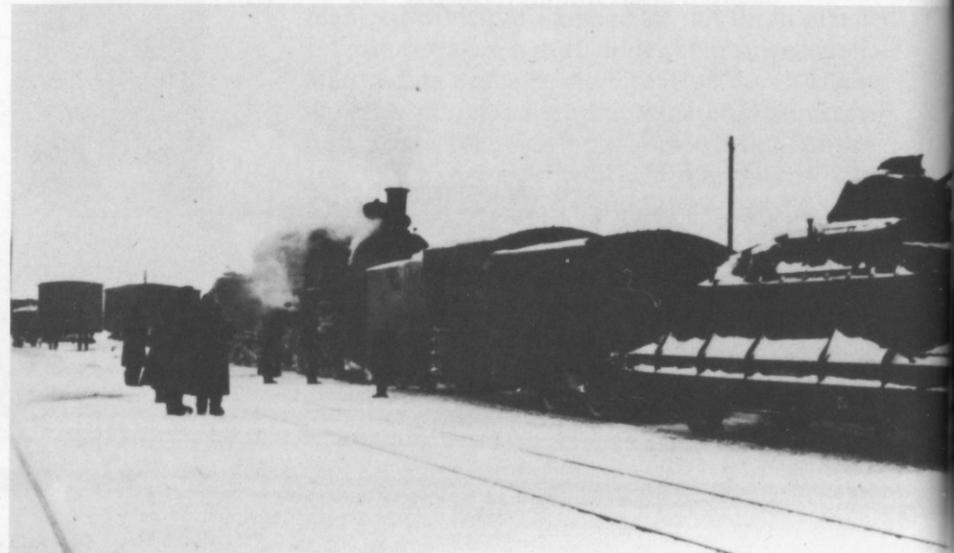
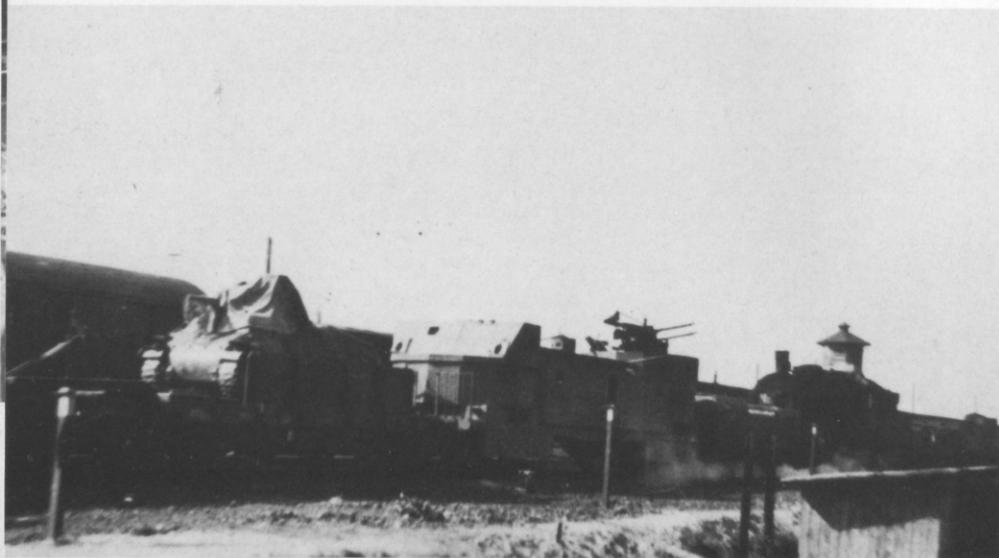
die Antenne auf dem Dach ausweist, nun als Kommandowagen verwendet. (SA)

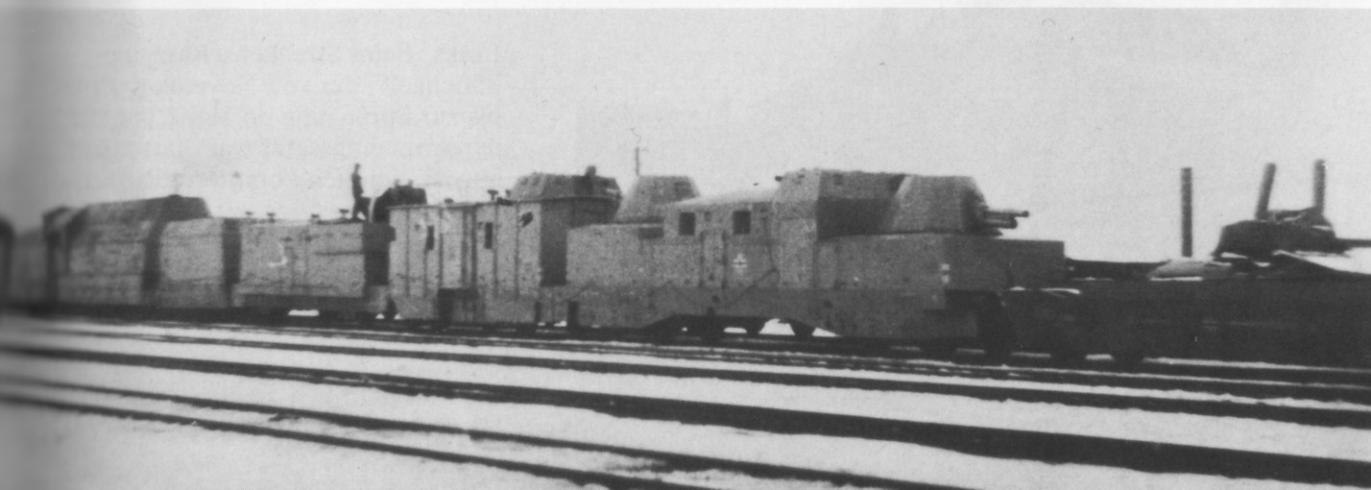
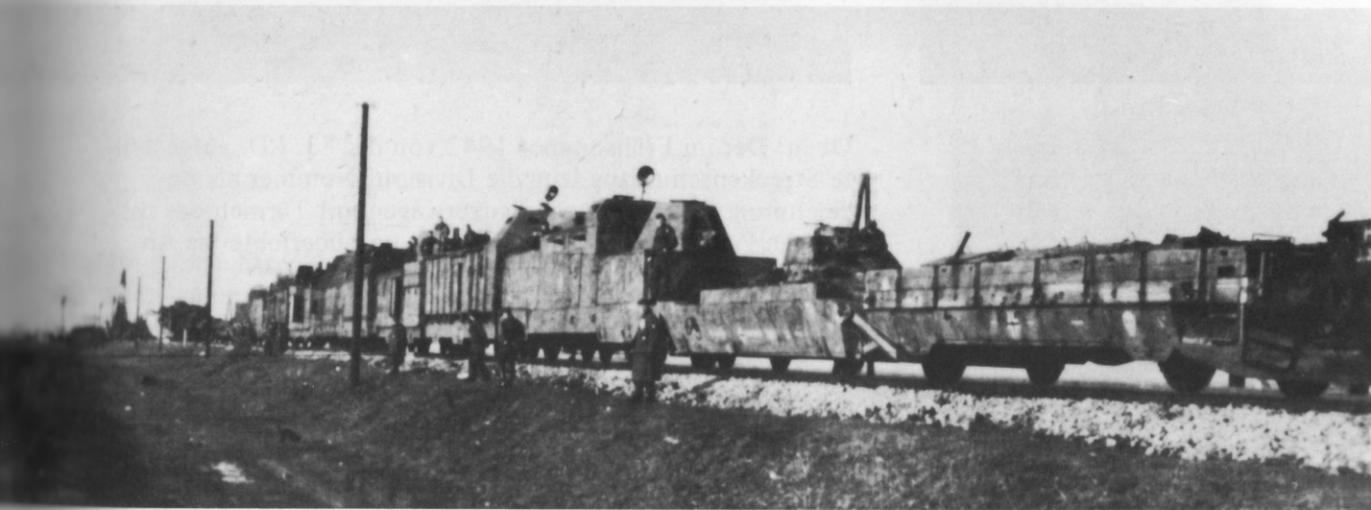
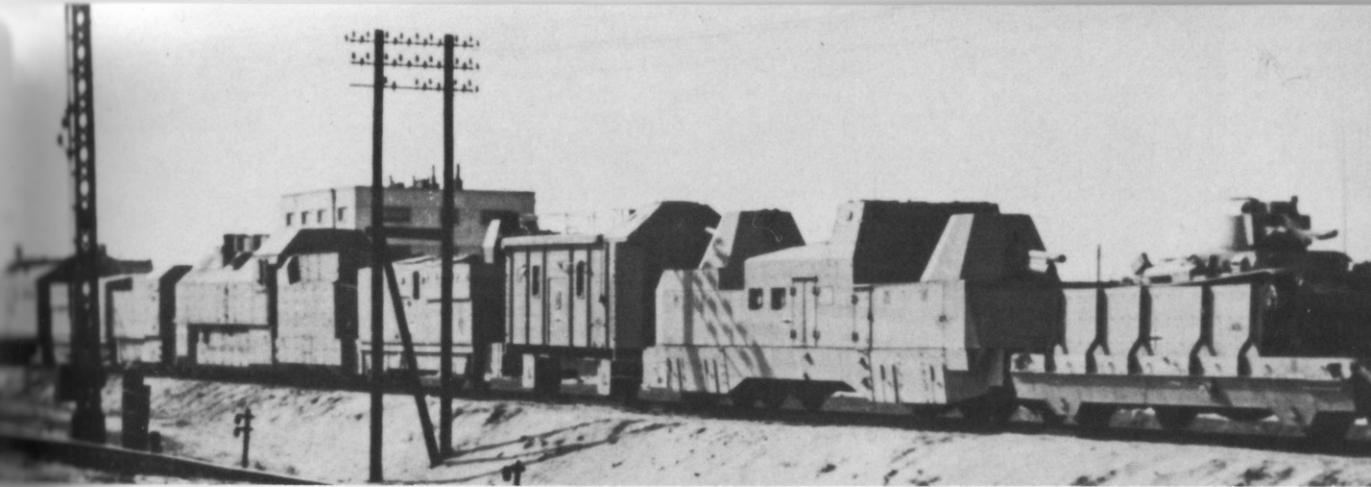
Rechts: Der Panzerzug Nr. 28 im Frühjahr 1943 an der Küste des Asowschen Meeres bei Berdjansk. (SA)



Rechts: Der Panzerzug Nr. 27 war im Januar 1942 in Suchinitschi eingeschlossen worden und hatte dort seine Wagen eingebüßt. Nach der Befreiung wurde er in Roslawl mit zweitürmigen russischen Beutewagen nachgerüstet und kam, gemeinsam mit dem Panzerzug Nr. 3, auf die Strecke Newel – Welikije Luki zur Sicherstellung der Versorgung der dort stehenden 83. I.D. (nicht der Panzerzug Nr. 28, wie vielfach in der Literatur angegeben!). Am 30. 5. 1942 wurde er dort durch Minsprengung schwer beschädigt. Die Explosion des vorderen Geschützwagens kostete vielen Besatzungsmitgliedern, darunter den Kommandanten, das Leben. (SA)

Unten: Bei anderen der Breitspur-Panzerzüge wurden nur einzelne russische Beutewagen eingestellt. Der Panzerzug Nr. 26 (links) führte einen ehemaligen Geschützwagen mit, dessen einer Turm zu einem Flakstand umgebaut worden war, aus dem anderen war das Geschütz entfernt. Beim Panzerzug Nr. 31 (rechts) ist schon im Winter 1941/42 ein großer vierachsiger Infanteriewagen vorhanden. (SA)





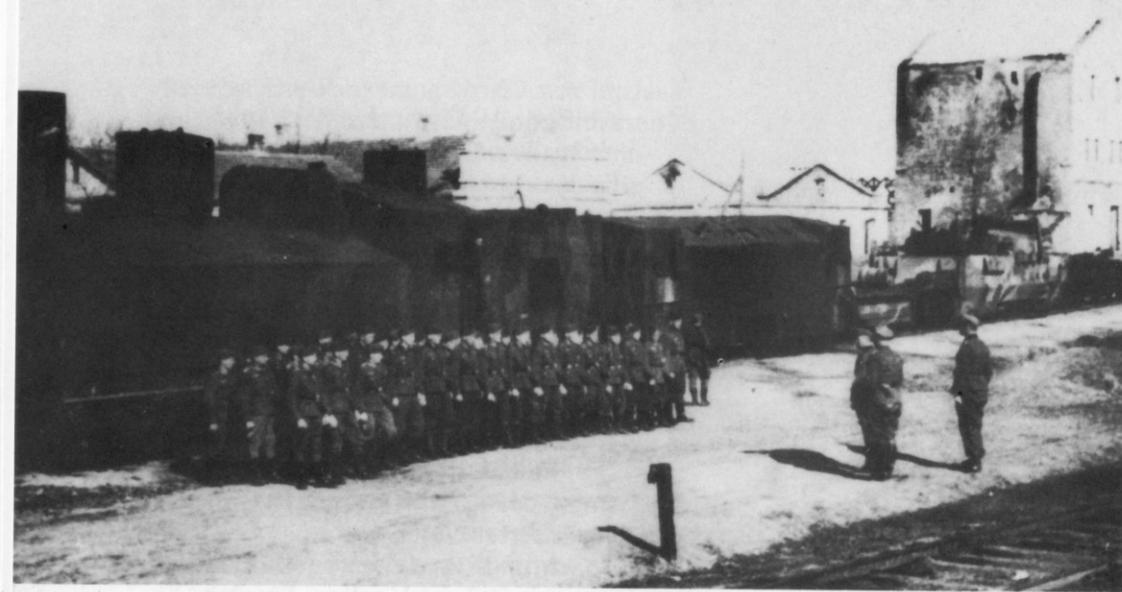
Ab Ende 1942 wurden nach und nach alle noch vorhandenen älteren Panzerzüge nach einem einheitlichen, an der K.St.N./K.A.N. des Standard-Typs BP 42 orientierten Schema umgebaut. Als Geschützwagen verwendete man Neuaufbauten auf vierachsigen russischen Beutewagen, die zwei höhenversetzte Türme trugen. Dazwischen war der Raum für die Besatzung und Munition und ein Beobachtungsstand. Es folgte der Kommandowagen (innengepanzelter Güterwagen mit Beobachtungsstand) sowie ein Flakwagen mit 2-cm-Vierling. Ein Panzerträgerwagen (entweder von Breitspurzügen übernommener Flachwagen mit Seitenschürzen oder wannenförmige Bauart des BP 42) mit Panzer 38(t) und ein Abstoßwagen komplettierten jede Zughälfte. Trotz des einheitlichen Schemas wiesen die Züge individuelle Gestaltungsunterschiede in Einzelheiten auf. Oben: Panzerzug Nr. 1 ab August 1943. Mitte: Panzerzug Nr. 23 ab August 1943. Unten: Panzerzug Nr. 26 ab Februar 1944. (SA)



