

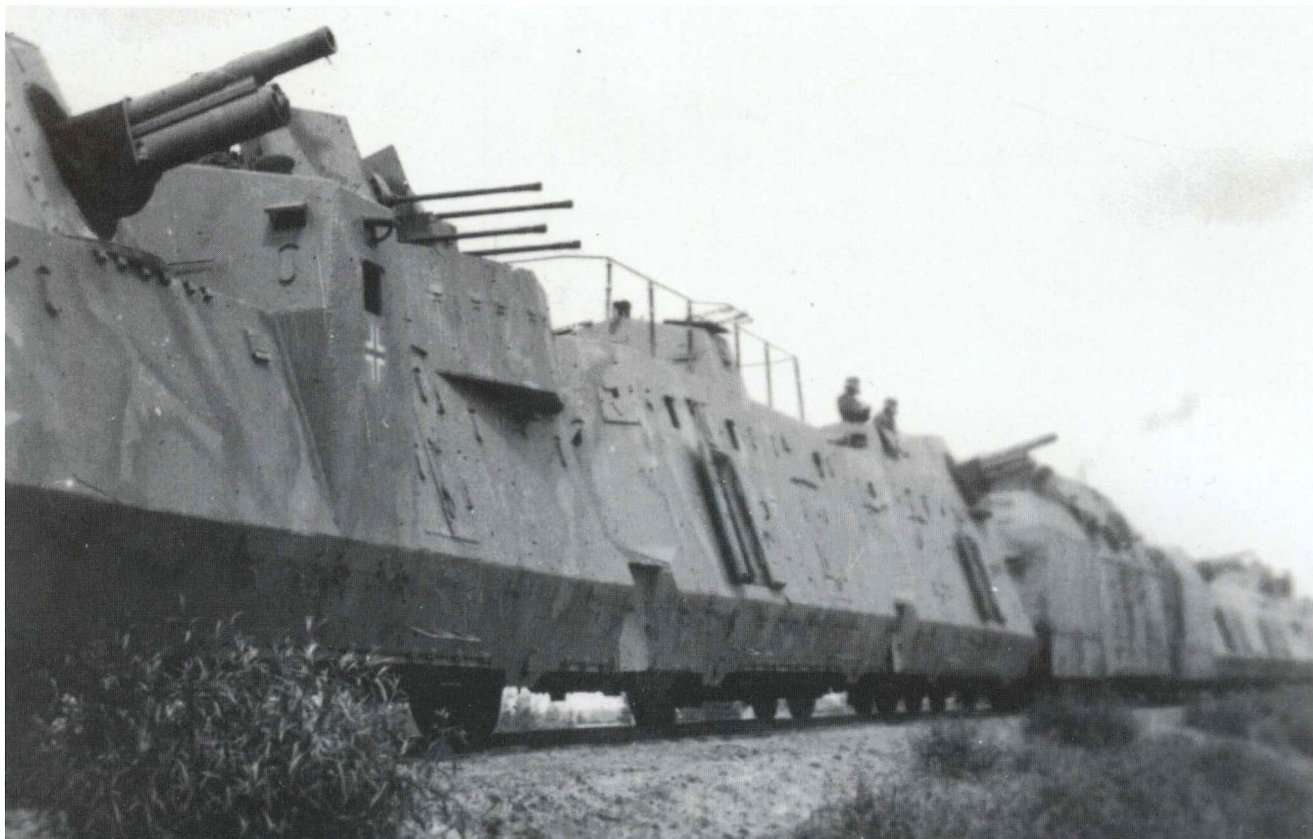
Waffen-Arsenal

Waffen und Fahrzeuge der Heere und Luftstreitkräfte

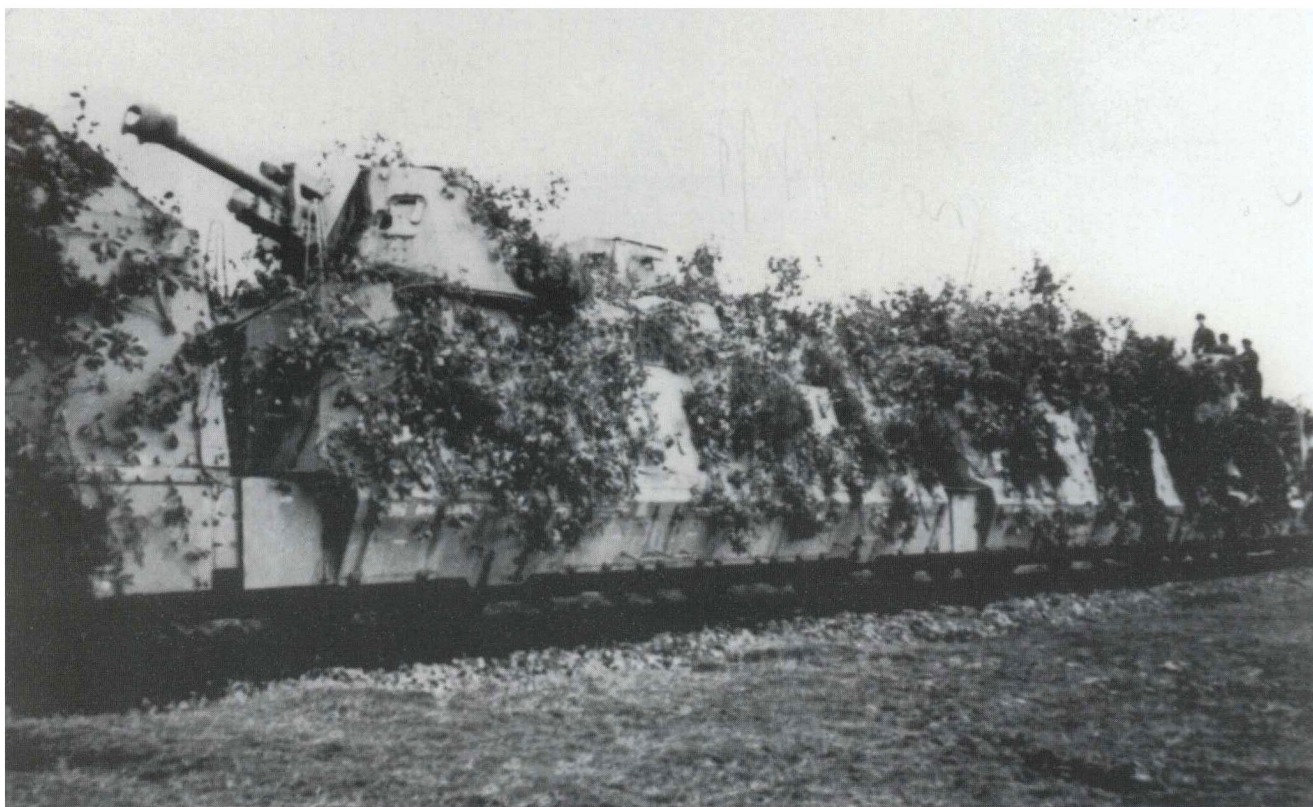


PANZERZÜGE AN DER OSTFRONT 1941-1944

Wolfgang Sawodny



Deutscher Panzerzug des Standard-Typs BP 42 (siehe auch Titelbild; 1. Auslieferung Dez. 42). Die Reihung der Wagen war in beiden Zughälften identisch, von außen nach innen: Abstoßwagen, Panzerträgerwagen mit absetzbarem Panzer 38 (t), Wagen mit 7,62 cm F.K. 295 (r) und 2 cm-Flak-Vierling, Kommandowagen, Wagen mit 10 cm-F.H. 14/19 (p) und Sanitäts- bzw. Küchenabteil.



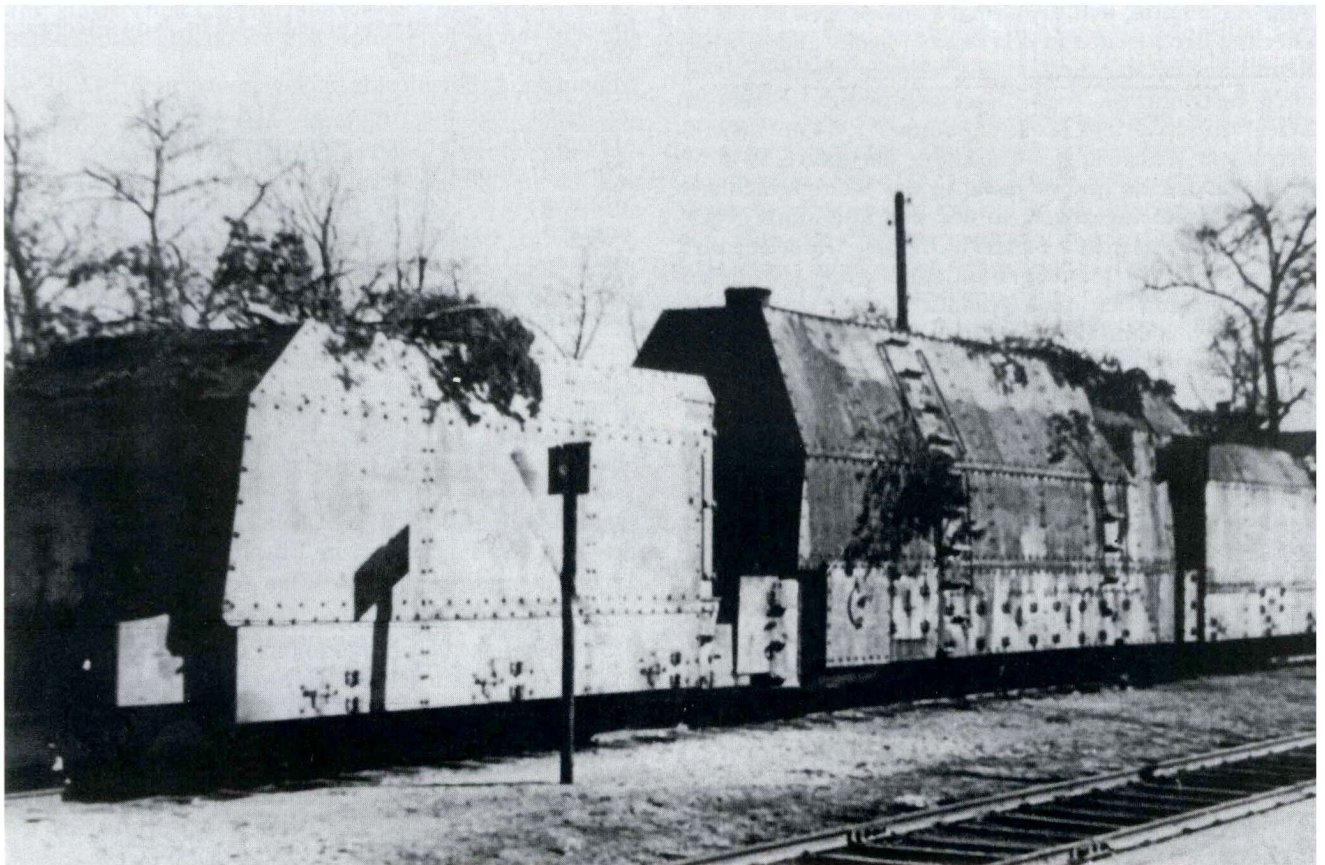
Der weiter entwickelte deutsche Standard-Typ BP 44, (1. Auslieferung Juli 1944). In den vier Drehtürmen war die einheitliche Bestückung nun die 10,5 cm-F.H. 18 M.

Waffen-Arsenal

Waffen und Fahrzeuge der Heere und Luftstreitkräfte



**SPECIAL
BAND 28**



PANZERZÜGE AN DER OSTFRONT

Wolfgang Sawodny

PODZUN-PALLAS-VERLAG • 61200 Wölfersheim-Berstadt

Zu diesem Heft

Während die Sowjetunion seit der Revolutionszeit Panzerzüge als eine effektive Waffe ansah und bald aus wenigen gepanzerten Wagen, aber stark artilleristisch bestückte Einheiten nach einem Standard-Schema schuf, galten sie der deutschen Heeresführung zu Beginn des Zweiten Weltkriegs als veraltete Waffe, und die offensiven Einsätze der wenigen derartigen Züge, die man trotzdem hatte (und die übrigens einer ganz anderen Vorstellung entsprachen - viele Wagen, starke Infanterie-Besatzung, wenig schwere Waffen) in den ersten beiden Kriegsjahren schienen diese Meinung zu bestätigen. Dies änderte sich schon bald nach Beginn des Ostfeldzugs. Einerseits entwickelten die sowjetischen Panzerzüge während des deutschen Vormarschs eine rege und keineswegs erfolglose Gefechtsfähigkeit, erlitten aber auch starke Verluste, andererseits schuf die immer stärker werdende Partisanaktivität hinter der Front, die auch die Unterbrechung der rückwärtigen Versorgungswege zum Ziele hatte, den deutschen Panzerzügen in der Sicherung der Eisenbahnstrecken ein neues und sehr bedeutsames Betätigungsfeld. Sie leisteten einen wesentlichen Beitrag dazu, dass dieser sogenannte „Schienenkrieg“ zumindestens bis zum Sommer 1944 unentschieden blieb. Während der Rückzüge der Jahre 1943 bis 1945 wurden sie immer mehr in das Kampfgeschehen der Front hineingezogen, in der sich allerdings gegenüber der sowjetischen Panzerwaffe ihre Unterlegenheit aufgrund der Schienengebundenheit, der schwachen Panzerung und der unzureichenden Bewaffnung schnell erwies. Trotzdem blieben sie bis in die letzten Kriegstage in opfervollem Einsatz. Das vorliegende Heft versucht den Weg der Panzerzüge im Ringen an der Ostfront nachzuzeichnen.

Bildquellen

AG Axel Gutmann, Schwabbruck; BA Bundesarchiv, Koblenz; HG Helmut Griebel, Laaben/Österreich; HW Hansjürgen Wenzel, Koblenz; JM Janusz Magnuski, Warschau; JW Jürgen Wilhelm, Margetshöchheim; KM Karlheinz Münch, Schwetzingen; NB Norbert Bartel, Köln; PM Paul Malmassari, z.Z.Heidelberg; RF Reinhard Frank, Gilching; SZ Steven J.Zaloga, Stamford CT/USA; alle nicht gekennzeichneten Bilder entstammen der Sammlung des Autors.

Text zu Bild 1a umseitig:

Die Panzerlok des BP 42 bzw. 44 gehörte der Baureihe 57 an und war mit einem vorgekuppelten Zusatztender ausgestattet.

© Copyright, 2000

Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nachdrucks beim PODZUN-PALLAS-VERLAG GmbH, Kohlhäuserstr. 8
61200 WÖLFERSHEIM-BERSTADT
Tel. 0 60 36 / 94 36 - Fax 0 60 36 / 62 70

Internet-Shop: <http://www.podzun-pallas.de>

Verantwortlich für den Inhalt ist der Autor.

Das WAFFEN-ARSENAL
Gesamtredaktion: Horst Scheibert
Technische Herstellung:
VDM Heinz Nickel, 66482 Zweibrücken

ISBN: 3 - 79 09 - 0704-9

Literaturübersicht

- Anonym: Eisenbahn-Panzerzug; in „Waffenrevue“ Nr.20 (1976)
Benussi, G.: Treni armati, treni ospedale 1915-1945. Parma 1983.
Caiti, P.: Artiglierie ferroviarie e treni blindati. Parma 1974.
Ehrhart, K. u. Kopenhagen, W.: Panzerzug-Neuaufgabe 75; in „Armeerundschau“ 1976
Kopenhagen, W.: Panzerzüge - Schienen-Dinosaurier oder moderne Militärtechnik; in „Eisenbahnjahrbuch 1977“ Berlin 1977
Kopenhagen, W.: Sowjetische Panzerzüge und Eisenbahngeschütze. Waffen-Arsenal S-36. Wölfersheim-Berstadt 1995
Magnuski, J.: Wozy bojowe LWP 1943-1983. Warschau 1985
Magnuski, J.: Panzerbetriebswagen Nr.16; in „Militaria“ Bd.1 H.3 1992
Magnuski, J.: Pociag pancerny BP-43; in „Nowa Technika Wojskowa“ H.10 1994
Magnuski, J.: Niemieckie pociagi pancerne BP 42/BP 44; in „Nowa Technika Wojskowa“ H.3 u.4 1995
Magnuski, J.: Pancerne wagony motorowe NKWD; in „Nowa Technika Wojskowa“ H.9 1996
Magnuski, J.: Pociag pancerny „Smialy“ w trzech wojnach. Warschau 1996
Malmassari, P.: Deutsche Panzerzüge zwischen 1914 und 1945; in „Modell-Fan“ H.10 1988
Malmassari, P.: Les trains blindés 1826-1989. Bayeux 1989
Pozeljujew, W.A.: Bronenozy schelesnich dorog. Moskau 1982
Romadin, S.: Bronevaja gwardija revoluzii; in „Model Konstruktor“ H.11 1989, H.1, 3 u.4 1990
Sawodny, W.: Deutsche Panzerzüge im Zweiten Weltkrieg. Waffen-Arsenal S-4, Friedberg 1986; 2.Aufl. Waffen-Arsenal Highlight Bd.1 Wölfersheim-Berstadt 1996
Sawodny, W.: Panzerzüge im Einsatz. Waffen-Arsenal S-13, Friedberg 1989; 2.Aufl. Waffen-Arsenal Highlight Bd.2 Wölfersheim-Berstadt 1997
Sawodny, W.: Die Panzerzüge des Deutschen Reiches 1904-1945. Freiburg 1996
Stabsoffizier beim Kommandeur der Panzerzüge (Hrsg.): Panzerzüge H.1 u.2 1944 o.O.
Trojca, H.u.W.: Der Panzertriebswagen „Kirowski“; in „Modell-Fan“ H.4 1994
Trojca, H.u.W. (H.II auch Ledwoch J.): Panzerzüge H.I u.II. Warschau 1995
Wenzel, H.: Lokomotiven ziehen in den Krieg Bd.1-3. Wien 1977-1980
Wiener, F.: Gepanzert auf Schiene und Straße; in „Feldgrau“ Bd.10 1962

Vertrieb:

Podzun-Pallas-Verlag GmbH
Kohlhäuserstr. 8
61200 Wölfersheim-Berstadt
Telefon: 0 60 36 / 94 36
Telefax: 0 60 36 / 62 70

Alleinvertrieb

für Österreich:
Pressegroßvertrieb Salzburg
5081 Salzburg-Anif
Niederalm 300

Internet-Shop: <http://www.podzun-pallas.de>

Für den österreichischen Buchhandel:

Buchhandlung Stöhr GmbH, Lerchenfelder Straße 78-80, A-1080 Wien

Einleitung

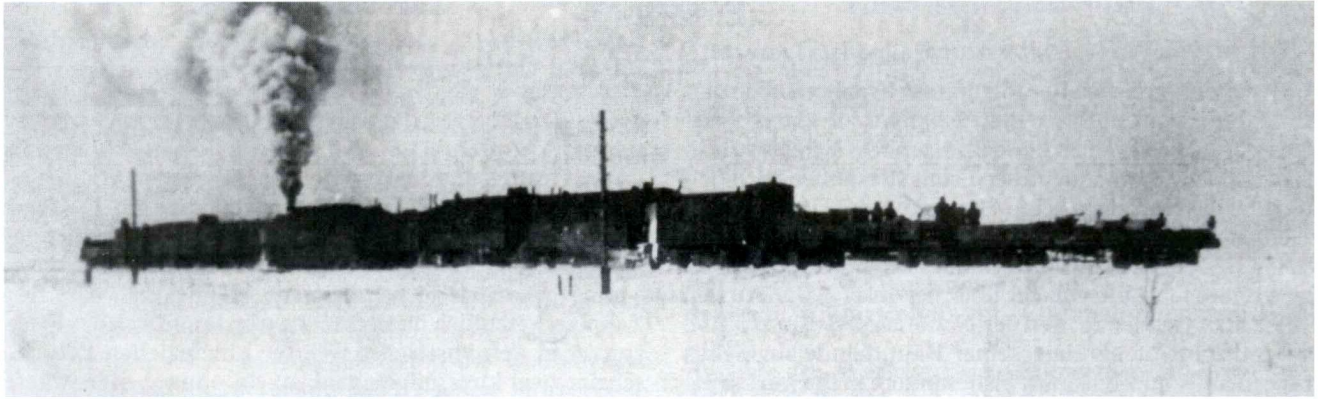
Nach der erfolgreichen Beendigung des Frankreichfeldzugs Ende Juni 1940 hoffte Hitler, England zu einem Friedensschluss bewegen zu können. Nachdem sich dies als illusorisch erwies und an dieser Front sich außer der Fortführung des Seekriegs keine Alternative des Handelns abzeichnete - der ohnehin nur halbherzige Plan für eine Invasion des englischen Mutterlandes scheiterte schnell an der verlorenen Luftschlacht über der Insel -, wandte sich Hitler dem Gegner zu, den der Nationalsozialismus schon von Anbeginn an als einen seiner Hauptfeinde angesehen hatte, dem Kommunismus, insbesondere in der Verkörperung durch die Sowjetunion. Hier ging es nicht nur um die ideologische Auseinandersetzung zweier so skrupelloser wie menschenverachtender diktatorischer Systeme, sondern auch noch um die angeblich notwendige Erweiterung des Lebensraums der germanischen „Herrenrasse“ auf Kosten der slawischen „Untermenschen“, die Ausrottungsmaßnahmen gegenüber der einheimischen Bevölkerung implizierte.

Am 28. August 1939 hatte zwar Hitler mit Stalin zur Überraschung vieler ein Zweckbündnis geschlossen, dass ihm den Rücken für den Angriff auf Polen freihielt, aber beiden war wohl klar, dass dies eine Vereinbarung auf Zeit sein werde, an der man festhielt, so lange es nützlich war, und die jeder zum ihm optimalen Zeitpunkt aufzukündigen oder zu brechen bereit sein würde. Zwar hatte die Sowjetunion seit 1930 stetig aufgerüstet, jedoch war dieser Prozess noch nicht abgeschlossen. Die Folgen der Säuberungen Stalins in den Jahren 1937-39, denen eine Vielzahl von erfahrenen höheren Offizieren zum Opfer gefallen waren, waren keineswegs überwunden, die Lehren aus den Schwierigkeiten zu Beginn des Winterkriegs 1939/40 gegen Finnland waren erst ansatzweise verarbeitet, die Produktion neuer effektiverer Waffen, wie des Panzers T 34 oder des Raketenwerfers „Katjuscha“ (der gefürchteten „Stalinorgel“), lief 1940/41 gerade erst an. Den Deutschen war ein Teil dieser Schwächen nicht verborgen geblieben, die Vereinnahmung Bessarabiens und der Baltischen Staaten durch die Russen im Juni/Juli 1940 sah man als eine gewisse Bedrohung, etwa der für Deutschland wichtigen Ölquellen in Rumänien, und schließlich erschien die Sowjetunion als der einzige noch verbliebene potentielle europäische Partner Großbritanniens für die Weiterführung des Krieges und man glaubte, erste Sondierungen in dieser Richtung wahrnehmen zu können. Rein militärisch wird man feststellen müssen, dass -wenn man denn ein solches Abenteuer überhaupt wagen wollte- ein Angriffstermin im Frühjahr 1941 wohl der letztmögliche war, der noch eine Gewinnchance bot.

Nachdem Hitler den Angriff auf die Sowjetunion ins Auge gefasst hatte, begannen OKH und OKW ab Juli 1940 mit Planungen für den Feldzug. Dieser sollte in Form des bewährten „Blitzkriegs“ die gegnerischen Kräfte möglichst schon vor der Verteidigungsstellung an Dnjepr und Duna zerschlagen, dann die entscheidenden Durchbrüche erzielen und die Reste der Roten Armee vernichten, um schließlich Leningrad, Moskau und Charkow einzunehmen. Dann sollte eine Besetzung des Gebiets bis zur nördlichen Dwina, der mittleren Wolga und dem Don (später vorgeschoben bis an die untere Wolga, also auf die Linie Archangelsk - Astrachan) erfolgen. Als Zeitraum waren maximal 17 Wochen veranschlagt, was bei einem Angriffsbeginn Mitte Mai den Abschluss der Operationen im September bedeutete hätte. Zumindest einer der Planer, Generalmajor Marcks, hatte Risiken erkannt: einmal die Unmöglichkeit, den sich im-

mer weiter in die Breite auffächernden Raum flächendeckend zu besetzen, dann die Frage, was zu erwarten wäre, wenn die Sowjetunion unter den erhaltenen Schlägen in ihrem Westteil nicht zusammenbrach, sondern Stalin hinter dem Ural aushielt und in der Koalition mit England und eventuell den USA den Krieg fortsetzte. Auch er verabsäumte aber, diese Probleme - insbesondere höhererorts - mit Nachdruck zu betonen. Die Möglichkeit, dass der Zeitplan wesentlich überschritten würde und sich der Feldzug so in den russischen Winter hineinziehen könnte, scheint zwar kurz aufgetaucht zu sein, ohne aber ernsthaft erörtert zu werden. Zwei weitere Punkte aus den Planungen seien noch hervorgehoben. Die Versorgung einer so umfangreichen Truppe über die immer länger werdenden Distanzen war natürlich von besonderer Bedeutung. Abgesehen davon, dass diese soweit wie irgend möglich aus dem eroberten Gebiet selbst erfolgen sollte, blieb selbst unter dieser Annahme genügend an Material, Munition und Treibstoff u.a.m. übrig, das über Straße oder Schiene herangeführt werden musste. Die Eisenbahnen der Sowjetunion besaßen aber - von wenigen Strecken, die im Baltikum und Polen erst 1939/40 übernommen worden waren - eine breitere Spur (1524 statt 1435 mm), so dass sie mit deutschen Wagen und Loks nicht befahren werden konnten. Man ging deshalb davon aus, dass erst nach ca. 2 Wochen eine - immer noch beschränkte - Transport-Kapazität auf der Bahn zur Verfügung stünde. Da man ferner nicht sicher war, ob man ausreichend intaktes rollendes Material erbeuten würde, beschloss man, von Anfang an, die Strecken auf Normalspur umzunageln, was natürlich Arbeitskräfte und - abhängig von deren Zahl - Zeit erforderte. Weiterhin ging man davon aus, dass im Hinterland versprengte Truppen und Partisanengruppen aktiv werden könnten (auch wenn man sich wohl kaum das später erreichte Ausmaß der dadurch verursachten Beeinträchtigungen vorstellen konnte). Man schob also zwischen das rückwärtige Armeegebiet und das der Zivilverwaltung durch die „Reichskommissare“ für jede Heersgruppe noch ein „rückwärtiges Heeresgebiet“ ein, dessen Befehlshaber über je drei Sicherungs-Divisionen (älteres Personal mit minderer Bewaffnung meist aus Beutebeständen) zur Bewachung der Versorgungsstützpunkte, Nachschubwege, Verkehrsknotenpunkte und Nachrichtenverbindungen verfügte.

Am 18. Dezember 1940 erließ Hitler seine Weisung Nr.21 für das „Unternehmen Barbarossa“, wobei für die zweite und dritte Phase des Feldzugs Diskrepanzen in den operativen Ansätzen zu den Vorstellungen des Generalstabs des Heeres zutage traten, die nicht ausgeräumt wurden. Im Frühjahr 1941 marschierten die deutschen Kräfte nach und nach an der Ostgrenze auf, jedoch erlitt der ursprünglich für Mitte Mai vorgesehene Angriffstermin durch den Anfang April notwendig gewordenen Balkanfeldzug, der wegen der Einbeziehung Jugoslawiens einen stärkeren Kräfteansatz erforderte als ursprünglich für das Unternehmen „Marita“ (die Besetzung Griechenlands) geplant, eine Verschiebung um fast sechs Wochen. In den frühen Morgenstunden des 22. Juni 1941 überschritten die deutschen Truppen die Grenze zur Sowjetunion. Mit dabei waren - wohl nur von den wenigsten wahrgenommen - die Einheiten einer kleinen Spezialtruppe, nämlich Panzerzüge (PZ). Andererseits dürfte es im Verlaufe des Ostfeldzugs wohl kaum eine deutsche Division gegeben haben, die in der Nähe einer Bahnlinie operierte und nicht mit dem Feuer eines russischen Panzerzugs Bekanntschaft machte.



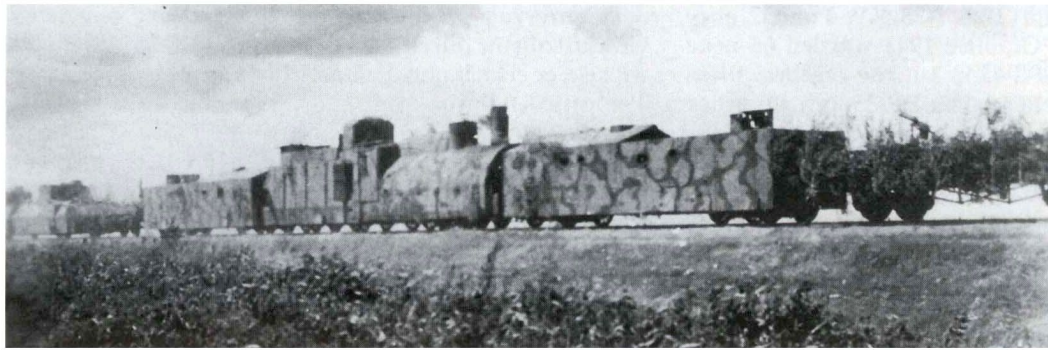
Ein deutscher Panzerzug in der Weite des russischen Winters (PZ 1 auf der Strecke von Smolensk nach Wjasma im Februar 1942).