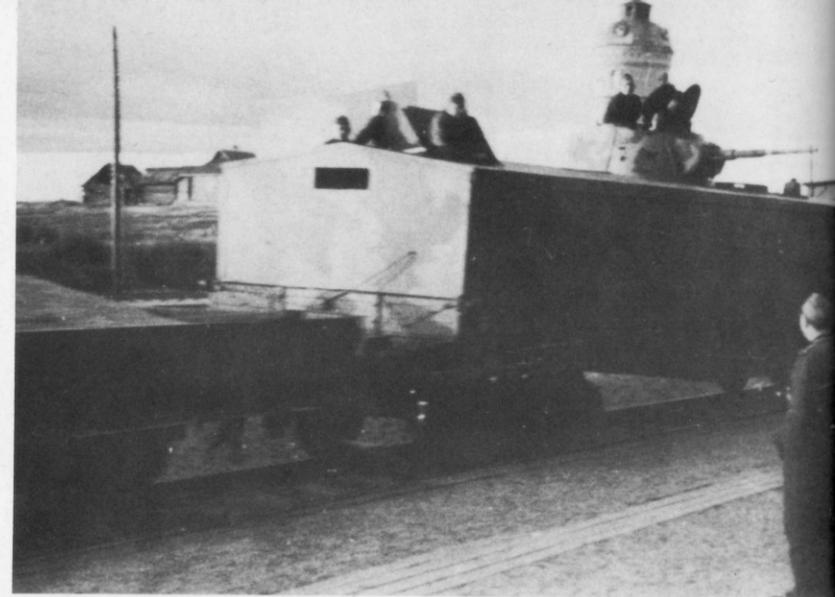
Eisb.Panzerzug 11



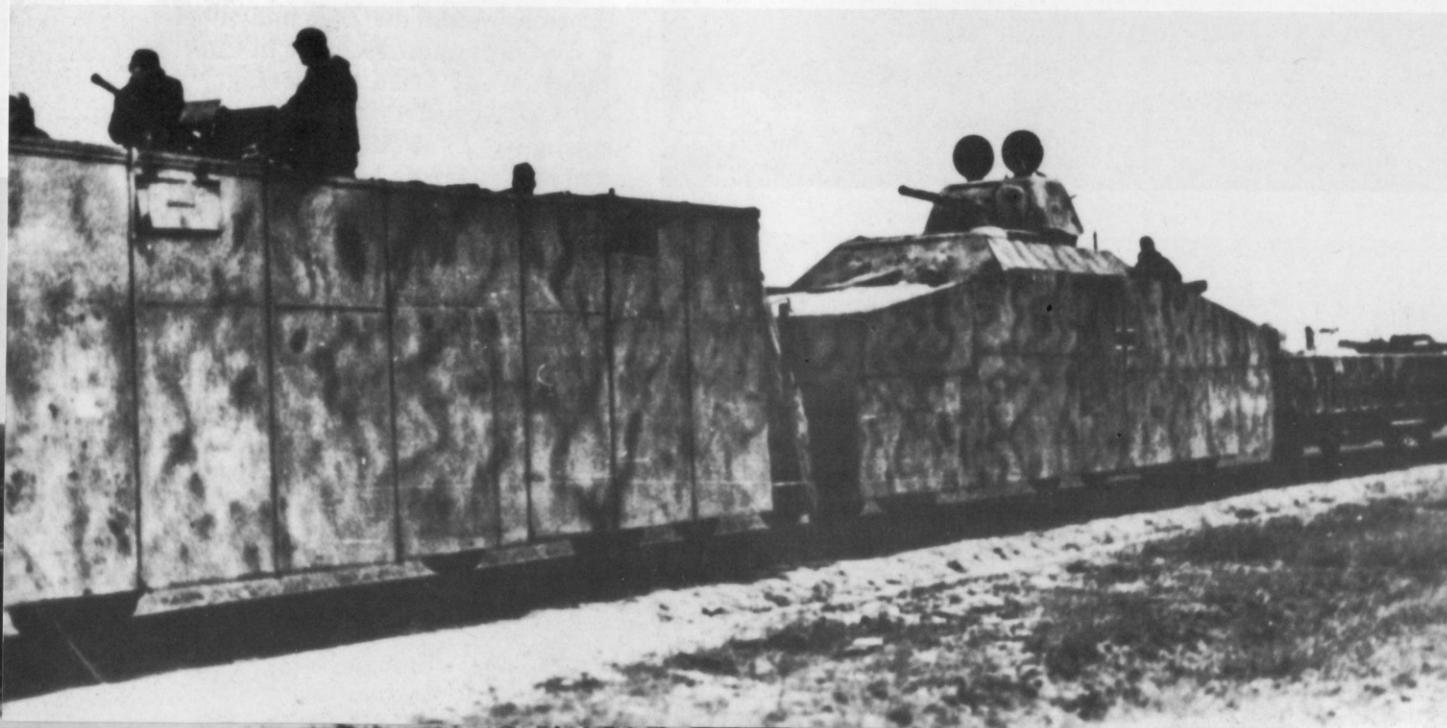
Eisb.Panzerzug 23



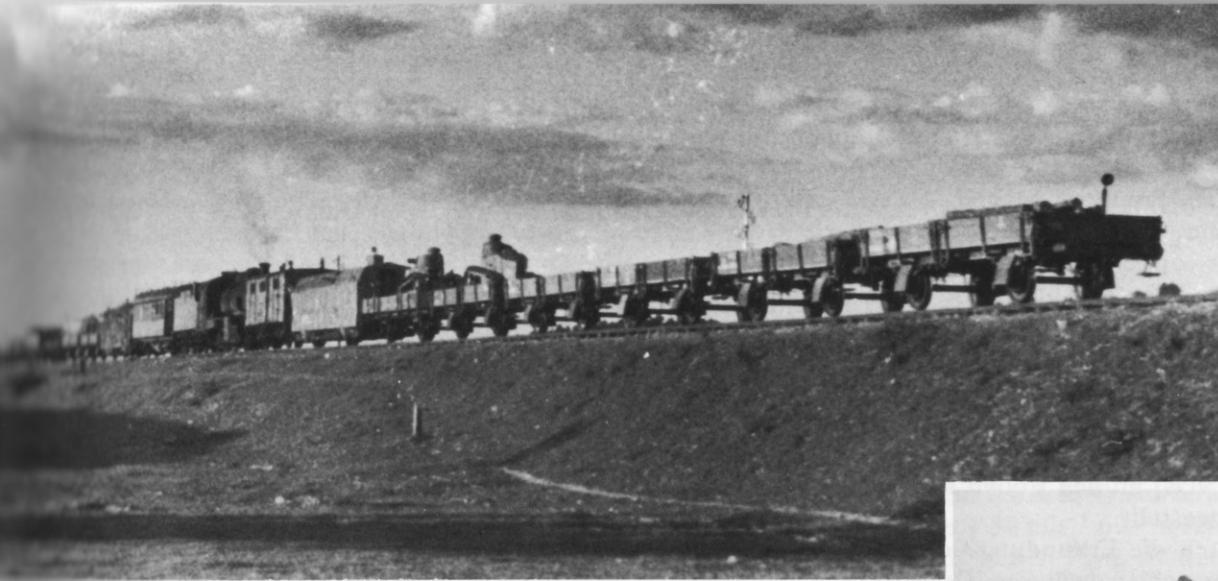
Beim Durchbruch durch die Landenge von Perekop auf die Halbinsel Krim wurden Anfang November 1941 zwei russische Panzerzüge erbeutet. Einer davon wurde bald danach auf deutscher Seite weiter verwendet (obiges Bild). Er kam in der Neujahrsnacht 1942 nördlich Feodosia zu erstem Einsatz. Das weitere Schicksal des Zuges ist unbekannt. (GE)



Oben: Der im Frühsommer 1942 von der 83. I.D. aufgestellte Streckenschutzzug trug die Divisions-Nummer als Bezeichnung. Er führte zwei Panzerwagen mit Türmen des russischen Panzers BT-7 (4,5-cm-KwK) und überlebte bis Anfang Mai 1945. (HE)



Links: Beim Streckenschutzzug "Michael", der von November 1943 bis zur Sprengung im Mai 1944 auf der Krim eingesetzt war, hatte man augenscheinlich komplette Panzer des Typs T 34/76F mit Gußturm auf Flachwagen gestellt und mit einer Panzerverkleidung ummantelt. Davor ein mit Stahlblechen gepanzerter Flakwagen. (MG)

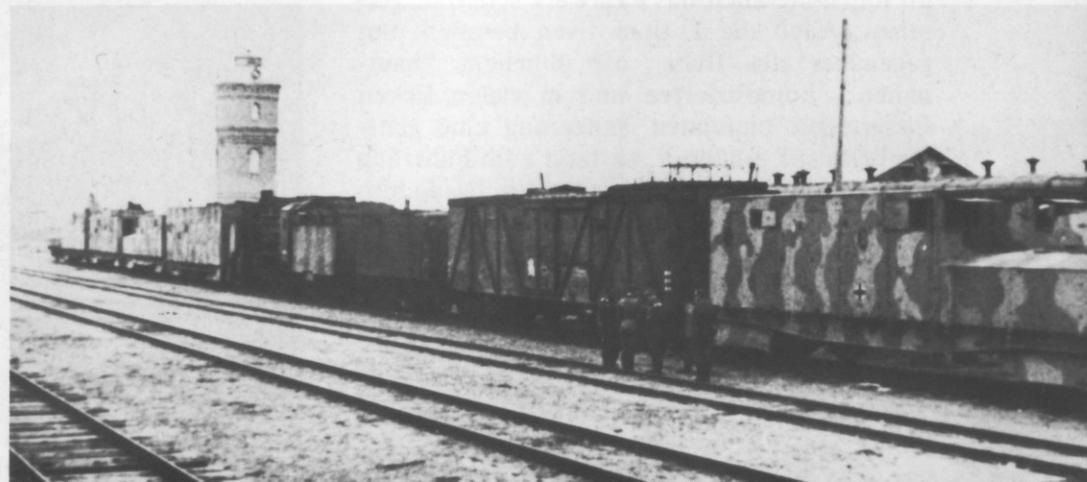
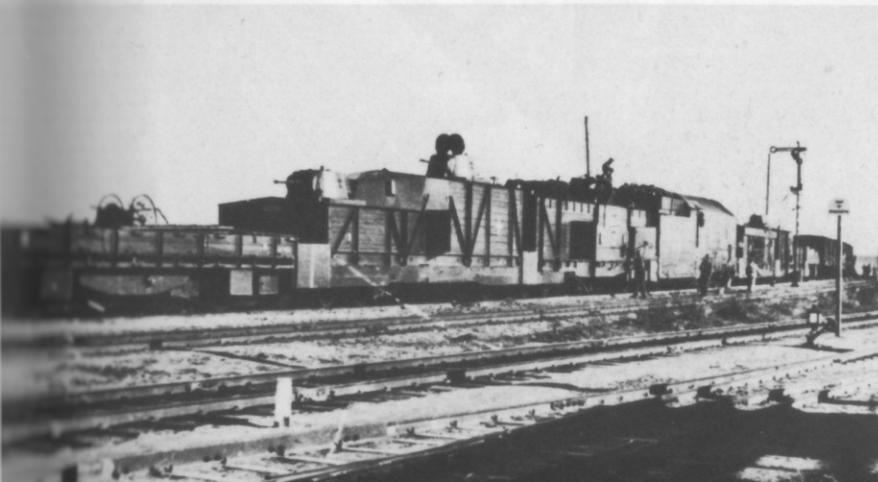


Links und unten:

Die in Griechenland und Jugoslawien eingesetzten Normalspur-Streckenschutzzüge der Serie 200 (siehe auch Heft I, S. 22) besaßen gepanzerte Infanteriewagen unbekannter (jugoslawischer?) Provenienz und ansonsten auf Niederbordwagen verlastete französische Beutepanzer, zumeist alte Renault FT 17/18, aber auch vereinzelt mittlere Hotchkiss-, Renault- und Somua-Panzer. (BA)



Unten: Einige Streckenschutzzüge wurden zu regulären Panzerzügen umbenannt, so schon im Juni 1942 der Zug "Stettin" bzw. "A" in den Panzerzug Nr. 51. Er besaß zwei Geschützwagen mit je zwei Türmen des Panzers BT-7, also das typische Erscheinungsbild eines Streckenschutzzuges (links). Rechts der Streckenschutzzug "Blücher" im Frühjahr 1944. Er wurde im Oktober desselben Jahres der Panzerzug Nr. 52, wobei das Ausmaß der dabei erfolgten Um- bzw. Nachrüstung noch unbekannt ist. (SA)



## PANZERZUG-NEUBAUTEN UND PANZER-TRIEBWAGEN

Im Gegensatz zu den Entwürfen der In 10 vom Dezember 1940, versuchte die In 6 in ihrem Einheits-Panzerzug BP 42 (nicht EP 42, wie häufig in der Literatur angegeben) allen Eventualitäten einer Panzerzug-Verwendung gerecht zu werden. So behielt man die zahlenstarke Infanteriebesatzung bei, gleichzeitig erhöhte man die artilleristische Bestückung gemäß dem polnischen und russischen Vorbild auf vier Geschütze, die man jedoch nicht wie bei diesen zu zweit auf einem Wagen, sondern einzeln in einem eigens konstruierten, zehneckigen Drehturm unterbachte, um zu große Ausfälle bei einem Treffer zu vermeiden. Die beiden Zughälften vor und hinter der in der Mitte laufenden Lokomotive (meist der Baureihe 57 (G10) angehörend) waren identisch und bestanden jeweils (von der Lok aus gerechnet) aus einem Geschützwagen mit einer 10-cm-le.F.H. 14/19(p), der daneben die Küche bzw. das Sanitätsabteil enthielt, einem Kommando- und Infanteriewagen und einem Geschütz- und Flakwagen mit einer 7,62-cm-F.K. 295/1(r) und einem 2-cm-Flak-Vierling (es gab jedoch auch Züge, bei denen alle vier Geschütze vom gleichen Typ – entweder 7,62 oder 10 cm – waren). Alle Wagen waren mit einer abgeschrägten Panzerung (15 – 30 mm), die auch das Fahrwerk schützte, versehen. Auch die Lokomotiven besaßen nun gegenüber der früher oft üblichen, "hautnahen", komplizierten und in vielen Ecken Fangstellen bietenden Panzerung eine glattflächige, auf größeren Abstand zum Fahrzeug gehaltene, die nicht nur einen Durchgang hinter dem Panzer gestattete, sondern auch besseren Schutz bot.

Eine Einrichtung des "Panzerzug 1941"-Entwurfes der In 10, die man in dessen behelfsmäßiger Sofortlösung, den Breitspur-Panzer-

zügen Nr. 26 – 31 erprobt und die sich bewährt hatte, übernahm man auch für den BP 42: die auf Trägerwagen verladenen und über Rampen schnell absetzbaren Panzerkampfwagen, durch die die außerhalb des Zuges operationsfähige Kampfgruppe (vorher nur Infanterie, teilweise auf Fahrrädern) wesentlich verstärkt und ihr Aktionsradius erheblich vergrößert wurde. So wurden zwei solche neue wannenförmige Panzerträgerwagen mit aufgesetzten Panzern (üblicherweise vom Typ Praga 38(t) mit 3,7-cm-KwK und 2 MGs) an den Enden des Panzerzuges BP 42 eingestellt.

Auch die Erkundungsfahrzeuge – früher eine nur schienengängige Draisine und ein Gleis-

krafttrad – wurden verbessert. Jeder Panzerzug BP 42 erhielt statt dessen zwei Panzer-Spähwagen Panhard 38(f) (P 204) mit 2,5-cm-KwK und einem MG, sowohl auf Schiene, wie – nach zehnmütigem Radwechsel – auf Straße einsetzbar war. Teilweise wurden nach und nach auch die älteren Panzerzüge mit solchen absetzbaren Panzern und den Panhard-Panzer-Spähwagen umgerüstet.

Mit dem BP 42 hatte man zwar einen waffenstarken, imposant aussehenden Panzerzug geschaffen, wie dies aber bei Allround-Lösungen häufig der Fall ist, zeigten sich in der Praxis bei allen seinen Einsatzmöglichkeiten Schwächen. Für die Partisanenbekämpfung war der Zug zu unhandlich und zu wenig be-



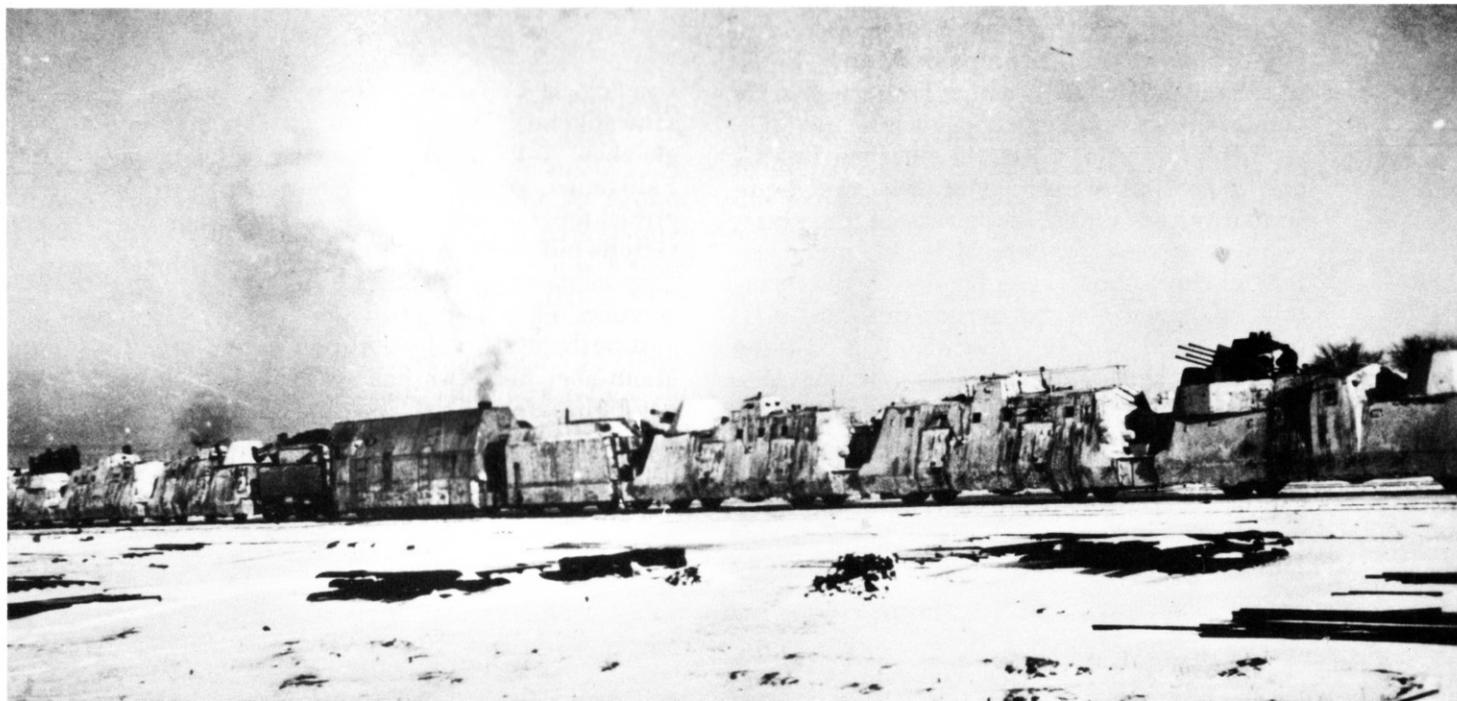
weglich, andererseits aber unnötig stark bewaffnet. Bevor er sich schwerfällig in Bewegung setzte, hatten einheimische Eisenbahner den Partisanen sein Kommen meist schon angekündigt und ihnen damit die Möglichkeit zum Verschwinden gegeben – oder schlimmer noch (mit dem Kriegsfortschritt immer häufiger), die zum Aufbau einer Minenfalle, die zu entsprechend hohen Materialverlusten führte. Im Kampfeinsatz erwies er sich höchstens infanteristischen Gegnern gewachsen, gegen die russischerseits meist auftretenden Panzer fehlten ihm panzerbrechende Waffen, während er selbst mit seiner dünnen, nur vor Infanteriewaffen und Splintern schützenden Panzerung (die wegen des Achsdruckes auch nicht verstärkt werden konnte) den Kampfwagenkanonen, aber auch Pak und Panzerbüchsen, hilflos ausgesetzt war, ja sogar noch ein riesiges, kaum zu verfehlendes Ziel bot. Am unbedenklichsten war sein Einsatz als Eisenbahn-Artillerie – und derart wurde er in der Tat

häufig verwendet –, jedoch lag dabei das Potential der Restbesatzung brach (die Panzer wurden allerdings häufig als bewegliche und doch einigermaßen geschützte B-Stelle benutzt). – Um die Kampfkraft zu stärken, wurde im Frühjahr 1944 der BP 42 zum BP 44 weiterentwickelt. Zwar limitierte der einzuhaltende Achsdruck eine nennenswerte Verbesserung der Panzerung, jedoch wurden nun vor den Panzerträgerwagen sogenannte Panzerjägerwagen – Flachwagen mit einem Panzer-IV-Turm mit 7,5-cm-KwK L/48 (in Einzelfällen auch Turm eines T 34 mit 7,62-cm-KwK) eingestellt, um den russischen Panzern wenigstens einigermaßen Paroli bieten zu können. Als Artilleriebewaffnung war die 10,5-cm-Feldhaubitze 18M vorgesehen (in der gleichen Turmkonstruktion wie beim BP 42). Ferner wurde zur Effektivitätssteigerung eine Reorganisation der Besatzung (ohne wesentliche Stärkeänderung) vorgenommen. Der Übergang vom BP 42 zum BP 44 erfolgte mit dem Pan-