Die Panzerzüge der Kontrahenten

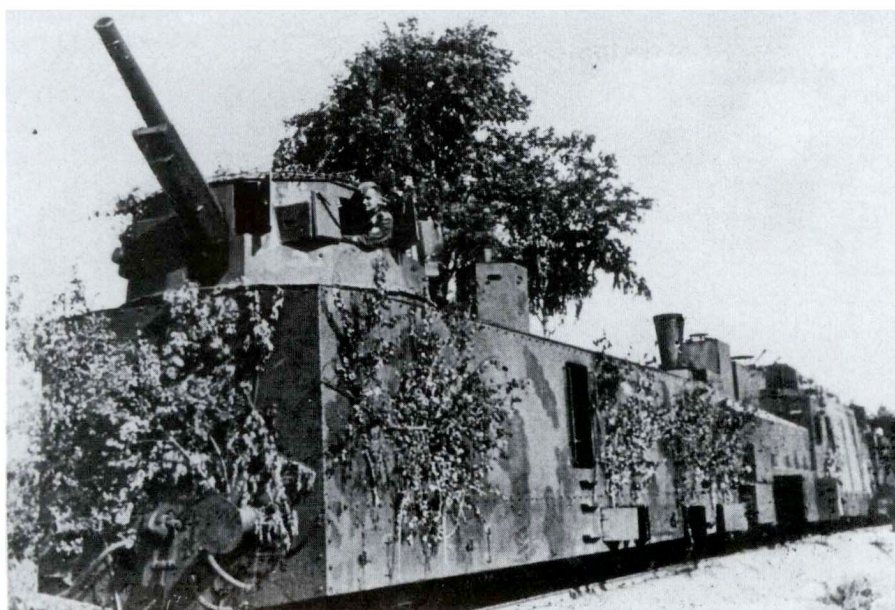
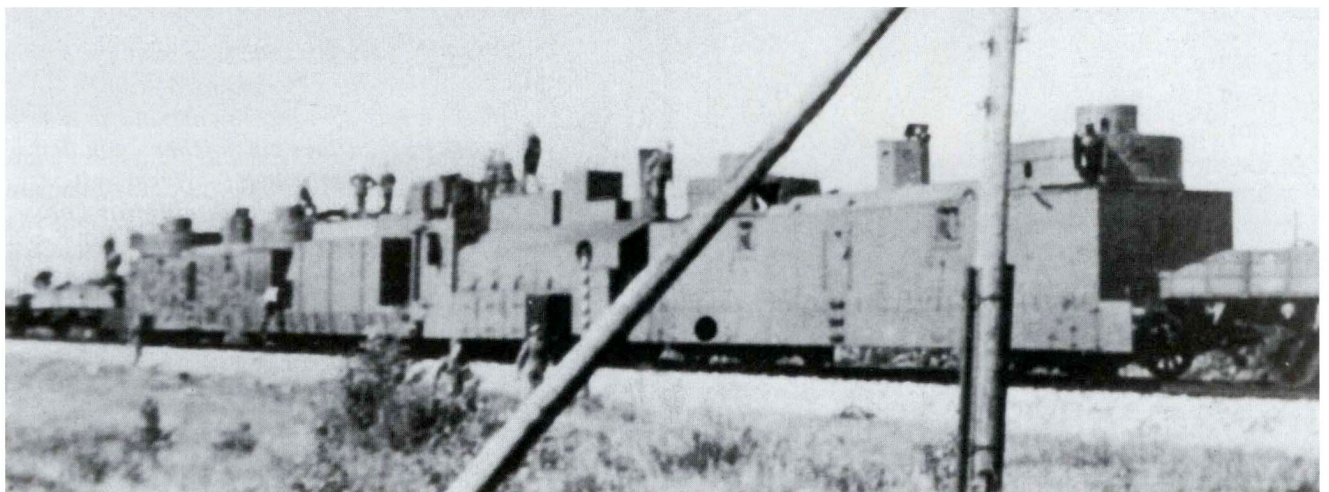
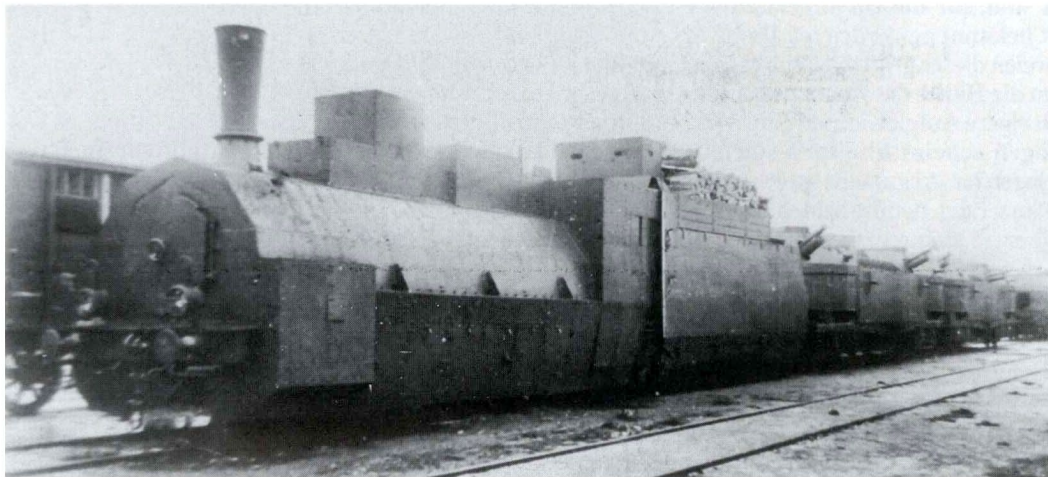
Obwohl nicht an der Entwicklung der Panzerzüge im 19. Jahrhundert beteiligt, hatte doch das Deutsche Reich ebenso wie das zaristische Russland die Bedeutung dieser Waffe erkannt, und diese beiden Länder waren die einzigen, die schon beim Ausbruch des Ersten Weltkrieges über solche Einheiten verfügten, auch wenn andere dem bald nacheiferten. Allerdings bot diese Auseinandersetzung, die sich zumeist in festen Stellungen abspielte, den Panzerzügen wenig Entfaltungsmöglichkeiten. Ganz anders in der unmittelbaren Nachkriegszeit. Die auf die Oktober-Revolution 1917 folgenden Bürgerkriege in Russland spielten sich in der Weite des Raums hauptsächlich zwischen beweglichen Einheiten - Panzerzügen und Kavallerie - ab. Die Panzerzüge wurden dabei zu mehreren in Abteilungen zusammengefasst, und deckten oft Transportzüge mit Infanterie- und Kavallerie-Einheiten, die am Einsatzpunkt ausschärmten und denen sie Artillerie-Unterstützung gaben. Kein Wunder, dass die Zahl der Panzerzüge schnell anstieg. Die Rote Armee verfügte ein Jahr nach der Oktober-Revolution über 23, ein weiteres Jahr später schon über 59 und nach Beendigung des Bürgerkriegs 1921 sogar über 103 solche Einheiten. Die bunte Vielfalt der provisorischen frühen Bauten wurde bald typisiert. Der eigentliche Kampftyp war der schwere Panzerzug A, der neben der Panzerlok zwei gepanzerte vierachsige Geschützwagen besaß, auf denen jeweils zwei 7,62 cm Feldkanonen vom Typ 1902 L/30 in Türmen untergebracht waren, daneben gab es als Bewaffnung noch 5-8 Maxim s.MGs. Die Besatzung betrug 162 Mann. Für sie wurden 23 ungepanzerter Eisenbahnwaggons mitgeführt. Unterstützt wurde er von den leichten Panzerzügen, die nur eintürmige (ebenfalls vierachsige) Geschützwagen, aber mit einer Kanone schweren Kalibers (bis zu 15,2 cm) besaßen. Der Typ B hatte zwei davon, der Typ W nur einen. Züge mit noch schwererem Kaliber (also eigentlich der Eisenbahn-Artillerie zugehörig) wurden als Typ M bezeichnet, waren aber der Marine zum Küstenschutz unterstellt. 1926 wurde eine verwirrende Umbenennung vorgenommen. Der schwere Panzerzug A hieß nun - dem Geschützkaliber gemäß - der leichte, und der vormalige leichte Typ B der schwere, wobei der Typ W mit einbezogen wurde; er konnte nun einen oder zwei Geschützwagen haben, wobei als Bestückung vor allem die 10,7 cm-Kanone und die 12,2 cm-Haubitze genannt werden (bei zwei Wagen konnte zusätzlich auch noch eine 7,62 cm-Kanone vorhanden sein). Die schweren, der Marine unterstellten Eisenbahngeschütze wurden nun als Panzerzug Typ ON bezeichnet (später wurde noch ein neuer Typ W mit Kalibern zwischen 15,2 und 20,3 cm eingeschoben). Ein Panzerzug-Bataillon umfasste zwei Züge vom Typ

A und einen vom Typ B sowie mehrere, teilweise gepanzerte Draisinen (schienengängige Panzerwagen, z.B. Putilow-Garford, BA 20 oder BA 6). Die Bataillone operierten selbstständig oder waren zu Regimentern zusammengefasst. In den zwanziger Jahren wurde die Zahl der Panzerzüge reduziert; 1931 waren nur noch ca. 40 im Dienst (25 Typ A, 12 Typ B, Rest Typ ON), jedoch waren ältere Typen nicht verschrottet, sondern nur abgestellt worden, so dass sie im Bedarfsfalle reaktiviert werden konnten. In den dreißiger Jahren erfolgte ein Ausbau der Roten Armee, der auch die Panzerzüge erfasste. Um 1935 waren schon wieder 60-70 Panzerzüge im Dienst, vor Ausbruch des Krieges war ihre Zahl auf über 80 angewachsen: 53 besaß die Rote Armee, 28 der NKWD, dem auch die Grenztruppen und Eisenbahnsicherungs-Einheiten unterstanden, einige weitere mit großkalibrigen Geschützen gehörten zur Baltischen Flotte, wobei neben der zahlenmäßigen Zunahme auch der Ersatz älterer Züge anzunehmen ist. Träger dieser Vermehrung und Erneuerung war der Panzerzug-Typ BP-35, der sowohl in der leichten (zwei Türme mit 7,62 cm-Kanone 02 L/30 oder L/40) wie in der schweren Version (ein Turm mit 10,7 cm-Kanone, 12,2 oder 15,2 cm-Haubitze) auf demselben, kastenförmigen Panzerwagen gebaut werden konnte. Eine interessante Konstruktion waren 36 ebenfalls in den dreißiger Jahren für den NKWD gebaute zweiachsige Panzertriebwagen MBW D-2 mit zwei Geschütztürmen (7,62 cm-Kanone 02 L/30). Sie wurden zu dritt in Panzerzügen (von denen es somit zwölf gab) zusammengefasst, mit je einer zusätzlichen Lok, die sie an den Einsatzort brachte. - Die Zusammensetzung eines Panzerzug-Bataillons der Roten Armee entsprach weiterhin der früheren. Von der Bürgerkriegszeit bis zum Beginn des Ostfeldzugs hatte sich also bei den sowjetischen Panzerzügen bezüglich Zusammensetzung, Bewaffnung und Organisationsform kaum etwas geändert. Man setzte weiterhin auf einen kompakten Zug (neben der Panzerlok und den beiden Kampfswagen mit den Geschütztürmen waren nur noch an beiden Zugenden 1-2 Abstoßwagen vorhanden) mit hoher Feuerkraft (4 Kanonen) für den Fronteinsatz (Typ A), während der Typ B (2 Geschütze größeren Kalibers bei gleicher Wagenzahl) unterstützende Funktion hatte.

In den ersten Kriegsmonaten traten erhebliche Verluste ein (s.u.). Um diese einigermaßen auszugleichen, wurden in den Monaten August bis November 1941 ca. 40 Panzerzüge neu in Dienst gestellt, teilweise reaktivierte Züge aus der Revolutionszeit, teilweise improvisierte Neubauten, wobei bei letzteren bereits eine Technik angewandt wurde, die für die Zukunft zum Standard werden sollte: die Verwendung von Kampfpanzer-Türmen als Geschützausstattung,



Panzerzüge aus der Zeit der russischen Revolution und Bürgerkriege 1917-21, die im II. Weltkrieg noch eingesetzt wurden. Oben ein Zug mit offener Geschützaufstellung (Schutzschild), unten der nach der Herstellerfabrik genannte Typ „Krasnoje Sormovo“, von dem mehrere Exemplare gebaut wurden, in Marschfahrt (vorgekuppelte Lokomotive (HG und JM)).



Der in den Dreißiger Jahren in Serie gebaute sowjetische Panzerzugtyp BP-35, oben in der leichten Version (Typ A) mit je zwei Türmen (7,62 cm-Feldkanone 02/L 39) pro Wagen, unten in der schweren (Typ B), mit nur einem Turm, aber einem Geschütz größeren Kalibers (hier die 10,7 cm-Feldkanone M 10) (AG und NB).

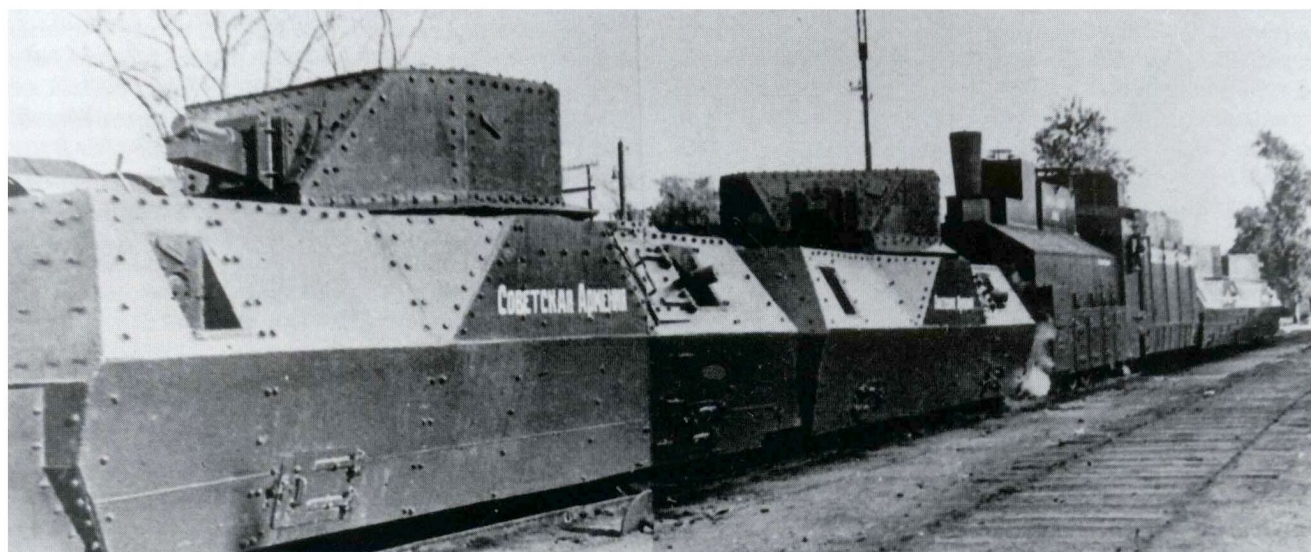
zunächst in bunter Auswahl (T-26, T-28, KW-1 und -2, aber auch schon T-34). Ende Oktober 1941 wurden 65 neue Panzerzüge vom Typ NKPS-42 in Auftrag gegeben. Diese Züge entsprachen weitgehend dem BP-35, mit einfacher konstruierten Türmen, aber gleichartiger Geschütz-Ausstattung und 12,7 mm-Fla-MGs (nachdem sich die vorher dafür gebräuchlichen 7,62 mm Maxim-MGs selbst in Vierfachlafette als unzureichend erwiesen hatten). Es ist aber fraglich, ob unter dieser Bezeichnung nicht auch schon Züge mit vierachsigen Panzerwagen gleicher Art, die aber zwei Türme des Panzers T-34 trugen, nachweislich ab Oktober 1941 gefertigt wurden und später die Standard-Version waren, zu verstehen sind, für die ein anderweitiger Typen-Name bisher nicht bekannt geworden ist. Da beim Vorhandensein von nur zweien dieser großen Kampfwagen ein Volltreffer genügte, um die Hälfte des Zuges außer Gefecht zu setzen (die schwierigere Aufgleisbarkeit der vierachsigen Drehgestell-Wagen scheint hingegen sowjetischerseits kein schwerwiegendes Argument gewesen zu sein), entwarf man einen Panzerzug, der die beiden Kampfwagen dieser Art durch je zwei kleinere, zweiachsige mit nur einem Geschützturm gleicher Bauart wie beim NKPS-42 ersetzte, von denen der nun als OB-3 bezeichnete Panzerzug also insgesamt vier besaß. Wieviele Züge dieses Typs gefertigt wurden, ist nicht genau bekannt, es existiert nur die Gesamtangabe von 78 neu gebauten Panzerzügen der Typen NKPS-42 und OB-3 bis Ende Oktober 1942. Auch

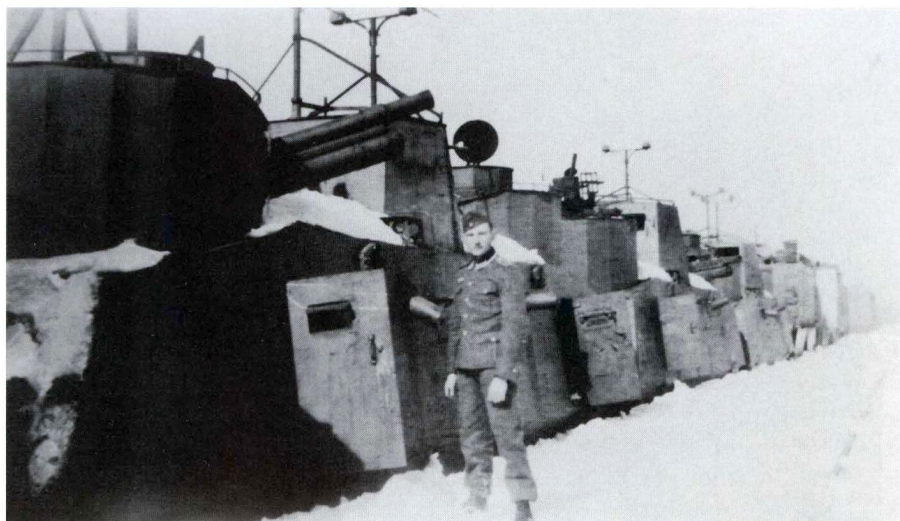
der Panzerzug OB-3 wurde durch Ersatz der genieteten Geschütztürme durch solche des Panzers T-34 weiter entwickelt, er erhielt nun die Bezeichnung BP-43; bis Anfang 1944 wurden davon 21 gebaut. Ab 1943 wurden also nur noch Panzerzüge mit T-34-Türmen - auf vier Zweiachsern oder zwei Vierachsern (mit je zwei Türmen) gefertigt. Sie wurden später mit einem zusätzlichen Flakwagen, einem Vierachser mit zwei 3,7 cm-Flak 1939 in gepanzerten Kompartments - bei einigen wurde zwischen diesen noch ein 8,2 cm-Raketenwerfer M-8 („Stalinorgel“) installiert - nachgerüstet. Die genaue Zahl der sowjetischen Panzerzüge in den späteren Kriegsjahren ist nicht bekannt, jedoch kann man davon ausgehen, dass sie bis zum Ende immer hoch war. Sie waren weiterhin in Panzerzug-Bataillonen organisiert, die nun aber nur noch zwei Panzerzüge, mehrere Panzer-Draisinen und Begleitfahrzeuge umfassten (die früheren „schweren“ Panzerzüge waren weggefallen). Seit 1942 wurden zur Luftabwehr auch reine Flakzüge gebaut, die aus sowjetischer Sicht ebenfalls als Panzerzüge galten. Dies ist bei der Auswertung östlicher Literatur zu beachten, da deshalb dort auch Züge der deutschen Eisenbahnflak als „Panzerzug“ angesprochen werden.

Das Deutsche Reich bevorzugte einen Panzerzug-Typ, der dem sowjetischen völlig komplementär war. Zu Beginn des I. Weltkriegs besaßen die Züge nämlich nicht weniger als 12 Kampfwagen, waren also sehr lang. Andererseits waren

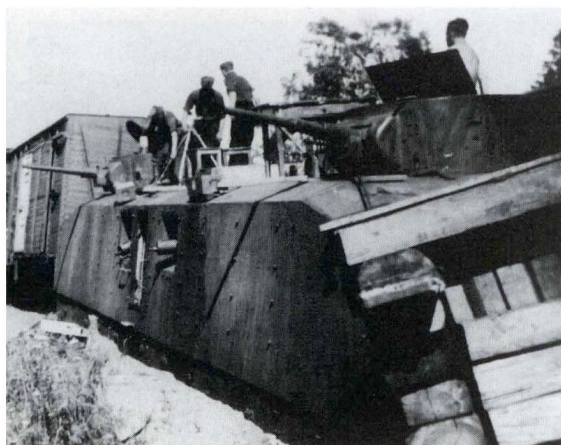


Nach Kriegsbeginn ging man zu vereinfachten Turmkonstruktionen über. Aus dem BP-35 entstand so der NKPS-42 (links ein solcher - von den Deutschen erbeuteter - Wagen mit Geschützen, die gleichzeitig zur Luftabwehr eingesetzt werden können. Ähnliche Türme verwendete man auch bei dem OB-3 genannten Panzerzug-Typ, der statt zwei zweitürmiger Vierachs-Wagen nun vier eintürmige Zweiachser umfasste, um bei Treffern die Verlustrate zu reduzieren. Der Name „Sowjetskaja Armenija“ zeigt, dass dieser Zug im Kaukasus stationiert war. (unten: PM).

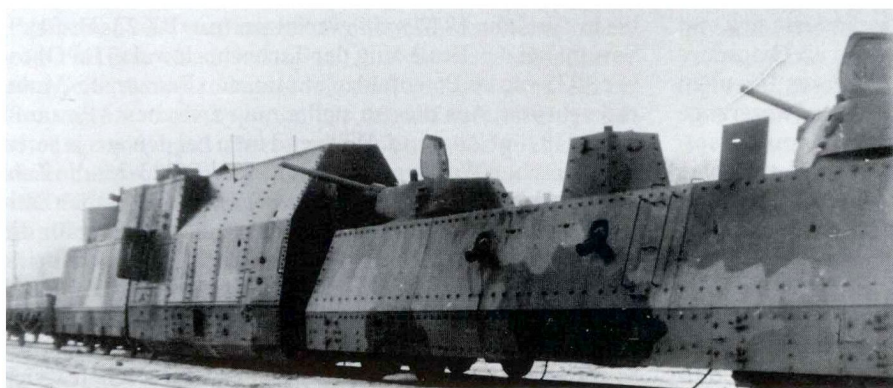




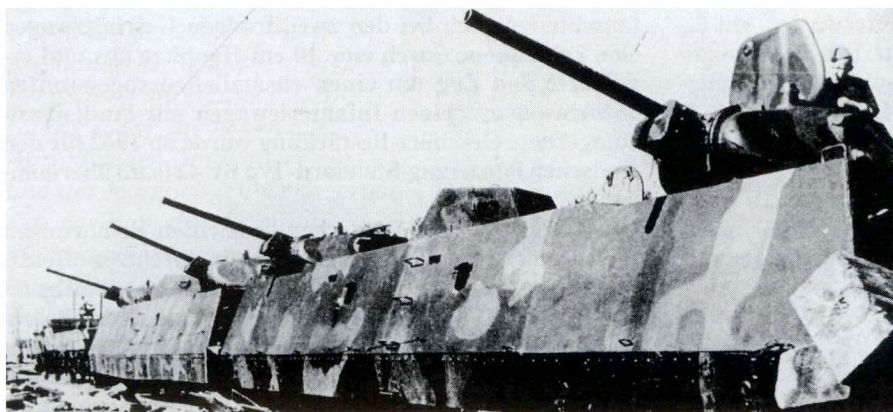
In der unmittelbaren Vorkriegszeit wurden für den NKWD 12 Panzerzüge in Dienst gestellt, die - obwohl mit einer zusätzlichen Dampflok ausgestattet - je 3 motorisierte Panzertriebwagen MBW D-2 umfassten (je zwei Geschütztürme vom gleichen Typ wie beim BP-35). Hier ein solcher, im Südabschnitt der Ostfront erbeuteter Zug im Winter 1941/42.



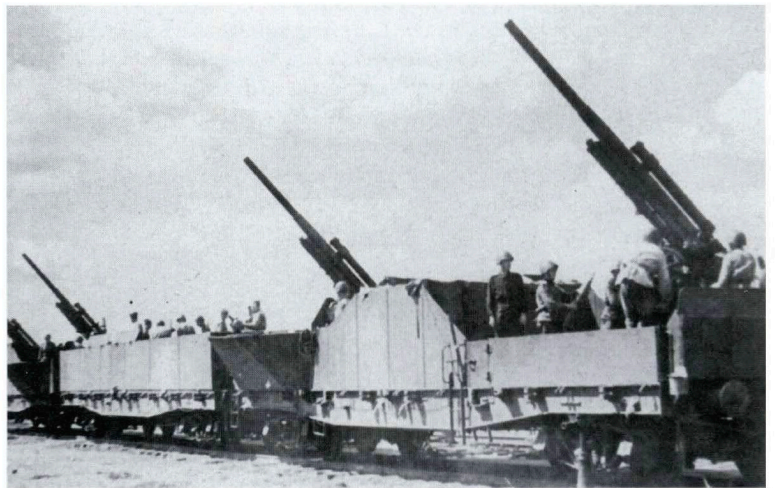
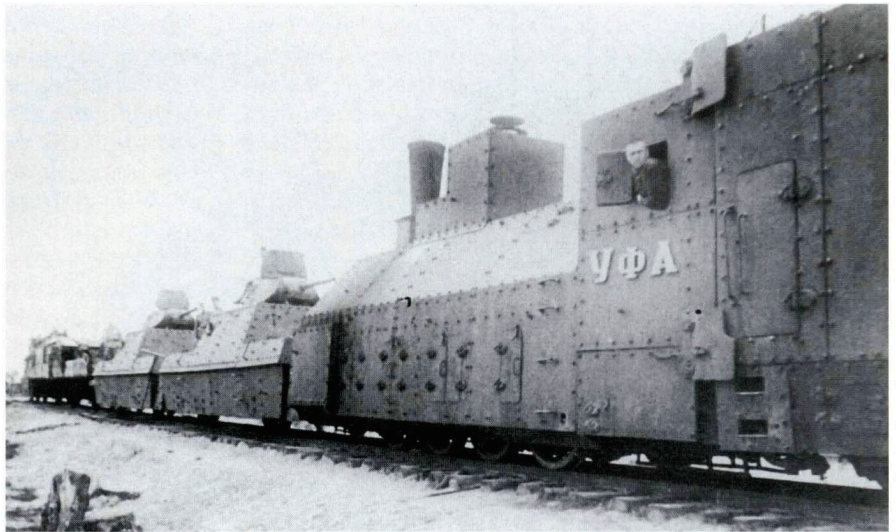
Bald gingen die Sowjets dazu über, als Notlösung einfach Türme von Kampfpanzern auf die Eisenbahnwagen aufzusetzen. Links: Bei diesem Wagen eines BP-35 hat man einen der Geschütztürme durch einen solchen des Panzers KW-2 ersetzt. Auch anstelle des mittigen Beobachtungsturm ist ein Panzer-Turm (A-Serie?) montiert. Rechts: Ein erbeuteter russischer Panzertriebwagen mit zwei Türmen des Panzers BT-7.



Vorbildfunktion hatte dieser wohl im September 1941 (er fiel im Oktober östlich Wjasma in deutsche Hände) gebaute Panzerzug „Za Stalina“. Die Installation von Türmen des Panzers T 34, hier auf einen modifizierten (schräggestellte Panzerwände!) Wagen vom Typ BP-35, wurde auf den sowjetischen Panzerzügen später zur Regel (unten die beiden Geschützwagen des Panzerzugs „Ilja Murometz“ im Sommer 1944). Die Panzerung der Lokomotive (wohl eine Schnellzuglok der Serie S), die übrigens später selbst beim deutschen PZ 30 eingesetzt wurde, diente als Modell für diejenige der Loks der Baureihe 57 für den deutschen Standard-Panzerzug BP 42. (HW und JM).



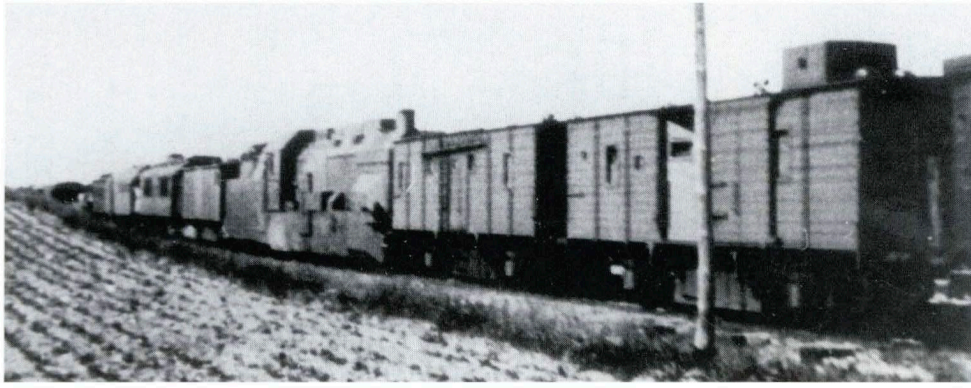
Auch der aus vier eintürmigen Zweiachsern bestehende Panzerzug OB-3 wurde durch die Verwendung von T 34-Türmen weiterentwickelt und erhielt nun die Bezeichnung BP-43. Als Panzerlok hielt man aber im allgemeinen an der seit der Revolutions- und Bürgerkriegszeit bewährten Güterzugmaschine der Baureihe O fest. Unten: Der Flakwagen (zwei 3,7 cm-Kanonen) des dem gleichen Typ (BP-43) zugehörigen Panzerzugs „Moskwa“. Rechts daneben: Gepanzierter sowjetischer Flugabwehrzug mit 8,5 cm-Geschützen. (PM und SZ).



sie ausschließlich infanteristisch bemannt; Geschütze fehlten zunächst völlig. Solche wurden zwar bald nachgerüstet, aber nur in geringer Zahl und mit kleinem Kaliber (3,7 und 5,2 cm, seltener 7,5-7,7 cm). Dies änderte sich erst nach dem Krieg, als die Sicherung der neuen Ostgrenze gegenüber Polen und die Bekämpfung innerer Unruhen zu einer erheblichen Vermehrung der Zahl der Panzerzüge auf ca.50 führte. Mit der Einführung der 8,6 cm-U-Boot-Kanone und der Bestückung mit leichten und mittleren Minenwerfern wurde nun ein kampfkraftiger Panzerzug geschaffen; er umfasste neben 1-3 Abstoßwagen aber immer noch 7-9 Kampfwagen. Diese Panzerzüge der Reichswehr mussten aufgrund des Londoner Ultimatums bis Ende Juni 1921 völlig abgerüstet werden. Im gleichen Monat erhielt allerdings die Reichsbahn von den Alliierten die Erlaubnis, sogenannte „Bahnschutzzüge“ zur Streckensicherung zu unterhalten. Sie besaßen neben den Abstoßwagen 6 innengepanzerter, gedeckter Güterwagen. Mit ihnen war man zur ausschließlichen infanteristischen Bemannung zurückgekehrt. 1933 waren 22 solche Bahnschutzzüge und 5 Bahnschutztriebwagen vorhanden. Beim Ausbau des Heers ab 1935 maß man den schienengebundenen Panzerzügen gegenüber den Panzerkampfwagen und der Luftwaffe, aber auch vielen anderen Sparten der Wehrmacht nur geringe Bedeutung bei. Andererseits wollte man nicht völlig auf sie verzichten, begnügte sich aber damit, die sieben besten Bahnschutzzüge der Reichsbahn zu Panzerzügen umzufunktionieren (PZ 1-7). Aber selbst hiervon erhielten nur vier (PZ 3, 4, 6 und 7) eine Geschützausstattung (je zwei Kanonen vom Kaliber 7,5-7,7 cm). Nur sie sollten für Kampfzwecke verwendet

werden, die restlichen drei lediglich zur Streckensicherung. Man hielt also an der Tradition der wagenreichen, relativ gering bestückten Züge fest und diese Tendenz lässt sich bis in das Jahr 1942 weiterverfolgen (s.u. PZ 23-31, 51). Sowohl bei der Besetzung der Tschechoslowakei im Oktober 1938 wie im Polenfeldzug hatte man Panzerzug-Material erbeutet. Aus diesem stellte man zwischen März und Juli 1940 fünf Züge auf. Während man bei den aus je sechs tschechischen Wagen gebildeten Zügen (PZ 23-25) die Zahl der Geschütze (7,5 cm) teilweise sogar durch Ausbau weiterer vorhandener auf zwei reduzierte, behielt man für die ex-polnischen vierachsigen Wagen (PZ 21 und 22) beide Geschütztürme bei. Das zwischen Deutschland und Russland gelegene Polen hatte ebenfalls viel Erfahrung mit Panzerzügen gesammelt - 1921 besaß es nicht weniger als 85 davon - und sich nach dem polnisch-russischen Krieg 1920 stark an das sowjetische Vorbild angelehnt. Man tauschte lediglich bei den zweitürmigen Geschützwagen eine Feldkanone durch eine 10 cm-Haubitze aus und erweiterte den Zug um einen zusätzlichen sogenannten „Sturmwagen“, einen Infanteriewagen mit Funkausrüstung. Diese Geschütz-Bestückung wurde ab 1942 für den deutschen Panzerzug-Standard-Typ BP 42 (s.u.) übernommen.

Obwohl die von den Deutschen gemachten Erfahrungen in den ersten beiden Kriegsjahren mit - durchweg offensiven - Einsätzen der Panzerzüge keineswegs ermutigend waren (von 10 derartigen Einsätzen während des Polenfeldzugs und des Angriffs auf Holland waren nur zwei erfolgreich bezüglich des intendierten Ziels verlaufen, und auch in diesen beiden Fällen wurden die Züge abgeschnit-

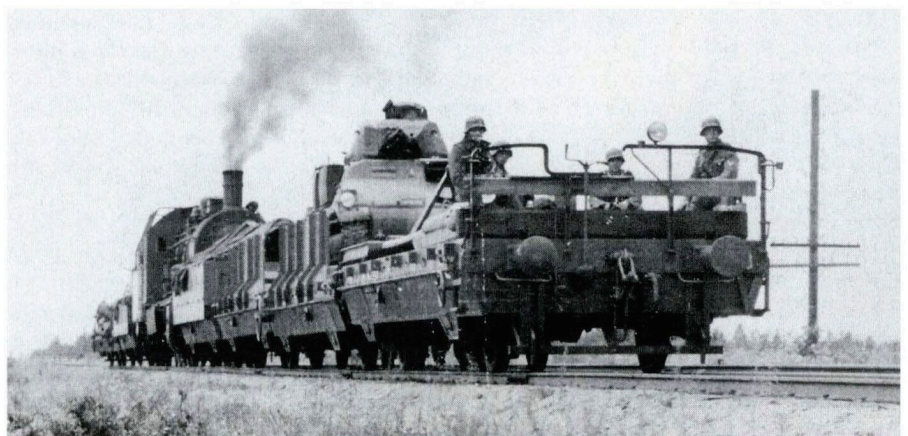


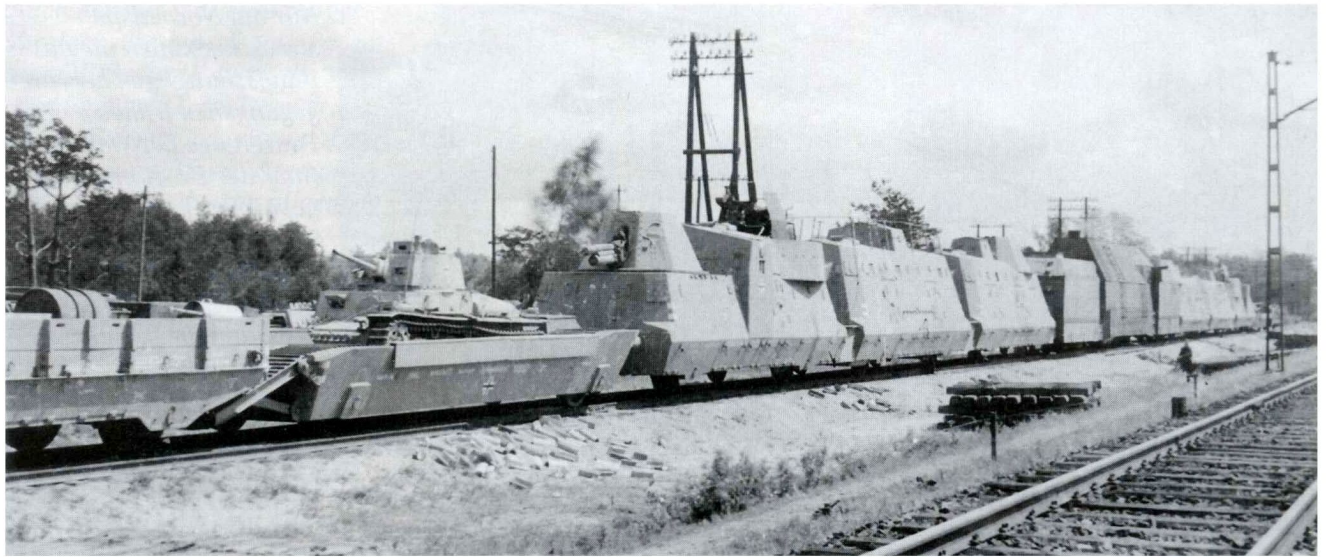
Nur auf Normalspurstrecken konnten die aus Bahnschutzzügen hervorgegangenen frühen Panzerzüge der Wehrmacht (hier der PZ 1, mit innen-gepanzerten Güterwagen im vorderen Teil und sogar adaptierten Personenwagen hinter der Panzerlok der Baureihe 57) eingesetzt werden.

ten, schwer beschädigt und mussten durch die nachrückenden Truppen entsetzt werden; daneben geriet ein Zug in Verlust, zwei wurden leicht beschädigt) und man den Nachschub beim Russland-Feldzug zunächst hauptsächlich über die Straßen führen wollte, entwickelte die damals noch zuständige Inspektion der Eisenbahnpioniere (In 10) im Zuge von dessen Vorbereitung Konzepte für zwei Panzerzug-Typen - den Panzerzug 1941 und Panzerzug SP 42, die beide auch auf der russischen Breitspur einsetzbar sein sollten, während die vorhandenen Panzerzüge natürlich erst nach deren Umspurung vorfahren konnten. Dabei ging die In 10 insofern neue Wege, als sie überhaupt keine schweren Waffen in fester Installation vorsah, sondern stattdessen auf spezielle Wagen verladene Kampfpanzer, die leicht und schnell abzusetzen und wieder aufzunehmen waren, also sowohl artilleristisch vom Zug aus als auch unabhängig seitab davon im Gelände wirken konnten (auch diese Wagen basierten auf einem polnischen Vorbild). Zu dreien dieser Wagen sollten natürlich dann noch die üblichen Infanterie-, Kommandowagen etc. kommen. Jeder Wagen sollte von allen Stellen des Zuges aus einzeln entkuppelbar sein. Beim Panzerzug 1941 sollte jeder auch einen eigenständigen Antrieb besitzen, also getrennt einsetzbar sein, beim SP 42 war eine Diesellokomotive als Zugmittel vorgesehen. Dies waren sehr flexible, zukunftsweisende Lösungen, die insbesondere für den Kampf gegen Partisanen sehr gute Perspektiven eröffneten. Beim Panzerzug 1941 war ein mehrstufiger Ausbau vorgesehen, im ersten Schritt (Sofortlösung) sollten die Panzer (französische Beutepanzer vom Typ Somua S 35) auf speziell eingerichtete Ommr-Wagen (Panzerträgerwagen) verladen und von einer nur provisorisch Führerhaus-gepanzerten Dampflokomotive (BR 57) gezogen werden. Nur dieses Stadium wurde vor Beginn des Russland-Feldzugs verwirklicht, das OKH bestand aber darauf, dass den Zügen auch je zwei Wagen für eine Infanteriebesatzung beigegeben wurden. Diese oben offenen Wagen mit einer mit Schießscharten versehenen Seitenpanzerung, die aber nur im Liegen Schutz bot, wa-

ren für eine Verwendung in der Regenzeit des Herbstes oder gar im kalten russischen Winter völlig ungeeignet. Da das zunächst für fünf solche Züge berechnete Material später auf sechs (PZ 26-31) gestreckt wurde, hatten drei davon nur zwei statt drei Panzer auf entsprechenden Wagen, und zwei nur einen statt zwei Infanteriewagen; der sechste Zug wurde von einer Diesellokomotive WR 360 C gezogen. Mit diesen Einheiten, die den Namen „Panzerzug“ kaum verdienten, ging man in den Ostfeldzug. Kein Wunder, dass die Besatzungen in der Vormarsch-Phase danach strebten, erbeutete Wagen russischer Panzerzüge zu ergattern, um sich eine angenehmere Bleibe zu verschaffen, bis hin zum PZ 28, der sich gleich einen kompletten schweren Panzerzug vom sowjetischen Typ BP 35 einschließlich der Panzerlok einverleibte. Neben diesen sechs Breitspur-Zügen hatte man für den Russlandfeldzug noch die Normalspur-Panzerzüge Nr.1-4, 6 und 7 (Nr.1 und 2 hatten inzwischen ebenfalls zwei Wagen mit Geschützen, der erstere nur mit dem Kaliber 4,7 cm, erhalten) vorgesehen, die aber erst nach der Umspurung in die Tiefe des Raums vorfahren konnten. Dieser Bestand blieb bis zum Jahresende 1941 unverändert. Zu Beginn des Russlandfeldzugs wurde als Führungsstelle der „Stabsoffizier der Eisenbahn-Panzerzüge“ geschaffen. Aus nicht bekannt gewordenen Gründen wurde sie aber nicht den Eisenbahntruppen zugeschlagen, sondern dem General der Schnellen Truppen (später Panzertruppen) unterstellt. Dies muss als eine Fehlentscheidung bezeichnet werden, blieb doch die Hauptaufgabe der Panzerzüge bis weit ins Jahr 1944 hinein die Sicherung der Schienen-Transportwege gegen Partisanenangriffe. Und auch bei den Frontkämpfen, in die sie ab Anfang 1943 zunehmend verwickelt wurden, war durch die Schienengebundenheit der Einsatz der Panzerzüge mehr von eisenbahntechnischen Gegebenheiten als von der Taktik motorisierter Truppen oder gar Panzer bestimmt. Diese Fehlentscheidung manifestierte sich besonders in den Neubau-Planungen. Die gerade auch im Hinblick auf die anstehende Partisanenbekämpfung bedeutsamen Vorstellungen der Eisenbahn-

Eine unzureichende Notlösung waren die eigens für den Russlandfeldzug aufgestellten Breitspur-Panzerzüge PZ 26-31 (hier PZ 28), die neben den Abstoßwagen (im Vordergrund) und der lediglich teilgepanzerten Lok der Baureihe 57 nur aus Panzerträgerwagen (mit absetzbaren Beutepanzern Somua S35) und oben offenen Infanteriewagen (hier mit Zeltplanen abgedeckt) mit gepanzerten Seitenwänden bestanden. (BA).





Panzerzug des von der In 6 entwickelten Standard-Typs BP 42, von dem von Dezember 1942 bis Februar 1944 12 Stück in Dienst gestellt wurden.

pionier-Inspektion wurden ad acta gelegt (erst als es schon zu spät war, holte man sie in Teilaspekten wieder hervor) und die Inspektion der Schnellen Truppen (In 6) entwickelte ihr eigenes, davon stark abweichendes Konzept des Panzerzugs BP 42. Von einer dieselgetriebenen Lok oder gar einem Eigenantrieb der Wagen war keine Rede mehr, man hielt an der althergebrachten Dampflok mit ihren Nachteilen (häufiges Auffüllen des Kohle- und Wasservorrats, aufwendige Wartung) fest. Auf eine starke Infanteriebesatzung wollte man nicht verzichten, die Artillerie wurde daneben aber auch ausgebaut. Nach dem polnischen Vorbild installierte man zwei Feldkanonen (7,62 cm) und zwei Feldhaubitzen (10 cm; bei der Weiterentwicklung BP 44 waren es sogar vier 10,5 cm-Feldhaubitzen), wodurch der Zug immer mehr in Richtung einer Eisenbahn-Batterie modifiziert wurde. Als sehr effektiv für den Luft- wie den Erdsatz erwiesen sich die nun an Stelle der vor dem Russland-Feldzug eingebauten Einlinge (die ihrerseits die vorher vorhandenen Zwillings-MGs 34 ersetzten) tretenden beiden Vierlinge der 2 cm-Flak 38 mit ihrer hohen Feuerdichte. Von den Vorstellungen der In 10 übernahm man zwei Panzerträgerwagen, auf denen absetzbare Panzerkampfwagen 38(t) verladen waren. Zusammen mit den beiden sowohl schienen- wie straßengängigen Spähwagen vom Typ Panhard 38(f) stellten sie zwar eine respektable Unterstützung für den Einsatz der Infanterie gegen Partisanen abseits der Eisenbahnstrecke dar, für einen Kampf gegen russische Panzer waren sie aber längst nicht mehr geeignet. Das Fehlen einer panzerbrechenden Waffe war ein gravierender Mangel, der erst durch die Beistellung von zwei Panzerjägerwagen mit Panzer IVH-Turm (7,5 cm KwK L/48) beim BP 44, dessen erstes Exemplar aber erst Mitte 1944 dienstbereit war, behoben wurde (vorher behalf man sich oft durch Mitführen von nicht mehr fahrfähigen Panzern oder von Pakgeschützen auf zusätzlichen Niederbordwagen). Das zweite gravierende Problem war der mangelnde Panzerschutz. Da man wegen der leichteren Aufgleisbarkeit bei Entgleisungen an zweiachsigen Wagen festhielt, konnte man - um den Achsdruck nicht zu überschreiten - die Stärke der Panzerung nicht über 30 mm hinaus steigern, eine Dicke, die natürlich von mit höherer Mündungsgeschwindigkeit abgefeuerten Granaten mühelos durchschlagen wurde. Für den Partisaneneinsatz waren diese Züge andererseits viel zu aufwendig, dafür war weder die starke Bewaffnung noch die Rundumpanzerung

erforderlich. Im Gegenteil, als ab Sommer 1943 die Partisanen nicht mehr von den Strecken ferngehalten werden konnten und es ihnen natürlich besondere Genugtuung war, ihre Widersacher, die Panzerzüge, durch Sprengung wenigstens temporär außer Gefecht zu setzen, traten - auch wenn nur ein bis zwei Wagen betroffen waren - unverhältnismäßig hohe Verluste an Material und u.U. sorgfältig ausgebildetem Spezialpersonal ein. Den Zweck der Partisanenbekämpfung erfüllten die mit viel geringerem Aufwand gebauten und von Personal der Bahnsicherungseinheiten bemannten Streckenschutzzüge (s.u.) genau so. Bevor aber der erste dieser neuen Panzerzüge (PZ 61) Ende Dezember 1942 an die Front kam, hatte man die Panzerzugflotte schon anderweitig verstärkt. Da waren zum einen zwei polnische Panzerzüge, die die Sowjets im September 1939 in Poworsk bzw. Lemberg erbeutet und für ihre Zwecke auf Breitspur umgebaut hatten. Sie fielen zu Beginn des Russlandfeldzugs den Deutschen in die Hände, die damit eine auch von ihnen längst erhobene Forderung - und von den Sowjets in ihren Panzerzug-Bataillonen fast von Anbeginn an praktizierte Einsatzweise - das gemeinsame Operieren zweier Panzerzüge, verwirklichen wollten. Sie wurden daher im Februar 1942 als Kampfzug I und II in einer Einheit, dem PZ 10, zusammengefasst. Allerdings bewirkte der Mangel an Panzerzügen, dass sie häufig an ganz unterschiedlichen Orten eingesetzt waren, was dazu führte, dass der Verband am 1.8.1943 aufgelöst wurde: der Kampfzug I blieb PZ 10, der Kampfzug II wurde zum selbstständigen PZ 11. Sie wurden übrigens - sowie alle anderen deutschen Breitspur-Panzerzüge zwischen April und Juli 1942 - auf Normalspur umgestellt, ein Zeichen dafür, dass man für die Sommeroffensive dieses Jahres aus der östlichen Ukraine in Richtung Stalingrad und Kaukasus auch nicht für die Streckensicherung im Hinterland mit ihnen rechnete. - Im Mai 1942 kam der im Sommer 1940 außer Dienst gestellte, nun wieder reaktivierte PZ 25 zum Einsatz.

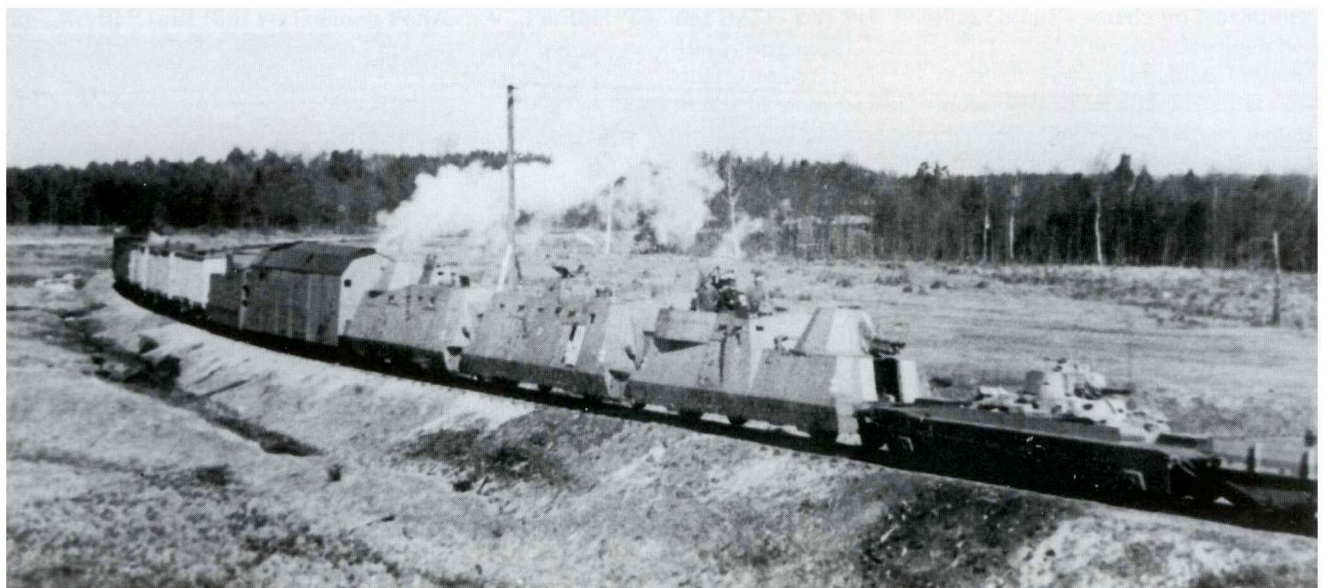
Angesichts der gemessen am Umfang des Streckennetzes geringen Zahl von Panzerzügen griffen aber die mit dessen Überwachung befassten Einheiten, vorzugsweise die Sicherungs-Divisionen zu eigenen Aushilfen. Aus gerade greifbaren Beständen an Fahrzeugen, Waffen und Gerät stellte man Hilfspanzerzüge zusammen (sie wurden nach einer Weisung vom 12.7.1943 zur Unterscheidung von den regulären Panzerzügen als „Streckenschutzzüge“ bezeichnet).



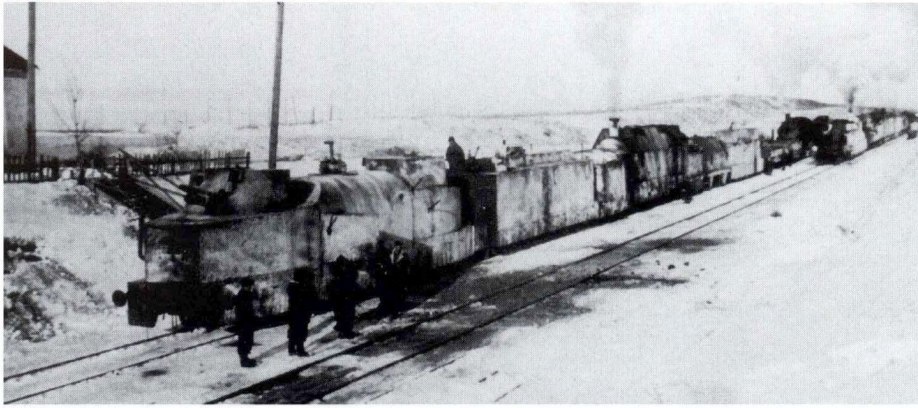
Die Weiterentwicklung des BP 42 war der ab Mitte 1944 ausgelieferte BP 44 mit einer Geschützbewaffnung von vier 10,5 cm-Feldhaubitzen 18M in gleicher Turmkonstruktion. Das Rohr ist hinter dem im Absetzen begriffenen Panzer 38(t) - hier beim PZ 76 - zu sehen (AG).



Wesentliche Neuerung des BP 44 war die Beistellung von zwei Panzerjägerwagen mit je einem Turm des Kampfpanzers IV H.



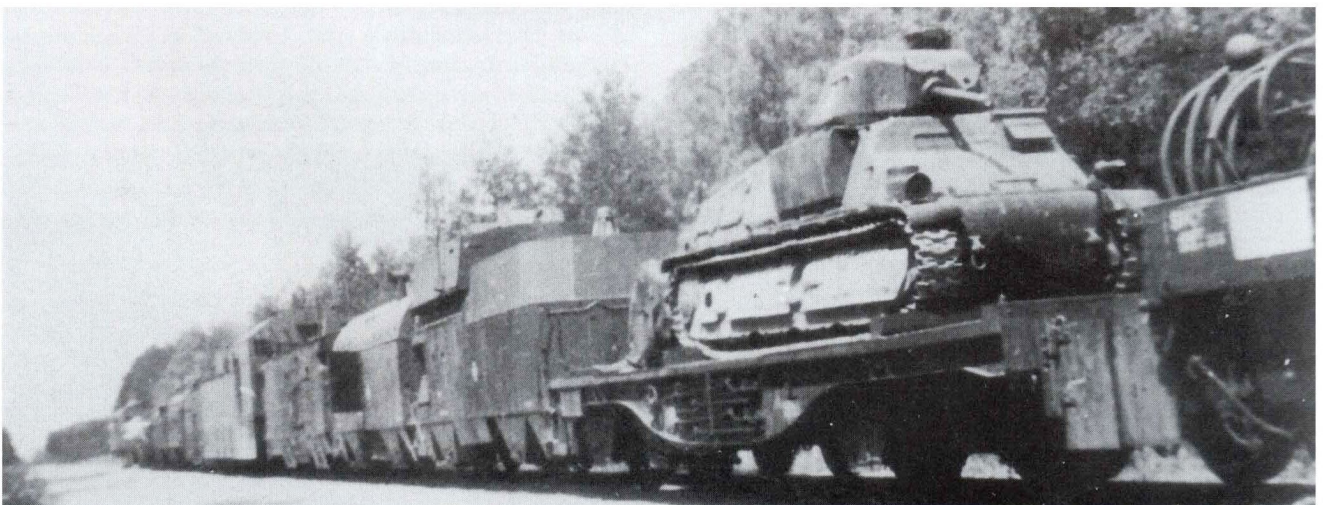
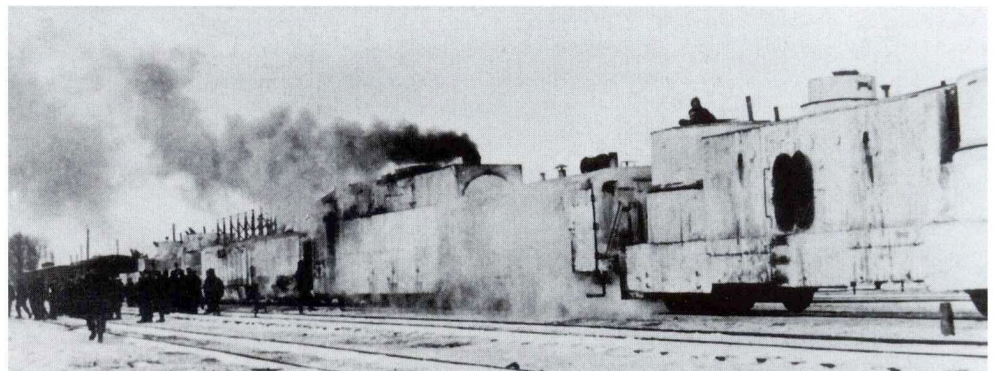
Als Kommandozug für die Panzerzug-Regimentstäbe wurde im Frühjahr 1944 der PZ 72 (Typ BP 42) in zwei Hälften geteilt; hier der Zug 72B des Regimentsstabs Nr.3 (Oberstlt.Dr.Günther).farposst.ru



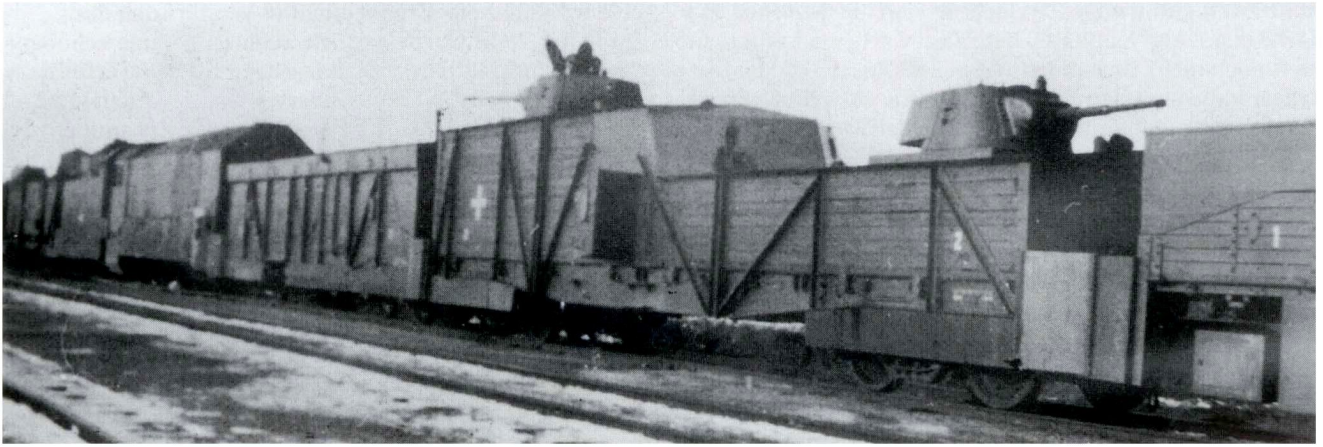
Zwei polnische Panzerzüge, die den Sowjets 1939 in die Hände gefallen waren, wurden von den Deutschen zu Beginn des Russland-Feldzugs erbeutet und weiter verwendet, und zwar zu einer Einheit (PZ 10) zusammengefasst. Oben der Kampfzug I in einem späteren Stadium (mit deutscher Panzerlok der Baureihe 57 und einem zum Kommando- und Flakwagen umgebauten Panzerwagen des sowjetischen Typs BP 35 der schweren Bauart). Unten der Kampfzug II (später abgetrennt als PZ 11) noch als Breitspurzug und mit polnischer Panzerlok der Baureihe Ti 3 kurz nach der Indienstellung zu Beginn des Jahres 1942 (AG).



Aus polnischem Beutematerial - diesmal aber 1939 direkt in deutsche Hände gelangt - bestand auch der im Oktober 1942 an die Ostfront verlegte PZ 21; die kastenförmig gepanzerte deutsche Lok ist 93 298.



Er ersetzte den seit Mai 1942 im Partisaneneinsatz tätigen PZ 25, der aus tschechischen Beutematerial zusammengestellt war. Auf dem Geschützwagen war eine 7,5 cm Kanone Skoda D 28 auf einer Plattform mit gepanzerter Brüstung aufgestellt. Davor ein Flachwagen mit aufgesetztem Beutepanzer Somua S 35 nach dem Vorbild der Breitspur-Panzerzüge 26-31.farposst.ru

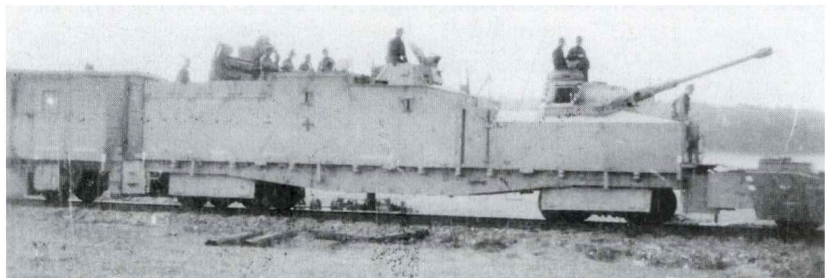


Der 1942 aus einem Streckenschutzzug hervorgegangene PZ 51 besaß gepanzerte sowjetische Güterwagen und insgesamt vier Türme des Panzers BT-7 mit einer 4,5 cm-Kanone und eine gepanzerte Lok der Baureihe 38.

net). Ihre genaue Zahl ist nicht mehr zu ermitteln (die erste Nachricht über einen solchen Zug - übrigens für Breitspur - datiert schon aus der zweiten Julihälfte 1941), ihre Zusammensetzung variierte angesichts der Umstände bei ihrer Aufstellung in einem weiten Rahmen, sehr häufig wurde dafür Beutematerial, also auch sowjetische Panzerzug-Wagen, verwendet. Bei den Streckenschutzzügen findet sich auch schon sehr bald die den Russen abgeschautete Technik, als Geschützbewaffnung einfache Türme von - auch da im allgemeinen sowjetischen - Kampfpanzern aufzusetzen. Umrüstungen waren bei den Streckenschutzzügen häufig, wenn neues Material zur Verfügung stand. Gelegentlich wurden solche Streckenschutzzüge in die Reihe der regulären Panzerzüge aufgenommen, so im August 1942 der aus innengepanzerten russischen Güterwagen zusammengesetzte, vier Türme des Sowjet-Panzers BT-7 (4,5 cm-KwK) tragende, seit Anfang des Jahres in Aufstellung begriffene Streckenschutzzug „Stettin“ als PZ 51. Im Sommer 1944 wurde der in seinem letzten Bauzustand nicht weniger als je zwei Türme der Panzer T-26, T-70 und T-34 besitzende Streckenschutzzug „Blücher“ zum PZ 52, allerdings nach erheblichen Umbauten. Gegen Kriegsende nahmen solche Umwidmungen erheblich zu. An der Ostfront zählten im Frühjahr 1945 die ehemaligen Streckenschutzzüge Nr.83 und 350 unter Beibehaltung dieser Nummerierung sowie der neu aufgestellte Streckenschutzzug „Berlin“ (mit fünf verladenen Panzern V „Panther“) als Panzerzüge.

Doch zurück zu dem von der In 6 entwickelten Standard-Panzerzug BP 42. Die zwölf Züge dieses Typs wurden von Ende Dezember 1942 bis Mitte Februar 1944 frontverwendungsfähig; nicht weniger als zehn von ihnen wurden der Ostfront überwiesen (die restlichen beiden - PZ 64 und 65 - wurden gegen Kriegsende auch noch dorthin ver-

legt). Die ersten drei Züge des verbesserten Typs BP 44 (vier 10,5 cm-Feldhaubitzen, Panzerjägerwagen mit Panzer IVH-Turm) befanden sich im Sommer 1944 in der Endausrüstung, jedoch nur der erste (PZ 73) verließ die seit Frühjahr 1942 in Rembertow (östlich Warschau) bestehende Panzerzug-Ersatzabteilung voll ausgestattet Richtung Italien. PZ 74 und 75 mussten überstürzt in den Einsatz, obwohl weder die neuen Geschütze noch die Panzerjägerwagen vorhanden waren. Der nächste Zug des Typs (PZ 76) wurde erst im November 1944 fertig, es folgten PZ 77-79 im Januar/Februar 1945, ihrer aller Einsatzgebiet war die Ostfront. Die kurz vor Kriegsende fertig gewordenen PZ 80 und 81 (PZ 82 befand sich noch in Aufstellung) gelangten über das Restgebiet Böhmen-Mährens nicht mehr hinaus. - Übrigens wurden fast alle älteren Panzerzüge nach und nach gemäß der Ausstattung für den BP 42 bzw. später 44 (K.A.N.1169x) umgerüstet. Man führte diese Maßnahmen durch, wenn der Zug ohnehin wegen einer Überholung oder zur Reparatur erlittener Schäden eine Werkstatt aufsuchen musste, sie erfolgten also zeitlich weit auseinander gezogen. Bereits die Umbauten der Panzerzüge 6 und 27 im Sommer 1942 wiesen in diese Richtung, erfüllten das Schema jedoch noch nicht ganz. Dies war erst bei den Panzerzügen 1 und 23 der Fall, die zwischen Spätherbst 1942 und Juli 1943 überholt wurden. Der letzte so modifizierte Panzerzug war PZ 25 (Sept.-Nov.1944; der Umbau des PZ 2 - seit Juli 1944 im Gange - wurde im November 1944 eingestellt). Für die Flak- und Kommandowagen benutzte man soweit als möglich das vorhandene Wagenmaterial, als Geschützwagen stellte man aber erbeutete sowjetische Panzerzugwagen ein, meist Vierachser, denen man die zwei Geschütztürme (aber nun deutscher Bauart) beließ, deren Aufbauten man aber stark veränderte, die Panzerzüge 3 und 30 erhielten aber (nun natürlich vier



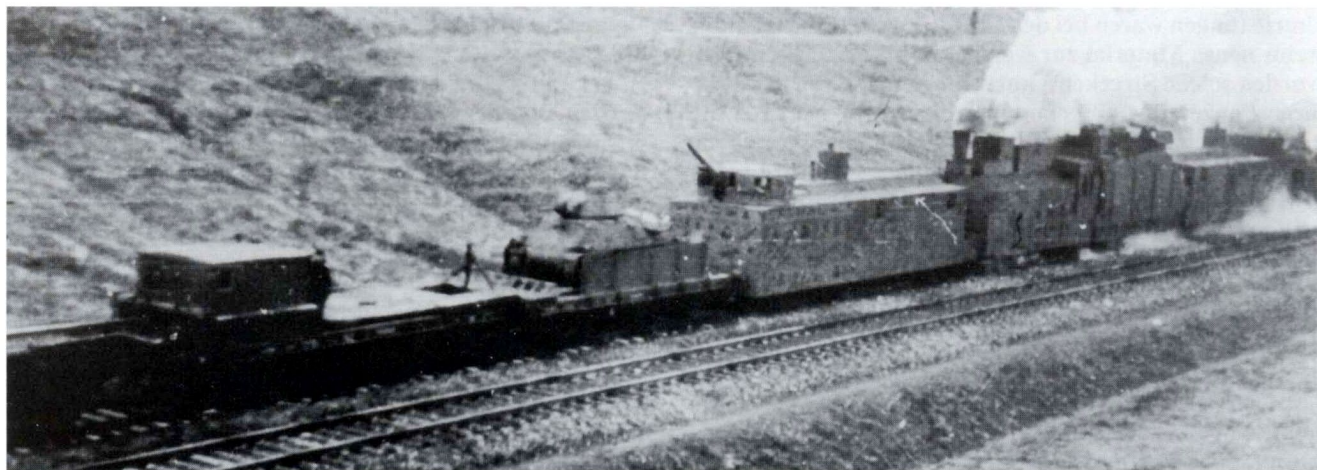
Die Geschützwagen des Streckenschutzzugs „Blücher“ waren im letzten Bauzustand mit Türmen der Sowjet-Panzer T-34 und T-70 bestückt. Als er im Herbst 1944 zum PZ 52 umgerüstet wurde, wurde der T-34-Turm durch einen solchen des deutschen Panzers IVH ersetzt, der T-70-Turm diente nur noch als gepanzelter Beobachtungsstand und im hinteren Wagenteil wurde eine Plattform für die 2-cm-Vierlings-Flak installiert.

statt zwei) eintürmige Zweiachser vom sowjetischen Typ OB-3 (s.o.). Als Neubauten beigefügt werden mussten - soweit noch nicht vorhanden wie bei PZ 26-31 - die Panzerträgerwagen mit den Panzern 38(t) (die auch die Somua S 35 der eben genannten Züge ablösten) und später die Panzerjägerwagen.