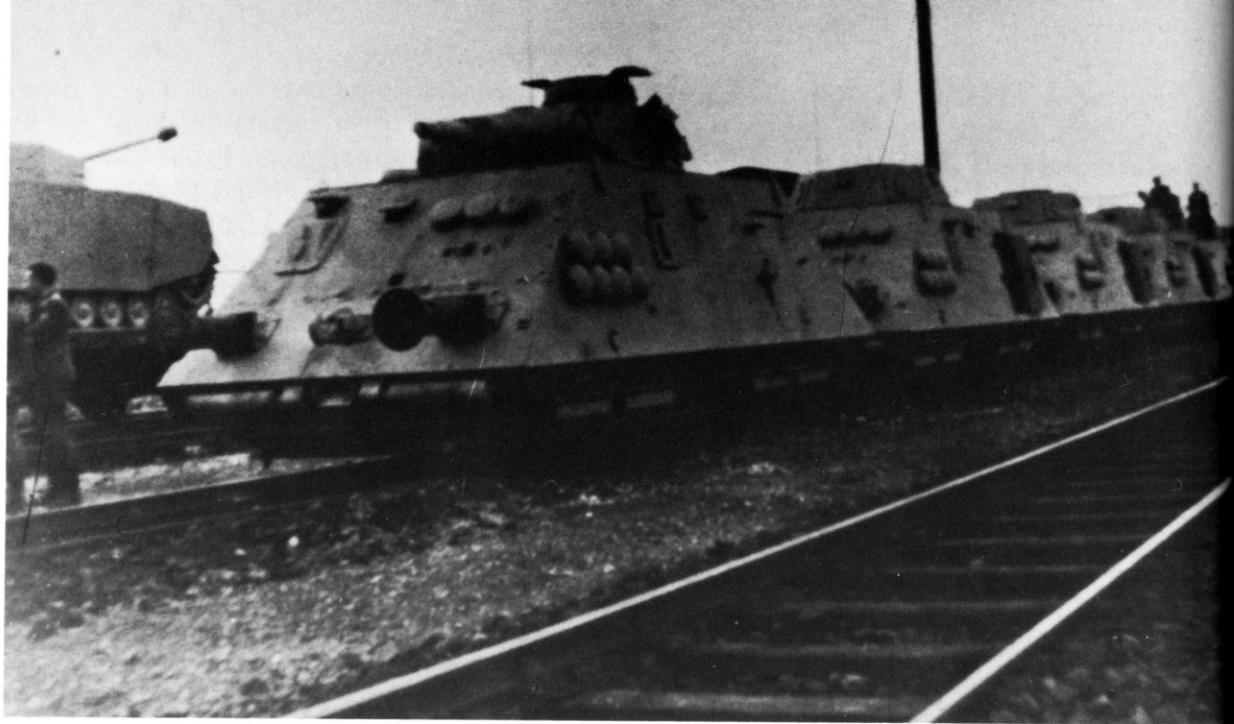
zerzug Nr. 73 im Frühjahr 1944, jedoch fehlte es in der ersten Zeit an Feldhaubitzen des vorgesehenen deutschen Typs, so daß zunächst noch die 7,62-cm-Feldkanonen 295/l(r) und die 10-cm-F.H. 14/19(p) weiter verwendet wurden und die Panzerzüge Nr. 74 und 75 mußten im Juli 1944 so überstürzt in den Einsatz geschickt werden, daß auch die Panzerjägerwagen noch fehlten. So entsprach erst der Panzerzug Nr. 76 dem neuen Schema voll. Auch im Januar 1945 trat nochmals ein Engpaß in der Lieferung der 10,5-cm-le.F.H. 18M auf: der Panzerzug Nr. 79 mußte ohne Geschütztürme in den Kampf: in den dafür vorgesehenen Öffnungen des Wagenkastens stellte man provisorisch schwere 12-cm-Granatwerfer auf.

Im Jahre 1943 griff man das Konzept auf, das vor dem Kriege in Polen diskutiert worden war, aber auch Befürworter in Deutschland hatte und bereits im "Panzerzug 1941"-Entwurf der In 10 als Endstufe vorgeschlagen

Der 1942 neu entwickelte Einheitspanzerzug Typ BP 42, links an der Abzweigung des in den Truppenübungsplatz Rembertow (bei Warschau, dort war die Panzerzug-Ersatzabteilung untergebracht) verlegten Gleises zum Probeschießen. Rechts ein gleichartiger Zug im Winter 1943/44 in Rußland. (SA)



worden war: motorgetriebene, bewaffnete Panzer-Draisinen, die einzeln, in Gruppen von mehreren Einzelfahrzeugen oder zu einem Zug zusammengekuppelt operieren konnten. Man erwartet von solchen Einheiten eine erhöhte Flexibilität und größere Beweglichkeit. Aus diesen Überlegungen heraus entstanden nun die Eisenbahn-Panzerzüge (Ie.Sp.) und (s.Sp.) (Sp. = Spähwagen). Der Panzerzug (Ie.Sp.) bestand aus insgesamt zehn Schienen-Panzerspähwagen, jeder von einem luftgekühlten Steyr-Motor von 76 PS (max. 70 km/h) angetrieben, mit einer Bewaffnung von vier IMG, sechs Mann Besatzung, einer Panzerung von 14,5 mm und einem Gesamtgewicht von 8 Tonnen. Er war speziell für den leichten Schienenunterbau in Südserbien, Mazedonien und Griechenland vorgesehen und bewährte sich dort in der Streckensicherung ausgezeichnet, war aber natürlich wegen seiner leichten Bewaffnung auch ausschließlich für diesen Zweck verwendbar. Die vier gefertigten Einheiten (Nr. 301 – 304) kamen im Frühjahr 1944 zur Truppe. – Der Panzerzug (s.Sp.) sollte aus zwölf unterschiedlich ausgerüsteten Schienen-Panzerspähwagen bestehen: einem Kommandowagen (Kompanietrupp, Funk- und Sanitätspersonal), einem Führerwagen für den Infanteriezug (Zugtrupp, eingebautes MG), zwei Infanteriewagen (je ein eingebautes MG, dazu insgesamt ein sMG, vier IMG, zwei 8-cm-Granatwerfer), einem Pionierwagen (ein eingebautes und zwei weitere MGs, Flammenwerfer); einem Führerwagen für den Artilleriezug (ein MG), vier Geschützwagen mit Panzer III N-Turm und kurzer 7,5-cm-KwK L/24 und zwei Flakwagen mit einem 2-cm-Vierling. Hinzu kamen an den Zugenden Panzerträgerwagen mit Panzer Praga 38(t) und Abstoßwagen sowie als Erkundungsfahrzeug ein schienen-gängiger Spähwagen Panhard 38(f). Die einzelnen Schienen-Panzerspähwagen besaßen eine Panzerung von 20 mm und ein Gesamtgewicht

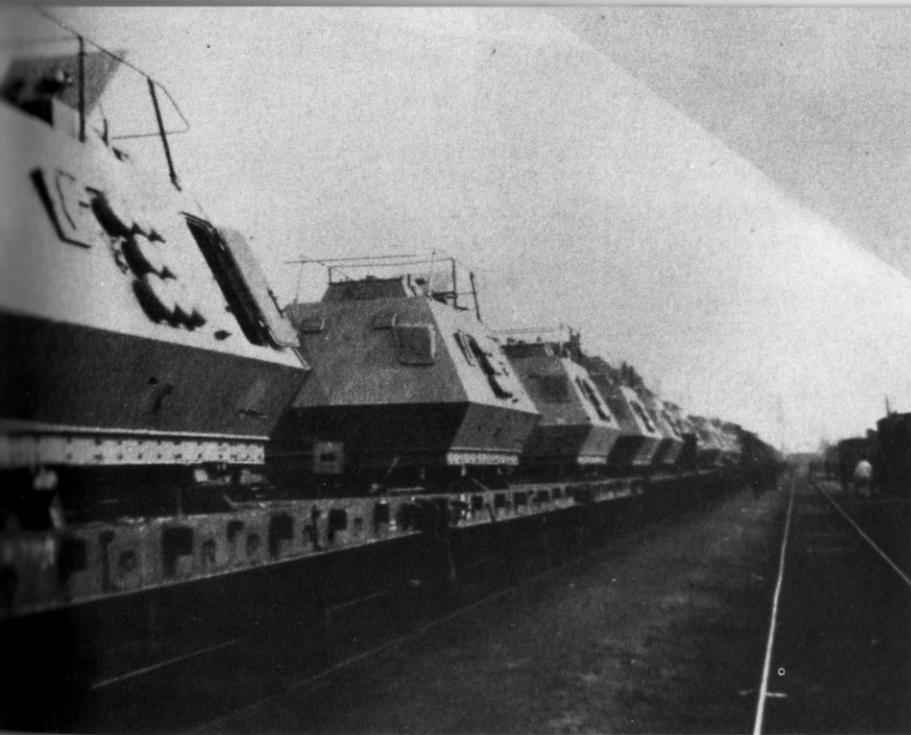


Die vordere Hälfte eines schweren Spähzuges (Auslieferung ab November 1944). Ursprünglich sollte er aus zwölf Wagen mit motorischem Einzelantrieb bestehen, jedoch umfaßte er dann nur acht solche Wagen, davon waren die zwei Geschützwagen mit Panzer III N-Türmen (7,5-cm-KwK kurz) bestückt. (SA)

von ca. 18 Tonnen (je nach Ausrüstung schwankend). Angetrieben wurden sie vom gleichen 76-PS-Steyr-Motor wie die leichteren Fahrzeuge. Wegen dieses schwachen Antriebs erreichten die schweren Spähwagen nur eine Geschwindigkeit von 40 km/h.

Insgesamt entsprach die Kampfkraft des Panzerzuges (s.Sp.) in etwa der des BP 42, die ausbootbare Infanteriegruppe war mit 25 Mann aber nur etwa halb so groß, jedoch war der Fahrbereich (bei allerdings 20 km/h verringerter Geschwindigkeit) wesentlich größer. Ein großer Vorzug war, daß jeder Wagen seinen eigenen Antrieb besaß, so konnte nicht mehr wie bei den herkömmlichen Panzerzügen durch einen Treffer in das Zugfahrzeug der

ganze Zug lahmgelegt werden. Auch die Einsatzmöglichkeiten waren vielfältiger: so konnten etwa die Infanteriewagen weiter vorn, die Geschützwagen als unterstützende Eisenbahn-Batterie aber weiter hinten und damit der Feindeinwirkung weniger ausgesetzt, stationiert werden. Obwohl zehn Panzerzüge (s.Sp.) allein für die erste Jahreshälfte 1944 geplant waren, kamen die ersten beiden (Nr. 201 und 202) erst im November 1944 zur Truppe auf den Balkan, Nr. 203 und 204 folgten im Januar 1945 dorthin. Nr. 205 und 206 waren kurz vor Kriegsende noch an die Panzerzug-Ersatz-Abteilung nach Milowitz geliefert worden, Nr. 207 und 208 standen teilweise fertig im Herstellerwerk Steyr, der Bau von



Der leichte Spähzug Nr. 303 im Juni 1944 auf Flachwagen verladen auf der Verlegungsfahrt zum Balkan. (SA)



Drei der Wagen des leichten Spähzuges Nr. 303. Der gesamte Zug bestand aus zehn dieser Fahrzeuge, die meist als Einzelfahrer, jedoch paarweise (zu gegenseitiger Hilfe) eingesetzt wurden. (SA)

Nr. 209 und 210 war im Januar 1945 eingestellt worden. Die stark verzögerte Herstellung dieser Züge war sowohl durch technische Schwierigkeiten wie durch Materialmangel bedingt. Sie wurden von Anfang an in einer abgemagerten Form ausgeliefert: es fehlten zwei der vier Geschützwagen bzw. die Granatwerferwagen, die Vierlingsflak war auf Niederbordwagen statt auf Spähwagen montiert. Insbesondere führte diese späte Fertigstellung der schweren Spähzüge dazu, daß ihre eigentliche Neuerung überhaupt nicht zum Tragen kam. Wegen Spritmangels konnte der Eigenantrieb der Spähwagen kaum genutzt werden; man mußte sich eine (ungepan-

zerte) Dampflok besorgen, die den Zug in altergebrachter Weise fortbewegen mußte. Neben den Panzerzügen gab es auch noch Panzer-Triebwagen. Von den fünf zu Beginn der Dreißiger Jahre vorhandenen Bahnschutz-Triebwagen (VT 807 – 811) war zu Kriegsbeginn nur noch einer – der der RBD Königsberg – vorhanden. Er wurde von der Wehrmacht als Panzer-Triebwagen Nr. 15 übernommen und blieb bis zum Kriegsende im Dienst. Er besaß lediglich eine MG-Bewaffnung. – Für den "Panzerzug SP 42" der In 10 wurde 1942 bei der Berliner Maschinenbau AG (Schwartzkopff) in Wildau eine Wehrmachtdiesellok WR 550 D mit einer

Panzerung versehen; beidseitig wurde eine durch je vier Achsen unterstützte Flak-Plattform mit einem 2-cm-Vierling angebaut. Da das Projekt "Panzerzug SP 42" nicht weiter verfolgt wurde, wurden die Flakgeschütze durch Drehtürme des Einheits-Typs (wie beim BP 42) mit 7,62-cm-Kanonen 295/1(r) ersetzt und das Fahrzeug Anfang 1944 als Panzer-Triebwagen Nr. 16 in Dienst gestellt. Er wurde Anfang Mai 1945 bei Neu-Ruppin von polnischen Einheiten erbeutet und steht heute als eines der wenigen erhaltenen, ehemals deutschen gepanzerten Schienenfahrzeuge im Warschauer Eisenbahn-Museum. Schon vorher – im Dezember 1943 – hatte man ein russi-

ches Beutefahrzeug, ebenfalls mit zwei 7,62-cm-Geschützen in Drehtürmen, als Panzer-Triebwagen Nr. 17 übernommen. Ihm folgten sechs weitere gleichartige Fahrzeuge (Nr. 18 – 23; Aufstellung im November 1943 bzw. Januar 1944; zur Truppe erst in der zweiten Jahreshälfte 1944).

Neben den erwähnten beiden Geschützen besaßen diese Triebwagen vier MGs, 21 Mann Besatzung und eine Panzerung von 20 mm; ihr Gesamtgewicht betrug 34 Tonnen, ein Achtzylinder-180-PS-Motor verlieh ihnen eine Maximalgeschwindigkeit von 60 km/h (Fahrbereich 500 km). Im Frühjahr veranlaßte man die italienische Firma Ansaldo-Fossati, neun Panzer-Triebwagen (Littorine blindate) des Typs ALn-56, von dem sie früher schon fünf

Stück für das italienische Heer geliefert hatte, nun auch für die Deutsche Wehrmacht zu bauen (Triebwagen Nr. 30 – 38). Sie besaßen zwei Türme des italienischen Panzers M 13/40 mit 4,7-cm-KwK, eine 2-cm-Flak (Breda) sowie sechs MGs (davon zwei Fla). Zum Einsatz gelangten sie in der zweiten Jahreshälfte 1944 auf dem Balkan. Ab Winter 1944/45 baute man außerdem noch drei sogenannte Panzerjäger-Triebwagen (Nr. 51 – 53), die bei sonst gleicher Ausstattung (aber anderem Aussehen) wie die Triebwagen Nr. 18 – 23 statt der zwei Drehtürme mit 7,62-cm-Kanone solche des Panzers IV/H mit der 7,5-cm-KwK L/48 trugen. Mindestens einer wurde fabrikmäßig noch fertig, stand aber bei Kriegsende noch im Herstellerwerk Steyr. Die Panzer-

Triebwagen wurden Panzerzügen zur Verstärkung zugeteilt. Lediglich der Triebwagen Nr. 15 operierte eine Zeitlang mit mehreren unterstellten Panhard-Spähwagen selbständig in Griechenland – bevor der erste leichte Spähzug einsatzbereit war. Die Panzer-Geschütz-Triebwagen Nr. 16 – 23 unterstützten Panzerzüge an der Ostfront, während die Triebwagen italienischer Bauart (Nr. 30 – 38) eigentlich paarweise als Begleitfahrzeuge für die leichten Spähzüge vorgesehen waren. Jedoch gelangten nur Nr. 30 und 31 termingerecht zum Spähzug Nr. 303. Die übrigen wurden anderen Panzerzügen auf dem Balkan zugeteilt; Nr. 36 verblieb in Böhmen-Mähren, Nr. 37 kam im Februar 1945 an die Oderfront.

Links der frühere Bahnschutz-Triebwagen Nr. 15. Von August 1943 bis Februar 1944 war er mit sechs Panhard-Spähwagen als selbständige Einheit in Griechenland eingesetzt.