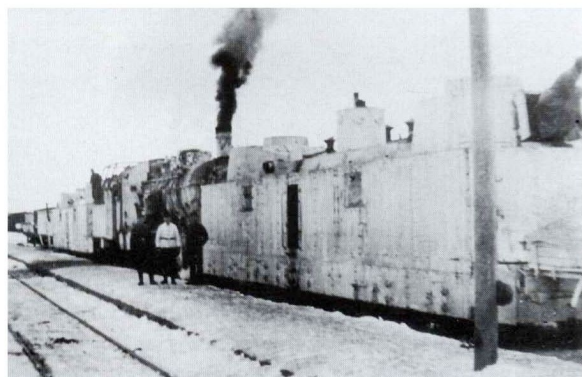
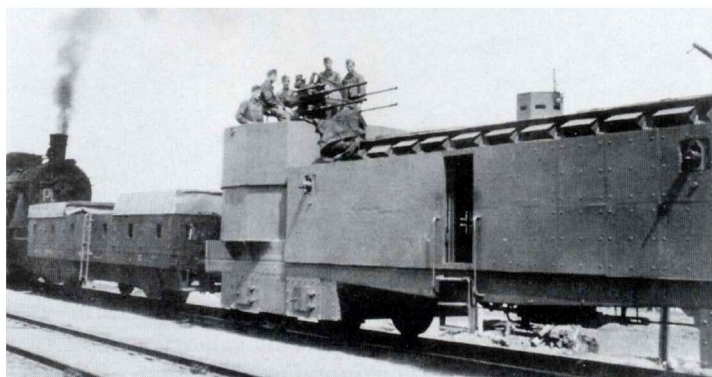
Lange war der ehemalige Bahnschutztriebwagen als Panzertriebwagen(PT) 15 allein geblieben. Er war nur vom Dezember 1941 bis September 1942 - dem PZ 25 unterstellt - an der Ostfront eingesetzt. In der Vormarsch-Phase waren den Deutschen mehrere der aus den Triebwagen MBW D-2 bestehenden NKWD-Züge (s.o.) weitgehend unbeschädigt in die Hände gefallen. Sieben dieser Wagen wurden nun - nach etlichen Umbauten (insbesondere wurde der Motor und die Funkanlage ausgetauscht, die beiden Geschütztürme mit ihren 7,62 cm-Kanonen modifizierte man hingegen nur geringfügig) - als einzeln fahrende Panzertriebwagen in Dienst gestellt, jedoch immer Panzerzügen zugeteilt. Der erste - PT 17 - kam Anfang Dezember 1943 zum PZ 61, der letzte - PT 23 - im November 1944 zum PZ 76. Ihnen gesellte sich die zum Panzertriebwagen umgebaute Diesellok für den projektierten, aber nicht ausgeführten Panzerzug SP 42 (s.o.) als PT 16 (im Mai 1944 zum PZ 11) zu. Diese Triebwagen waren natürlich als gut bewaffnete Einzelfahrer für einen überraschenden Fronteinsatz wesentlich besser geeignet als die viel schwerfälligeren Panzerzüge und stellten somit für diese

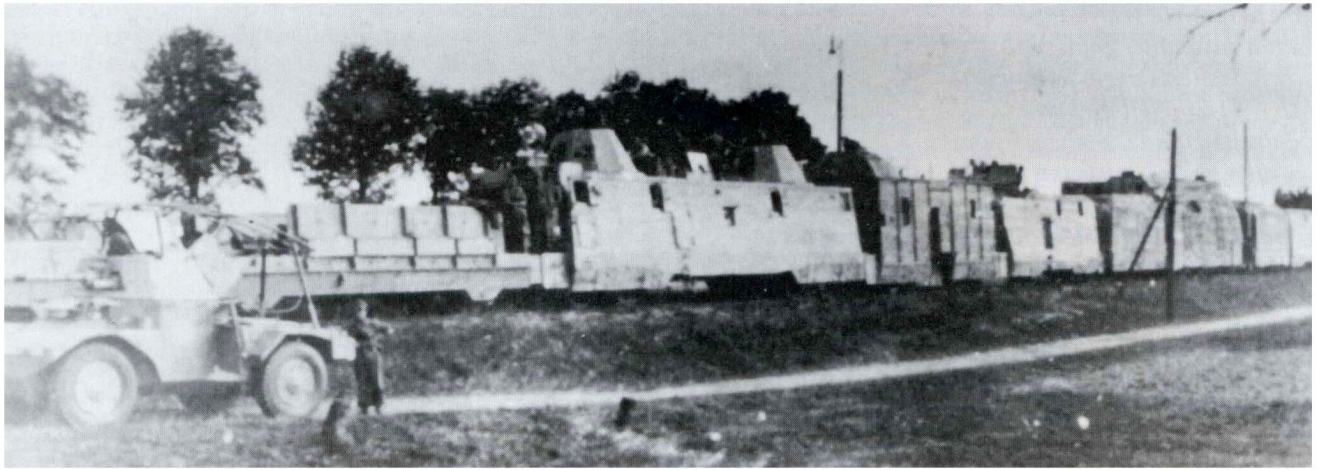
eine willkommene Ergänzung und Verstärkung dar.

Im Jahre 1944 wurde endlich auch eine lange erhobene (von den Sowjets längst praktizierte) Forderung erfüllt, die vorher mangels Masse nicht verwirklicht werden konnte. Vermutlich initiiert durch das erfolgreiche Zusammenwirken der Panzerzüge 2 und 68 am Beresina-Übergang bei Schazilki im November 1943 sollten nun endlich aus je zwei Panzerzügen bestehende Panzerzug-Bataillone gebildet werden. Nachdem es immer wieder vorgekommen war, dass durch unsachgemäßen Einsatz Verluste eingetreten waren, sollten zur Führung dieser Bataillone auf der Ebene der Heeresgruppe Panzerzug-Regimentsstäbe aufgestellt werden. Dies war für die erste Jahreshälfte 1944 vorgesehen, zur Schaffung der vorgesehenen Kommandozüge für diese Stäbe wurde der PZ 72 im Februar 1944 in zwei Hälften (PZ 72A und B) geteilt. Das gemeinsame Operieren zweier Panzerzüge wurde zwar - wo auch immer möglich - durchgeführt, die Einrichtung der Regimentsstäbe verzögerte sich aber durch die in diesem Jahre zu verzeichnenden Panzerzug-Verluste erheblich (pro Regiment waren drei Bataillone à zwei Panzerzüge vorgesehen, diese Zahl wurde aber auch später nie erreicht; man sprach daher von „Regiments-Kampfgruppen“). Seine Arbeit nahm der Regimentsstab Nr.3 (Oberstlt. Dr. Günther, H.Gr. Mitte) erst im Oktober 1944 auf, der Regimentsstab Nr.2 (Oberstlt. H.G. Freiherr von Türckheim, H.Gr. A) im November 1944.

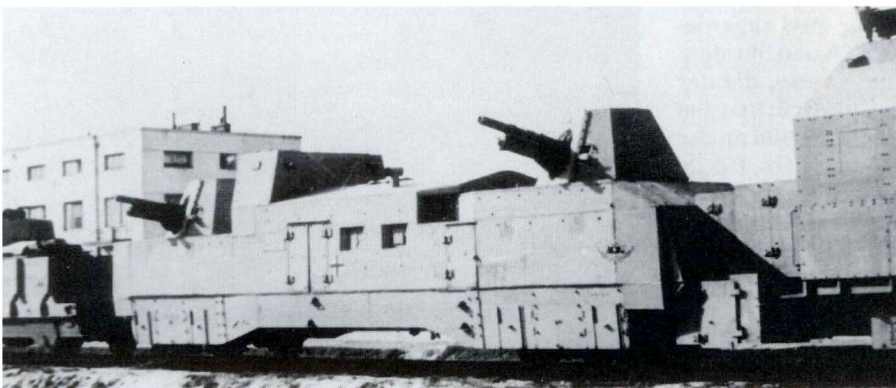
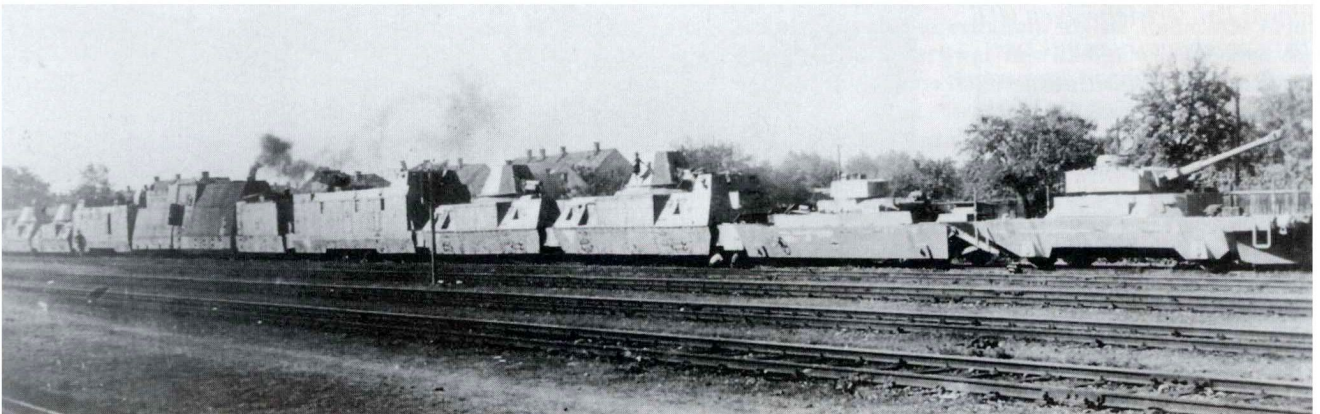


Die Angehörigen der mit ihren offenen Infanteriewagen für den Herbst- und Wintereinsatz in Russland völlig ungeeigneten Breitspur-Panzerzügen 26-31 versuchten, möglichst schnell durch Vereinnahmung sowjetischen Beutematerials ein Dach über den Kopf zu bekommen. Am erfolgreichsten war der PZ 28, der sich schon im September 1941 einen kompletten BP-35 des schweren Typs einschließlich der Panzerlok einverleibte (oben, KM). Andere begnügten sich mit einzelnen Wagen, so der PZ 26 (unten links) mit einem solchen des Bürgerkrieg-Typs „Krasnoje Sormovo“ (zum Flakwagen umgebaut, dahinter - mit Zeltplanen abgedeckt - einer der ursprünglichen Infanteriewagen). Der PZ 27, der sein Wagenmaterial Anfang 1942 in Suchinitschi einbüßte, wurde anschließend mit Geschützwagen des BP-35 (leichter Typ) neu aufgestellt (unten rechts).

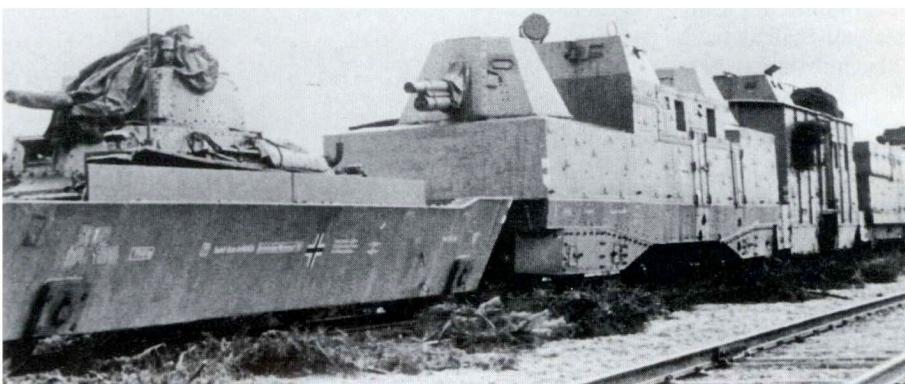




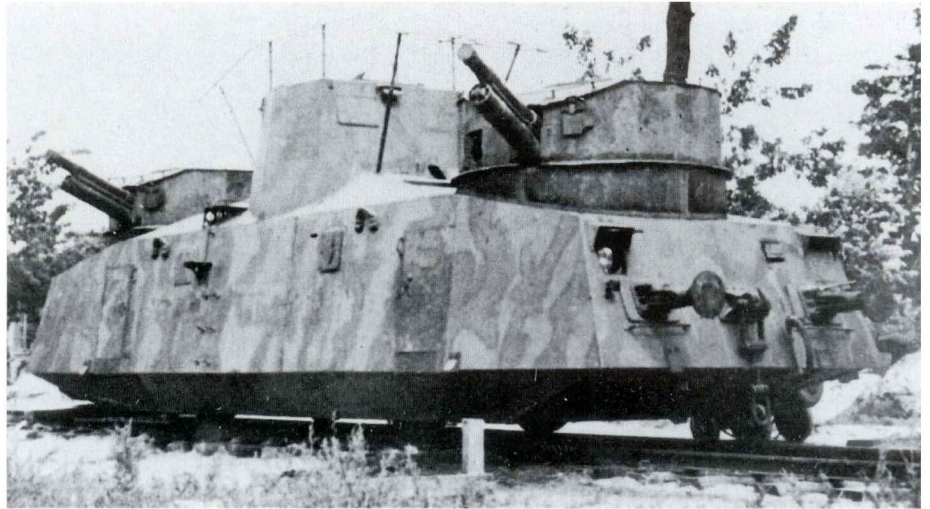
Sowohl die aus den Bahnschutzzügen hervorgegangenen Panzerzüge (Nr.1-4, 6 und 7) wie die ehemaligen Breitspur-Panzerzüge 26-31 (und die aus tschechischem Beutematerial - PZ 23-25) wurden später durch Umbau in Ausrüstung und Kopfstärke dem BP 42 bzw. 44 angeglichen, wobei man für die Geschützwagen ebenfalls auf russische Beute zurückgriff, die jedoch modifiziert wurden. Oben PZ 31 (Wagen des leichten Typs BP-35), unten PZ 30 (vier Wagen des OB-3), die Geschütztürme sind deutscher Bauart. Bei PZ 30 sind auch die Infanteriewagen (mit Kommandozentrale und Flakstand) vor und hinter der Lok umgebaute Beutewagen des Typs BP-35.



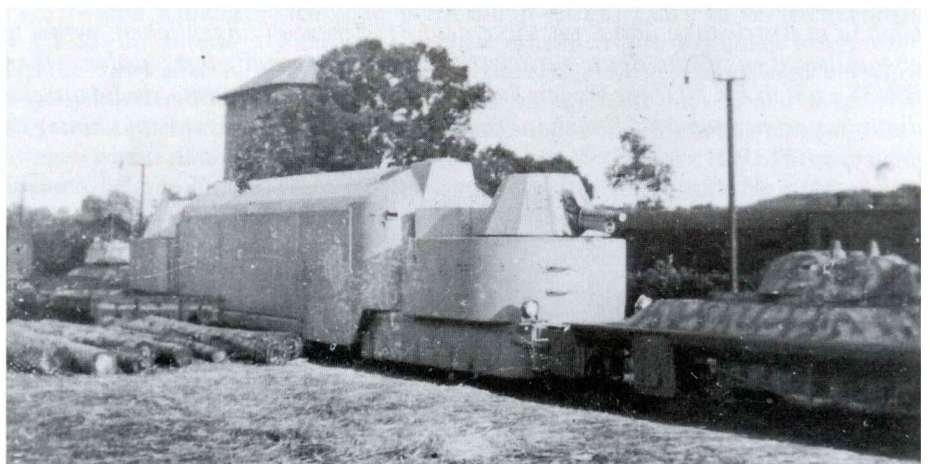
Meist verwendete man von den russischen Beutewagen aber nur das Fahrgestell und versah es mit neuen Aufbauten, die zwar dem gleichen Schema folgten - auf der niedrigeren Plattform vorn der Turm mit der 7,62 cm-Feldkanone 295/1(r), Beobachtungsstand, auf der hinteren höheren Plattform der Turm mit der 10 cm-Feldhaubitze 14/19 (p), aber gewisse Unterschiede in der Bauart zeigten. Oben der entsprechende Wagen des PZ 1, unten der des PZ 26.



Von den in NKWD-Panzerzügen zusammengefassten sowjetischen Panzertriebwagen MBW D-2 fielen mehrere in deutsche Hände. Sieben davon wurden nach Umbauten (Motor, Funkanlage, Manschetten zum Schutz des Drehmechanismus der Türme) als „Geschütz-Panzertriebwagen“ (PT 17-23) von Dezember 1943 bis November 1944 in Dienst gestellt und einzelnen Panzerzügen an der Ostfront zugeteilt (BA).

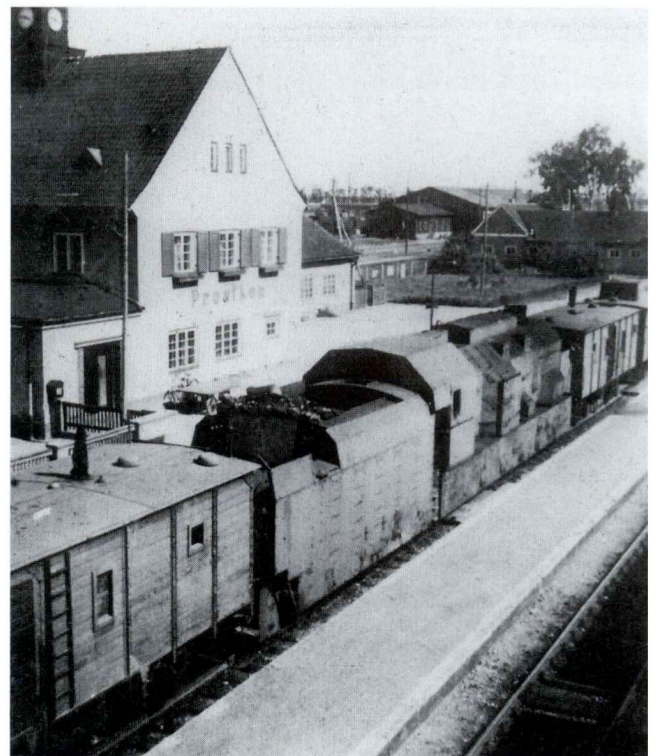


Die für den Panzerzug SP 42 vorgesehene Diesellok WR 550 D 14 wurde durch beidseitigen Anbau von Geschützplattformen für Türme deutscher Bauart (7,62 cm-F.K. 295/1) zu einem Panzertriebwagen (PT 16) umgebaut (hier mit zwei zusätzlichen Panzerjägerwagen mit T 34-Turm ausgestattet). Mit seinem starken Motor und 100 mm Seitenpanzerung war er das schnellste und bestgepanzerte Fahrzeug der deutschen Panzerzugwaffe (HW).



Die Einsätze

Für den Angriff auf die Sowjetunion wurden in erster Linie natürlich die primitiven Breitspur-„Panzerzüge“ bereitgestellt, von denen jeder Heeresgruppe zwei zugewiesen waren. Die beiden der H.Gr.Nord (PZ 26 und 30) standen in Eydtkau zum Angriff Richtung Kowno, die der H.Gr.Mitte (PZ 27 und 29) vor den Bug-Brücken bei Platerow und Terespol, und PZ 31 bei der H.Gr.Süd an der San-Brücke vor Przemysl. Der andere dieser H.Gr., PZ 28, der auf Kowel vorgehen sollte, konnte dies wegen des unterbrochenen Bug-Übergangs östlich Cholm nicht von dort aus tun, sondern stand mit PZ 27 vor Brest-Litowsk und sollte erst nach Einnahme dieser Stadt von dort nach Kowel verlegt werden. Dies wurde nicht ausgeführt, so dass auch er bei der H.Gr.Mitte verblieb. Die bisher gemachten Erfahrungen ermutigten so wenig wie die einfache Bauart dieser Züge zu einem Einsatz in vorderster Linie und so waren weder PZ 27 und 28 an der Wegnahme der Bug-Brücke bei Brest noch PZ 31 an der der San-Brücke nach Przemysl beteiligt. Lediglich dem PZ 29 gelang in raschem Zugriff der Bug-Übergang und die Einnahme des Bahnhofs von Siemiatyce. PZ 26 und 30 waren an der Niederkämpfung der Grenzbefestigungen beteiligt und unterstützten das Vorgehen Richtung Kowno. Die noch nicht auf allen Strecken Nordpolens und der baltischen Länder erfolgte Umspurung erlaubte auch den Einsatz einiger Normalspur-Panzerzüge. So stieß PZ 6 von Krottingen Richtung Libau vor, PZ 1 gelang die überraschende Besetzung von Augustowo, so wie PZ 3 die von Grajewo, und PZ 2 nahm an den Grenzkämpfen bei Malkinia teil, bald aber mussten sie zurückbleiben und die - allerdings



Im Grenzbahnhof Prostken stand am 22.6.1941 der PZ 3, um nach Grajewo vorzustößen (HG).

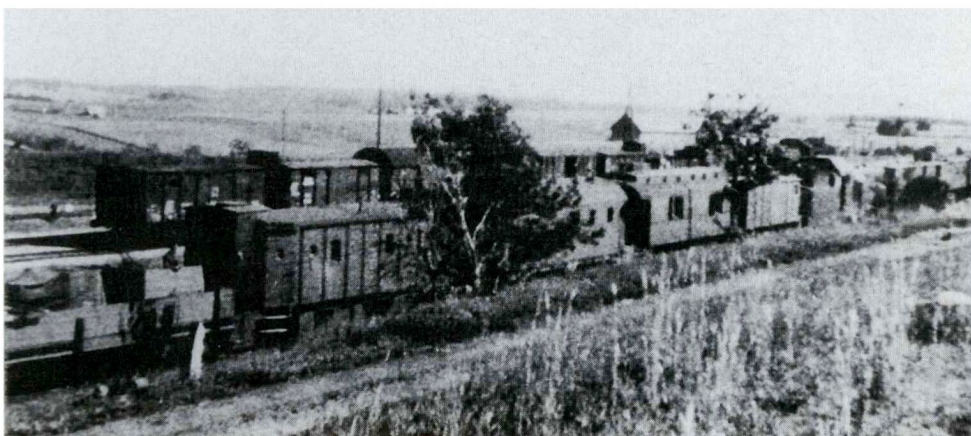
sofort einsetzende - Umspuration abwarten. Im Verlauf des Vormarsches im Sommer und Herbst 1941 war die Hauptaufgabe der deutschen Panzerzüge die Erkundung und Sicherung der eroberten Eisenbahnstrecken. Besonders wenn diese durch die Gebiete der Kesselschlachten führten, wurden dabei größere Mengen an Gefangenen eingebracht. Die Panzerzüge blieben dabei im Verband ihrer Heeresgruppen und standen vor Beginn der russischen Offensive im November/Dezember 1941 in folgenden Positionen (wobei die Stationierung der Breitspur- bzw. Normalspur-Züge sowohl die Frontnähe widerspiegelt wie als Maß für die Bedeutung der Zulauf-Strecken gewertet werden kann): H.Gr.Nord: PZ 30 im Wolchow-Gebiet südöstlich Leningrad, PZ 6 auf den Strecken Batezkaja Richtung Nowgorod und Dno Richtung Staraja Russa, PZ 26 auf der Querverbindung Dno - Nowosokolniki; H.Gr.Mitte: PZ 29 Orel - Richtung Tula, PZ 27 Orel - Richtung Jelez und PZ 28 Strecke Orel - Kursk, PZ 1 Strecke Minsk - Orscha - Smolensk, PZ 2 Strecke Polozk - Witebsk - Smolensk, PZ 3 Strecke Minsk - Bobruisk - Gornel; H.Gr.Süd: PZ 4 Dreieck Dnjepropetrowsk - Saporoschje - Tschaplino, PZ 7 Strecke Fastow - Dnjepropetrowsk, PZ 31 Strecke Kremenchug - Poltawa.

Die zahlreichen Panzerzüge der Sowjets versuchten den deutschen Vormarsch auf der ganzen Frontlänge nach Kräften zu behindern und oft war ihr Eingreifen unangenehm genug, beim letztlich zurückgeworfenen Angriff auf Rostow im Oktober/November 1941 sogar erfolgreich. Die häufigen Versuche, Einkesselungen mit Hilfe von Panzerzügen aufzubrechen (Bialystok, Smolensk, Kiew) scheiterten hingegen. Von der Intensität ihrer Einsätze zeugen die bekannt gewordenen Verluste: bis zum Beginn der Wintergegenoffensive wurden nicht weniger als 47 sowjetische Panzerzüge vernichtet (wobei die Luftwaffe erheblichen Anteil hatte) bzw. in mehr oder weniger beschädigtem Zustand erbeutet, wobei diese Zahlen als keineswegs komplett anzusehen sind. Ein Indikator für die Schwere der Verluste sind die genaueren Angaben zu den aus den MBW-Triebwagen zusammengesetzten NKWD-Zügen: von den neun Zügen, die sich im europäischen Teil Russlands befanden, ist für sechs Verlustdatum und -ort bekannt, ein weiterer, in Korosten stationierter dürfte wohl ebenfalls nicht überlebt haben und für die restlichen beiden fehlen alle Angaben, also auch eine Nachricht, dass sie erhalten geblieben sind. Andererseits wurde schon bald nach Kriegsbeginn zunächst mit der Indienststellung improvisierter Panzerzüge, wenig später mit deren Neubau begonnen, so dass die entstandenen Verluste schnell wieder ersetzt wurden.

Die russische Winteroffensive traf vor allem die Panzerzüge im Raum nördlich von Orel. Der PZ 27 wurde Anfang Januar 1942 in Suchinitschi abgeschnitten und weitgehend vernichtet (er wurde nur wenig später in Roslawl

aus Beutematerial wieder geschaffen), der PZ 29 wurde westlich Kaluga eingeschlossen und musste am 10.1. von den eigenen Kräften gesprengt werden (er wurde nicht wieder aufgestellt). Die von Norden wie vom Süden bedrohte, nur noch in Form eines schmalen Schlauches gehaltene Zulaufstrecke zum stehen gebliebenen Frontbogen zwischen Wjasma und Rschew wurde unter Einsatz der Panzerzüge 1 und 2 im Februar/März 1942 erfolgreich verteidigt. Das sowjetische Vordringen brachte auch andere Panzerzüge in Frontnähe und damit in den Kampfeinsatz. So den PZ 30, als die 2.sowjetische Stoßarmee über den Wolchow vordrang und die Strecke Tossno-Ljuban, auf der er stand, bedrohte, bis sie im März eingeschlossen und vernichtet wurde. Weiter im Süden beteiligte sich der PZ 6 an der Verteidigung von Staraja Russa und blieb auf der Strecke von Dno nach dort, die nach Öffnung des Kessels von Demjansk durch die von Tuleblja in diesen Frontvorsprung verlegte Feldbahn besondere Bedeutung beihält, bis er im Mai 1942 nach Beschädigung abgezogen wurde (erst nach längerer Pause wurde er im August dieses Jahres durch den neuen PZ 51 ersetzt). Die nur durch schwache Sicherungen nach Osten abgeschirmte, wichtige Querverbindung von Dno nach Nowosokolniki deckte der PZ 26. Und die Verbindung zu der um Welikije Luki ohne Anschluss nach rechts und links stehenden 83.I.D. versuchten ab Ende Februar die Panzerzüge 3 und 27 von Nowosokolniki und Nowel aus aufrecht zu erhalten, bis sie Ende Mai beide durch Sprengungen schwer beschädigt wurden und das Feld den (vorher schon existierenden) Streckenschutzügen überließen. Im Süden wurde der PZ 4 schon im Dezember 1941 an die Mius-Front verlegt und beteiligte sich dort an den Abwehrkämpfen. Als die Sowjets im Januar 1942 südlich Charkow über den Donez vorbrachen, nahm der PZ 31 an der - vergeblichen - Verteidigung von Losowaja teil, der mit dem Übertritt der 2.Armee zur H.Gr.Süd von Kursk zugeführte PZ 28 stärkte den gehaltenen nördlichen Eckpfeiler Balakleja, der PZ 4 sicherte die wichtige Nachschubbahn von Dnjepropetrowsk nach Stalino und der neue PZ 10 (Breitspur) mit seinen beiden Kampfszügen, der zu Jahresbeginn eintraf, wurde im April nach Belgorod gelegt und war im darauf folgenden Monat an den dortigen Abwehrkämpfen beteiligt, der PZ 31 rückte Ende Mai von Charkow bis Kupjansk vor.

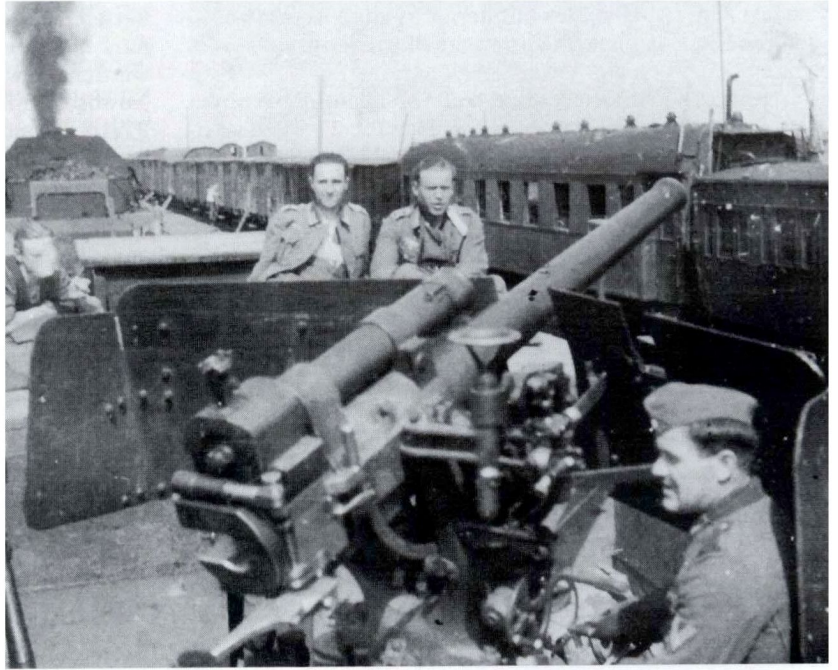
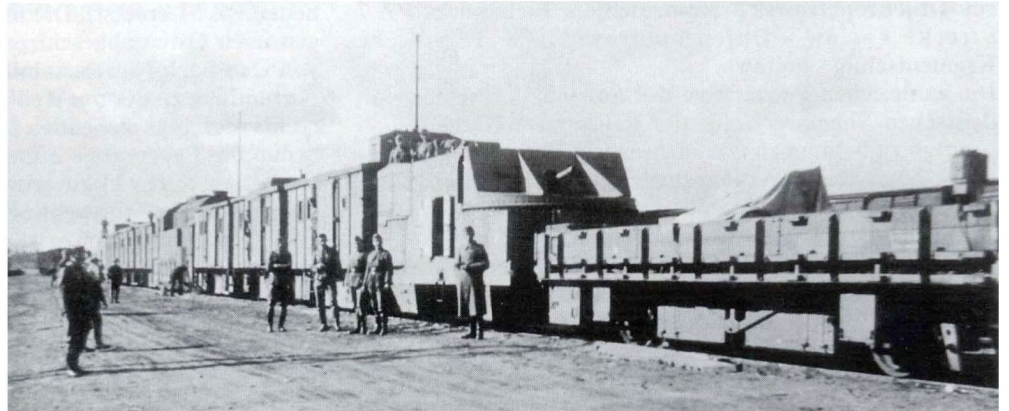
Das russische Vordringen im Winter 1941/42 und die Fortsetzung der Umspurationsmaßnahmen hatten dazu geführt, dass letztere im Frühjahr 1942 das Frontgebiet erreicht hatten. Damit war für die Breitspur-Panzerzüge kein Bedarf mehr und sie konnten auf Normalspur rückgebaut werden. Dies geschah beim PZ 26 und 27 im April 1942 in Nowosokolniki, beim PZ 30 im Juli in Ljuban und beim PZ 10, 28 und 31 im Juli/August in Charkow. Gerade diese letztgenannte Maßnahme zeigt, dass man für die angelaufene Sommeroffensive im Süden der Sowjetunion, die ja

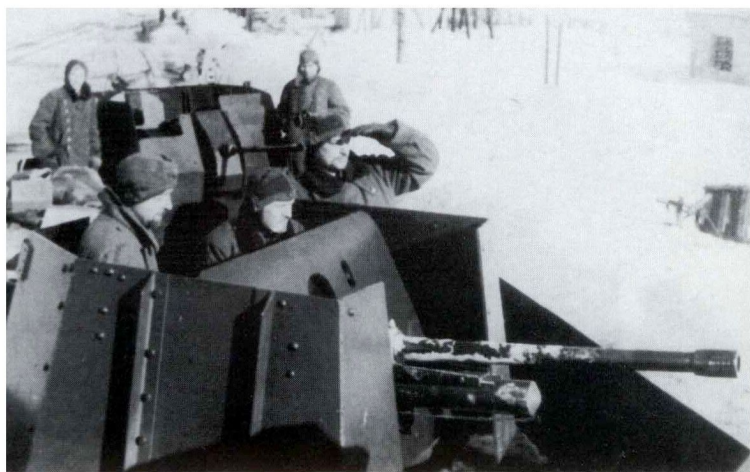


Der PZ 1 passiert auf seinem Weg zum Einsatzort, dem Grenzübergang Suwalki - Augustowo, den Bahnhof von Kruglanken.



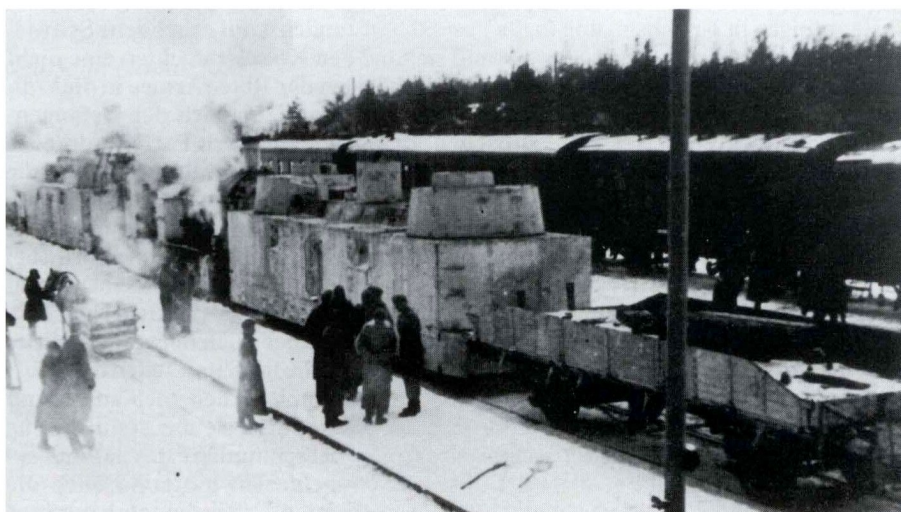
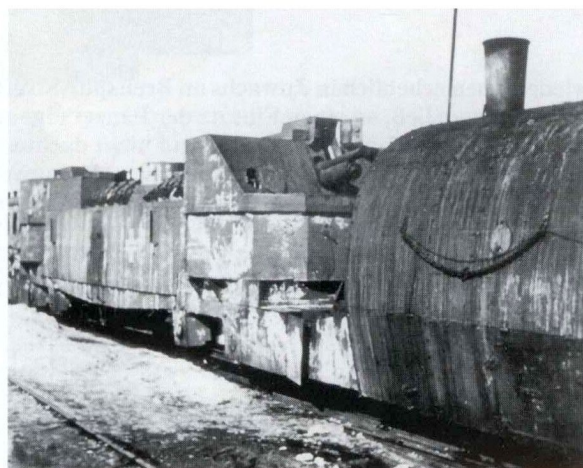
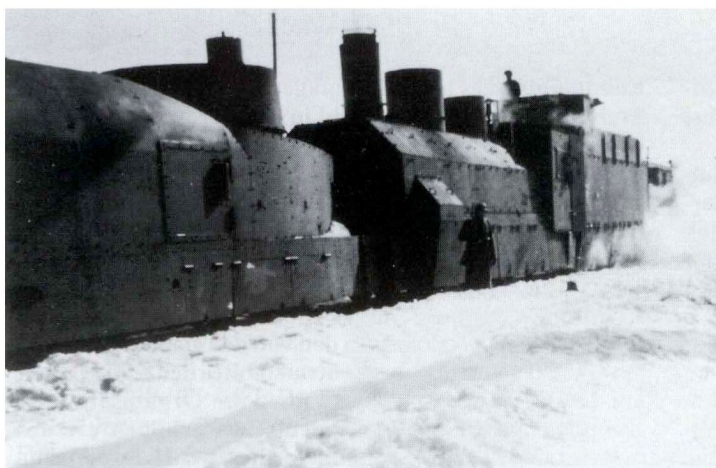
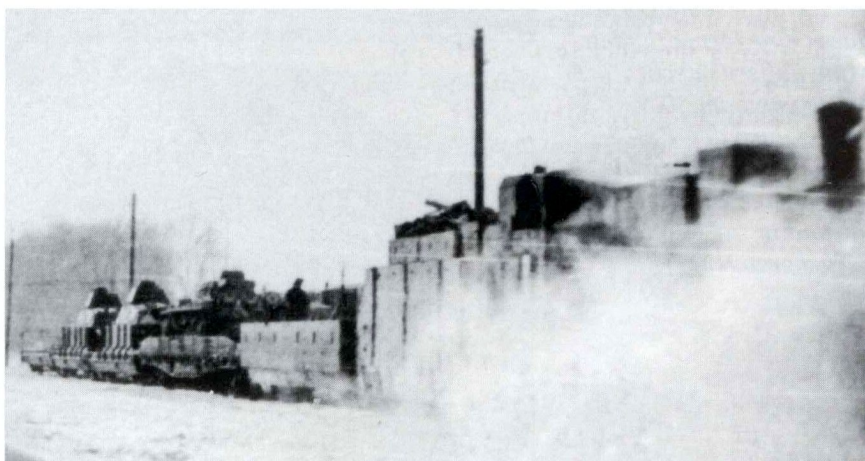
Bilder aus der Vormarschphase des Russland-Feldzugs: Oben PZ 1 mit seiner Skoda-Panzerdraisine (tschechische Beute) (KM). Rechts PZ 2, der inzwischen Geschützwagen ebenfalls tschechischer Provenienz erhalten hatte. Darunter ein Teil des PZ 26 - schon mit sowjetischem Beutewagen - im Nordabschnitt. In diesem Bereich fährt (unten) PZ 30 in einen Bahnhof ein (BA). Unten rechts PZ 6 auf seinem Weg ins Baltikum.





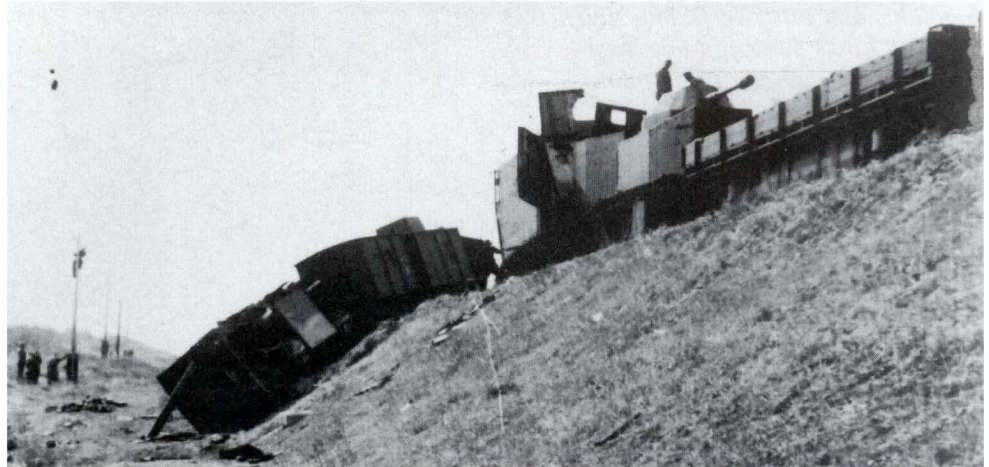
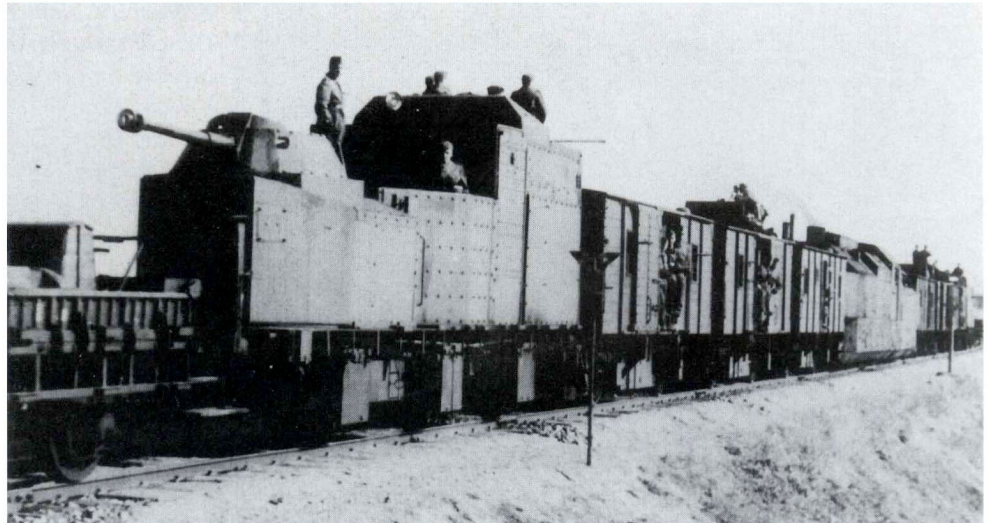
Szenen aus dem Winterkrieg 1941/42: Der Geschützwagen des PZ 1, der damals die Strecke Smolensk - Wjasma deckte. Vorn die 4,7 cm-Kanone österreichisch/holländischer Bauart (Böhler/Siderius), hinten die 2 cm-Flak 38, beide in offener Aufstellung. Unten der im Raume Orel-Kursk operierende PZ 28, zwar mit der russischen Beutelok, aber dem (offenen) deutschen Infanteriewagen. Zwischen diesem und den Panzerträgerwagen ist ein zusätzlicher Flachwagen mit aufgesetztem Panzer III eingestellt. PZ 28 wechselte am 15.1.42 mit der 2.Armee zur H.Gr.Süd.

Unten: Dieser wurde der neu aufgestellte PZ 10 (Breitspur) zugeführt, der aus zwei Kampfzügen bestand. Links der Zug I mit russischer Lok, rechts Zug II mit polnischer. Die beiden - ursprünglich polnischen - Panzerzüge waren um den 20.9.1939 in Lemberg bzw. Kowel in russische Hände gelangt und - auf Breitspur umgestellt - vom sowjetischen NKWD weiter betrieben worden. Am 7.7.1941 wurden sie in Kopyczynce (südlich Tarnopol) von den Deutschen erbeutet.



Zu Jahresbeginn 1942 hatte der PZ 27 in Suchinitschi alle seine Wagen eingebüßt. Er wurde in Roslawl schnell mit russischen Beutewagen des Typs BP-35 neu ausgerüstet und schon am 22.2.42 der 83.I.D. im Raum Welikije Luki zugeführt.

Gemeinsam mit dem PZ 27 operierte seit Anfang März 1942 auch der PZ 3 (oberes Bild) auf der Strecke von Nowel nach Welikije Luki, die durch einsickernde sowjetische Trupps und Partisanen stark gefährdet war. Am 22.4. lief er bereits auf eine Mine, die den vorderen Geschützwagen zerstörte und die nachfolgenden zum Entgleisen brachte (Bild unten). Am 15.5. wurde seine Lok durch eine ferngezündete Mine außer Gefecht gesetzt und am 30.5. ereilte auch den PZ 27 dieses Schicksal. Beide Panzerzüge wurden daraufhin zur Reparatur zurückgezogen.

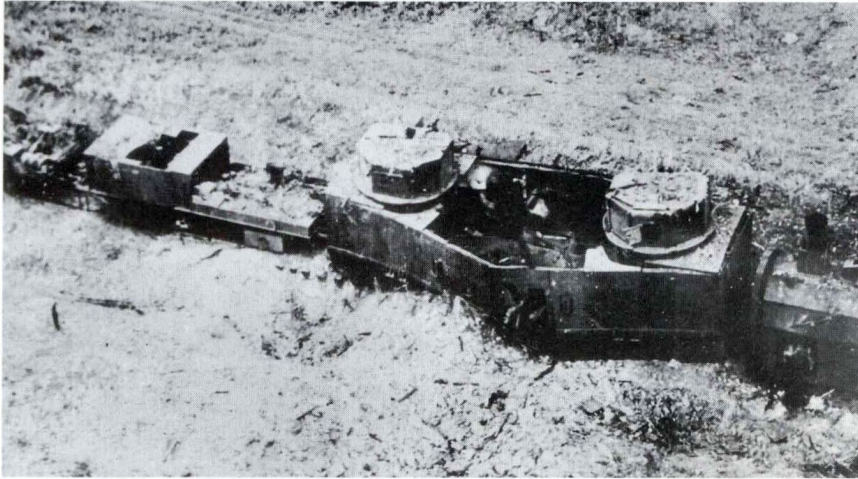


wieder einen erheblichen Zuwachs an Breitspur-Streckennetz erwarten ließ, an einen Einsatz der Panzerzüge selbst für Sicherungsaufgaben im Hinterland nicht dachte.

Die Aktivität der sowjetischen Panzerzüge war unverändert hoch, besonders natürlich in den von der Sommeroffensive berührten Gebieten, von Stalingrad über Terek und Kaukasus bis zum Schwarzen Meer. Aus diesen werden auch die meisten Verluste gemeldet, die in ihrer Zahl allerdings aus gewiss nicht vollständigen Unterlagen - mit zwölf erheblich unter den früher berichteten liegen. Aber auch an allen anderen Frontabschnitten, von Leningrad und Wolchow bis in den Raum östlich Kursk und Charkow, werden immer wieder Angriffe dieser Einheiten vermeldet. - Ab 1943 werden die Nachrichten über sowjetische Panzerzüge außerordentlich spärlich. Dies nicht etwa, weil es davon nur wenige gab, sondern weil sie weniger in Erscheinung traten. Dies gilt insbesondere für die nun immer häufiger werdenden Vormarsch-Phasen der Roten Armee. Denn da mussten die Breitspurzüge der Russen warten, bis die Strecken entsprechend umgenagelt waren. So ist es nicht verwunderlich, dass man allenfalls dann etwas von ihnen hört, wenn die Front über längere Zeit statisch war. Immerhin - es ist bekannt, dass vor Beginn der letzten Offensive im April 1945 sowohl die 1. weißrussische wie die 1. ukrainische Front je über vier Panzerzug-Bataillone verfügte, und man wird daraus schließen können, dass die Ausstattung aller anderen Fronten (die den deutschen Heeresgruppen entsprachen) ähnlich gewesen sein dürfte.

Im Laufe des Frühjahrs 1942 erwuchs den deutschen Panzerzügen neben den Kampfeinsätzen an der Front eine weitere Aufgabe, die für die kommenden zwei Jahre zu ihrer zentralen werden sollte: die Sicherung des rückwärtigen

Eisenbahnnetzes gegen Sabotageakte von Partisanen. Das Freischärlertum hatte sowohl in der russischen Geschichte wie in der Theorie des Kommunismus einen hohen Stellenwert und im Bürgerkrieg 1917-21 eine große Rolle gespielt, war aber während des Ausbaus der Roten Armee in den Dreißiger Jahren in den Hintergrund getreten, so dass zu Kriegsbeginn im Juni 1941 Vorkehrungen in dieser Hinsicht kaum vorhanden waren. Zwar rief Stalin in seiner Rundfunkrede vom 3. Juli 1941 zur Entfesselung eines allumfassenden Volkskriegs in den von den Deutschen besetzten Gebieten auf, und das Zentralkomitee der KPdSU fasste am 18. Juli einen Beschluss „über die Organisation des Kampfes im Hinterland der deutschen Truppen“, in dem insbesondere auch dazu aufgefordert wird „ihre Verbindungen und Transportwege zu zerstören“, aber die Umsetzung in die Praxis stieß zunächst auf erhebliche Schwierigkeiten, obwohl sich bei den Kesselschlachten eine nicht geringe Zahl von Angehörigen der Roten Armee in die Wälder und Sümpfe geflüchtet hatte, um sich der Gefangenschaft zu entziehen, zu denen dann noch Parteifunktionäre und Mitglieder der sowjetischen Verwaltung stießen, die sonst zu gegenwärtigen hatten, von den Besatzern an die Wand gestellt zu werden. Es fehlte aber zunächst jedwede organisatorische Struktur (erst am 30. Mai 1942 wurde bei der STAWKA ein „Zentraler Stab der Partisanenbewegung“ eingerichtet) und materielle Basis (Waffen, Nahrung, Medikamente etc.), vor allem aber auch der unerlässliche Rückhalt in der Bevölkerung, die in weiten Teilen die Deutschen als Befreier vom kommunistischen Joch ansah und erst nach und nach realisierte, dass sie das stalinistische Unrechtsregime gegen das viel schlimmere des nationalsozialistischen Rassismus eingetauscht hatte. So blieb die Partisanenaktivität in den ersten Kriegsmonaten punktu-

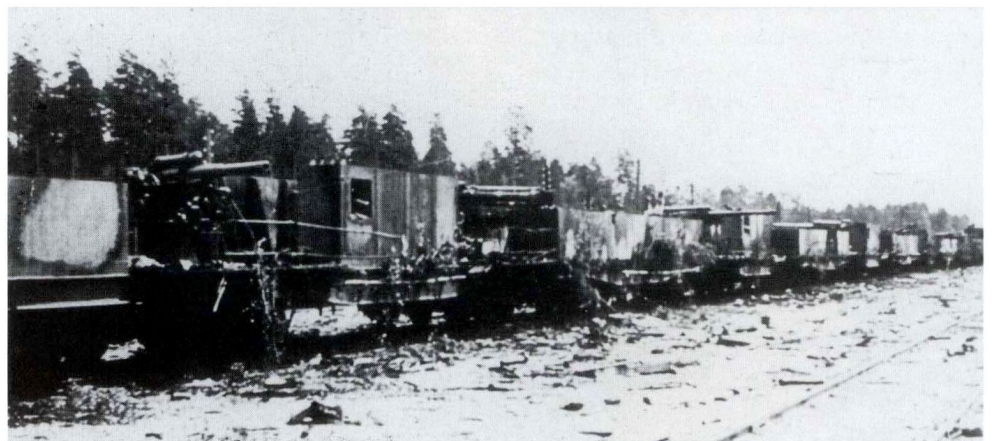


Während der Vormarschphase im Sommer und Herbst 1941 wurden zahlreiche sowjetische Panzerzüge zerstört und erobert. Hier die verheerende Wirkung einer Stuka-Bombe auf einen Geschützwagen vom Typ BP-35 (BA).



Wohl ebenfalls von einer Fliegerbombe vernichtet, die gleichzeitig die Brücke zum Einsturz brachte, wurde dieses der sowjetischen Marine unterstellte, als Panzerzug ON bezeichnete schwere Eisenbahngeschütz (HG).

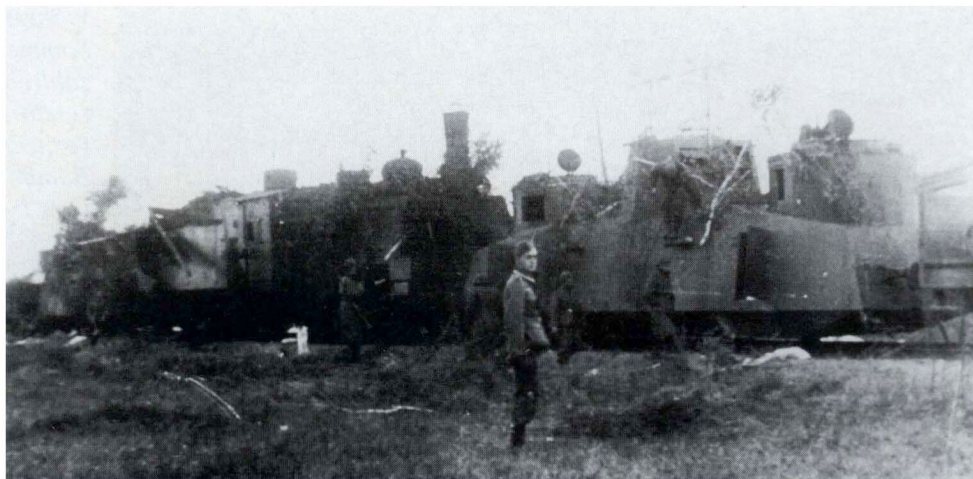
Diese Eisenbahn-Batterie (ein Panzerzug älterer Bauart) fiel Anfang Juli 1941 am Beresina-Übergang bei Borissow in deutsche Hände (JW).



Bei Roslawl ereilte Mitte August 1941 diesen Panzerzug BP-35 sein Schicksal.



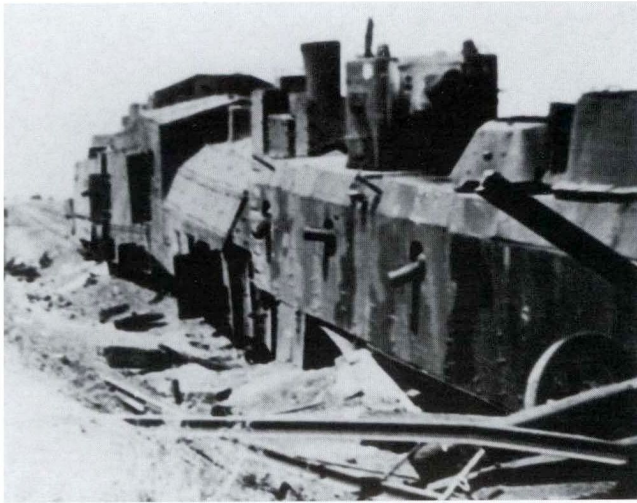
Im Kessel von Kiew blieb dieser aus Triebwagen MBW D-2 zusammengesetzte NKWD-Panzerzug stehen und geriet damit am 19. September 1941 in deutschen Besitz (JW).



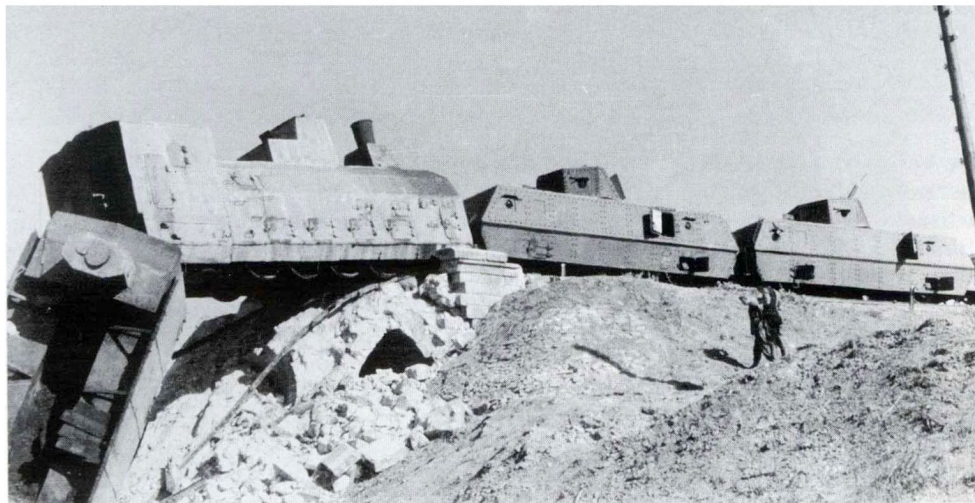
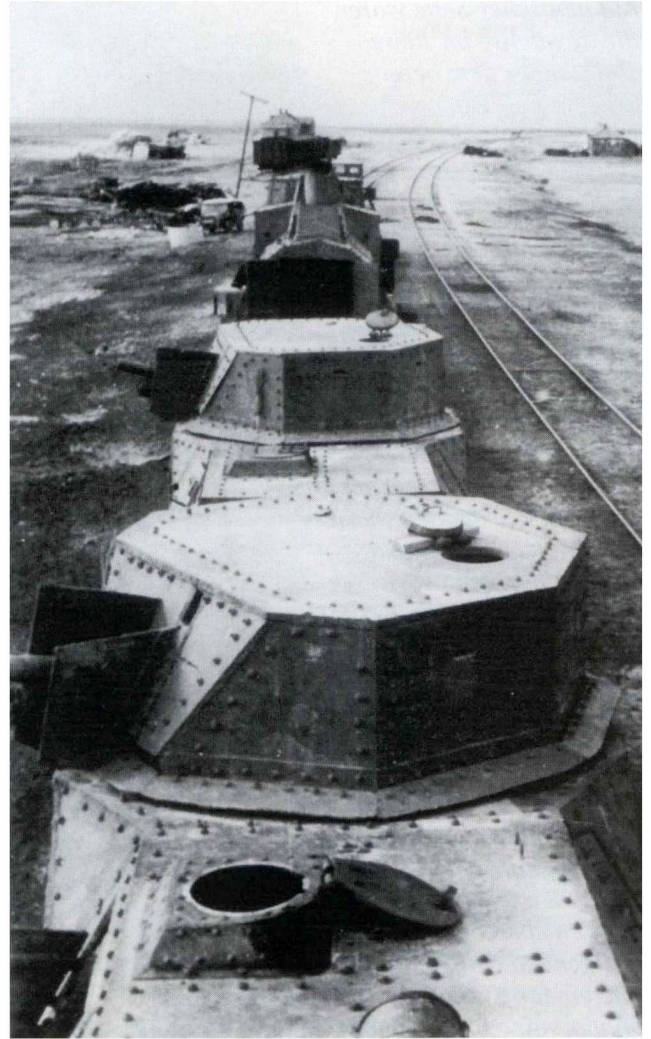
Russischer Flakzug aus der Bürgerkriegszeit in einem eroberten Bahnhof. Auf dem Wagen im Vordergrund noch das alte 7,62 cm-Geschütz L/40, das auf den hinteren beiden Wagen (am Signal) bereits durch die modernere langrohrige Version ersetzt ist (HG).



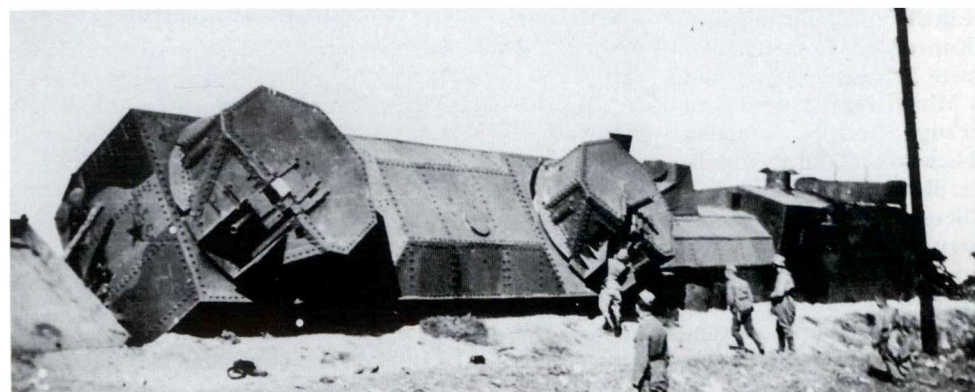
Auf diesem Bahnhof im rückwärtigen Gebiet wurde das erbeutete sowjetische Panzerzugmaterial gesammelt.



Während der Sommeroffensive wurde am 19.8.42 bei Schachty dieser Panzerzug (oben) mit Kampfpanzer-Türmen auf einem BP-35-Wagen zerstört (RF). Auf dem Vormarsch zur Wolga fiel ein Panzerzug des Typs OB-3 (rechts) in deutsche Hand (JW).

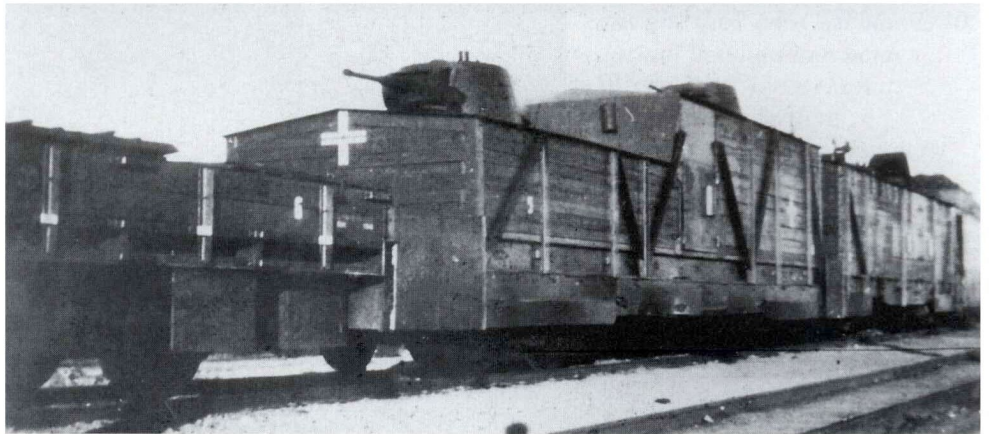
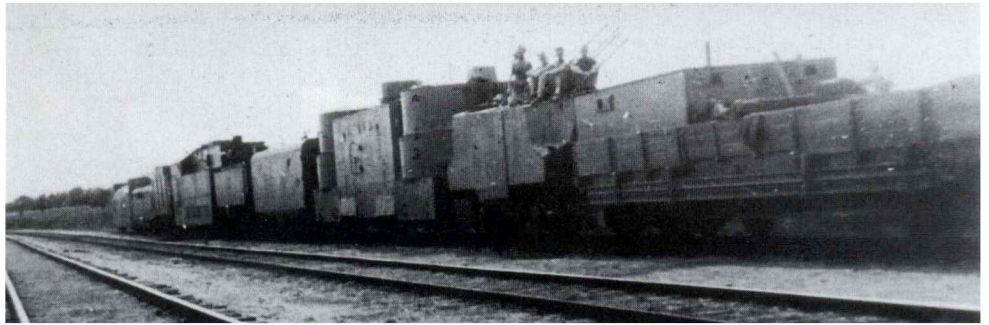
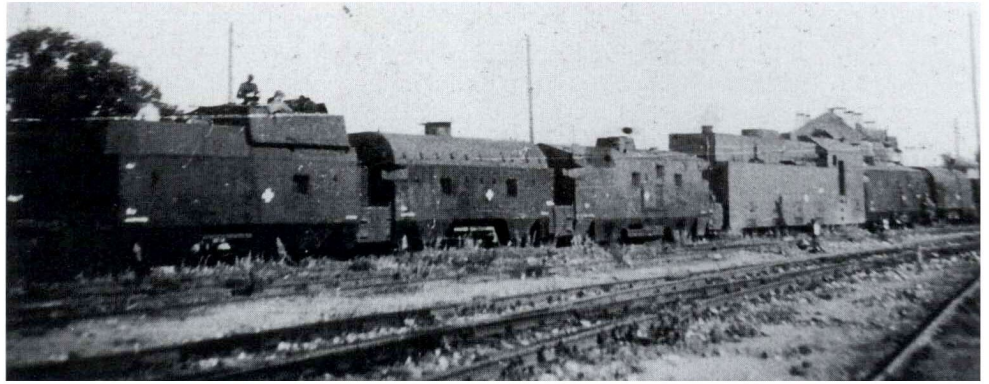


Ein Bombenvolltreffer auf eine Brücke im Kaukasusgebiet ließ die hintere Hälfte dieses OB-3 in die Tiefe stürzen (BA).



Aus dem Geleise gekippt wurde dieser Wagen eines Zugs vom Typ NKPS-42 (HG).