Rechts der Panzertriebwagen Nr. 16. Dieser war ursprünglich als Diesellok für einen Panzerzug vorgesehen. Mit seinen 550 PS und einer Seitenpanzerung von 100 mm war er das stärkste gepanzerte Eisenbahnfahrzeug der Deutschen Wehrmacht. (SA)



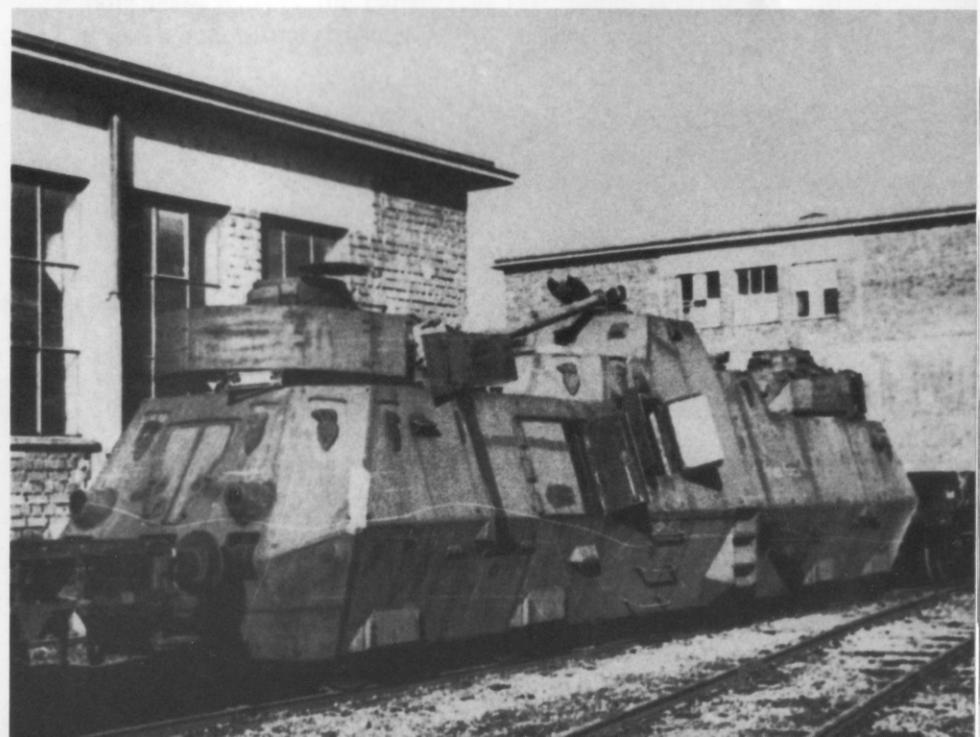
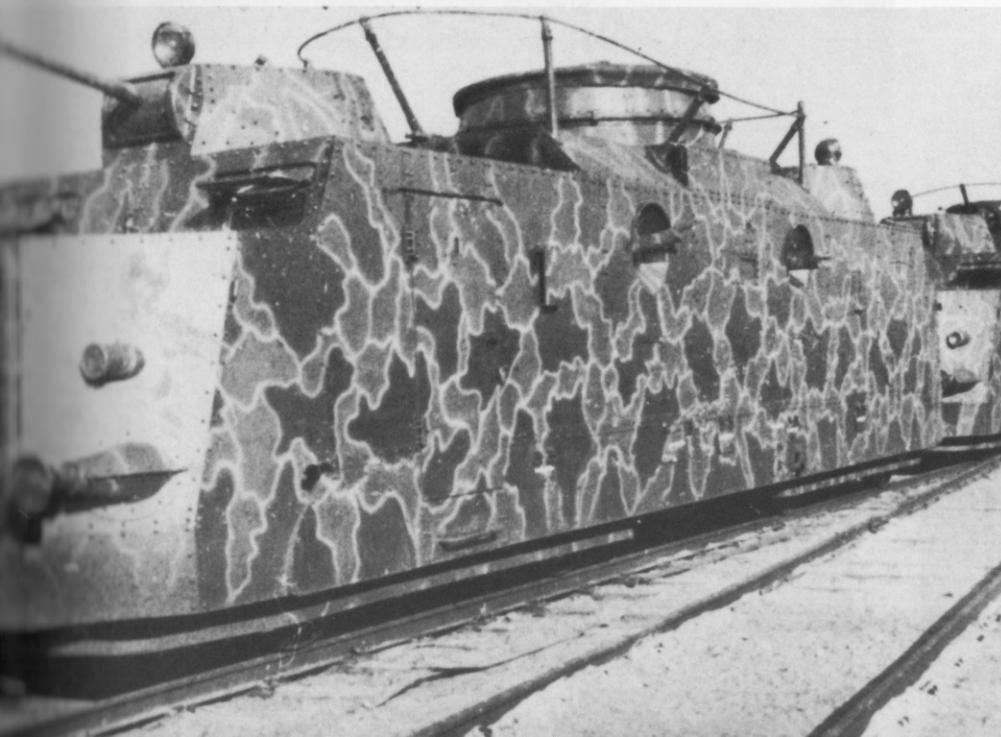


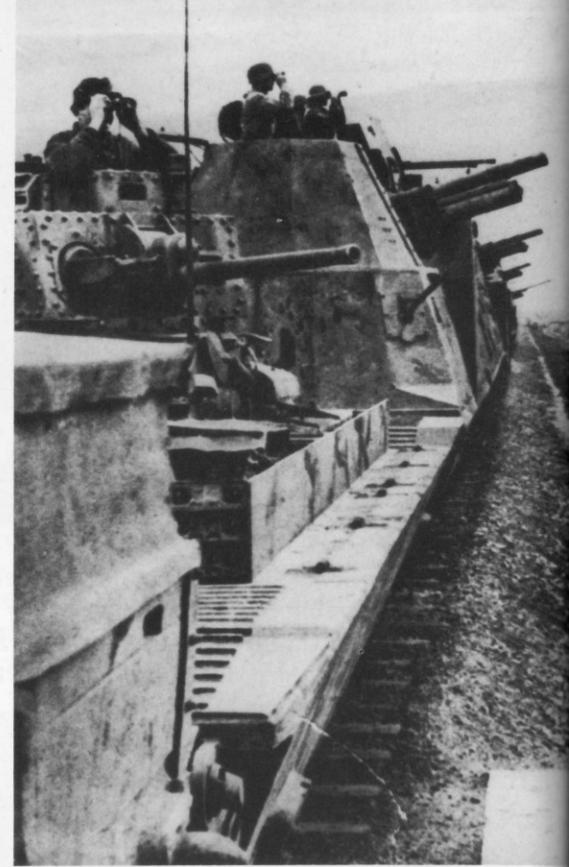
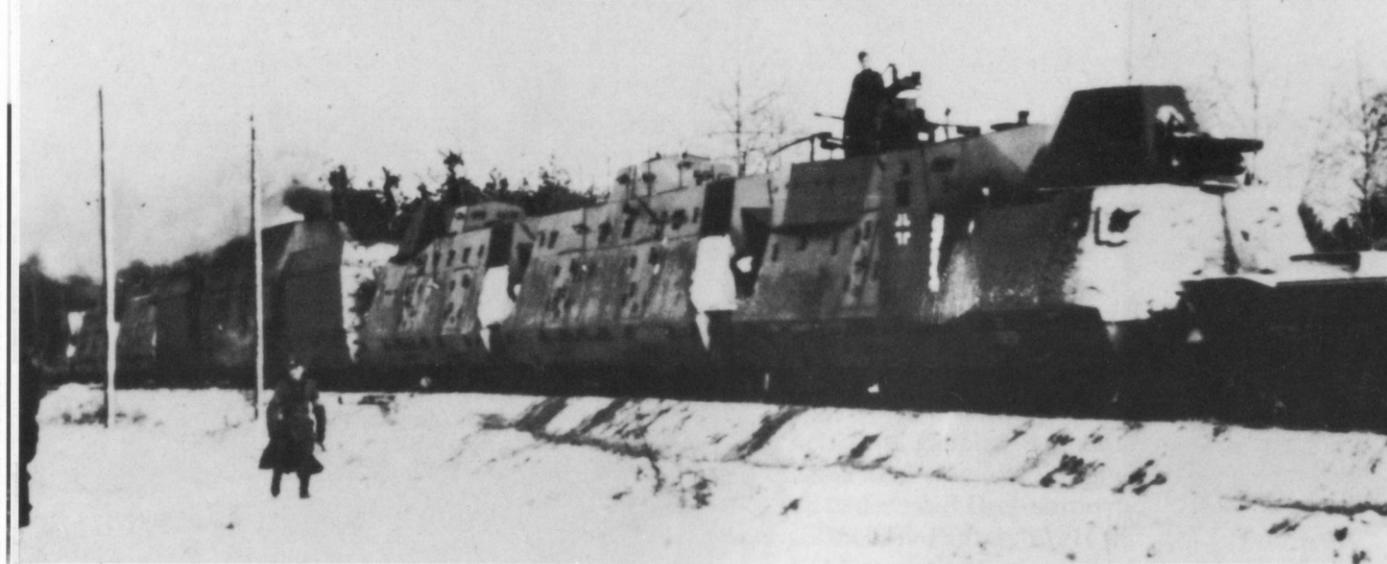
Unten: Italienischer Bauart (Ansaldo) waren die vierachsigen, zweimotorigen Triebwagen Nr. 30 – 38. Die Hauptbewaffnung waren zwei Türme des Panzers M 13/40 mit einer 4,7-cm-KwK. (KR)

Russische Beutefahrzeuge waren die Panzertriebwagen Nr. 17 – 23, von denen zwei auf den Bildern rechts und links zu sehen sind. (SA)

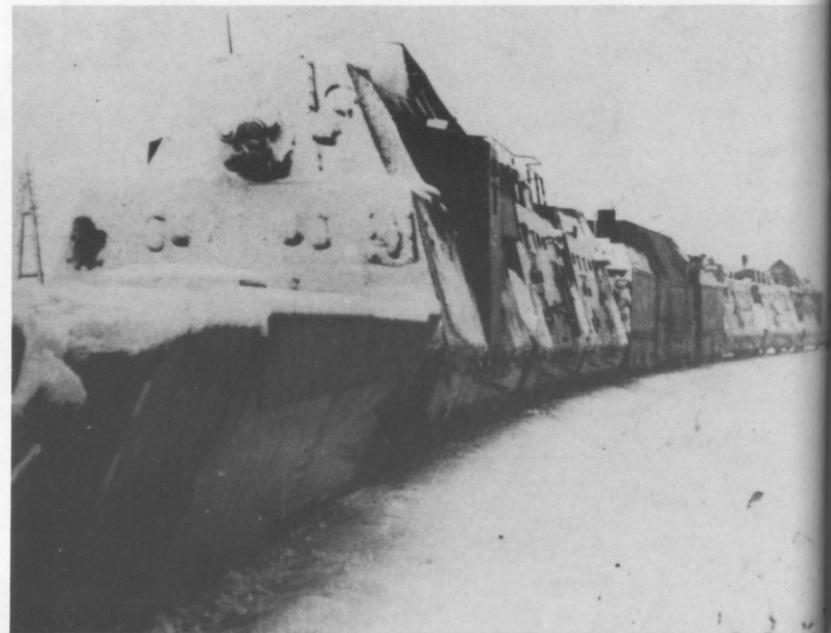


Unten rechts: Zwar wurde der Panzerjäger-Triebwagen (Nr. 51 f.) mit Panzer-IV-Türmen (7,5-cm-KwK, lang) vor Kriegsende noch fertig, gelangte aber nicht mehr zum Einsatz. So fanden ihn die Amerikaner bei Kriegsende im Herstellerwerk Steyr vor. (LO)





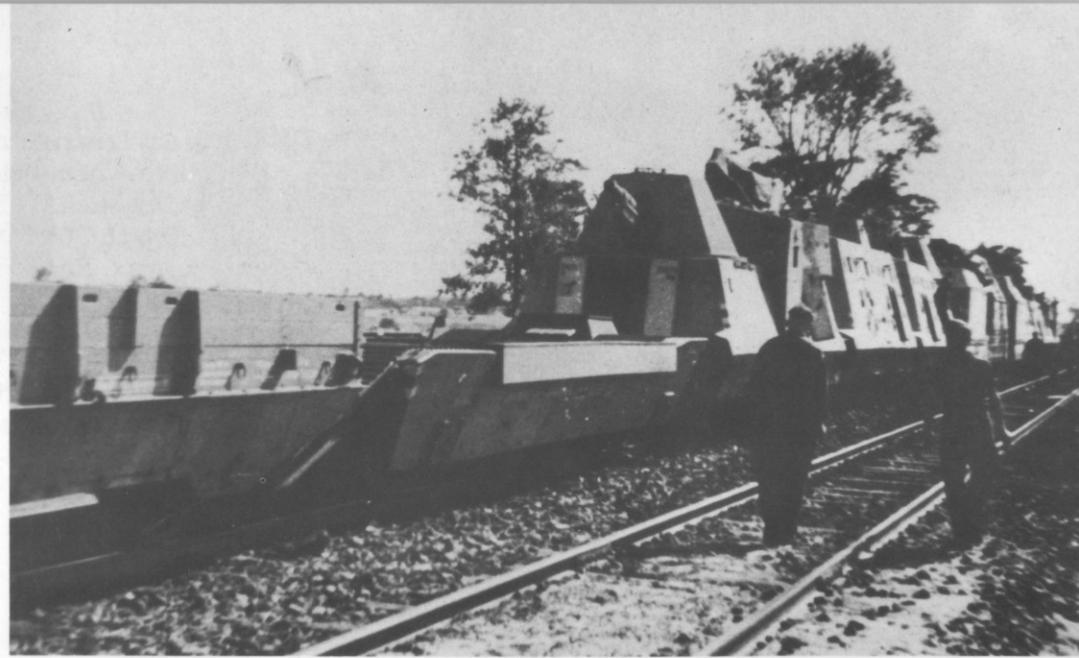
Die ersten vier Panzerzüge des Standard-Typs BP 42. Oben: Panzerzug Nr. 61 im Dezember 1942 bei den Probefahrten in Rembertow. Rechts: Der Panzerzug Nr. 62 im Einsatz bei Stanislau (März 1944). Unten: Im Sommer 1943 hält der Panzerzug Nr. 63 auf einer Brücke im Wolchowgebiet. Unten rechts: Winter 1943/44 in Kroatien – der Panzerzug Nr. 64. (SA)



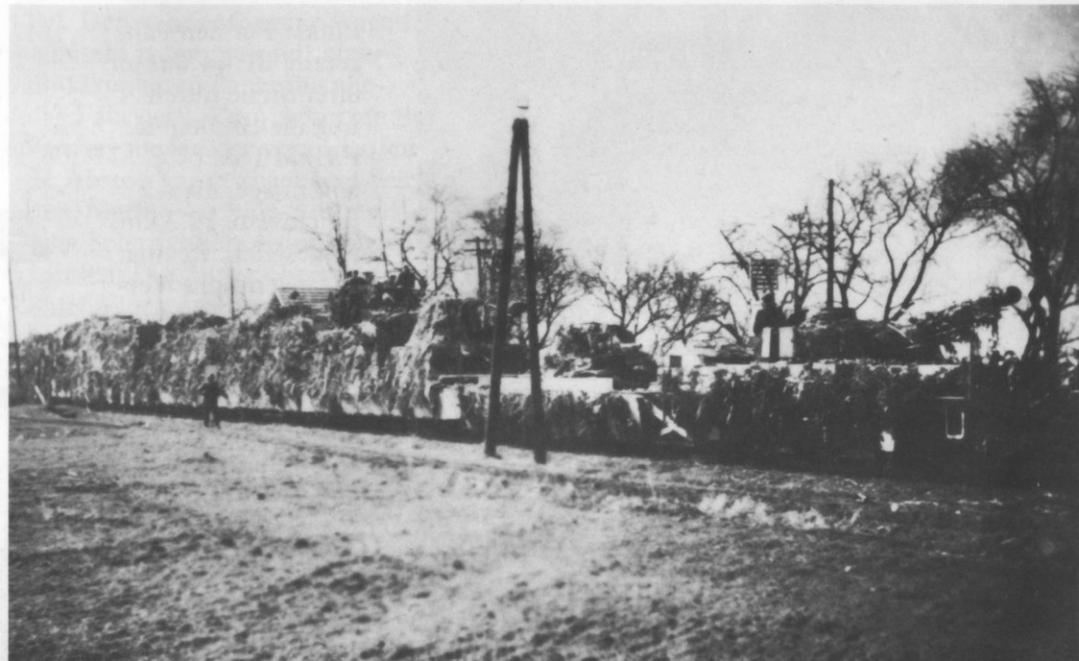
Rechts: Der Übergang zum verbesserten Typ BP 44 sollte mit dem Panzerzug Nr. 73 (Juni 1944) erfolgen. Zunächst standen aber die dafür vorgesehenen 10,5-cm-le.F.H. 18M nicht zur Verfügung, so daß man die früheren Beutegeschütze weiter verwendete. Als nach dem Durchbruch der Russen zwischen Bug und Weichsel der Panzerzug Nr. 74 (Bild) im Juli 1944 in überstürzten Einsatz mußte, fehlten ihm sogar noch die Panzerjägerwagen. (SA)



Oben: Die Panzerjägerwagen (hier ohne die sonst meist vorhandenen zusätzlichen senkrechten Panzerschürzen um Turm und Wanne) mit Panzer-IV-Turm und 7,5-cm-KwK lang waren eine wesentliche Neuerung des Zug-Typs BP 44. Sie sollten wenigstens den aktiven Schutz gegen russische Panzer verbessern, nachdem der passive – stärkere Panzerung – aus Gewichtsgründen nicht vermehrt werden konnte. (SA)



Unten: Der Panzerzug Nr. 78 im Frühjahr 1945 in Südwestungarn. Er entsprach dem Schema des BP 44 voll. Ab Anfang 1944 wurden die Panzerzüge fast immer getarnt – gegen Flieger- und sonstige Feindeinsicht. (SA)