Auf deutscher Seite waren die Zuwächse im Jahre 1942 außer dem bereits erwähnten PZ 10 nicht bedeutend. Ende Mai wurde der H.Gr.Mitte der reaktivierte, aus unzulänglich gepanzerten tschechischen Beutewagen bestehende PZ 25 zugeführt (oben). Er wurde bereits im Oktober desselben Jahres gegen den vorher in Frankreich stationierten PZ 21 (Mitte) ausgetauscht, der in dieser Hinsicht wie artilleristisch besser ausgestattet war (polnisches Beutematerial), aber vom PZ 25 die Panzerlok (93 298) übernahm. Hinzu kam ab August bei der H.Gr.Nord noch der aus einem Streckenschutzzug hervorgegangene PZ 51 (unten) mit vier Türmen des Sowjet-Panzers BT-7 (4,5 cm KwK). Diese Panzerzüge entsprechen noch weitgehend den Vorstellungen der Eisenbahnpionier-Inspektion In 10, die bis zum Herbst 1941 für die Aufstellung dieser Einheiten verantwortlich war.



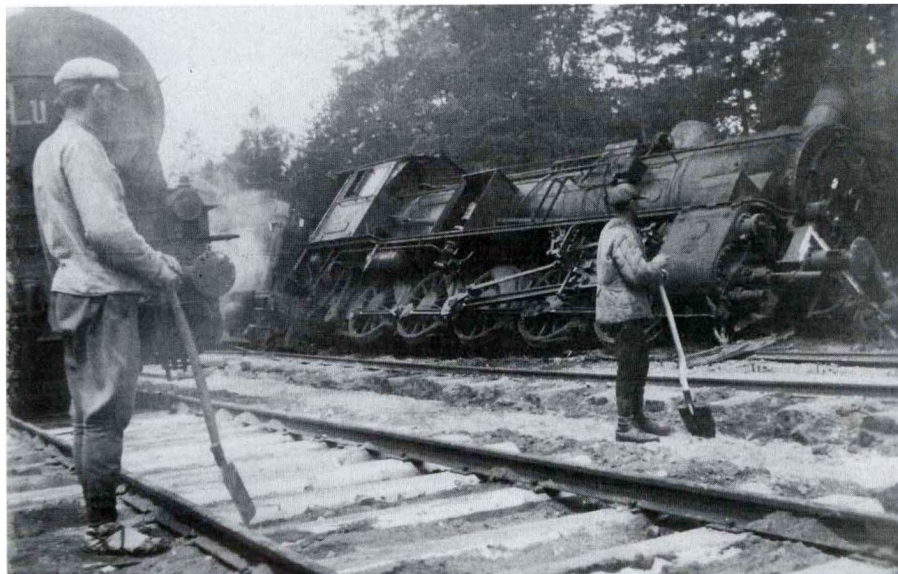
ell und ohne große Wirkung. Die Versorgungswege, darunter die Bahnlinien, blieben fast unbehelligt. Immerhin zeigten aber die Angriffe von Partisanen im Verein mit der Roten Armee auf die Bahnlinie Smolensk - Wjasma im Februar/März 1942 und Newel bzw. Nowosokolniki nach Welikije Luki im März bis Mai ihre Schlagkraft bei kompetenter Führung. Ab Mai 1942 nahmen die Anschläge auf die Eisenbahnstrecken vornehmlich im Gebiet von Molodetschno - Welikije Luki bis Gomel - Brjansk erheblich zu und riefen Gegenmaßnahmen hervor. Beidseitig der Geleise wurden mehrere hundert Meter breite Sichtstreifen von Hindernissen befreit, Bahnhöfe, Brücken etc. wurden durch befestigte Stützpunkte gesichert, auch an besonders gefährdeten Strecken wurden sie in Sichtabstand angelegt. Die Transportzüge, die oft zu Konvois zusammengefasst wurden, wurden durch bewaffnete Trupps begleitet und führten Vorlaufwagen mit, um Minen zur Explosion zu bringen. Die Rolle der Panzerzüge (und der von den Sicherungseinheiten nun in erheblichem Umfang aufgestellten Streckenschutzzügen) war es, die Strecken in unregelmäßigen Abständen zu patrouillieren, wichtige Transporte zu begleiten, Instandsetzungstrupps und Kampfeinheiten schnell vor Ort zu bringen und Reparaturarbeiten zu sichern. Um sich absetzende Partisanen-Einheiten verfolgen, aber auch um sie schon im Vorfeld aufspüren zu können, wurden von den Panzerzügen Partisanenjagdkommandos aufgestellt, die zusammen mit den abgesetzten Pan-

zern und Panzerspähwagen auch abseits der Strecke operieren konnten. Jedoch waren Gefechte relativ selten, die Partisanen vermieden nach Möglichkeit das Zusammentreffen mit den stark bewaffneten Panzerzügen und ihren ausgebooteten Trupps, die somit schon alleine durch ihre Anwesenheit abschreckend wirkten und den Zweck der Sicherung erfüllten. All diese Maßnahmen führten dazu, dass die Anschläge der Partisanen auf die Eisenbahnlinien im letzten Quartal 1942 abnahmen und auch noch in den ersten beiden Monaten des folgenden Jahres auf niedrigem Niveau blieben.

Die Standorte der Panzerzüge bei der H.Gr.Nord blieben in der zweiten Jahreshälfte 1942 unverändert: PZ 30 zwischen Leningrad und Wolchow, PZ 51 Dno - Staraja Russa und PZ 26 Dno - Nowosokolniki; um das Jahresende wurden PZ 30 (Dez.42) und 26 (Jan.43) zum Umbau abgezogen. Bei der H.Gr.Mitte sicherte PZ 1 die Strecke Orscha - Smolensk - Wjasma, wurde aber auch immer wieder zu Kampfeinsätzen auf die Bahn von Wjasma nach Rschew verlegt, so im August und November. Zu Ende dieses Monats wurde er schwer beschädigt und durch den nach Reparatur zurückgekehrten PZ 27 ersetzt. Der reaktivierte PZ 25 sicherte zusammen mit dem bald wieder abgezogenen Panzertriebwagen 15 ab 23.5.42 von Luniniec aus die Pripjet-Bahn, wurde im August aber nach Polozk verschoben, wo ihn am 10.10.42 nach vollendeter Reparatur der PZ 3 ablöste. PZ 25 ging im Austausch mit dem PZ 21 nach



Die Folgen der Partisanenaktivität gegen die Schienenwege. Links oben: Hier wurden einfach die Schienen ein Stück weit gelöst und entfernt, so dass die Lok der Baureihe 57 eines Nachschubzugs entgleiste. Rechts oben: Auf der Strecke Roslawl - Brjansk warf eine Minenexplosion die Lok 56 2420 eines Urlauberzugs aus den Schienen. Darunter: Aus dem gleichen Grund legte sich die dem Betriebswerk Roslawl zugehörige Lok 55 4321 eines Transportzugs auf die Seite. Nebenstehend: Bei dieser zum Entgleisen gebrachten Lok der Baureihe 57 auf der Pripjet-Bahn ist der aus einheimischen Arbeitern rekrutierte Hilfstrupp (links die aus Luniniec stammende Lok des Hilfszugs) bereits eingetroffen. Unten: Das zahlenstarke Arbeitskommando hat die dem Betriebswerk Sdolbunow (Westukraine) angehörige Lok 52 019 fast schon wieder auf die Schienen gehievt. Auch hier hinten rechts der Hilfszug.





Oben: Eine von Partisanen gesprengte Brücke. Daneben: PZ 2 auf einer Sicherungsfahrt. Diese führten meist zu keinen Zusammenstößen mit Partisanen, schreckten diese aber von der Annäherung an die Strecke ab. Darunter: Der PZ 3 beschießt ein Dorf, in dem Partisanen vermutet werden. Nebenstehend: Diese mußten aber meist abseits der Strecke aufgespürt werden. Dabei erwiesen sich die motorisierten Panzerfahrzeuge - hier der vom PZ 66 abgesetzte Panzer 38(t) - als sehr geeignet. Unten: Besonders effektiv waren auch die ab 1942 den Panzerzügen als Aufklärungsfahrzeug beigegebenen Panzerspähwagen Panhard 38(f), die sowohl auf der Schiene (links der des PZ 4 auf Sicherungsfahrt im Bahnhof Rshaniza an der Strecke Roslawl - Brjansk) wie auf der Straße (rechts der des PZ 2 auf Partisanenjagd) eingesetzt werden konnten.

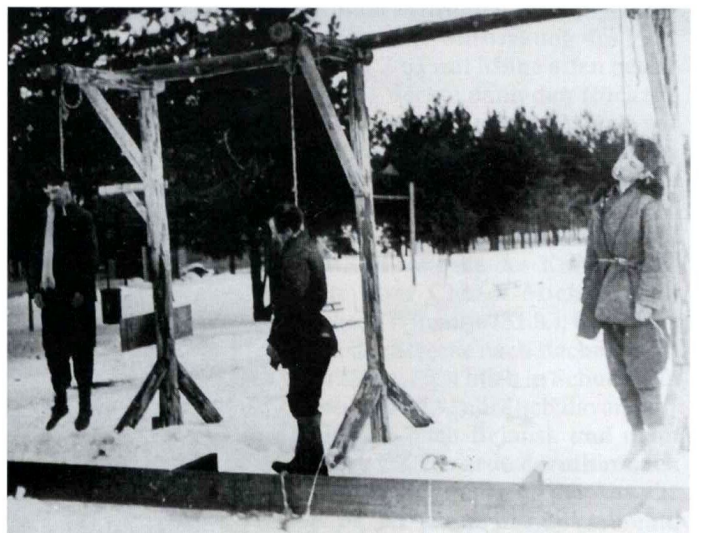




Oben links: Ein Partisanenjagdkommando des PZ 4 im Waldgebiet nordwestlich Brjansk. Oben rechts: Mit einem gefangenen Partisanen (dritter von rechts) kehrt diese Kampfgruppe des PZ 1 aus einem Sumpfgebiet des Mittelabschnitts zurück. Nebeneinander: Ein größeres Partisanenunternehmen unter Beteiligung des PZ 2. Die Dörfer, die nicht ständig besetzt werden konnten, wurden ohne Rücksicht auf die Zivilbevölkerung abgebrannt, um den Partisanen nicht mehr als Basis dienen zu können.



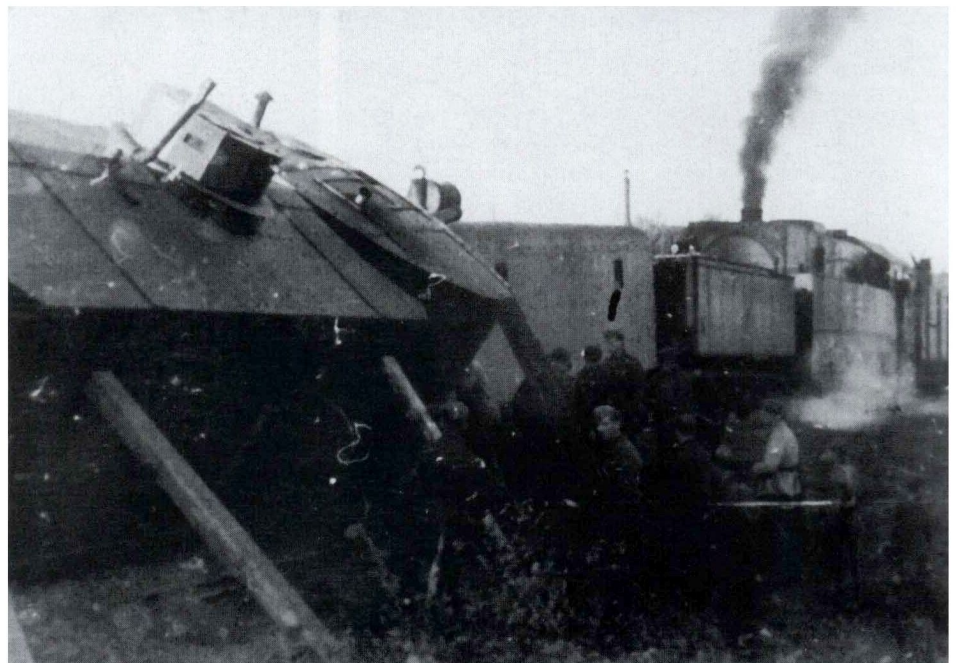
Vom PZ 3 im Raum Nowel - Welikije Luki gefangen genommene Partisanen.



Häufig wurden diese allerdings einfach erschossen oder - wie hier - erhängt. Aber auch die Partisanen machten kaum Gefangene, sondern brachten die in ihre Hände geratenen Deutschen wie auch mit diesen kooperierende Landsleute - oft nachdem sie sie grausam gequält hatten - um.



Mit ihrer zahlenmäßigen Vermehrung und verbesserten Ausstattung schlugen aber die Partisanen immer stärker zurück, ja, die auf sie angesetzten deutschen Panzerzüge wurden bevorzugtes Objekt ihrer Angriffe. Oben: der Panzer 38(t) des PZ 66 lief während eines Partisaneneinsatzes auf eine Mine. Oben rechts: Während eines solchen Einsatzes gefallene Angehörige des PZ 63 werden auf der Rückfahrt mitgeführt. Nebenstehend: Eine ferngezündete Mine traf ganz gezielt die Lok des PZ 3 und setzte diesen so außer Gefecht.



Am 7.10.1943 lief der PZ 21 zwischen Retschiza und Wassilewitschi auf eine Mine, die die vordere Zughälfte entgleisen ließ. Hier ist man bereits bei den Wiederherstellungsarbeiten.

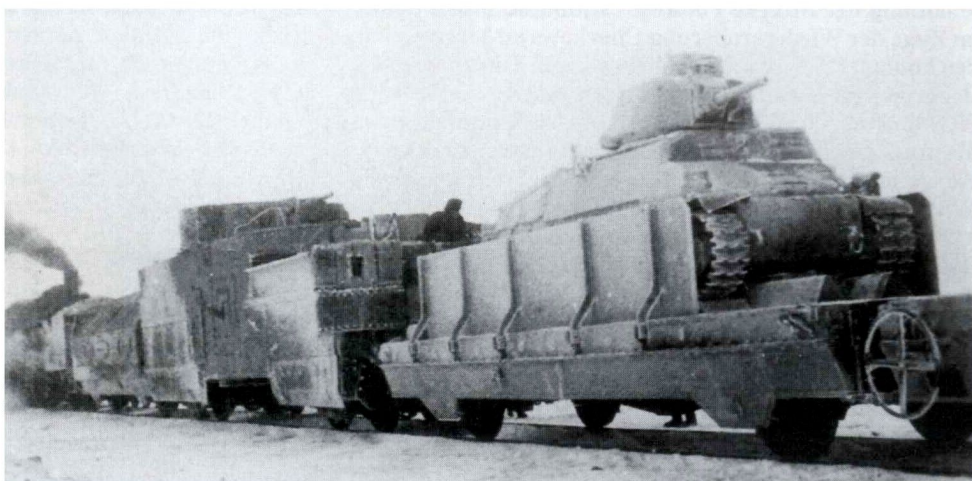
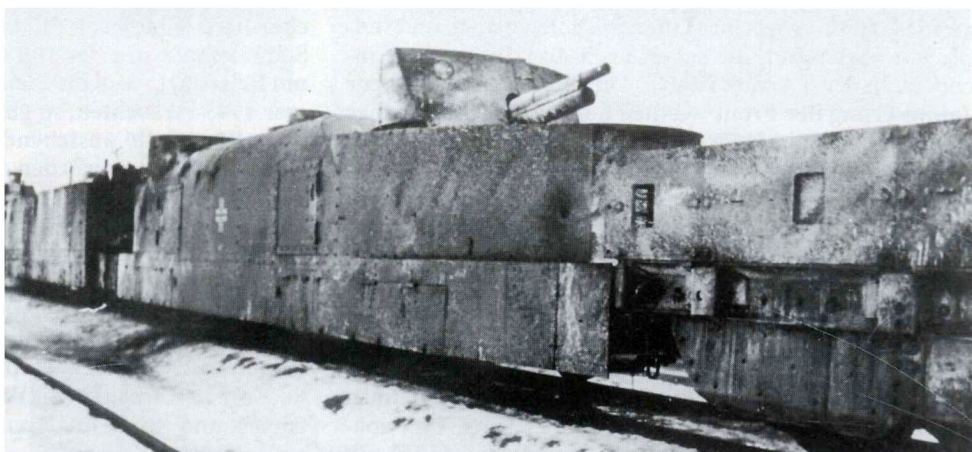
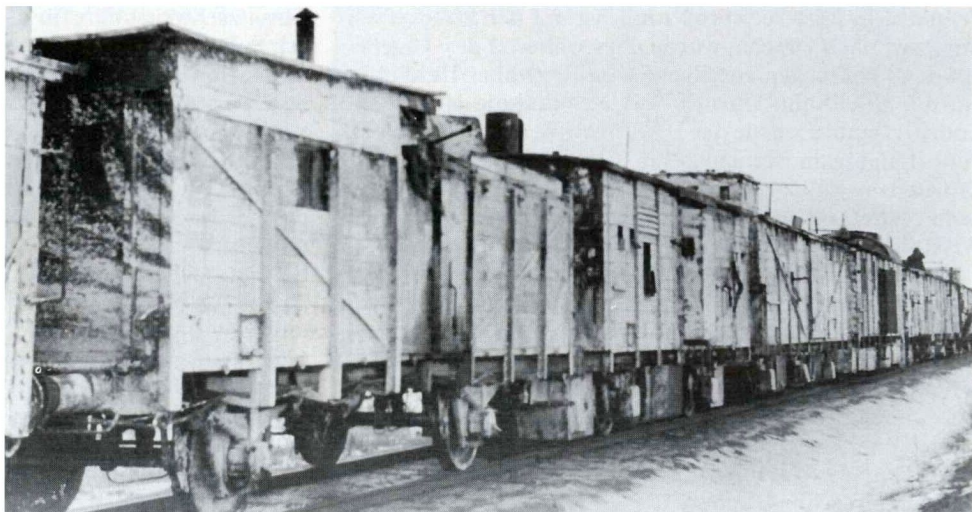
Frankreich, letzterer stand zunächst auf der Strecke von Borissow nach Orscha, wurde aber während des Angriffs auf den Frontbogen von Rschew im November/Dezember auf der Stichbahn Durowo - Wladimirskoje eingesetzt. Ende Dezember wurde der H.Gr.Mitte der erste der neuen Panzerzüge vom Standard-Typ BP 42, PZ 61 zugeführt. Er wurde in Polozk stationiert, zur Sicherung der Strecke nach Nowel, PZ 3 übernahm die Strecke von dort nach Witebsk. PZ 2 war Anfang April 42 in den Raum Brjansk abgegangen, wo die Partisanenaktivität besonders stark war, er wurde dort ab 1.7. von dem von der H.Gr.Süd abgegebenen PZ 4 unterstützt. Bei dieser H.Gr., Anfang Juli in B umbenannt, machten sich die Partisanen in dem an die H.Gr.Mitte (Gomel - Brjansk) anschließenden Gebiet zunehmend bemerkbar. Schon im Juli wurde daher der PZ 7 auf der Strecke Bachmatsch - Woroschba stationiert, ihm folgten Anfang November PZ 10 (Bachmatsch - Gomel) und PZ 28 (Woroschba - Lgow).

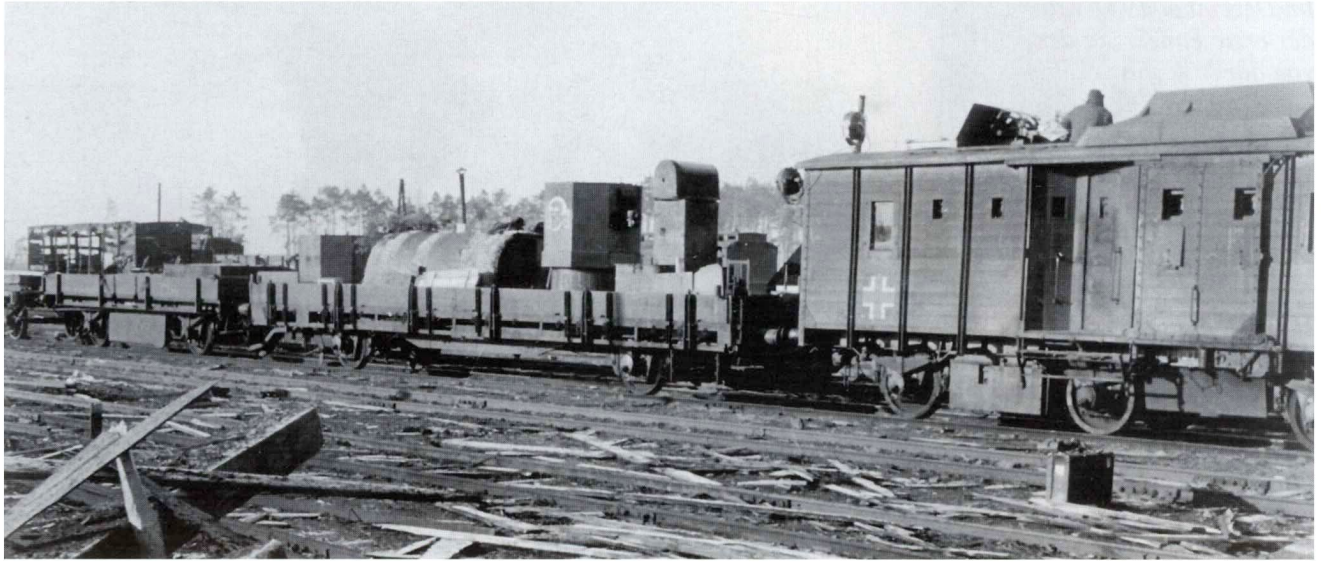
Jedoch war dort ihres Bleibens nicht lange. Am 19.11.42 eröffneten die Sowjets ihre Offensive nordwestlich und südlich von Stalingrad, die schon nach drei Tagen zur Einschließung der 6.Armee führte. Am 23.11. wurden der zur Stabilisierung der Front westlich des Einschließungsringes neu eingeschobenen H.Gr.Don die Panzerzüge 7 und 10 (mit beiden Kampfzügen) zugeführt und im Tschir-Brückenkopf eingesetzt. In verlustreichen Kämpfen konnte dieser einen Monat gehalten werden. Am 16.12. hatten die Sowjets die 8.italienische Armee durchbrochen und strömten nach Süden. Zur Sicherung des Donez-Übergangs wurde nun auch der PZ 28 von der H.Gr.B herangeholt und bezog bei Belaja Kalitwa Stellung. Nachdem die Russen am 24.12. in überraschendem Zugriff den für Stalingrad wichtigen Versorgungsstützpunkt Tazinskaja eingenommen hatten, waren an dessen Wiedereroberung vier Tage später PZ 10 und 28 beteiligt. Die erste Januarhälfte 1943 sahen alle drei Panzerzüge bei Rückzugskämpfen auf den Donez (Belaja Kalitwa). Anschließend sicherte PZ 10 den Eisenbahnknoten Lichaja, während PZ 7 und 28 zum Schutz der Rücktransporte der 1.Pz.-Armee nach Rostow gingen und dort dann später die Bahnen westlich der Stadt so lange offen hielten, bis diese geräumt war (9.-11.2.43). Es schlossen sich für diese drei Panzerzüge Abwehrkämpfe im Donez-Becken (nun wieder bei der aus der Zusammenfassung der H.Gr.B und Don gebildeten H.Gr.Süd) an, gekennzeichnet durch die Einsatzschwerpunkte Artemowsk - Konstantinowka, Debalzewo und Krasnoarmejsk und schließlich Sinelnikowo, das der PZ 7 zusammen mit Alarmeinheiten am 19./20.2. vor der Einnahme durch die Russen bewahren konnte. Rechtzeitig für den Gegenangriff traf am 18.2. der neue PZ 62 in Krasnograd ein und nahm zwei Tage später am ersten Vorstoß der SS-Div. „Das Reich“ Richtung Süden teil. Anschließend bestritt er Abwehrkämpfe entlang der Strecke Poltawa - Ljubotin, bis zu dem er im Zuge der Wiedereroberung Charkows im März vorrücken konnte. PZ 7, 10 und 28 blieben zunächst zur Streckensicherung im Donez-Becken, jedoch musste am 30.4. der PZ 7 und am 1.6.43 der PZ 10 mit beiden Kampfzügen auf die nun stark Partisanengefährdete Strecke Kowel - Korosten - Kiew in den Bereich des Wehrmachtsbefehlshabers Ukraine zurückverlegt werden, auf der seit März auch schon der PZ 21 von der H.Gr. Mitte stand. Dies war ein Ausfluss der seit März 1943 stark ansteigenden Eisenbahn-Anschläge durch Partisanen, die nun nicht nur im Kerngebiet hinter der H.Gr.Mitte sondern ausstrahlend auch in den Nachbarregionen stattfanden. Dabei wurden nun neuartige Zeitzünder-Minen mit großem Variationsbereich ihrer Einstellung verwendet und das Prinzip der Reihensprengung (die Zerstörung der Geleise auf einer längeren Strecke durch mehrere Sprengladungen) angewandt. Im Bereich der H.Gr.Mitte ergaben sich zwei

Einsatzschwerpunkte für die Panzerzüge. Einmal das Dreieck Polozk - Witebsk - Nowel, in dem man von Ende Januar bis Anfang April in mehreren aufeinander folgenden größeren Unternehmungen, an denen - neben den dort auch vorhandenen Streckenschutzzügen - die Panzerzüge 3 und 61 teilnahmen, versuchte, der Partisanen Herr zu werden. PZ 3 musste jedoch am 13.3. nach Sebesch verlegt werden, da nun auch die Bahn von Rositten nach Nowosokolniki angegriffen wurde. Er wurde dort durch mehrere Sprenganschläge schließlich so beschädigt, dass er Mitte Juli zur Reparatur (und vollständigem Umbau) in die Heimat abgezogen wurde. Auch im nördlich anschließenden Gebiet um Dno wurde der einzige der H.Gr.Nord verbliebene PZ 51 mit zunehmender Partisanen-Aktivität konfrontiert. Hingegen war es, als dort Anfang Mai 1943 der neue PZ 63 eintraf, im Bereich südlich Leningrad in dieser Hinsicht noch ruhig. Erst ab Anfang Juni rührten sich die Partisanen auch im Wolchow-Gebiet immer mehr und erforderten seinen Einsatz, bis er Anfang Oktober zu gleicher Betätigung nach Pleskau verlegt wurde. - Der andere Schwerpunkt war der stark Partisanendurchsetzte Raum um Brjansk, in dem die Panzerzüge 2 und 4 bis in den Sommer 1943 versuchten, so gut es ging Paroli zu bieten. - Im Vorgriff auf die anstehende Räumung des Frontbogens Wjasma - Rschew wurden die dort stehenden Panzerzüge 21 und 27 schon Anfang Februar wegverlegt. PZ 27 blieb bei der H.Gr. Mitte im Partisaneneinsatz, zunächst auf der Strecke Minsk - Orscha, später im Raum Schlobin. PZ 21 kam hingegen nach Kursk, um die zurückgehende 2.Armee zu unterstützen. Bei den Kämpfen um diese Stadt erlitt er Beschädigungen, die einen Reparaturaufenthalt in Kiew notwendig machten. Danach kurzzeitig auf der Strecke Kiew - Korosten (s.o.) kam er am 14.4. zur 2.Armee zurück und wurde an deren Südflügel, in Sumy bzw. Basy stationiert.

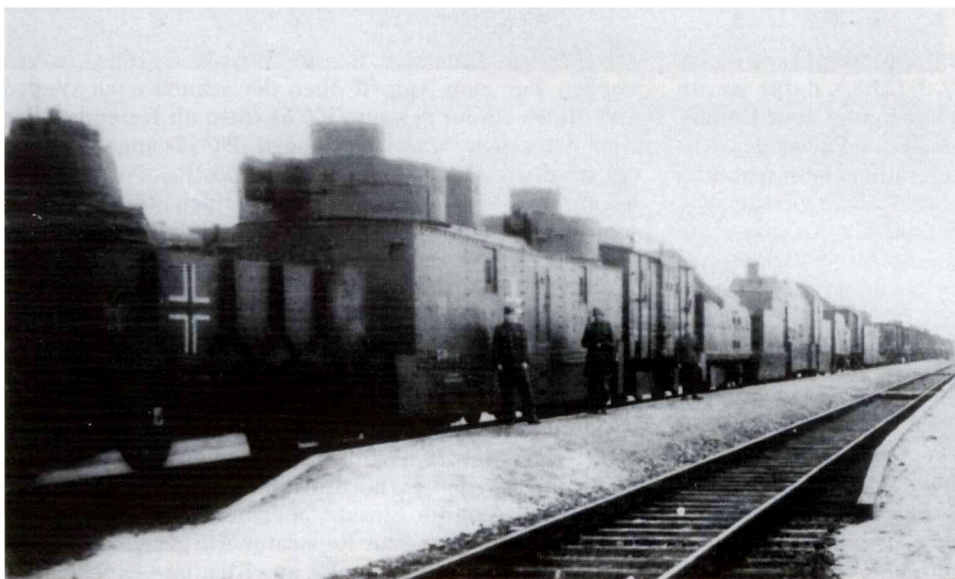
Von der Offensive gegen den Frontbogen von Kursk (Juli 1943) waren die deutschen Panzerzüge nicht tangiert, umso mehr aber vom sowjetischen Gegenzug, der auch noch vom sogenannten „Schienenkrieg“, einem besonders starken Schlag der Partisanen gegen das Eisenbahnnetz im Hinterland, durch den die Heranführung von Reserven unterbunden werden sollte, begleitet wurde. Ins Kampfgeschehen geriet als erster der PZ 2, der auf der Stichbahn Brjansk - Dudorowskij schon ab 15.7. in heftige Abwehrkämpfe verwickelt wurde. Bald bedrohten die Sowjets die Bahnlinie Brjansk - Orel, die unter Mitwirkung des PZ 2 und des eilig herbei geholten PZ 61 mit Mühe offen gehalten werden konnte. Der PZ 61 deckte dann den Rückzug entlang dieser Strecke bis zur neuen Auffangstellung vor Brjansk und ging danach (19.8.) zurück zur 3.Pz.-Armee. Der PZ 2 war vorher schon zur dringend nötigen Partisanenabwehr nach Unetscha verlegt worden. Der PZ 21, durch den südlichen russischen Stoßkeil schon am 9./10.8. vom Standort an der Südwestecke des Kursker Bogens vertrieben, erreichte über Chutor-Michailowski (11.8.), den Desna-Brückenkopf Witemlja (31.8.), Unetscha, Gomel (12.-17.9. Einsatz auf der Strecke nach Bachmatsch) schließlich Wassilewitschi (25.9.). PZ 4 blieb in Schukowka (nw Brjansk), bis die Russen am 10.9. nördlich davon vordrangen, kämpfend zog er sich nach Brjansk und dann Unetscha zurück (der dortige PZ 2 wurde daruffhin nach Bobruisk verlegt). Der PZ 61 beteiligte sich an der Abwehr vorwärts Smolensk Richtung Jelnja, bis die erstgenannte Stadt am 24.9. aufgegeben werden musste. Die Heftigkeit des Schienenkriegs der Partisanen im Hinterland der H.Gr.Mitte, der erst im Oktober 1943 abflaute, führte nicht nur zu zahlreichen hektischen Umstationierungen der Panzerzüge in diesem Gebiet, sondern auch dazu, dass alle in dieser Zeit frontverwendungsfähig werdenden Panzerzüge dorthin zugeführt wurden: die neuen Panzerzüge der

Die Panzerzüge, die nach der Einschließung Stalinsgrads auf der Strecke vom Donez zum Tschir-Brückenkopf und anschließend im Donezbecken kämpften. Oben: Der PZ 7, der immer noch den „Güterzug-Look“ des ehemaligen Bahnschutzzugs der Reichsbahn zeigte (BA). Darunter die Doppelseinheit des PZ 10, oben der Kampfzug I, unten der Kampfzug II (ab Juli 1943 gesonderter Panzerzug Nr.11). Ganz unten der PZ 28 mit seinem absetzbaren französischen Beutepanzer Somua S 35.





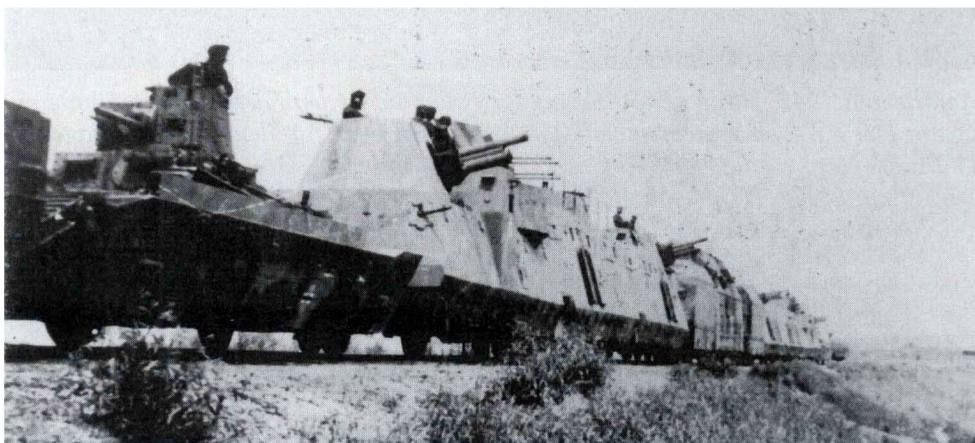
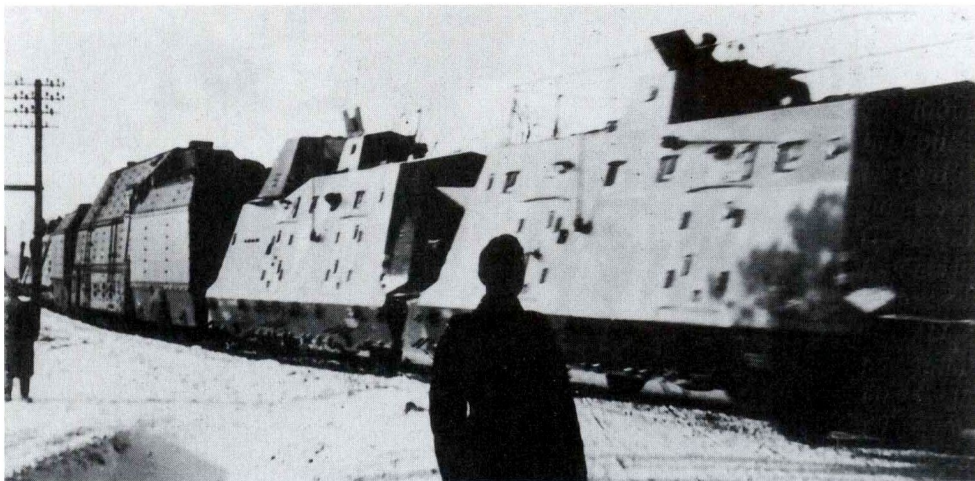
Anfang Juli 1942 wurde der PZ 4 von der H.Gr.Süd in den Partisanen-gefährdeten Raum Brjansk verlegt. Oben: Der PZ 4 an seinem neuen Standort Schukowka. Auf dem Geschützwagen zwei achteckige Drehtürme. Der niedrigere vordere enthält eine 4,7 cm-Kanone, der hintere (dazwischen der gewölbte Munitionsbunker) ein 7,5 cm-Infanteriegeschütz 18. Am Wagenende ein Beobachtungsturm. Auf dem dahinter laufenden ehemaligen Bahnschutzwagen wurde die 2 cm-Flak eingebaut.



Auf der Verlegungsfahrt erhielt der PZ 4 im Bahnhof Brjansk einen Bombentreffer (links). Das gleiche Schicksal ereilte am 10.12.42 den PZ 1 im Bahnhof Wjasma (rechts).

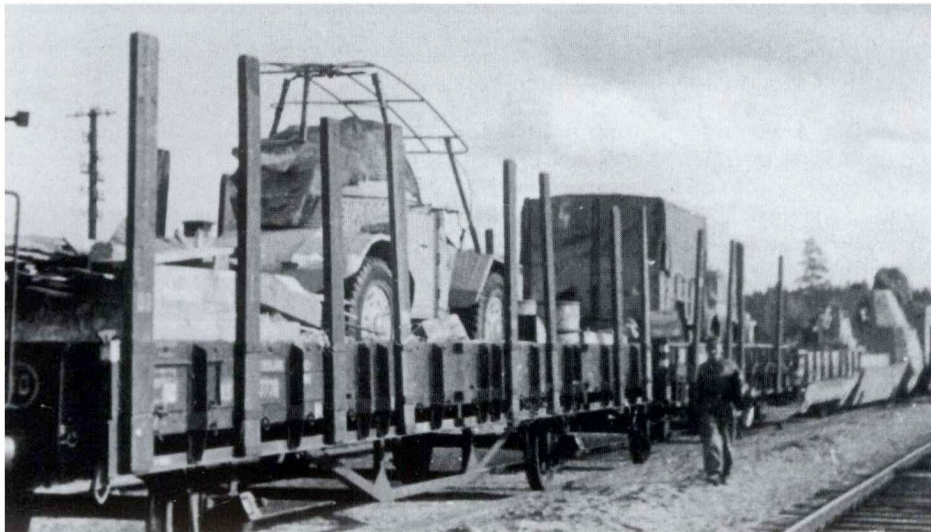
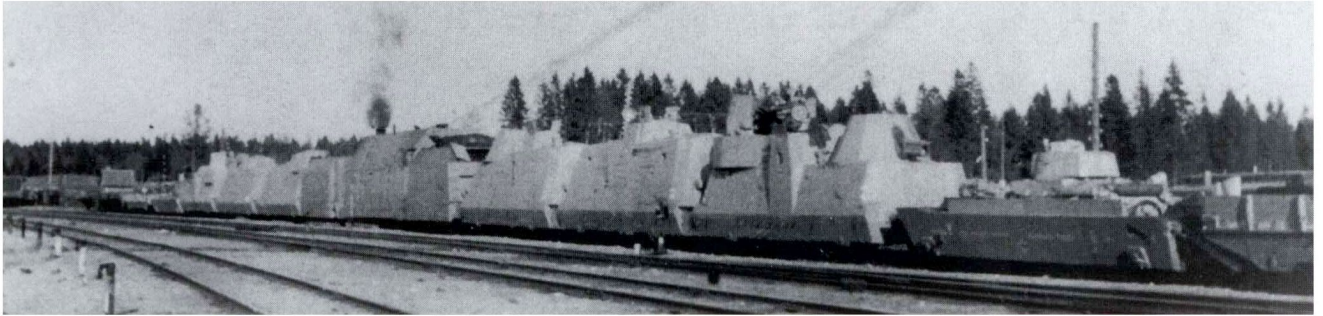
Der nach der Sprengung am 30.5.42 fast komplett, z.T. mit dem Material eine Streckenschutzzugs neu aufgebaute PZ 27 (vom alten Zug war nur die Lok und ein Geschützwagen übrig geblieben) kam im November 1942 auf die Strecke von Wjasma nach Rschew.

Im Dezember 1942 war der erste Panzerzug des von der In 6 entwickelten Standard-Typs (PZ 61, Bild oben) einsatzbereit. Er wurde der H.Gr.Mitte zugewiesen. Der zweite (PZ 62, Bild Mitte) wurde im Februar 1943 gerade rechtzeitig an die H.Gr.Don/Süd ausgeliefert, um am Beginn der Gegenoffensive im Raum Charkow teilzunehmen. Der dritte (PZ 63, Bild unten) kam im Mai 1943 zur H.Gr.Nord in den Raum Leningrad - Wolchow.

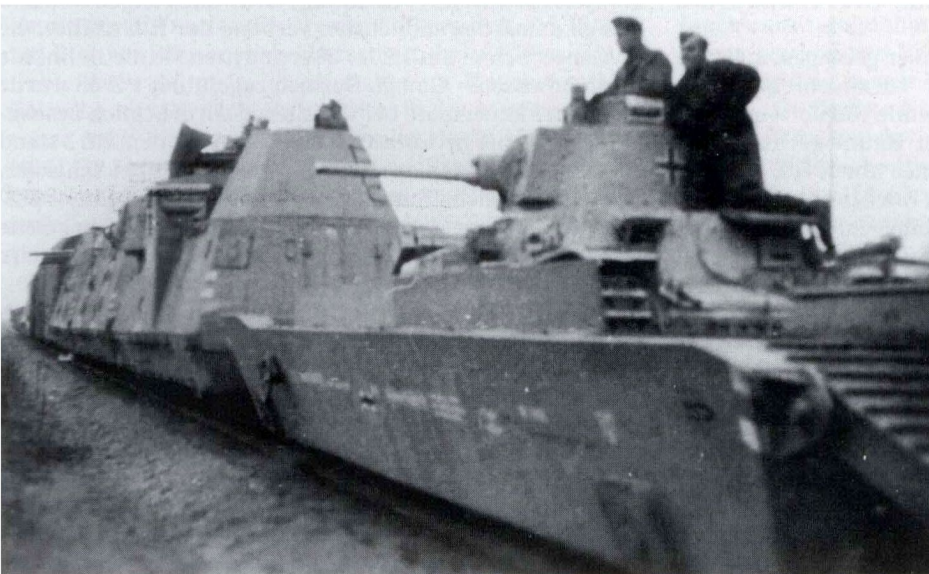


Standard-Serie 66 (17.8.), 67 (Anfang Oktober) und 68 (16.11.), sowie der umgebaute PZ 1 (23.8.), dafür wurde der PZ 4 im November nach Beschädigung zum Umbau zurückgezogen. Wenngleich die Zahl der Partisanen-Anschläge gegenüber dem Spätsommer abgenommen hatte, blieb sie doch bis zum Mai 1944 auf hohem Niveau. Vor allem richteten sie sich nun zunehmend auch gegen die Panzerzüge, die man - durch Mitteilungen einheimischer Eisenbahner über ihre Fahrten wohl informiert - durch Zündung von Minen lahmzulegen suchte. In die Literatur sind aus Partisanenberichten erhebliche Verlustzahlen an Panzerzügen eingegangen, die nicht korrekt sind. Es ist kein einziger Panzerzug und - soweit bekannt - auch kein Streckenschutzzug durch sie tatsächlich vernichtet worden, wohl aber traten häufige Beschädigungen (die meist nur 1-3 Wagen betrafen) mit Verlusten an Menschen und Material auf. Die Züge konnten aber meist schnell wiederhergestellt werden oder sogar bis zum Ersatz mit reduzierter Kampfkraft im Dienst bleiben. - Am 9.10.43 ging die Rote

Armee im Raum Nowel, das der H.Gr.Nord zugeschlagen worden war, zum Angriff über, der schnell nach Westen und Süden Raum gewann. PZ 61 (dem ab Dezember der erste der neuen Panzertriebswagen -PT 17- zugeteilt wurde) nördlich Witebsk und PZ 67 nordöstlich Polozk konnten aber mit verhindern, dass diese beiden Städte in russische Hand fielen und sogar die dazwischen verlaufende Strecke - zwar wegen der Feindnähe nicht für den Normalverkehr, aber für ihre eigenen Einsätze - offenhalten. Im Bereich der H.Gr.Süd ging ab 18.7. angesichts erfolgter Einbrüche der PZ 28 nach Slawjansk, der PZ 62 wenig später an die Mius-Front. Aber schon bald mussten sie in den Raum Charkow geholt werden, denn ab 3.8. durchstieß die Rote Armee westlich Belgorod die Front und gewann rasch Raum nach Südwesten. Schon der 6.8. sah den PZ 62 bei Solotschew (nordwestlich Charkow) den Rückzug retardierend im Einsatz, aber bereits am 8.8. musste er nach Beschädigung zur Reparatur. Am gleichen Tag griff der PZ 28 ein und bekämpfte aus Richtung Ljubotin die

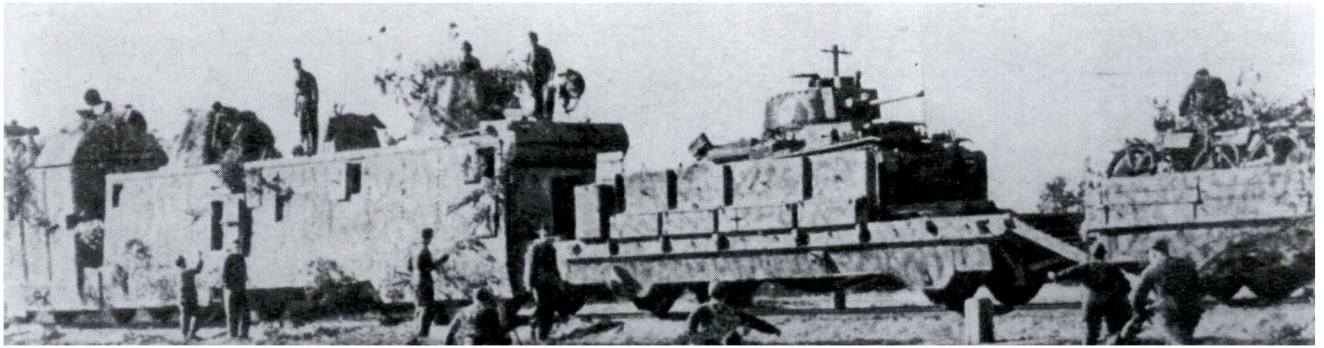


Im Gegensatz zu der Erstausslieferung anfangs 1943, bei der die Panzerzüge des neuen Typs gleichmäßig auf die Heeresgruppen verteilt wurden, kamen die nächsten drei, die an die Ostfront verlegt wurden, unter dem Schock des von den Partisanen im Sommer 1943 entfestelten „Schienenkriegs“ alle zu der am stärksten betroffenen H.Gr.Mitte: PZ 66 (oben) im August, PZ 67 (nebenstehend) Anfang Oktober und PZ 68 (darunter) Anfang November 1943.



Ende August 1943 kam auch der erste, nach den Ausrüstungsrichtlinien für den BP 42 umgebaute ältere Panzerzug, der PZ 1, zurück an die Front bei der H.Gr.Mitte.





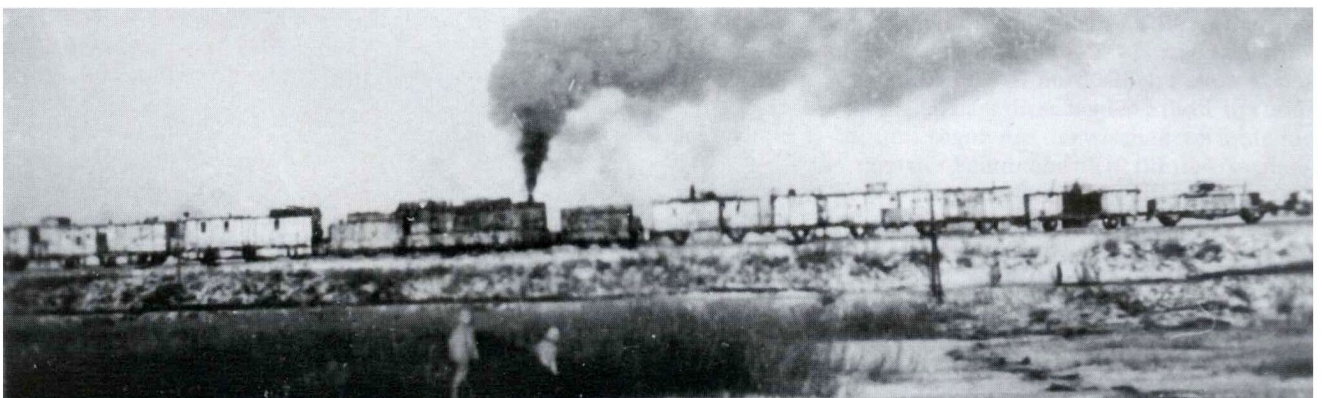
Jedoch auch die H.Gr.Süd erhielt im Oktober 1943 einen nach diesen Richtlinien umgebauten Zug, PZ 31, der allerdings schon nach etwas mehr als zwei Monaten wieder verloren ging.

bei Bogoduchow durchgebrochenen Sowjets. Auch dieser Zug musste am 16.8. beschädigt abdampfen. Schließlich hatte man aus der West-Ukraine den Kampfzug 10b, der nun als eigenständiger PZ 11 firmierte, herbei geholt. Er griff von Kowjagi aus die sowjetischen Panzer an, die inzwischen die Bahn von Ljubotin nach Poltawa überschritten hatten, aber zurückgeschlagen werden konnten. Er stand bis zum 22.8. im Westen von Charkow, das an diesem Tage aufgegeben wurde. Dann musste auch er zur Reparatur, der inzwischen instand gesetzte PZ 28 wurde anschließend in Wodolaga (südlich Charkow) stationiert. Ab 11.9. deckten PZ 11 und 28 den Rückzug entlang der Bahn von Tschaplino auf Dnjepropetrowsk und sicherten anschließend die Dnjepr-Linie westlich dieser Stadt, PZ 28 wurde aber am 23.9. an den Brückenkopf Saporoschje verlegt. PZ 62 fuhr von seinem Reparatur-Ort Poltawa in den Raum Snamenka ab.

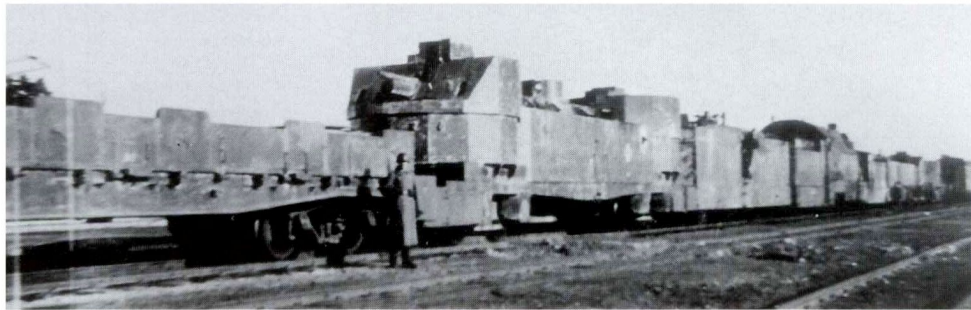
Den Sowjets war es noch im September gelungen, mehrere Brückenköpfe über den Dnjepr vorzuschieben. Der Dnjepropetrowsk am nächsten liegende wurde vom PZ 11 bekämpft. Ein rasch nach Süden Raum gewinnender Durchbruch gelang der Roten Armee am 15.10. westlich Kremenschug. PZ 62 deckte östlich Koristowka dessen linke Flanke, der PZ 11 bestand hingegen am 19.10. bei Pjatichatki heftige Kämpfe und wurde dabei erheblich beschädigt. Inzwischen war auch der PZ 28 vom aufgegebenen Brückenkopf Saporoschje herangeholt worden und griff von Süden her in das Geschehen ein. Er nahm in der Folge an den wechselvollen Kämpfen im Raum Kriwoj Rog - Dolinskaja teil, bis er im Januar 1944 beschädigt das EAW Nikolajew aufsuchen musste. Im Raum Snamenka löste am 17.11. der wieder hergestellte PZ 11 den PZ 62 ab, der für ein kurzes Zwischenspiel nach Cherson verlegt wurde. Er verlagerte aber bald seine Tätigkeit in den Raum Bobrinskaja. Im Dezember war er an den Rückzugskämpfen gegen die entlang der Bahn Koristowka - Snamenka Rich-

tung Bobrinskaja vordringenden Russen beteiligt, ehe er am 21.12. nach Rowno in die West-Ukraine abgezogen wurde. Am 3.11. brachen die Sowjets auch aus ihrem Dnjepr-Brückenkopf nördlich Kiew aus. Schon drei Tage später besetzten sie die ukrainische Hauptstadt, einen Tag danach waren sie bis Fastow, am 13.11. bis Schitomir vorgedrungen. Der in Korosten stationierte PZ 7 wurde in Abwehrkämpfe auf der Strecke von Kiew her verwickelt. Es gelang aber, die Front durch einen Gegenangriff zu stabilisieren. An dessen rechter Flanke ging der seit Mitte Oktober im Raum Schmerinka - Kasatin stationierte umgebaute PZ 31 entlang der Bahn Popelnja - Fastow vor, der am 16.11. neu zugeführte PZ 69 folgte den deutschen Truppen von Berditschew nach Schitomir und sicherte die Strecke weiter in Richtung Korosten. Weiter nördlich waren die Sowjets zur Offensive Richtung Nordwesten angetreten und trafen damit den südlichsten Verband der H.Gr.Mitte, die 2.Armee. Schon am 15.11. überschritten sie die Bahnlinie Kalinkowitschi - Gornel. Der neu zugeführte PZ 68 wurde bei seiner Feuertaupe bei Wassilewitschi erheblich beschädigt, blieb aber im Einsatz. Gemeinsam mit dem PZ 2 stand er dann im Bereich des Beresina-Übergangs bei Schazilki. Diese erfolgreiche Zusammenarbeit mit gegenseitiger Hilfeleistung führte dazu, dass nun auch auf deutscher Seite wenn immer möglich das gemeinsame Operieren zweier Panzerzüge im Bataillonsverband angestrebt wurde.

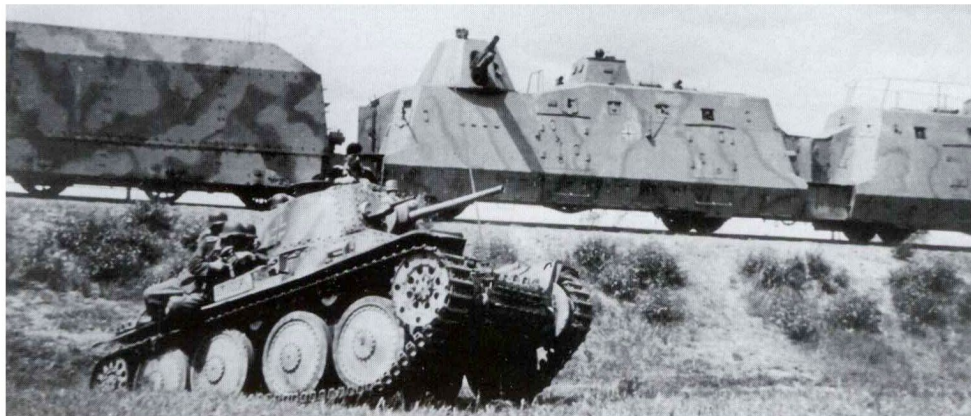
Bei der H.Gr.Süd traten die Sowjets am 24.12.43 östlich Schitomir erneut an. Schnell gewannen sie Raum nach Westen (s.u.), im Süden setzte sich der PZ 69 nach Berditschew ab, der PZ 31 fuhr am 28.12. nichts ahnend in einen schon feindbesetzten Kasatiner Bahnhof ein und musste aufgegeben werden. In dieser Richtung konnte der russische Vormarsch noch einmal gestoppt werden, obwohl größere Verbände bei Korsun und Kirowograd eingeschlossen wurden. Südlich des ersteren (Christinowka - Talnoje) operierte der eilig aus dem Raum Cherson - Nikolajew herbeigeholte PZ



PZ 7 war noch in alter Zusammensetzung, aber mit einem ergänzenden Niederbordwagen (rechter Bildrand) mit aufgesetztem Panzer (Pz III J?), seit April 1943 im Raum Korosten im Partisaneneinsatz.



Hauptträger des Panzerzug-Einsatzes im Südschnitt der Ostfront waren seit Sommer PZ 11 (oben) und PZ 62 (unten, mit abgesetztem Panzer 38(t)).

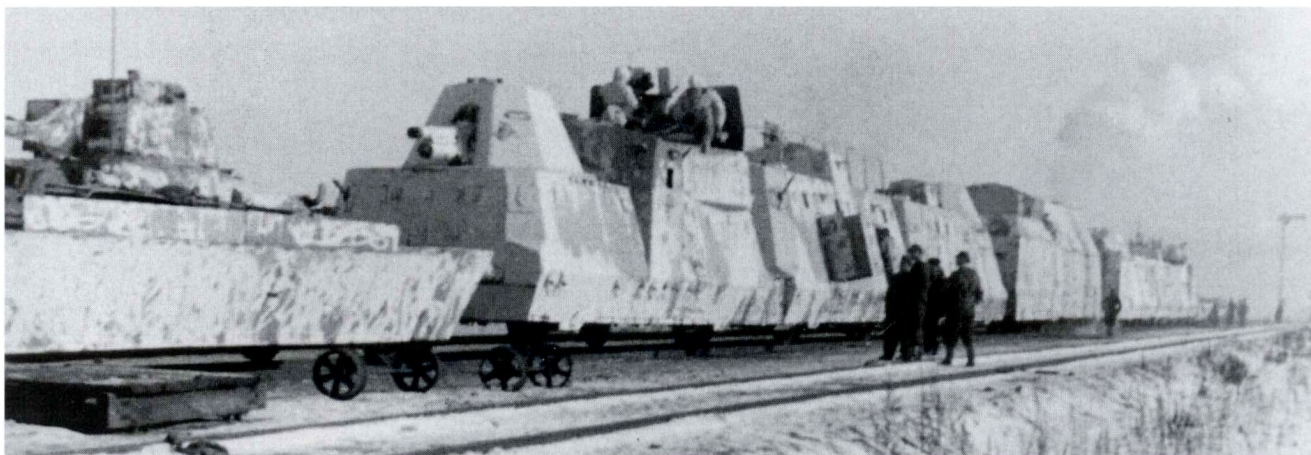


62, südlich des zweiten der Ende Dezember neu zugeführte PZ 70 vorwärts Pomoschnaja. Erst die Anfang März gestartete Offensive der Sowjets hatte durchschlagenden Erfolg. PZ 62, der sich bei Ladyschin über den Bug absetzte, konnte gerade noch nach Westen entkommen, PZ 70, der den Bug bei Perwomaisk überschritt, hatte dieses Glück nicht. Zwar kämpfte er zunächst im Raum westlich Slobodka, musste sich aber im Laufe des Monats immer weiter nach Südosten in den Bereich der 6.Armee (jetzt der H.Gr.A unterstellt) zurückziehen. Am 4.4. erreichte er Rasdelnaja. Beim Sturm der Russen auf diesen Ort wurden alle Ausfahrten blockiert und der PZ 70 musste gesprengt werden. - Am 21.2. war der 6.Armee der völlig umgebaute PZ 30 nach Nikolajew zugeführt worden. Der Angriff der Russen sah ihn Anfang März nördlich davon im Einsatz, wobei er erheblich beschädigt wurde. Da in Nikolajew keine Reparaturmöglichkeit mehr bestand (auch der dort in der Werkstatt stehende PZ 28 war bereits evakuiert worden), zog er sich langsam Richtung Odessa zurück. Die Abfahrt über Rasdelnaja - Tiraspol scheiterte Ende März, da die Strecke hoffnungslos zugefahren war. Zwischen 6. und 8.4. hatte er nochmals heftige Kämpfe westlich Odessa zu bestehen, ehe er sich am 13.4. als letzter Zug mit der Fähre über den Dnjestr-Liman absetzen konnte und über Rumänien und Ungarn in die Heimat gelangte, ein Weg, auf dem ihm wenig zuvor der noch nicht ganz fertige PZ 28 voran gegangen war. - Am Nordflügel der H.Gr.Süd stießen die Russen mit atemberaubender Ge-

schwindigkeit vor. Am 29.12.43 fiel Korosten, am 3.1.44 Olewsk, am 10.1. Sarny in ihre Hand. Der PZ 7 leistete hinhaltenden Widerstand unter wiederholten Beschädigungen, die von Sarny aus die Rückverlegung in die Heimat (auch zum Totalumbau) notwendig machte. Der vorher in Sarny stationierte PZ 10 hatte sich vorher schon nach Kowel zurückgezogen. Weiter südlich unterbrach der Russe am 8.1. die Strecke Kowel - Kasatin östlich Schepetowka, der PZ 69 hatte sich vorher rechtzeitig abgesetzt und wurde auf die Strecke Proskurow - Schmerinka verlegt, auf der auch der PZ 62 aktiv war. Die Bahnlinie Rowno - Schepetowka deckten der an ersterem Ort stationierte PZ 11 und der am 12.1. neu zugeführten PZ 71, ehe sich beide am Monatsende auf Zdobunow und Anfang Februar nach Dubno zurückziehen mussten. Nachdem sich die Front beruhigt, die Partisanentätigkeit im Raum Lemberg - Tarnopol aber sehr verstärkt hatte, übernahm PZ 11 ihre Bekämpfung auf der Strecke Krasne - Brody - Dubno, PZ 71 im Dreieck Zbaraz - Tarnopol - Maksimowka und zur Verstärkung wurde sogar der Übungszug der Panzerzug-Ersatzabteilung - PZ 60 bzw. „R“ - herangezogen, für die Strecke Lemberg - Sapiezanka. Ende Februar nahmen die Sowjets die Offensive wieder auf und drangen ostwärts Tarnopol weit nach Süden vor. PZ 69 konnte noch unbehelligt von Proskurow bis an den Zbrucz-Übergang bei Podwoloczyska gelangen, wo man ihm am 3.3. den PZ 11 beigesellte. Ab 6.3. zogen sie sich Richtung Tarnopol zurück, wobei sie mehrfach bereits an der Strecke stehenden



Am 21.2.1944 wurde der rekonstruierte PZ 30 nach Nikolajew zugeführt. Er besaß Geschützwagen des sowjetischen Typs OB-3, die Flak- und Kommandowagen waren aus russischen BP-35-Wagen umgebaut.

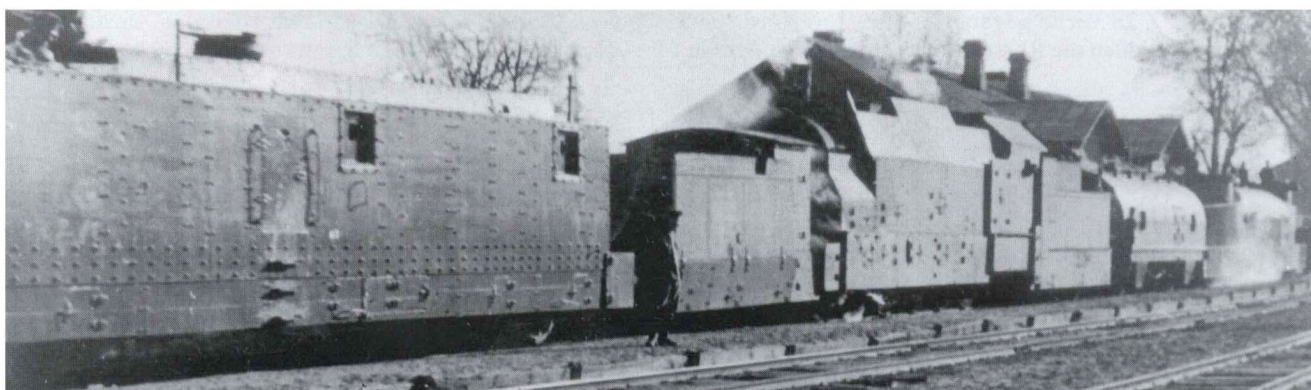


Um die Jahreswende 1943/44 wurden der H.Gr.Süd die letzten drei Kampfzüge der Serie BP 42 zugeführt: PZ 69 im November, PZ 70 im Dezember 1943 und PZ 71 (Bild) im Januar 1944 (HG).