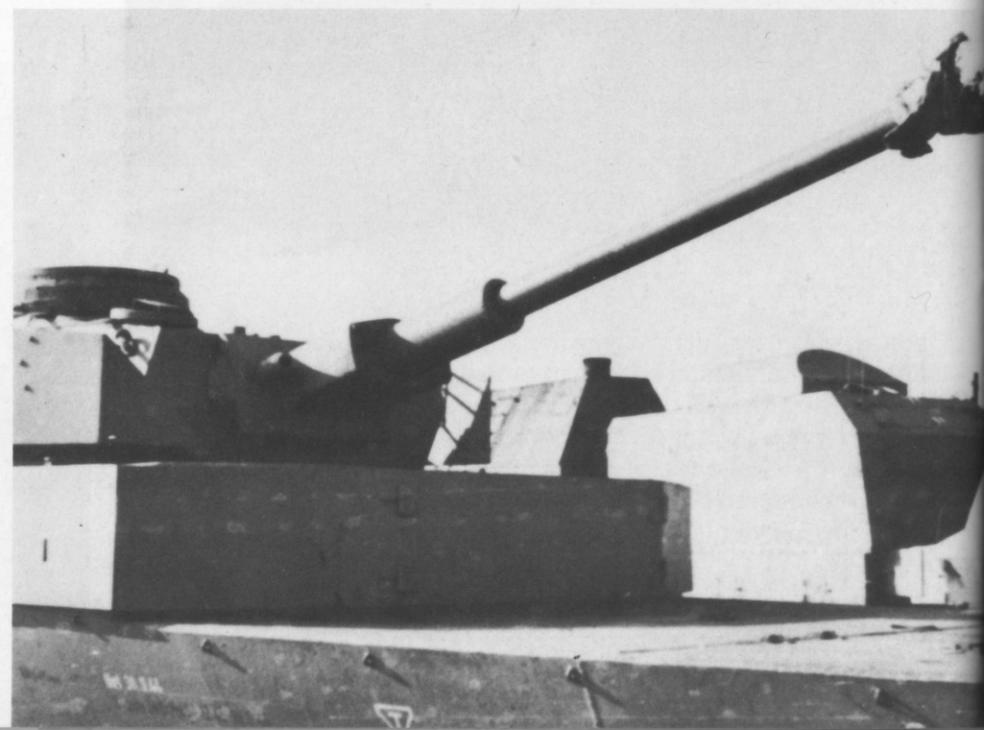




Die Geschütze des Panzerzuges BP 42. Links die 7,62-cm-Feldkanone 295/1(r), russisch M 02/30 mit kürzerem Rohr L/30 ( $V_0$  635 m/sec, max. Reichweite 12 km); rechts die 10-cm-le.F.H. vom Typ Skoda 14/19 aus polnischen, später eventuell auch tschechischen Beutebeständen ( $V_0$  395 m/sec, max. Reichweite 9,8 km). (BA)



Links: Für den Panzerzug BP 44 war an ihrer Stelle durchweg die 10,5-cm-le. F.H. M 18M ( $V_0$  540 m/sec, max. Reichweite 12,3 km) vorgesehen. Rechts: Die eigentliche Verstärkung stellten jedoch die nun beige-stellten Panzerjägerwagen mit ihrer 7,5-cm-KwK L/48 ( $V_0$  790 m/sec) dar. (1 x BA, 1 x SA)



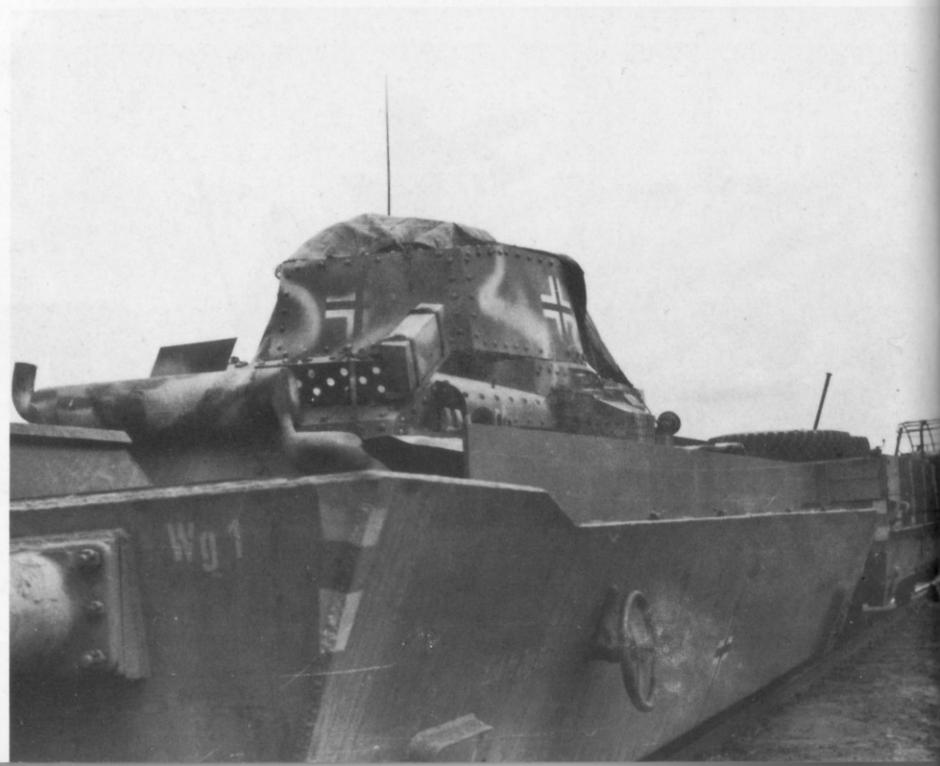


Nach den guten Erfahrungen bei den Breitspur-Panzerzügen gab man auch dem Standard-Typ BP 42 (sowie später dem BP 44) zwei Panzerträgerwagen mit absetzbaren Panzern Praga 38(t) bei. Der wannenförmige Wagen schützte zusammen mit einer umklappbaren Panzerblende das Fahrwerk. Zum Absetzen des Panzers mußte der vorauslaufende Abstoßwagen abgehängt werden; hierfür war eine automatische Scharfenberg-Kupplung vorhanden. Die Bilder oben und links zeigen drei Stadien des Absetzens. Rechts das "Gesicht" des 38(t). Mit seiner 3,7-cm-KwK und der schwachen Panzerung war er natürlich einem Panzer-Gegner ab 1942 nicht mehr gewachsen, für den Partisaneneinsatz jedoch aufgrund der guten Geländegängigkeit gut geeignet. (3 x SA, 1 x BA)





Als Aufklärungsfahrzeug verwendete man ab Ende 1942 bei den Panzerzügen ausschließlich den 1940 in Frankreich erbeuteten Panhard-Spähwagen 38(f) mit 105-PS-Drehschiebermotor und 2,5-cm-KwK. Er war in ca. 15 Minuten von Schienen- auf Straßenbetrieb bzw. umgekehrt umrüstbar. Die Bilder oben und links zeigen ihn als Straßenfahrzeug, bei der Umrüstung und auf der Schiene. Rechts sieht man die Straßenräder, die der Spähwagen nicht selbst mitführen konnte, auf dem Abstoßwagen des Panzerzuges verladen. (3 x SA, 1 x BA)



## 1943 BIS KRIEGSENDE

Nach Verfügung des OKH vom 17. 7. 1942 wurden die ersten sechs Panzerzüge des Einheitstyps BP 42 (Nr. 61 – 66) je paarweise im September, Oktober und November 1942 aufgestellt. Der erste (Nr. 61) war bereits nach vier Monaten einsatzbereit und kam zur 201. Sich.Div. zur HGr. Mitte, Nr. 62 im Februar 1943 bei der HGr. Süd in den Raum Charkow und Nr. 63 im Mai zur HGr. Nord ins rückwärtige Gebiet der 18. Armee. – Auf dem Balkan hatte sich inzwischen eine kritische Situation entwickelt. Die sich stetig verstärkende Partisanentätigkeit gefährdete in zunehmendem Maße den Hauptversorgungsstrang der in Griechenland stehenden deutschen Truppen, die Strecke Agram – Saloniki – Athen, wobei nun auch die Strecke zwischen Agram und Belgrad immer mehr das Ziel solcher Angriffe wurde. So mußten nicht nur schon im Jahre 1942 die vorher in Serbien stationierten Panzerzüge Nr. 23 und 24 dorthin verlegt werden, sie wurden auch im Herbst 1942 zusätzlich durch den Panzerzug Nr. 6 verstärkt. Nachdem jedoch neben dem im Oktober 1942 zum Umbau zurückgezogenen Panzerzug Nr. 23 im Februar 1943 auch noch Nr. 24 wegen Beschädigung ausfiel, wurde die Lage sehr prekär. Man behalf sich zunächst – neben zwei auch vorhandenen kroatischen Schmalspur-Panzerzügen – mit der Aufstellung von Streckenschutzzügen, von denen im Juli/August 1943 fünf im kroatischen Raum, vier in Griechenland vorhanden waren. Im Juni/Juli 1943 erhielt der OB Südost jedoch auch zwei neue Züge des Einheitstyps BP 42, Nr. 64 und 65. Allerdings erwies sich, daß diese für das südserbische, mazedonische und griechische Streckennetz zu schwer waren. Dies war der Anlaß zu der im August/September initiierten Konstruktion der leichten und schweren Spähzüge, von denen die leich-

ten im Frühjahr 1944, die ersten schweren aber erst Ende 1944 einsatzbereit waren. Einstweilen wurde im August 1943 der Panzer-Triebwagen Nr. 15 mit sechs zugeteilten Panhard-Spähwagen als Ersatz in Griechenland stationiert.

Anfang August 1943 nämlich hatte der Partisanenkrieg hinter der mit den im Gegenzug zur verlorenen Kursker Schlacht angreifenden Russen schwer ringenden HGr. Mitte durch die erstmals angewandten Reihensprengungen von Schienen, die den Transportverkehr nachhaltig lahmlegten, eine neue, bedrohliche Dimension gewonnen. Um dieser Gefahr begegnen zu können, wurde nicht nur der letzte Panzerzug der ersten Bewilligungsserie (Nr. 66), sondern auch die ersten beiden der zweiten (Nr. 67 – 72, Aufstellungsverfügung des OKH vom 27. 4. 1943; Nr. 67 bereits Ende August einsatzbereit, Nr. 68 allerdings erst im November) der HGr. Mitte zugeteilt.

Nachdem die Deutschen an der Ostfront zunehmend in die Verteidigung gedrängt wurden, erwuchs den Panzerzügen neben der Partisanenbekämpfung eine weitere wichtige Aufgabe; entsprechend den früheren Erfahrungen der Gegenseite in den Jahren 1941/42 zeigte sich nun auch hier durch ihre Beweglichkeit und ihre vielfältige Bewaffnung der gute Kampfwert in der Defensive, zumal die Russen bei ihren Angriffen oft auf die Unterbrechung der rückwärtigen Eisenbahnverbindungen abzielten. Ende November 1942 – nach der Einschließung Stalingrads – wurden die im Raum Charkow stehenden Panzerzüge (Nr. 7, 10 und 28) alle an das Tschir-Knie (Oblivskaja – Tschernyschkow) verlegt, wo sie der Kampfgruppe Stahel, die sich um den Aufbau einer Verteidigungsstellung bemühte, Rückhalt gaben. Es war eine Zeit verlustreicher Abwehrkämpfe, bis Mitte Januar 1943 der Rückzug auf den Donez erfolgte. Die Panzerzüge Nr. 7 und 28 setzten Anfang Februar

1943 den Kampf in Rostow fort; später fanden sich alle wieder im Donezbecken, um den ständigen Versuchen der Russen zur Unterbrechung der Versorgungslinie von Dnjepropetrowsk her zu begegnen. Es seien hier nur die Namen Debalzewo (Panzerzug Nr. 10), Krasnoarmejskoje (Panzerzüge Nr. 7 und 10) sowie Sinelnikowo (Panzerzug Nr. 7) genannt. Einer Zeit relativer Ruhe folgten nach der verlorenen Kursker Schlacht die Rückzugskämpfe zum Dnjepr, die die Panzerzüge Nr. 11 (nun aus dem Verband des Panzerzugs Nr. 10 abgetrennt), 28 und 62 im Raum Charkow aktiv sahen. Besonders kritisch wurde die Lage, als die Russen im November 1943 zwischen Pripjet und Kiew in die Weite des Raums, in denen ihnen kaum mehr etwas entgegengestellt werden konnte, durchbrachen. Man setzte wiederum mit auf die Panzerzüge und ihre bewegliche Kampfführung.

Die Züge Nr. 7, 10 und 11 schlugen sich hier in der Linie Berditschew – Shitomir – Korosten und gingen nach und nach über Sarny – Rowno – Schepetowka – Proskurow auf Kowel – Brody – Tarnopol zurück. – Heftige Kämpfe hatte auch der Panzerzug Nr. 28 nördlich Kriwoj Rog zu bestehen, später der Panzerzug Nr. 62 am Westrand des Kessels von Tscherkassy und bei Uman. Es ist kein Wunder, daß man angesichts dieser Situation bei der HGr. Süd nicht nur die verstärkten Umbauten Nr. 31 (Oktober 1943, Raum Shitomir – Berditschew – Kasatin) und 30 (Februar 1944, nach Nikolajew – Odessa), sondern auch die restlichen Panzerzüge der zweiten Bewilligungsserie von Neubauten Nr. 69 – 71, zum Panzerzug Nr. 72, (siehe unten) an diesen Frontabschnitt verlegte. Inzwischen hatten sich aber auch gravierende organisatorische Änderungen ergeben. Als zum 1. 4. 1943 die neue, dem Generalstab des Heeres und dem Befehlshaber des Ersatzheeres (BdE) nicht mehr unterstellte Generalinspek-

tion der Panzertruppen geschaffen wurde, erhielten die Panzerzüge eine Zwitterstellung. Wohl wurden sie zu den Panzertruppen gerechnet und waren etwa während der Aufstellung dem Kommandeur der Panzertruppen I in Insterburg, zu dessen Bereich Rembertow gehörte, unterstellt, die Dienststelle des Kommandeurs der Eisenbahn-Panzerzüge (früher Stabsoffizier der Eisenbahn-Panzerzüge beim General der Schnellen Truppen) verblieb aber – sozusagen als eigener Waffengeneral und mit einem hohen Maß an Selbständigkeit – beim Generalstab des Heeres. Er behielt die Befehlsbefugnis über die im Heimatgebiet befindlichen Panzerzüge (sonst BdE!). Im gegenseitigen Einvernehmen mit dem BdE konnte er Veränderungen in der Stellenbesetzung vornehmen, Forderungen für die gerätetmäßige Ausstattung direkt an das AHA und dessen In 6 richten und die Verteilung bereitgestellten Gerätes eigenverantwortlich durchführen. Ausbildungsaufgaben sowie die Bearbeitung von Vorschriften, Merkblättern und Richtlinien für die Panzerzüge nahm er auf Weisung des Generalinspektors der Panzertruppen wahr. Lediglich organisatorische Umgliederungen und die Verwendung von Beutematerial mußten über den Generalinspekteur der Panzertruppen und den Chef der Heeresrüstung und BdE laufen. Hieran zeigt sich die Bedeutung, die man den Panzerzügen nun beimaß. Kommandeur der Eisenbahn-Panzerzüge blieb der frühere Stabsoffizier, Oberst von Olzewski, bis zur Auflösung der Dienststelle zum 31. 3. 1945 (danach bestand nur noch ein Referat Panzerzüge beim Generalinspekteur der Panzertruppen, das Major von Wedel wahrnahm).

Auf der Strecke Polozk – Witebsk trafen sich im Frühjahr 1944 die Panzerzüge Nr. 61 und 67. (SA)

Im Dezember 1943 war die Zahl der Panzerzüge auf fast 30 angewachsen. Es befanden sich: bei der HGr. Nord die Züge Nr. 51 und 63, bei der HGr. Mitte Nr. 1, 2, 21, 27, 61, 66 – 68, bei der HGr. Süd Nr. 7, 10, 11, 28, 30, 31, 62, 69, 70, auf dem Balkan Nr. 6, 23, 64, 65, in Frankreich Nr. 22 und 25, in rückwärtigen Gebieten zur Instandsetzung Nr. 3, 4, 24 und 26. Zu diesem Zeitpunkt fehlen in den Listen erst zwei Panzerzüge: Nr. 5 (nach schwerer Beschädigung am 10. 5. 1940 aufgelöst) und Nr. 29 (am 13. 1. 1942 selbst gesprengt, da abgeschnitten). Hierin manifestiert sich die erstaunliche Zählebigkeit dieser Waffe. Wohl konnten dem Panzerzug mannigfache Beschädigungen zugefügt werden, sei es durch Verminderung der Gleise, direkten Beschuß oder Bombardierung, jedoch wurde davon zumeist nur ein Teil des Zuges betroffen, und solange die rückwärtigen Streckenverbindungen intakt blieben, konnte er danach herausgezogen und wieder instandgesetzt werden. Selbst die Reste der Panzerzüge Nr. 10 und 27, bei der

Einschließung Kowels im März 1944 schwer in Mitleidenschaft gezogen, wurden nach ihrer Befreiung nach Rembertow zurückgeschafft, jedoch wurde nur für Nr. 27 ein Neubau vorgesehen, Nr. 10 hingegen gestrichen.

Erst wenn ein Panzerzug angesichts eines vorrückenden Feindes durch Ausfall der Lokomotive, Entgleisung oder Unterbrechung der Strecke bewegungsunfähig wurde, mußte er aufgegeben werden.

Solche Situationen ergaben sich nun allerdings in zunehmenden Maße. Am 28. 12. 1943 fuhr der Panzerzug Nr. 31 in einen feindbesetzten Kasatiner Bahnhof ein und mußte aufgegeben werden, im März ging östlich Tarnopol der Panzerzug Nr. 69 verloren, nachdem er in einen Panzerangriff geraten, in Brand geschossen und entgleist war, am 4. 4. 1944 mußte – da alle rückwärtigen Verbindungen unterbrochen waren – Nr. 70 in Rasdelnaja gesprengt werden. Den größten Aderlaß bewirkte aber der Zusammenbruch der HGr. Mitte während der russischen Sommeroffensive.



Ihm fielen von Ende Juni bis Ende August 1944 die Panzerzüge Nr. 1, 28, 61 (mit Triebwagen Nr. 17), 66 und 74 (nach nur wenigen Tagen Einsatz bei Warschau) zum Opfer; im gleichen Zeitraum gingen bei der HGr. Nord die Panzerzüge Nr. 51 und 67, im Südteil der Ostfront Nr. 63, verloren. Im September folgten in Rumänien Nr. 71, in Frankreich Nr. 32 und auf dem Balkan Nr. 304 (Ie.Sp.).

Diesen erheblichen Verlusten konnte man keineswegs eine entsprechende Zahl von Neubauten gegenüberstellen. In den neun Monaten des Jahres 1944, bis zu obigem Stichtag (30. 9.) kamen nur vier neue Panzerzüge zum Einsatz: Nr. 73 (Italien) 71, 74 (bald wieder verloren und 75, später Panzer-Lehr-Zug Nr. 5, Ostfront); dazu kamen die vier Züge leichter Spähwagen (Nr. 301–4, Balkan) sowie acht Panzertriebwagen (Nr. 16, 18 – 20, Ostfront; Nr. 30 – 33, Balkan). Und dies, obwohl man für 1944 ein großzügiges Neubau-

programm geplant hatte (acht Panzerzüge BP 44, 16 Panzerzüge (s.Sp.), 46 Panzerjägerwagen (auch zur Nachrüstung älterer Züge) sowie fünf Panzer-Triebwagen (diese Zahl wurde durch die italienischen Zubauten sogar überschritten). Zunehmender Mangel an Material (bereits 1943 war das ukrainische Stahlwerk, dessen Erzeugung für den Bau der Panzerzüge zur Verfügung stand, in russische Hand gefallen) und Waffen, die ebenso wie das zur Bemannung nötige Personal angesichts der sich stetig verschlechternden Lage anderweitiger dringender Verwendung zugeführt werden mußten, führten dazu, daß sich die Zeiträume zwischen Bewilligung, Aufstellung und Verwendungsbereitschaft immer mehr in die Länge zogen.

Zu solchen Verzögerungen trug im Sommer 1944 sicherlich auch bei, daß die Panzerzug-Ausbildungs- und Ersatzabteilung Ende Juli von Rembertow nach Milowitz (bei Lissa an

der Elbe in Nordböhmen) zurückverlegt werden mußte, als sich die Russen Warschau näherten.

Wohl gruppierte man noch im August 1944 die Panzerzüge in die zweithöchste Dringlichkeitsstufe (zusammen mit den Panzern "Panther" und "Tiger"! ) ein und versuchte nach besten Kräften, entsprechende Stahlkontingente bereitzustellen, trotzdem mußte aber das Programm 1944 bis ins erste Quartal 1945 gestreckt werden. Angesichts der hohen Verluste im Sommer 1944 kamen nun auch wieder grundsätzliche Zweifel am Wert der Panzerzüge auf, was im Herbst dieses Jahres die Bautätigkeit erheblich verzögerte.

So wurden von den 16 Panzerzügen (s.Sp.) nur zehn aufgestellt, der Bau von zweien davon im Januar 1945 wieder eingestellt, und nur zwei waren vor der Jahreswende 1944/45 einsatzbereit. Auch von den Panzerzügen BP 44 kamen vor diesem Zeitpunkt nur zwei zur Truppe, Nr. 76 nach Ostpreußen, der neue Panzerzug Nr. 75 auf den Balkan (hinzu kam nur noch der aus dem Streckenschutzzug "Blücher" umgebaute Panzerzug Nr. 52, der in Tilsit zu erstem Einsatz kam). Die vorgesehene Zahl an Panzerjägerwagen (46) wurde nicht erreicht; so daß die Nachrüstung der älteren Züge nicht im vollen, geplanten Umfang durchgeführt werden konnte.

Der Ausbruch der Alliierten aus dem Landekopf in der Normandie (ab 25. 7. 1944) und ihre Landung an der französischen Mittelmeerküste (15. 8. 1944) machte die Lage der in Südfrankreich stationierten deutschen Panzerzüge (Nr. 22, 24, 25 und 32) unhaltbar. Trotz der ständigen Bedrohung aus der Luft gelang außer für den Panzerzug Nr. 32, der aus Wassermangel in St. Berain stehengelassen werden mußte, die Rückführung in das Reichsgebiet. Nach entsprechender Nachrüstung – vor allem mit Panzerjägerwagen – wurden die Panzerzüge Nr. 22, 24 und 25 in



Der Kommandant des Panzerzuges Nr. 63, Oblt. Wesche, bei der Beobachtung aus dem Turm seines Kommandowagens im Winter 1943/44. (BA)



Ein Panzerzug des Standard-Typs BP 42 beim Übungsschießen auf dem Schießfeld der Panzerzug-Ersatz-Abteilung in Rembertow. (SA)

die Slowakei und nach Südpolen verlegt (Oktober/November 1944). Jedoch blieb die Wehrmacht auch in den letzten drei Monaten des Jahres 1944 nicht von weiteren Panzerzugverlusten verschont: in Kurland die Züge Nr. 3 und 21 und auf dem Balkan Nr. 6 sowie die leichten Spähzüge Nr. 301 und 302.

Das Jahr 1944 brachte auch eine organisatorische Neuerung. Bislang wurden die Panzerzüge vom OKH einer HGr. oder einer Armee zugewiesen, die sie einer entsprechenden Untergliederung in ihrem Befehlsbereich für die vorgesehenen Aufgaben unterstellte. Unzweckmäßige Unterstellungen und mangelndes Verständnis der Befehlsgeber für die Eigenart der Panzerzüge hatten des öfteren dazu geführt, daß deren Einsätze beeinträchtigt wurden, vergebens waren oder gar ihre Vernichtung mit sich brachten. Außerdem erwies es sich in der Defensive als zweckmäßig, auf die mit dem Panzerzug Nr. 10 früher bereits praktizierte, aber wieder aufgegebene Zusammenfassung mehrerer Züge zu einer Kampf-

gruppe zurückzugreifen, nicht nur wegen der erhöhten Feuerkraft, sondern auch wegen der Möglichkeiten gegenseitiger Hilfeleistung, z.B. durch Abschleppen eines bewegungsunfähig gewordenen Zuges. Um all dem gerecht zu werden, beschloß man die Einrichtung von Regimentsstäben zur Führung der Panzerzüge bei den einzelnen Heeresgruppen. Eine solche Stelle (Kommandeur der Panzerzüge: Oberst Becker) wurde bereits im Januar 1944 bei der HGr. F (Balkan) eingerichtet. An der Ostfront, wo man offensichtlich nicht gleich alle Heeresgruppen mit derartigen Stäben versehen konnte, entschloß man sich zu einer beweglichen Lösung. Hierzu teilte man den Panzerzug Nr. 72 im Frühjahr in zwei Befehlszüge Nr. 72a und b, die ihnen als fahrbare Kommandostände dienen sollten. Wegen der hohen Panzerzugverluste verzögerte sich jedoch die praktische Installation dieser Stäbe erheblich. Der Panzerzug-Regimentsstab Nr. 2 (Kommandeur Oberstleutnant von Türckheim zu Altdorf; Befehlszug Nr. 72a) bei der HGr. A

(später Mitte) in Krakau wurde erst im November – nach Ankunft der "Frankreich"-Züge in diesem Raum – eingerichtet, der Regimentsstab Nr. 3 (Oberstlt. Dr. Günther, Befehlszug Nr. 72b) im Oktober 1944 in Ostpreußen bei der HGr. Mitte (später Nord) (der Stab Oberst Becker bei der HGr. F auf dem Balkan zählte als Nr. 1).

Nachdem das Regiment Nr. 3 Ende März 1945 bei Gotenhafen untergegangen war, soll angeblich der Stab mit dieser Nummer in den allerletzten Kriegstagen im Gebiet der HGr. Mitte (Böhmen und Mähren) unter dem vormaligen Kommandeur der Panzerzug-Ersatz-Abteilung, Major Naumann, erneut aufgestellt worden sein, jedoch fehlen hierzu verlässliche Informationen. Eigentlich waren für die Panzerzug-Regimentsstäbe eigene, aus Kommandowagen, Flakwagen und Panzerjägerwagen bestehende Befehlszüge vorgesehen, jedoch erhielt nur der Regiments-Staff Nr. 1 im Dezember 1944 einen solchen regulären (Nr. I), der Staff Nr. 2 im Februar 1945 nur noch einen behelfsmäßigen (Nr. II), ein weiterer behelfsmäßiger (Nr. III) könnte im April 1945 zur Verfügung gestanden haben. Im Zusammenhang mit diesen Regimentsstäben ist auch die Aufstellung von vier Befehlsdraisinen (Verfügung vom 21. 4. 1944) und zwei Werkstattzügen (von denen wiederum nur der konkrete Einsatz des einen – Nr. 1 am 20. 7. 1944 zum Regimentsstab Nr. 1 auf den Balkan – verbürgt ist) zu sehen.

Zur Jahreswende 1944/45 standen die Panzerzüge in folgender Verteilung an den Fronten: HGr. Nord (Kurland Nr. 26; HGr. Mitte: Befehlszug Nr. 72b, Züge 30, 52, 68, 76, Triebwagen Nr. 19, 21, 23; HGr. A: Befehlszug Nr. 72a, Züge Nr. 11, 22, 24, 25, 62, Triebwagen Nr. 16, 18, 20, 22; HGr. Süd: Nr. 64; HGr. F (Balkan): Züge Nr. 23, 75, 201, 202, 303, Triebwagen Nr. 15, 30 – 33, 35, 38; Nr. 65, vom Balkan kommend, befand sich

zur Instandsetzung in Milowitz. Diese Aufstellung läßt die Konzentration einerseits an der Ostfront zwischen Ostsee und Karpaten, andererseits auf dem Balkan erkennen, aber auch eine Differenzierung: während für die Defensivaufgaben an der Ostfront die artilleristisch starken regulären Panzerzüge und die Geschütz-Triebwagen (Nr. 18 – 23) eingesetzt wurden, dominierten auf dem Balkan, wo immer noch der Kampf gegen Partisanen und mit nicht viel schweren Waffen ausgerüsteten Feindtruppen (z. B. Bulgaren) im Vordergrund stand, schwächer ausgerüstete Spähwagen-Panzerzüge und leicht bewaffnete Triebwagen (Nr. 15, 30 – 38).

Als Mitte Januar 1945 die russische Offensive losbrach, konnten natürlich auch die wenigen Panzerzüge die zugunsten der Ardennenoffensive von Panzerreserven stark entblößte Ostfront nicht halten. Südlich von Warschau konnte sich nur der Befehlszug Nr. 72a und zunächst der in der Slowakei befindliche Panzerzug Nr. 22, der jedoch später (11. 2. 1945) bei Sprottau aufgegeben wurde, der Vernichtung entziehen, alle anderen bei der HGr. A (später Mitte) stationierten Züge gingen verloren.

Anders in Ostpreußen. Hier stand die Regiments-Kampfgruppe Nr. 2 (Oberstleutnant Dr. Günther) zunächst im ruhig gebliebenen Abschnitt der 4. Armee (Kommandozug Nr. 72b, Panzerzüge Nr. 30, 52, 68 und 76). Erst als sich die Durchbrüche der Russen bei der 3. Pz.-Armee und 2. Armee abzeichneten (um den 20. 1. 1945), wurden Nr. 72b und 30 in den Raum Soldau beordert; sie konnten sich unter Kämpfen von dort über das schon eingeschlossene Deutsch-Eylau (unter Mitnahme von vielen Flüchtlingen) noch nach Marienburg durchschlagen. Dorthin gelangte auch die fertige Zughälfte des zur Reparatur in Königsberg stehenden Panzerzuges Nr. 68 sowie der Panzerzug Nr. 52. Nur der Panzer-



Fotos von Kampfeinsätzen der Panzerzüge sind äußerst selten. Die beiden auf dieser Seite wurden anlässlich einer Vorführung des Panzerzuges Nr. 76 vor Offizieren des OKH im Oktober 1944 auf dem Übungsplatz Milowitz aufgenommen. (SA)

zug Nr. 76 wurde im Samland abgeschnitten und ging dort im April 1945 verloren. Die anderen vier Panzerzüge kämpften anschließend noch in der Weichselniederung, der Tucheler Heide und in Hinterpommern und sollten Anfang März 1945 in die Lausitz verlegt werden. Sie wurden jedoch durch den Durchstoß der Russen bei Schlawa abgeschnitten und auf Gotenhafen zurückgeworfen, wo sie Ende dieses Monats untergingen.

Anfang Februar 1945 stellte man zur Sicherung der Oderfront östlich von Berlin die Panzerzug-Kampfgruppe "Weichsel" auf, deren Führung der Regimentsstab Nr. 2 (Oberstleutnant von Türkheim) – nun mit dem behelfsmäßigen Befehlszug Nr. II (zunächst in Fürstenwalde, später in Beenz bei Prenzlau) übernahm.

Die Ersatzabteilung in Milowitz konnte an regulären Panzerzügen allerdings nur den Panzer-Lehrzug Nr. 5, den instandgesetzten Nr. 65, und den neuen Zug Nr. 77 beisteuern, ansonsten mußte man zur Auffüllung auf Streckenschutzzüge (Nr. 83 und "Max") zurückgreifen. Generalinspekteur der Panzertruppen und Reichsministerium für Rüstung und Kriegsproduktion stellten dazu noch im Schnellverfahren den sogar mit "Panthern" ausgerüsteten Streckenschutzzug "Berlin" auf. Später (April 1945) kam noch der in Berlin umgebaute Streckenschutzzug Nr. 350 hinzu, während "Max" bald auf den Balkan verlegt wurde. Ferner gehörten der Kampfgruppe die Triebwagen Nr. 22 und 37, später auch noch Nr. 16 und 21 an. Die Panzerzüge Nr. 72a (der jetzt wieder als Kampfzug wirkte), 77 und der Lehrzug Nr. 5 waren in Pommern eingesetzt und gingen dort Ende Februar/Anfang März 1945 verloren. Die an der Oder eingesetzten Fahrzeuge der Kampfgruppe konnten bis auf den durch Artilleriefuer vernichteten Streckenschutzzug "Berlin" auch der russischen Offensive Mitte April 1945 ent-



kommen. Die Panzerzüge Nr. 65, 83 und 350 (hinzu kam noch Nr. 75, Anfang Februar 1945 zur Sicherung der Hauptquartiere in Zossen und Wünsdorf vom Balkan in den Raum südlich Berlin verlegt) sowie die Triebwagen Nr. 21 und 22 (Nr. 16 muß südlich Neu-Ruppin stehengeblieben sein, das Schicksal von Nr. 37 ist unbekannt) setzten sich nach Mecklenburg ab und ergaben sich am 2. 5. 1945 zwischen Ludwigslust und Holthusen amerikanischen Einheiten.

Anfang Januar 1945 wurde beschlossen, wegen des Materialmangels nur noch die bereits angefangenen Panzerzüge fertigzustellen. Diesem Beschluß fielen die Panzerzüge (s.Sp.) Nr. 209 und 210 zum Opfer. Mit der Einschließung Breslaus fiel im Februar die Hauptfertigungsstätte für Panzerzüge, die Linke-

Im letzten Kriegsjahr legte man besonderen Wert auf die Tarnung der Panzerzüge. Hier wird eine solche beim Befehls-Halbzug Nr. 72A im April 1944 angebracht. (SA)

Hofmann-Werke, aus. Der letzte nachweisbare OKH-Befehl für die Panzerzüge datiert vom 5. 4. 1945: durch ihn wird dem Zug Nr. 81 und 82 Personal zugewiesen, die Arbeit an Nr. 83 und 84 eingestellt, dafür aber die kurzfristige Endaufstellung der Panzerjäger-Triebwagen Nr. 51 – 53, des behelfsmäßigen Kommandozuges III sowie der Streckenschutzzüge Nr. 350, "Moritz" und "Werner", die als behelfsmäßige Panzerzüge etatisiert wurden, so wie vorher schon "Berlin", "Max" und Nr. 83 (und vielleicht weitere?), befohlen.

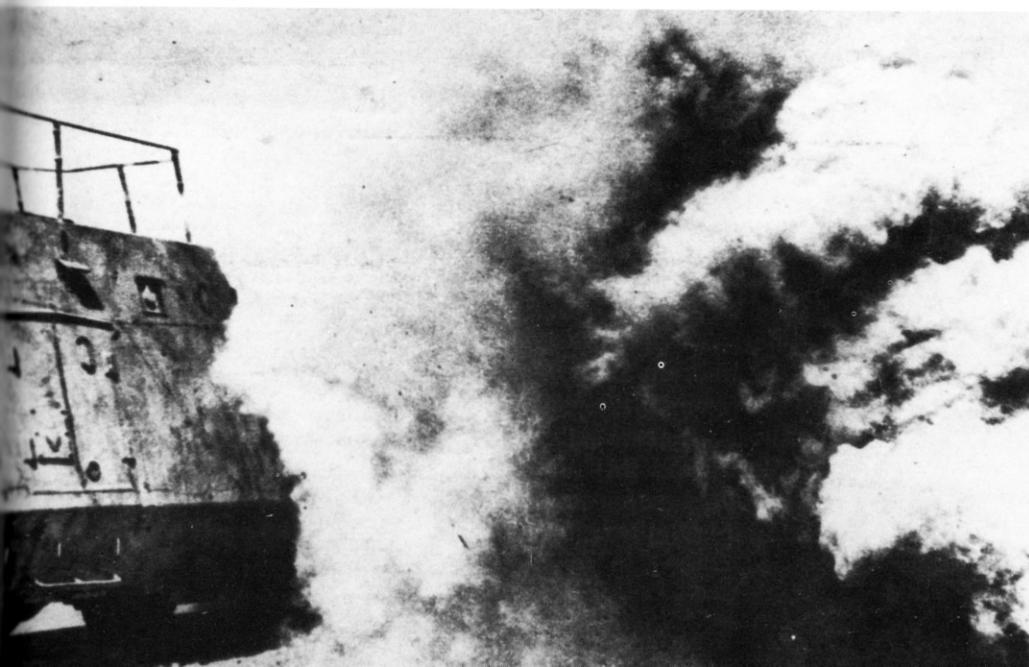
Als letzte Abgänge von der Ersatzabteilung in Milowitz lassen sich in den ersten drei Monaten des Jahres 1945 die Panzerzüge Nr. 4, 78 und 79 nachweisen. Sie sollten alle nach Südwestungarn gehen, jedoch wurde Nr. 4 nach Kroatien umgeleitet, ebenso wie der in Berlin umgebaute Streckenschutzzug "Werner". Von den im Mai 1945 in der Südsteiermark, in Kroatien und Slovenien stehenden Panzerzügen konnten sich Nr. 4, 64 (mit dem Triebwagen Nr. 19) und 78 noch auf österreichisches Staatsgebiet und die Besatzungen in die Hände der westlichen Alliierten retten. Für die übrigen Einheiten (Panzerzüge Nr. 23; 202 – 204 (s.Sp.); 303 (le.Sp.); Streckenschutzzüge "Max", "München" und "Werner"; Triebwagen Nr. 30 – 32, 34, 35, 38; Kommandozug Nr. I mit dem Regimentsstab; Werkstattzug Nr. 1) gab es auf den verstopften Strecken kein Durchkommen mehr; sie mußten den Tito-Truppen übergeben werden, jedoch schlugen sich einige Besatzungsmitglieder noch auf der Straße auf die Nordseite der Karawanken durch.

Teilweise ungeklärt sind noch die Ereignisse bei der HGr. Mitte in den letzten Kriegswochen. Nachweisbar sind in deren Bereich die Panzerzüge Nr. 7, 27, 80, 81 und "Moritz", die schweren Spähzüge Nr. 205 und 206 sowie der Triebwagen Nr. 36. Es waren aber noch weitere Panzerzüge vorhanden. So sind unter anderem die Nummern oder Namen jener beiden Panzerzüge unbekannt, von denen einer (unter dem Kommandanten Hauptmann Rudolf Dohms) am 5. 5. 1945 vor tschechischen Einheiten kapitulierte und zwei bis drei Tage später von diesen benutzt wurde, um nördlich Kralup den anderen schwer zu beschädigen und zurückzuschlagen. Ferner sollen kurz vor Kriegsende zwei weitere, bisher unbekannte Panzerzüge in der Gegend von Reichenberg operiert haben. Andererseits ist unbekannt, ob der Panzerzug Nr. 82 vor Kriegsende noch fertig wurde und was es mit einem Panzerzug Nr. 99, dessen Aufstellung für April 1945 angegeben ist, auf sich hat. Nach der Kapitulation versuchten alle Angehörigen dieser Panzerzüge sowie der Ersatzabteilung – so wie alle

anderen deutschen Truppen auch – die Amerikaner im Raum Pisek zu erreichen. Wenn sie nicht schon vorher von den vorrückenden Sowjet-Truppen einkassiert wurden, erlebten sie dort eine böse Überraschung: sie wurden samt und sonders an die Russen ausgeliefert, wo langjährige Gefangenschaft ihr Los war.

Beide Bilder unten:

Der Panzerzug Nr. 62 im Gefecht zur Wiedereroberung des Bahnhofs von Chryplin (südlich Stanislau) im März 1944. (SA)

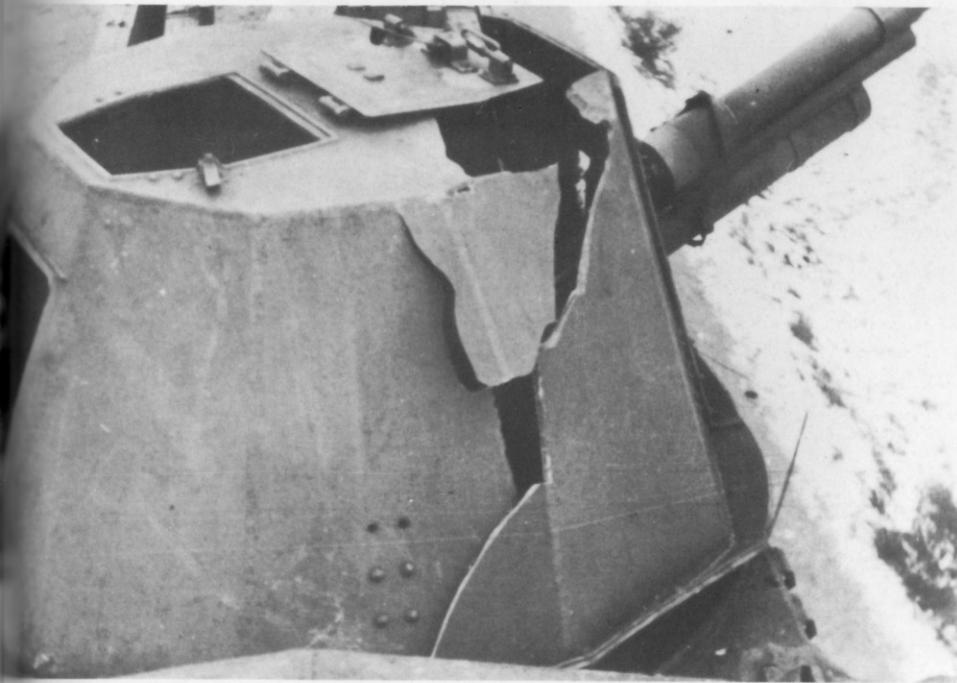




Oben: Schoß der Panzerzug Artillerie-Unterstützung, war ein vorgeschobener Beobachter vonnöten. Der Artillerie-Offizier in der Beobachtungsstelle rechts, links der Funktrupp. Unten: Streckensicherung war eine der Hauptaufgaben der Panzerzüge. Hier passiert PZ.63 eine frühere Sprengstelle mit den traurigen Resten eines Güterzuges. (SA)

Oben: Auch russische Frauen wurden zu den Wiederherstellungsarbeiten herangezogen, die von einem Panzerzug des Standard-Typs gesichert wurden. Unten: Im November 1943 gelang es dem Panzerzug Nr. 68, ein südlich des Beresina-Übergangs bei Schazilki eingeschlossenes Bataillon zu befreien und zurückzubringen. (SA)





Oben: Ein Rohrkrepiierer zerriß beim Panzerzug Nr. 67 nicht nur den Lauf der 7,62-cm-F.K. 295/1(r), sondern sprengte auch den Panzerturm. Unten: Nachdem der Panzerzug Nr. 1 vorher schon im Kampfeinsatz beschädigt worden war, traf ihn am 10. 12. 1942 in Wjasma auch noch eine Bombe. Daraufhin erfolgte sein Neubau im RAW Königsberg. (SA)

Oben: Am 11. 3. 1944 wurde der Panzerzug Nr. 30 bei Lozkino (nördlich Nikolajew) von einem Munitionszug gerammt. Dabei wurde der Abstoßwagen auf den Panzerträgerwagen geschoben. Unten: Die Reste eines im Gefecht mit russischen Panzern beschädigten Panzerzuges. (1 x SA, 1 x KR)





Ab 1942 war die Bekämpfung der die Nachschublinien gefährdenden Partisanen eine Hauptaufgabe der Panzerzüge. Diese spielte sich meist durch ausgebootete Trupps (Jagdkommandos) abseits der Bahnlinie ab. Oben links: Im Winter 1942/43 dringt eine Infanteriegruppe mit russischen Schlitten (Aksjas) in die partisanendurchsetzten dichten Wälder nordwestlich Brjansk ein. Oben rechts: Ein Granatwerfer gibt Unterstützung bei einem Partisanenunternehmen südlich von Welikije Luki im Frühjahr 1942 (Panzerzug Nr. 3). Unten links: Der Panzer 38(t) des Panzerzuges Nr. 1 im Einsatz gegen ein von Partisanen besetztes Dorf (Frühjahr 1944). Unten rechts: Anschließend geht das Dorf in Flammen auf. (SA)





Oben:  
Das Jagdkommando des Panzerzuges Nr. 2 hat im Mittelabschnitt ein Partisanenlager entdeckt, das vernichtet wird. (SA)

Oben rechts:  
Drei gefangene Russen werden im Wolchow-Gebiet auf dem Abstoßwagen in ein Gefangenenlager transportiert. (SA)

Rechts:  
Am 19. 6. 1943 fielen ostwärts der Strecke Nowinka-Batezkaja drei Soldaten des Panzerzuges Nr. 63 bei einem Einsatz gegen Partisanen. Sie werden in Zeltplanen zum Zug zurückgebracht. (SA)



## BEWAFFNUNG UND BESATZUNG DER DEUTSCHEN PANZERZÜGE

Zug Nr.	Offz. <sup>1</sup>	Uffz.	Mann	Pistolen	MPis	Gewehre	le.MG	s.MG	Gr.W.	Geschütze	Fahrräder	
2	8	33	126	66	13	101	22	4	2	2:7,5 cm Geb.Kan.15(ö/t)L/28	2:2 cm Flak	15
3	8	35	128	79	13	92	26	8	2	2:7,5 cm Vers.Gesch. L/41	2:2 cm Flak	15
4	7	34	136	69	12	108	18	4	2	2:4,7 cm Pak(h); 2:7,5 cm le.I.G.18	2:2 cm Flak	15
6 <sup>2</sup>	7	34	112	76	13	77	20	2	2	4:7,62 cm FK 295/l(r)	2:2 cm Flak	19
7	8	33	132	70	13	103	26	4	2	2:7,5 cm Kan.02/26(p)	2:2 cm Flak	15
21	8	38	140	75	13	111	16	4	2	3:7,5 cm FK 02/26(p); 2:10 cm FH 14/19(p)	2:2 cm Flak	15
22	8	36	130	71	13	103	16	4	2	3:7,5 cm FK 02/26(p)	2:2 cm Flak	15
23, 24	8	33	125	67	13	99	16	4		2:7,5 cm Gb.Kan.15(ö/t)L/28	2:2 cm Flak	15
25 <sup>3</sup>	6	30	98	77	15	60	16	1	2	2:7,5 cm Gb.Kan.15(ö/t)L/28	2:2 cm Flak	15
26-28	6	28	98	65	14	76	12+3			3 Pz.Somua S35 mit 1:4,7 cm KwK u. 1MG	2:2 cm Flak	15
29-31	6	27	95	52	13	76	12+2			2 Pz.Somua S35 mit 1:4,7 cm KwK u. 1MG	2:2 cm Flak	15
27 <sup>4</sup>	7	35	120	69	13	93	18+2		2	4:7,62 cm FK 295/l(r); 2 Pz.Somua S35	2:2 cm Flak	15
10a	2	13	62	46	4	31	19			2:7,5 cm FK02/26(p); 2:10 cm FH 14/19(p)	1:2 cm Flak	
10b	2	13	62	46	4	31	19			4:7,5 cm FK 02/26(p)	1:2 cm Flak	
10cpl.	9	49	158	113	8	102	38			wie oben		24
(+ Fhr/Troß)												
51 <sup>4</sup>	6	27	84	60	9	57	10+4		2	4 Pz.Türme mit 4,5 cm KwK(r) u. 1MG	1:4x2 cm Flak	14

Alle Panzerzüge besaßen ferner: 3 Panzerabwehrbüchsen, 1 Flammenwerfer; als Erkundungsfahrzeuge: 1 Panzerdraisine, 1 Gleis-Kraftrad; als Troß-Fahrzeuge: 1 LKW (1,5to), 1 PKW, 1 Wohnzug

Angaben nach K.St.N./K.A.N. vom Januar/Februar 1942, außer <sup>2</sup>August 42; <sup>3</sup>März 44; <sup>4</sup>Mai 42; <sup>1</sup>Offz. incl. 1 Zahlmeister; le.MG: Zahl nach +Zeichen: fest eingebaut.

Anmerkung: Panzerzüge Nr. 1 – 7 (ex Bahnschutz) 1939: alle 6 – 10 s.MG 08; 4 MG 34 (Fla-Zwilling); Nr. 1, 2, 5: keine weitere schwere Bewaffnung; 130 Mann.  
Nr. 3, 4, 6, 7: 2:7,5 cm Geschütze; z. T. Gr. W. 150 – 160 Mann.

Panzerzüge Nr. 26 – 28 (29 – 31) Juni 1941: neben den Panzern Typ Somua: 6 Gewehre, 4(3) MPis, 12(9) Pistolen; 1 Offz., 5(4) Uffz., 16(13) Mann.

Die meisten dieser frühen Panzerzüge wurden mehrfach um- und nachgerüstet. 1943/4 wurden die noch vorhandenen mit Ausnahme von Nr. 22 und 51 der K.St.N./K.A.N. des Standardtyps BP 42 bzw. BP 44 angeglichen.

	Offz.	Uffz.	Mann	Pistolen	MPis	Gewehre	le.MG	s.MG	weitere Waffen und Fahrzeuge
EINHEITSPANZERZUG BP 42 (K.St.N./K.A.N. 1.2.43):									
Führer-Gruppe (+San., Nachr.Tr. u. Troß)	3 <sup>1</sup>	9	18	11	4	19	2+2		2 Pz.Sp.Wg. Panhard 38(f) m. 1:2,5 cm KwK u. 1 MG. 1 PKW, 1 LKW(1,5to), 3 Fahrräder
1. Zug (zugl. Stoßtrupp)	1	9	41	32	5	19	8	1	s. nachfolgende Aufschlüsselung
s.MG-Trupp		2	7	6	1	3		1	
Gr.W.-Gruppe		2	8	6	1	4			2:8 cm Gr.W., 3 Pz.-Abwehrbüchsen, 6 Fahrräder
le.MG-Gruppe		3	17	16	1	4	6		6 Fahrräder
Pi-Gruppe		2	9	3	1	8	2		1:Fl.W., 4 Fahrräder
2. Zug	1	12	33	28	3	18	6+4		siehe nachfolgende Aufschlüsselung
Art.-Gruppe		6	17	18	1	12	4		2:7,62 cm FK 295/l(r); 2:10 cm FH 14/19(p); <sup>2</sup>
Flak-Gruppe		2	12	8		6	2		2:4x2 cm Flak
Panzer-Gruppe		4	4	8	2		+4		2 Pz.38(t) m. 1:3,7 cm KwK u. 2 MG
Techn.Bes. (Reichsbahn)	1	5	3	6	3	3			
BP 42 insgesamt	6 <sup>1</sup>	35	95	77	15	59	16-6	1	siehe Aufschlüsselung oben

<sup>1</sup>Offz. incl. <sup>1</sup>Zahlmeister; <sup>2</sup>bzw. 4 Geschütze 7,62 cm oder 10 cm, le.MG: Zahl hinter +Zeichen: fest eingebaut.

	Offz.	Uffz.	Mann	Pistolen	MPis	Gewehre	le.MG	s.MG	weitere Waffen und Fahrzeuge
<b>EINHEITSPANZERZUG BP 44 (K.St.N./K.A.N. 1.8.44):</b>									
Führer-Gruppe (+San. u. Nachr.)	2	4	12	3	2	13			
Pz.Grenadier-Zug:	1	6	41	12	7	29	4	2	siehe nachfolgende Aufschlüsselung
2 Pz.Gren.-Gruppen		2	22	6	2	16	2	2	12 Fahrräder
Gr.W.-Gruppe		2	8	4	2	4			2:8 cm Gr.W.34
Pz.Pi.-Gruppe		1	9	2	1	7			1 Fl.W.
Pz.- u. Aufklärungs-Gruppe		5	7	9	3		+5		siehe nachfolgende Aufschlüsselung
Pz.-Gruppe		4	4	6	2		+4		2 Pz. 38(t) m. 3,7 cm KwK u. 2 MG
Aufkl. Gruppe		1	3	3	1		+1		1 Pz.Sp.Wg. Panhard 38(f) m. 1:2,5 cm KwK u. 1MG
Pz.Zug-Batterie	1	6	17	10	2	12	4		4:10,5 cm le.FH 18/40
Pz.Flak-Halbzug		2	12	8		6	2		2:4x2 cm Flak
s.Pz.Jäger-Halbzug		2	4	4	2				2 Pz.Türme m. 7,5 cm KwK 40 L/48
Techn.Bes. (Reichsbahn)	1	5	3	3		6			
Troß	1 <sup>1</sup>	5	6	1	2	9	2		1 PKW, 1 LKW(2to)
<b>BP 44 insgesamt</b>	<b>6<sup>1</sup></b>	<b>35</b>	<b>102</b>	<b>50</b>	<b>18</b>	<b>75</b>	<b>12+5</b>	<b>2</b>	siehe Aufschlüsselung oben
<b>PANZERZUG(s.Sp.) (K.St.N./K.A.N. 1.8.44)</b>									
1 Wg.: Führer (San.. Nachr.)	2	8	9	10	3	6	+2		1 Pz.Sp.Wg. Panhard 38(f) m. 1:2,5 cm KwK u. 1 MG
1. Zug (Inf.)	1	6	41	14	7	27	6+4	1	siehe nachfolgende Aufschlüsselung
1 Wg.: Führer	1	1	2	1	2	1	+1		
2 Wg.: MG- u. Gr.W. Gruppe		4	28	10	4	18	4+2	1	2:8cm Gr.W.34
1 Wg.: Pi-Gruppe		1	11	3	1	8	2+1		1 Fl.W. 41
2. Zug (Art.)	1	12	38	34	9	8	+9		siehe nachfolgende Aufschlüsselung
1 Wg.: Führer	1	2	4	3	2	2	+1		
2 Wg.: Art.-Gruppe		2	8	6	2	2	+2		2:7,5cm KwK L/24
2 Wg.: Gr.W.-Gruppe <sup>2</sup>		2	8	6	2	2			2:Gr.W. 8 cm 34 od. 12 cm 42
2 Wg.: Flak-Gruppe <sup>3</sup>		2	14	13	1	2	+2		2:4x2 cm Flak
2 Wg.: Pz.-Gruppe <sup>4</sup>		4	4	6	2		+4		2 Pz.38(t) m. 1:3,7 cm KwK u. 2 MG
Troß	1 <sup>1</sup>	6	7	2	2	10	2		1 PKW. 1 LKW(2to), 2 Fahrräder
<b>Panzerzug(s.Sp.) insgesamt</b>	<b>5<sup>1</sup></b>	<b>32</b>	<b>95</b>	<b>60</b>	<b>21</b>	<b>51</b>	<b>8+15</b>	<b>1</b>	siehe Aufschlüsselung oben
Spätere Ergänzung: techn. Besatzung 2 Uffz., 3 Mann, 2 Pistolen, 3 Gewehre für Dampflok									
<sup>1</sup> incl. ein Zahlmeister, <sup>2</sup> fielen später weg; <sup>3</sup> auf Niederbordwagen; <sup>4</sup> auf Panzerträgerwagen, le.MG: Zahl hinter +Zeichen: fest eingebaut.									
<b>PANZERZUG (le.Sp.) (K.St.N./K.A.N. 1.10.43):</b>									
1 Wg.: Führer (+San. u. Nachr.)	1	2	2	4	2	1	4		
1 Wg.: Führer (2.Zughälfte)	1	1	4	5	1	1	4		
6 Wg.: Infanterie		6	30	30	6	6	24		
2 Wg.: Pioniere		2	10	10	2	2	8		
Troß		5	7	3		9			1 PKW, 1 LKW(1,5to), 1 Fahrrad
<b>Panzerzug (le.Sp.) insgesamt</b>	<b>2</b>	<b>16</b>	<b>53</b>	<b>52</b>	<b>11</b>	<b>19</b>	<b>40</b>		siehe Aufschlüsselung oben
<b>PANZER-TRIEBWAGEN</b>									
Panzer-Triebwagen Nr. 15	1	8	17	12	3	11	6		1 Fahrrad
Panzer-Triebwagen Nr. 30–38(Ansaldo ALn-56)		7	23	13	9	8	2+6		2 Pz.Türme m. 4,7 cm KwK u. 1 MG, 1:2cm Flak, 1 Gr.W.
Panzer-Geschütz-Triebwagen Nr. 16–23	1	8	12	10	3	8	2		2:7,62cm FK 295/l(r) od. 2:10cm FH 14/19(p)
Panzerjäger-Triebwagen Nr. 51–53	1	8	12	10	3	8	2		2 Pz.Türme m. 7,5cm KwK L/48, 1 Fahrrad

DIE DEUTSCHEN PANZERZÜGE DES ZWEITEN WELTKRIEGES IN CHRONOLOGISCHER REIHENFOLGE

Pz.Zug Nr.	Aufstellg.	verw.ber.	Einsatzräume (6.41-5.45)	Umbau <sup>1</sup>	Verbleib
1	26. 8.39	16. 9.39	M	12.42- 8.43	a/g 27. 6.44 Bobruisk
2	8. 9.39	13. 9.39	M	7.44-	z 18. 7.44 Neubau unfertig
3	5. 7.39	25. 8.38	M; 9.44:N	8.43- 7.44	a/g 10.10.44 Vainoden
4	11. 8.39	8.39	S; 7.42:M; 1.45:B	12.43- 1.45	k 10. 5.45 Kärnten
5	8.39	9.39			b/z 10. 5.40 Roermond
6	10. 7.39	8.39	N; 9.42:B	5.- 9.42	v 1.10.44 o Betschkerek
7	1. 8.39	8.39	S; 4.45:P	3.44- 4.45	l 9. 5.45 Böhmisches-Trübau
23	1. 3.40	4.40	B	10.42- 8.43	l 9. 5.45 Unterdrauburg
24	1. 3.40	4.40	B; 2.44:I; 7.44:F; 10.44:A	3.43- 1.44	a/g 16. 1.45 o Konskie
25 (ex 9)	1. 3.40	4.40	1.42:M; 11.42:F; 11.44:A	9. -11.44	v 13. 1.45 sw Kielce
21	10. 6.40	22. 7.40	F; 10.42:M; 9.44:N		e 30.10.44 Moscheiken
22	10. 7.40	8.40	F; 10.44:A/M		v 11. 2.45 Sprotttau
26	1. 6.41	22. 6.41	N/K	3.43- 2.44	k 9. 5.45 Libau
27	1. 6.41	22. 6.41	M; 4.45:P	4.44- 4.45	k 9. 5.45 Böhmen-Mähren
28	1. 6.41	22. 6.41	M; 3.42:S; 5.44:M	12.43- 3.44	a/g 29. 6.44 bei Krupki
29	1. 6.41	22. 6.41	M		a/g 10. 1.42 w Kaluga
30	1. 6.41	22. 6.41	N; 2.44:S; 8.44:M; 10.44:O	11.42- 2.44	e 21. 3.45 bei Groß-Katz
31	1. 6.41	22. 6.41	S	11.42-10.43	e 28.12.43 Kasatin
10(a)	1.12.41	2. 2.42	S		b/z 21. 3.44 Kowel
51 <sup>2</sup>					
(ex Stettin)	16. 6.42		N		b/g 13. 8.44 Somerpalu
61	1. 9.42	23.12.42	M		a/g 27. 6.44 Bobruisk
62	1. 9.42	11. 2.43	S; 8.44:A		a/g 16. 1.45 o Konskie
63	1.10.42	1. 5.43	N; 4.44:S		v 17. 7.44 w Krasne
64	1.10.42	18. 6.43	B; 11.44:U		l 9. 5.45 bei Leoben
65	1.11.42	11. 7.43	B; 2.45:W		k 2. 5.45 Holthusen
66	1.11.42	23. 7.43	M		a/g 30. 7.44 o Siedlce
67	15. 5.43	22. 9.43	M; 1.44:N		b/g 27. 7.44 s Mitau
68	1. 8.43	3.11.43	M; 10.44:O		g 31. 3.45 Oxhöft
11(ex 10b)	1. 8.43	1. 8.43	S/A	3.-7.44	v 13. 1.45 sw Kielce
69	20. 8.43	8.11.43	S		v 22. 3.44 o Tarnopol
70	16. 9.43	8.12.43	S		a/g 4. 4.44 Rasdelnaja
71	16. 9.43	12. 1.44	S; 5.44:R		a/g 31. 8.44 Slanic
301(le.Sp.)	16. 9.43	29. 2.44	B		a/g 30.11.44 Kraljevo
302(le.Sp.)	16. 9.43	19. 3.44	B		v 12.11.44 Kosovo Polje
303(le.Sp.)	16. 9.43	14. 6.44	B		k 9. 5.45 Cilli
304(le.Sp.)	16. 9.43	22. 4.44	B		a/g 30. 8.44 Lavara
72a(Kdo.)	23.11.43	20. 2.44	11.44:A; 2.45:W		a/g 10. 3.45 Kolberg
72b(Kdo.)	23.11.43	20. 2.44	10.44:O		g 31. 3.45 Oxhöft
73	19.11.43	17. 6.44	I		l 2. 5.45 Udine
201(s.Sp.)	5. 1.44	11.11.44	B		a/g 15. 4.45 Cacinci
202(s.Sp.)	10. 1.44	11.11.44	B		k 9. 5.45 Kronau
203(s.Sp.)	21. 2.44	18. 1.45	B		k 9. 5.45 Schönstein
204(s.Sp.)	23. 3.44	6. 2.45	B		k 9. 5.45 bei Cilli
32	17. 4.44	12. 7.44	F		e 8. 9.44 St. Berain
74	20. 3.44	15. 7.44	M		v 28. 7.44 vor Otwock
Lehr 5					
(ex 75)	15. 4.44	15. 7.44	M; 10.44:O; 2.45:W		a/g 5. 3.45 Belgard
76	4. 4.44	18.11.44	O		b/g 15. 4.45 Seerappen
77	1. 5.44	19. 1.45	W		v 26. 2.45 o Bublitz
205(s.Sp.)	4. 4.44	4.45	P		l 9. 5.45 Lissa
206(s.Sp.)	17. 4.44	4.45	P		k 9. 5.45 Milowitz

Pz.Zug Nr.	Aufstellg.	verw.ber.	Einsatzräume	Verbleib
52 <sup>2</sup>				
(ex Blücher)	1. 6.44	10.10.44	O	e 21. 3.45 bei Groß-Katz
78	25. 5.44	6. 2.45	U	l 9. 5.45 bei Judenburg
79	10. 7.44	6. 2.45	U	a/g 27. 3.45 w Celldömölk
80	7. 8.44	4.45	P	k 9. 5.45 Böhmen-Mähren
81	16. 9.44	4.45	P	k 9. 5.45 Böhmen-Mähren
75	23.10.44	31.12.44	B; 2.45:W	k 2. 5.45 Holthusen

Vor Kriegsende noch aufgestellt, aber Einsatz und Verbleib unbekannt (nicht fertiggestellt?): Panzerzüge Nr. 82 und 99, schwere Spähzüge Nr. 207 und 208. Der Bau der Panzerzüge Nr. 83 und 84 sowie 209 und 210 (s.Sp.) wurde vor Kriegsende eingestellt.

Kommandozüge Nr. I (ab 12.44 B; k 9.5.45 bei Cilli); Nr. II (ab 2.45 W; l 2.5.45 w Grevesmühlen); Nr. III (4.45 P?).

2./3.44 bei S im Einsatz: Übungszug R der Panzerzug-Ersatz-Abteilung (Typ BP 42); b 9.3.44 in Tarnopol, weiterer Verbleib unbekannt.

2.-4.45 übernommene Streckenschutzzüge: "Berlin" (2.45 W; v 16.4.45 Seelow); "Max" (2.45 B; k 9.5.45 bei Cilli); "Moritz" (3.45 P; k 9.5.45 Böhmen-Mähren); "Werner" (2.45 B; k 9.5.45 bei Cilli); Nr. 83 (2.45 W; k 2.5.45 Holthusen); Nr. 350 (4.45 W; k 2.5.45 Holthusen).

Anmerkungen: <sup>1</sup>Umbau gemäß K.St.N./K.A.N. für BP 42 bzw. BP 44  
<sup>2</sup>vorher Streckenschutzzug

A b k ü r z u n g e n :

Einsatzgebiete:

A=HGr. A (Polen 44/45); B=Balkan; F=Frankreich; I=Italien; K=Kurland (44/45); M=HGr. Mitte; N=HGr. Nord; O=Ostpreußen (44/45); P=Protektorat Böhmen-Mähren (45); R=Rumänien; S=HGr. Süd (incl. aller anderen des Südtails der Ostfront: A, B, Don, Nord- und Süd-ukraine); U=Ungarn (44/45); W=HGr. Weichsel (45).

Verbleib:

a=abgeschnitten; b=beschädigt; e=vom Gegner erbeutet; g=selbst gesprengt; k=kapituliert; l=stehengelassen; v=vernichtet durch Feindeinwirkung; z=außer Dienst gestellt.

Oberst Egon von Olszewski, Stabsoffizier der Panzerzüge beim General der Schnellen Truppen, später Kommandeur der Panzerzüge beim OKH. (SA)



## DIE DEUTSCHEN PANZERTRIEBWAGEN DES ZWEITEN WELTKRIEGES

Tr.Wg. Nr.	Aufstellg.	verw.ber.	Unterstellungen Pz.Zug Nr.	Einsatzräume	Verbleib
15	8.39	9.39	7. 25. 6 304, 65	40:F; 12.41:M; 3.43:B	k 9. 5.45 Graz
16	27. 1.44	44	11, 83, 350	A/M; 2.45:W	e 2. 5.45 bei Neustadt/Dosse a/g 27. 6.44
17	10. 4.43	7.12.43	61	M	Bobruisk e 16. 1.45
18	20.11.43	14. 7.44	(63), 11	S/A	Kielce l 9. 5.45
19	20.11.43	30. 8.44	30, 64	M; 10.44:O; 3.45:U	bei Leoben e 20. 4.45
20	20.11.43	18. 9.44	62	A	Nürnberg k 2. 5.45
21	27. 1.44	10.10.44	52, 83	O; 3.45:W	Holthusen k 2. 5.45
22	27. 1.44	26.10.44	22, 65	A/M; 2.45:W	Holthusen g 15. 4.45
23	27. 1.44	18.11.44	76	O	Seerappen k 9. 5.45 Cilli
30	12. 5.44	17. 6.44	303	B	k 9. 5.45 Cilli
31	12. 5.44	17. 6.44	303	B	k 9. 5.45 Cilli
32	12. 5.44	12. 7.44	(302), 64, 65, 4?	B	k 9. 5.45 Slowenien
33	12. 5.44	12. 7.44	(302), 64, 65	B	e 20. 4.45 Nürnberg
34	21. 8.44	11.11.44	204	B	l 9. 5.45 bei Cilli
35	21. 8.44	11.11.44	23	B	k 9. 5.45 Unterdrauburg
36	21. 8.44	4.45		P	k 6. 5.45 Böhmen-Mähren unbekannt
37	21. 8.44	1. 2.45		W	
38	21. 8.44	11.11.44	?	B	k 9. 5.45 Cilli
51-53	4.45	-			Herstellerwerk Steyr

Abkürzungen wie in vorstehender Tabelle.

Am Tag der Kapitulation, dem 9. 5. 1945, verläßt in Cilli/Celje die Besatzung den Panzerzug (Ie.Sp.) Nr. 303 und die dazugehörigen Panzertriebwagen Nr. 30 und 31. (KR)



Inspektion bei Panzerzügen südlich von Polozk Ende April 1944. 2. v. r.: Oblt. (später Hauptmann) Hoppe, Kommandant des Panzerzuges Nr. 67; 3. v. r.: Oberstlt. von Türckheim, später Kommandeur der Panzerzüge bei der HGr. A (Panzerzug-Regiments-Stab Nr. 2); 5. v. r.: (im Profil mit Schirmmütze und Pistolentasche) Hptm. Fischer, Kommandant des Panzerzuges Nr. 26; ganz links: Lt. Sitzius, Kommandant des Befehlszuges Nr. 72A. Im Hintergrund der Panzerzug Nr. 26. (SA)



1.



Eisb.Pz.Züge 1 - 7  
Eisb.Pz.Züge 23 - 25

Geschützwagen und Wagenpark unterschiedlich  
ähnlich, jedoch aus erbeutetem tschechischem Wagenmaterial (z.T. aus k.u.k.-Zeiten stammend) bestehend

2.



Eisb.Pz.Züge 10(11), 21, 22

Eisb.Pz.Zg. 21: zusätzlicher einfürmiger Geschützwagen  
Eisb.Pz.Zg. 22: anstelle eines 2-fürmigen Geschützwagens  
nur ein 1-fürmiger

3.



Eisb.Pz.Züge 26 - 31

Inf.-Wagen nicht  
bei Nr. 30 & 31

Pz.-Trägerwagen  
nicht bei Nr. 29 - 31

4.



Eisb.Pz.Züge 1 - 31

Umbau gem. K.St.N. 1169 x; z.T. mit Pz.Jäg.-Wagen anstelle Abstoßwagen

5.



Bauart BP 42/44

BP 42 ohne Pz.Jäg.-Wagen

6.



Eisb.Pz.Zg. (s. Sp.) 201 - 210

7.



Eisb.Pz.Zg. (le. Sp.) 301 - 304

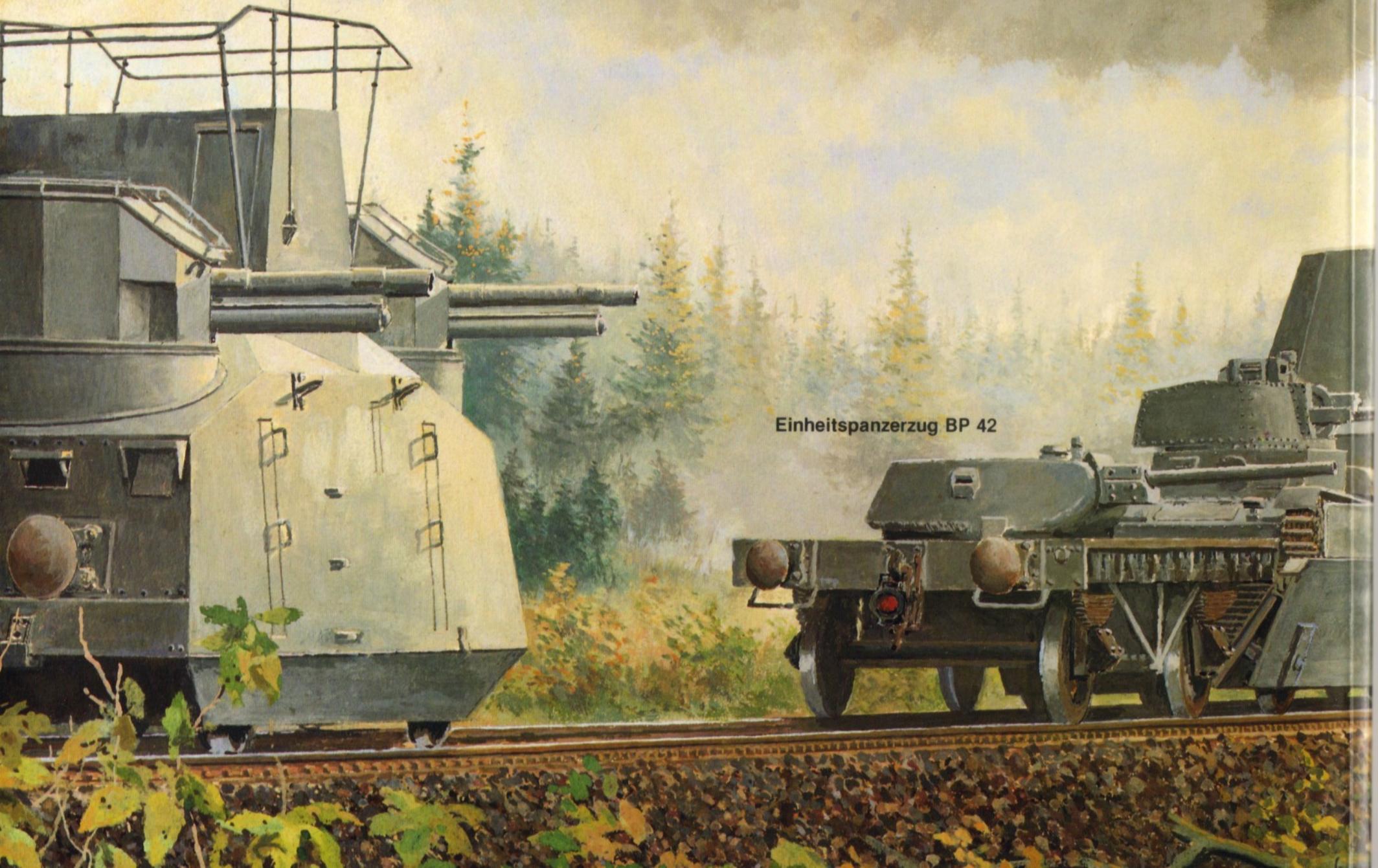
Gliederungen deutscher Eisenbahn-Panzerzüge von 1941 bis 1945



Winter 1943/44 in Kroatien. Die Infanteriegruppe des Panzerzuges Nr. 64 bootet aus zum Einsatz. (BA)

PODZUN-PALLAS-VERLAG · 6360 FRIEDBERG/H. 3 (Dorheim)

Verkaufspreis 14,80 DM/119,— öS/14,80 sfr.



Einheitspanzerzug BP 42