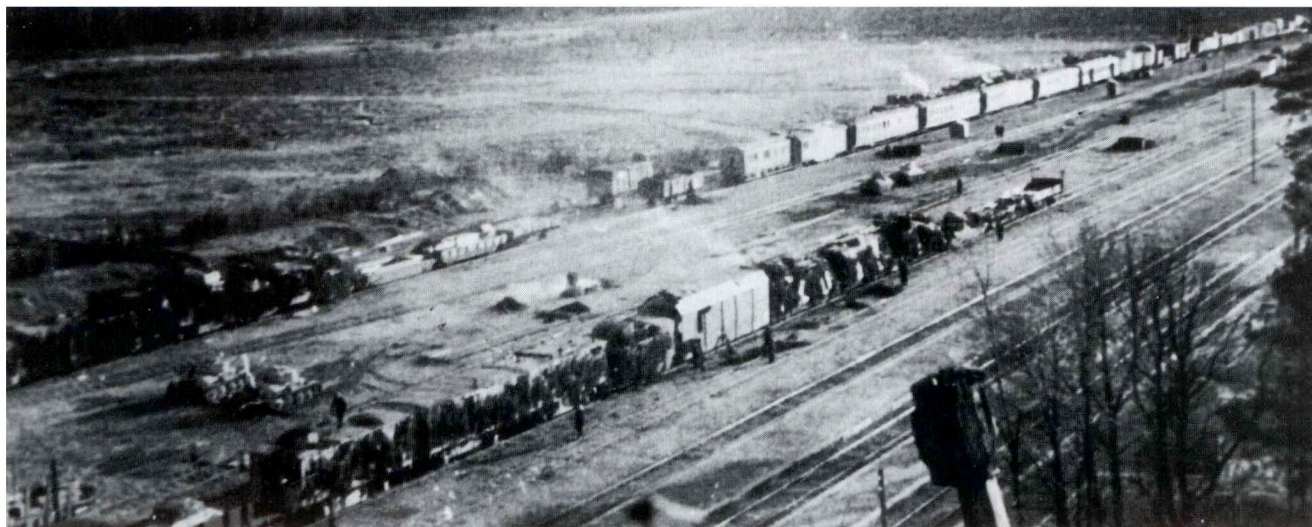
Feind durchbrechen mussten. Ab 4.3. war PZ 71 in heftige Kämpfe bei Zbaraz verwickelt, die ihn erheblich beschädigten. An seine Stelle trat am 7.3. der PZ 60/R, der sich aber bald auf Tarnopol zurückziehen musste. Alle vier Panzerzüge (auch der notdürftig reparierte PZ 71 traf bald wieder ein) blieben im Raum Tarnopol tätig; als diese Stadt am 24.3. allerdings eingeschlossen wurde, war keiner von ihnen mehr vorhanden. Am 17.3. war PZ 71 abberufen worden, um die Einsatztruppen für Kowel zu begleiten (s.u.), am 18.3. wurde der PZ 11 nach Rudnja (no Brody) verlegt, am 22.3. der stark beschädigte PZ 60/R abgezogen, der PZ 69 schließlich war am 21.3. beim Angriff der Russen östlich Tarnopol nach heftigem Gefecht durch eine Sprengung gestoppt und anschließend zusammengeschoßen worden. Die ostwärts Tarnopol nach Süden durchgebrochenen Russen schickten sich an, die 1.Pz.-Armee einzuschließen. Der PZ 62 wurde von Proskurow über Jarmolinzy in den Raum Husiatyn - Czortkow verschoben, aber weiter nach Westen, in das Gebiet von Stanislaw abgedrängt. Er wurde dort der 1.ungarischen Armee unterstellt, beteiligte sich in der ersten Aprilhälfte an deren Gegenangriffen in Richtung Delatyn und blieb anschließend im ihrem Verband auf der Strecke zu dem nach Ungarn führenden Tatar-Pass. - Weiter im Norden hatten die Sowjets am 16.3. Kowel eingeschlossen, was auch der Einsatz des PZ 10 bei Macziejow nicht verhindern konnte. Er verblieb in Kowel und wurde dort durch Bomben und Artillerie fast völlig vernichtet. Bei der H.Gr.Mitte, der der Raum um Kowel ohnehin zugeschlagen wurde, weckte dieser Vorstoß die Befürchtung, dass er in Richtung auf Brest-Litowsk weitergeführt werden und dort die wichtigste Versorgungsader durchtrennen könnte. In großer Eile wur-

den fast alle Panzerzüge der Heeresgruppe dort versammelt: Nach Brest, in dem der PZ 27 ohnehin stand, kamen am 18.3. die Panzerzüge 1 und 2, einen Tag später PZ 66, auf der Pripjetbahn wurden PZ 21 nach Drohiczyn, später Zabinka herangezogen, PZ 28 nach Kobryn. Am 19.3. unternahm der PZ 27 eine Aufklärungsfahrt in Richtung Kowel, in der Nacht zum 21.3. wurde er von russischen Kräften bei Zablocie abgeschnitten, ein Einsatzversuch des PZ 2 scheiterte. Die Besatzung gab den schwer beschädigten PZ 27 auf; am 23.3. konnte er jedoch bei einem Gegenangriff unter Mitwirkung des PZ 66 wieder aus den russischen Händen befreit werden. PZ 71 deckte den Anmarsch der Einsatzkräfte von Cholm aus für Kowel, denen es gelang, den Einschließungsring am 5.4. aufzubrechen. Bei der H.Gr.Mitte konnten nun die Panzerzüge wieder zur Partisanenbekämpfung in ihre angestammten Einsatzgebiete zurückkehren: PZ 1 nach Ossipowitschi (Strecke Minsk - Bobruisk), PZ 2 in den Raum Krolewschisna - Glebokie (Strecke Molodetschno - Polozk), PZ 66 nach Beresa-Kartuska, PZ 68 nach Parochonsk bei Pinsk, PZ 21 blieb auf der Strecke von Brest Richtung Pinsk.

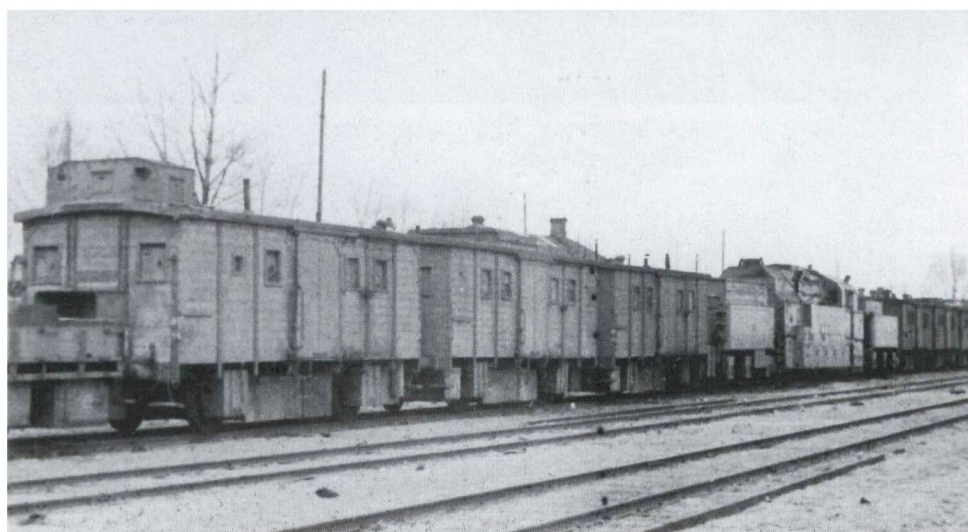
Bei der H.Gr.Nord hatten die Sowjets zwar im äußersten Norden eine schmale Landverbindung nach Leningrad erkämpfen können, sonst war aber die Front - bis auf die Räumung des Frontschlauchs von Demjansk im Frühjahr 1943 - seit 1942 stabil geblieben. Erst im Spätherbst 1943 schaffte der Durchbruch der Russen im Raum Nowel Probleme, die dadurch noch größer wurden, dass die Heeresgruppengrenze immer weiter nach Süden ausgedehnt wurde. So wurde ihr am 10.1.44 auch der Raum Polozk zugeschlagen, wobei sie auch den dort stehenden PZ 67 „erbt“. Mitte Januar 1944 eröffneten die Russen



Der im März 1944 in Kowel eingeschlossene und dort durch Bomben und Artillerie schwer beschädigte PZ 10 kurz zuvor in der Westukraine (KM).



Panzerzüge der H.Gr.Nord im Mai 1944 auf dem Bahnhof von Farinowo (südlich Polozk) während der Besichtigung durch den Panzerzug-Regiments-Stab Nr.2 (Oberstlt. von Türckheim). Im Vordergrund der Befehlszug Nr.72B, parallel dazu links dahinter (dazwischen zwei abgesetzte Panzer 38(t)), wegen der Tarnung zum Großteil nur als dunkle Masse wahrzunehmen, der PZ 26. Rechts vor diesem ein Wohnzug, dahinter - gerade noch erkennbar (Rauchfahne) - der PZ 67. Unten links: Während dieser Besichtigung: links Hptm. Hoppe (Kdt. PZ 67), Mitte Oberstlt.von Türckheim, rechts Lt.Sitzius (Kdt. PZ 72B), von ihm verdeckt Hptm.Fischer (Kdt. PZ 26). Unten rechts: Zur gleichen Zeit wurden die Panzerzüge der H.Gr.Mitte vom Kdr.Panzerzug-Regiments-Stab Nr.3, Oberstlt.Dr.Günther, inspiziert. Hier ist dieser im Gespräch mit Hptm. Piersdorff (Kdt. PZ 66, zweiter von rechts). Links im Hintergrund der Befehlszug Nr.72A.



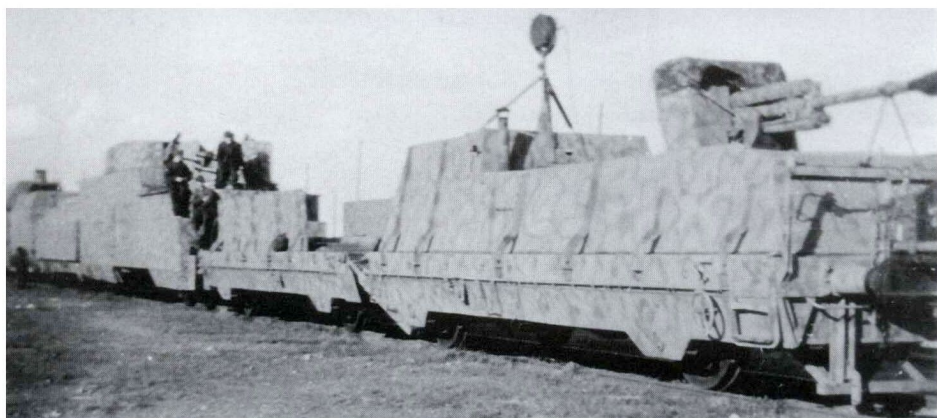
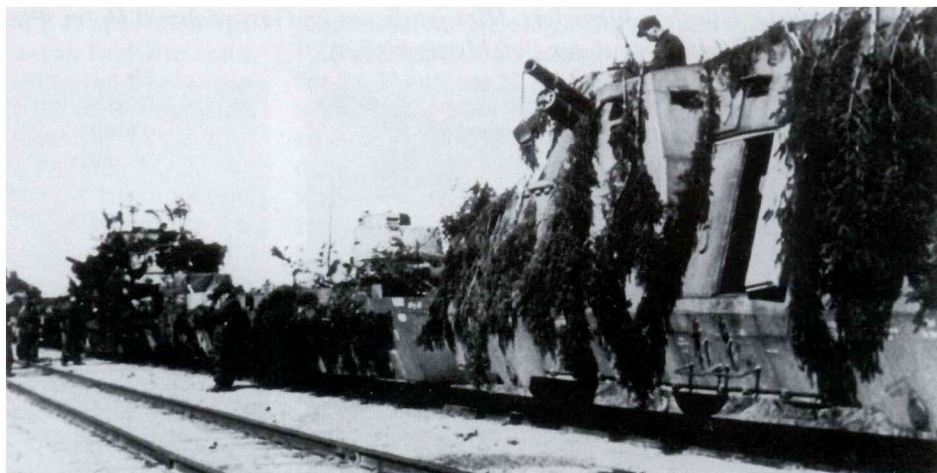
Der PZ 2 sah im Frühjahr 1944 - nach Verlust seiner später beigeestellten Geschützwagen und bevor er als letzter der früheren Bahnschutzzüge Anfang Juni 1944 zum Umbau zurückgezogen wurde - noch so aus, wie er im September 1939 in den Krieg gegangen war.

ihre Offensive gegen diese Heeresgruppe. Für die Panzerzüge war der von Nowgorod nach Westen gerichtete Stoß das Einsatzziel. Der aus dem Raum Pleskau vorverlegte PZ 63 griff am 18./19.1. bei Naschtschi ein und kämpfte sich nach Batezkaja zurück. Als die Sowjets Ende Januar die Bahnlinie Dno - Batezkaja überschritten, war der PZ 63 an der Nordflanke bei Peredolskaja eingesetzt, der PZ 51 im Süden bei Utorgosch. Bald musste sich aber der PZ 63 über Luga Richtung Pleskau zurückziehen, wo er am 31.3. durch Artilleriefire beschädigt wurde und zur Reparatur ins Hinterland abfuhr. Auch der PZ 51 retirierte über Dno in den Raum Pleskau. Am 20.2. war der umgebaute PZ 26 zur H.Gr.Nord gestoßen. Umschichtig deckten nun PZ 26, 51 und 67 die Strecken Rositten - Idriza und Dünaburg - Polozk. - Auch bei der H.Gr.Mitte gab es immer wieder Angriffe, die den Einsatz der Panzerzüge erforderten, so war Anfang Februar der PZ 61 südlich Witebsk, Ende dieses Monats der PZ 66 an der Nordflanke, PZ 1 an der südlichen des von den Russen gewonnenen Dnjepr-Brückenkopfs bei Rogatschew eingesetzt. Die Monate April bis Juni waren durch Anstrengungen, der ständig steigenden Partisanengefahr durch großräumige Einkreisungsoperationen Herr zu werden, gekennzeichnet. Die erste dieser Aktionen fand ab 16.4. im Raum Lepel statt. Die Panzerzüge 26 und 67 (H.Gr.Nord), sowie 2 und 61 (H.Gr.Mitte), dazu mehrere Streckenschutzzüge bildeten

entlang der Strecke Molodetschno - Polozk eine Sperrlinie zum Abfangen der Partisanen, die darauf zu getrieben werden sollten. Dies hatte nur mäßigen Erfolg, die Partisanen entkamen Richtung Süden. Deshalb sah ein weiteres Unternehmen gegen sie ab 22.5. die Panzerzüge 21, 28 und 61 unter dem Befehl des designierten Regiments-Kommandeurs Oberstlt.Dr.Günther (Befehls-PZ 72A; auch der andere vorgesehene Inhaber dieses Ranges, Oberstlt. Freiherr von Türckheim, unternahm in dieser Zeit eine Inspektionsreise zu den Panzerzügen der H.Gr.Nord und Mitte) in einer erneuten Sperrlinie entlang der Strecke Minsk - Orscha, am 9.6. standen sie auf der Strecke Minsk - Bobruisk. An weiteren Panzerzügen besaß die H.Gr.Mitte noch PZ 1 (Strecke Ossipowitschi - Schlobin), PZ 2 (Strecke Molodetschno - Polozk; Anfang Juni zum Umbau abgegangen), PZ 66 (Strecke Brest-Litowsk - Baranowitschi), PZ 68 (gerade in Reparatur) war auf der Pripjetbahn, auf der auch PZ 71 im Mai ein kurzes Gastspiel gab, bevor er nach Beschädigung und Ausbesserung nach Rumänien verlegt wurde.

Am dritten Jahrestag des Kriegs gegen die Sowjetunion begann die russische Großoffensive gegen die H.Gr.Mitte, der wenig zuvor eine Neuauflage des Schienenkriegs der Partisanen vorausgegangen war, dessen Intensität praktisch den gesamten Verkehr östlich der Linie Baranowitschi - Wilna - Dünaburg zum Erliegen brachte. Von

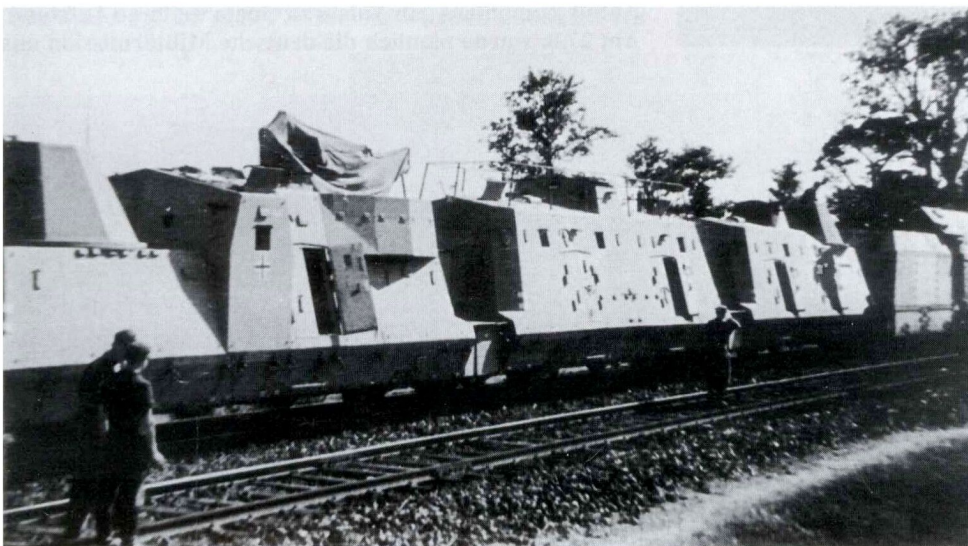
Die sowjetische Sommeroffensive 1944 gegen die H.Gr.Mitte forderte auch unter den Panzerzügen Opfer. Der PZ 61 (nebenstehend, im Hintergrund der ihm seit Dezember 1943 zugeteilte Panzertriebwagen Nr.17, der sein Schicksal teilte) und der PZ 1 (Bild Mitte) wurden in Bobruisk eingeschlossen und mussten dort am 27.6.44 gesprengt werden. Der PZ 28 (unten), nun mit voll gepanzerter Lok (linker Bildrand) und auf dem ehemaligen Abstoßwagen installierter sowjetischer 7,62 cm-Divisionskanone ZIS-3 (im hinteren Wagenteil Munitionsbunker und Scheinwerfer) ging am 29.6. östlich des Beresina-Übergangs bei Borissow verloren.



der am 23.6. Richtung Bobruisk in Marsch gesetzten Panzerzuggruppe erlitten PZ 21 und 28 Minentreffer und mussten nach Minsk zurück. Nur PZ 61 (mit PT 17) konnten dem PZ 1 südlich Bobruisk beispringen, beide wurden aber in dieser Stadt eingeschlossen und mussten gesprengt werden. Nicht besser erging es PZ 28, der sich - notdürftig repariert - den südlich Witebsk durchgebrochenen Russen vorwärts Borissov entgegenstellte. PZ 67 (H.Gr.Nord) war am 23.6. östlich Polozk im Einsatz, am 29.6. geriet er südlich dieser Stadt in einen sowjetischen Panzerangriff und wurde übel zerzaust, er musste zur Reparatur nach Riga. Statt seiner kam PZ 26 nach Polozk und zog sich Anfang Juli hinhaltend kämpfend nach Bigosowo an der lettischen Grenze zurück. Im Pripjet-Gebiet gelang es dem wiederhergestellten PZ 68 nicht, die Strecke Baranowitschi - Luniniec offen zu halten. Die Bedrohung Baranowitschis veranlasste den PZ 66, nach Byten vorzuziehen, nach dem Fall dieser Stadt am 8.7. setzten sich beide Panzerzüge nach und nach Richtung Brest-Litowsk ab. Der in Lida stationierte PZ 21 ging am 6.7. in das gefährdete Wilna, konnte sich aber der dortigen Einschließung noch entziehen; die in den Kämpfen erlittenen Beschädigungen machten eine Rückverlegung nötig. Ab Mitte Juli dehnte sich die russische Offensive auch in die angrenzenden Bereiche aus. Der PZ 26 wurde bei Bigosowo von russischen Panzern angegriffen und musste nach einem weiteren Gefecht westlich Dünaburg zur Reparatur nach Riga. Der PZ 51 zog sich auf Rositten zurück. Weiter südlich beteiligten sich der PZ 21 und der neu hinzugekommene PZ 3 an der Verteidigung von Kowno (22.-31.7.), dazwischen klappte aber eine riesige Frontlücke, durch die die Russen ungehindert nach Westen strebten, später nach Norden eindrehen und am 1.8. die Ostsee bei Tuksum erreichten, womit sie die ganze H.Gr.Nord abschnitten. Der PZ 67 stieß am 25.7. von Riga über Mitau nach Süden vor, rückfahrend in einem laufenden Gefecht mit russischen Panzern stürzte er bei Elley in einen Bombentrichter und musste aufgegeben werden. Auch der von Osten herangeführte PZ 51 und der von Riga geholte PZ 26 nahmen an den Kämpfen um Mitau teil, bekamen aber am 6.8. den Verlegungsbefehl auf die Strecke Walk - Pleskau in Estland. Am 13.8. gerieten beide Panzerzüge bei Sömerpalu in einen sowjetischen Panzerangriff; der PZ 51 entgleiste und konnte auch vom PZ 26 nicht mehr flott gemacht werden; er wurde gesprengt. PZ 26 zog sich auf Walk zurück. Am 16.8. startete man einen Gegenangriff, der die Verbindung zur H.Gr.Nord wieder herstellen sollte. Daran sollten auch

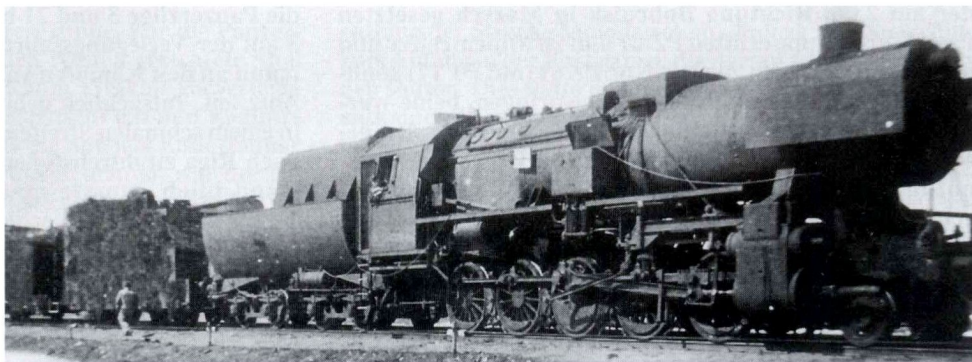
die Panzerzüge 3 und 21 beteiligen, jedoch entgleiste PZ 3 auf der Verlegungsfahrt und blieb zurück. Der PZ 21 nahm an den Kämpfen von Moscheiken aus in Richtung Autz teil. Tatsächlich gelang es, den Einschließungsring in einem schmalen Streifen entlang der Küste von Tuksum nach Riga zu durchstoßen, da Mitau aber in russischer Hand blieb, musste man westlich dieser Stadt eine Verbindungsbahn zwischen den Strecken, die von Libau und Windau her darauf zuführten, bauen. Diese Arbeiten sowie die Bahnlinie durch den Schlauch von Riga her sicherte der PZ 26.

Bei der H.Gr.Nordukraine (so hieß die H.Gr.Süd seit 30.3.44, die H.Gr.A war zu diesem Termin H.Gr.Südukraine geworden) stießen die Sowjets ab 14.7. aus Richtung Tarnopol vor. Der PZ 63, Anfang Mai von der H.Gr.Nord zur Partisanenbekämpfung in das Gebiet nordöstlich Lemberg verlegt, seit 5.6. auf der Strecke Stanislaw - Buczac eingesetzt, wurde sofort herangeholt und trat vorwärts Krasne ins Gefecht. Aber schon am 17.7. ereilte ihn auf dem kleinen Bahnhof Kutkors sein Schicksal. Durchgebrochene T 34 waren entlang der Strecke aufgefahren und nahmen in breitseits schlagartig unter Feuer (diese für den Panzerzug verheerende und verlustreiche Methode wurde von da an von den Sowjets immer wieder angewandt). Eine wahre Odyssee brachte der PZ 11 hinter sich. Am 17.7. brach er mit den beiden vor kurzem zugeführten Panzertriebwagen 16 und 18 (PT 16 sollte zum PZ 63 kommen, was aber wegen dessen Verlust nicht mehr möglich war) nach Norden auf. In Rawa Russka konnte er sich aus der Einkreisung befreien, bestritt verlustreiche Kämpfe bei Zamosc und gelangte nach Lublin. Von dort konnte er sich noch rechtzeitig vor der Einnahme am 24.7. - allerdings unter Verlust eines Kampfzuges und der Lok - in Richtung auf den San absetzen. Am 27./28.7. verteidigte er unter erneuten Verlusten den San-Übergang bei Rozwadow. Der weitere Rückzug führte ihn - immer noch mit beiden Triebwagen - über Mielec (3.-5.8.) nach Debica; nach Stabilisierung der Front kam er zur Reparatur nach Krakau. Der Durchbruch der Russen über den Bug westlich Kowel wirkte sich aber besonders fatal für den Südflügel der H.Gr.Mitte aus. Bereits am 16./17.7. waren die Sowjets nördlich Brest-Litowsk bis an den Bug vorgedrungen. Aus dem einzigen verbliebenen deutschen Brückenkopf bei Platerow wurden Gegenangriffe vorgetragen, die der PZ 66 von 21.-25.7. unterstützte. Als die Russen aus dem Raum Wlodawa - Lublin auch nach Norden eindrehen, bedrohten sie die Bahnlinie Warschau - Brest-Litowsk. Zwar konnte der PZ 68 am 24.7. noch nach Lukow gelangen, musste sich aber vor den andrängenden Sowjets auf Siedlce zu-



Die kürzeste Karriere hatte der PZ 74. Um den 25.7.44 überstürzt und noch gar nicht fertig ausgerüstet in den Einsatz geschickt, wurde er bereits am 29.7. südöstlich Warschau zusammen-geschossen.

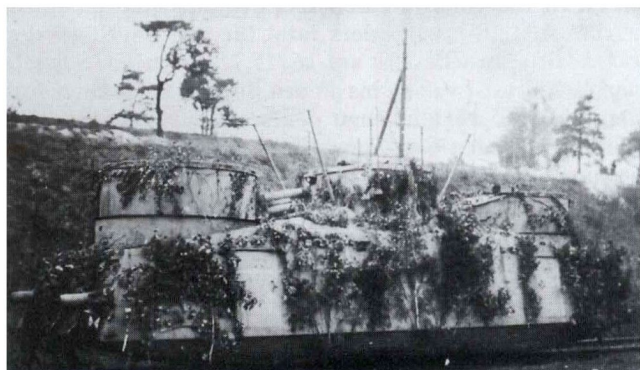
Der PZ 21 büßte am 8.7.44 beim Kampf um Wilna seine Panzerlok ein und wurde danach bis zu seinem Ende am 31.10. von einer ungepanzten Kriegslok (52 6233) gezogen.



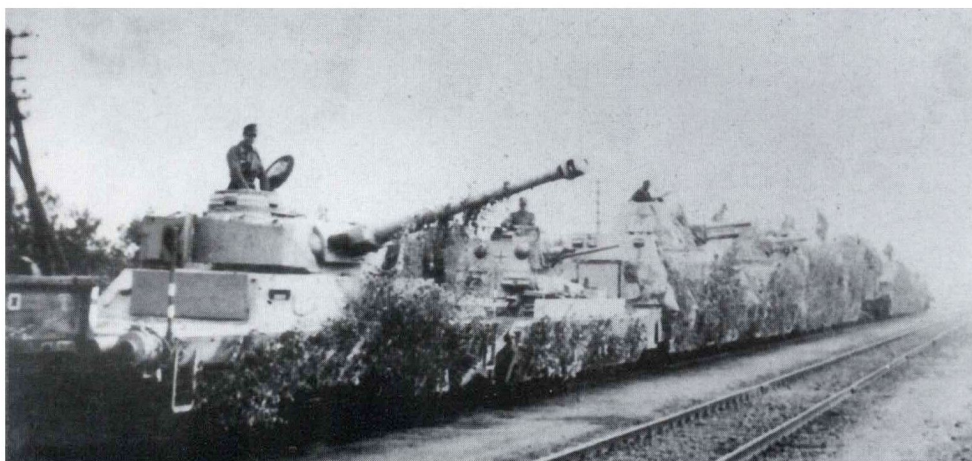
rückziehen, an dessen Verteidigung er anschließend teilnahm. Am 26.7. unterbrachen die Russen die Bahnlinie östlich von Siedlce. Auch der vom Bug-Brückenkopf herbeigeholte PZ 66 konnte sie nicht mehr öffnen und musste deshalb vier Tage später - nachdem er sich verschossen hatte - gesprengt werden. Da die Gefahr drohte, dass auch Siedlce selbst eingeschlossen würde, wurde der PZ 68 am 28.7. nach Norden abgezogen. Am 29.7. fuhr er noch von Tluszcz aus einen Angriff Richtung Wolomin, und deckte anschließend im gesamten darauf folgenden Monat den Bug-Übergang bei Wyszki. Die Russen waren aber damit auch dem Ort der Panzerzug-Ersatzabteilung, Rembertow (östlich Warschau) gefährlich nahe gekommen, sie wurde daher vom 23.-26.7. nach Milowitz (östlich von Prag) verlegt. Zwei Panzerzüge, die in Rembertow zur Endausrüstung standen, aber noch keineswegs ganz fertig waren, mussten überstürzt in den Einsatz gehen: der PZ 74 wurde der 73. Inf. Div. zugeteilt, die südöstlich Warschau bei Garwolin an der Bahn nach Deblin eine Verteidigungsstellung einnehmen sollte, aber bereits am 27.7. auf Otwock zurückgeworfen wurde. Schon zwei Tage später wurde der PZ 74 bei Pogorzelsk von einer russischen Panzerfront zusammengeschossen, mit vier Tagen wohl die kürzeste „Karriere“ eines Panzerzugs. PZ 75 fuhr von Rembertow

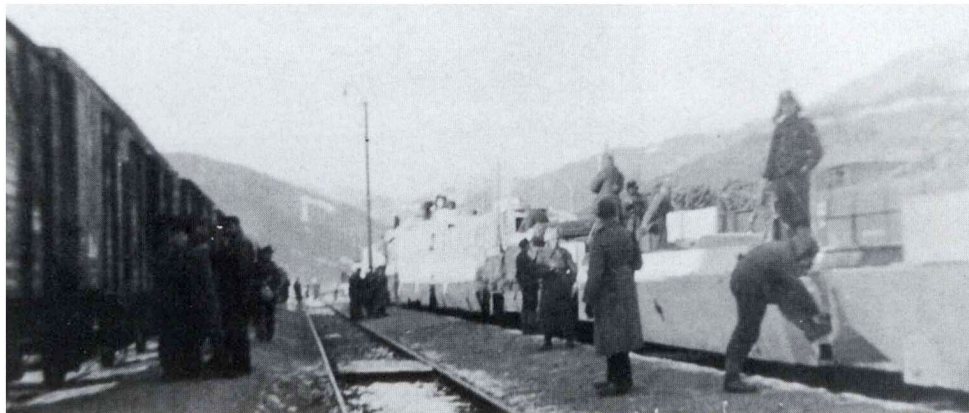
Richtung Osten vor und zog sich am 30.7. nach Praga, die östliche Vorstadt Warschaus, zurück. Dort sah man angesichts der Nähe der Roten Armee die Zeit zum Aufstand gekommen, der am 1.8. losbrach. PZ 75 nahm an der erfolgreichen Verteidigung der Weichsel-Brücke teil und unterstützte die gegen die Aufständischen vorgehenden Kräfte von der Ringbahn aus, zunächst von deren westlichen, später von ihrem nördlichen Teil aus. Dies wirkte sich für die Polen höchst fatal aus, verhinderte doch das Sperren dieser Strecke die Zuführung von Verstärkungen aus den westlichen und nördlichen Vororten in die Innenstadt. Der PZ 75 (Ende August umbenannt in Panzer-Lehr-Zug 5, weil er als Übungszug für die Ersatzabteilung vorgesehen war) blieb bis Ende September in Warschau. Dann bildete er mit dem am 28.8. neu zugeführten PZ 30 und einem Streckenschutzzug zwischen Zyrardow und Jaktorow (westlich Warschau) eine Sperrlinie, auf die am 29.9. eine in den Wäldern südlich der Weichsel eingekreiste polnische Partisanengruppe auflief und vernichtet wurde. Anschließend waren beide Züge mit Sicherungsaufgaben im Raum zwischen Lawitsch - Petrikau und Warschau befasst, ab 21.10. waren sie (dem PZ 30 war inzwischen der PT 19 zugeteilt worden) vor dem Narew-Brückenkopf im Raum Nasielsk - Modlin eingesetzt.

Mitte Mai 1944 war nach seiner Ausbesserung der PZ 71 nach Galatz/Rumänien zur H.Gr.Südukraine (früher A) verlegt worden, um deren Versorgungslinien zu sichern. Nach der russischen Offensive gegen die H.Gr. (20.8.) und dem Seitenwechsel Rumäniens (24.8.) zog sich der PZ 71 nach Ploesti zurück und sollte weiter über den Predeal-Pass nach Kronstadt abfahren. Er wurde aber in Ploesti festgehalten und auf die Stichbahn nach Slanic geschickt um dort einen Luftwaffen-Stab abzuholen. Dies wurde ihm zum Verhängnis, denn am 29.8. hatten die Russen bereits Ploesti erreicht und ihm damit den Rückweg abgeschnitten, so dass er am 31.8. gesprengt werden musste. - Der Abfall Rumäniens gab Anlass zu einem weiteren Aufstand. Am 27.8. wurde nämlich die deutsche Militärmission aus



Im August 1944 wurde der umgebaute PZ 30 (Panzerjägerwagen, Geschütztürme deutscher Bauart, neue Panzerlok; nebenstehend) mit dem unterstellten Panzertriebwagen Nr.19 (oben) in den Raum westlich Warschau zugeführt.





Nach der Räumung Frankreichs wurden die dort stationiert gewesenen Panzerzüge (Nr.22, 24 und 25) im Oktober/November 1944 z.T. nach Nachrüstung an die Ostfront zur H.Gr.A verlegt, so PZ 22 (mit unterstelltem Triebwagen Nr.22) in die Slowakei.

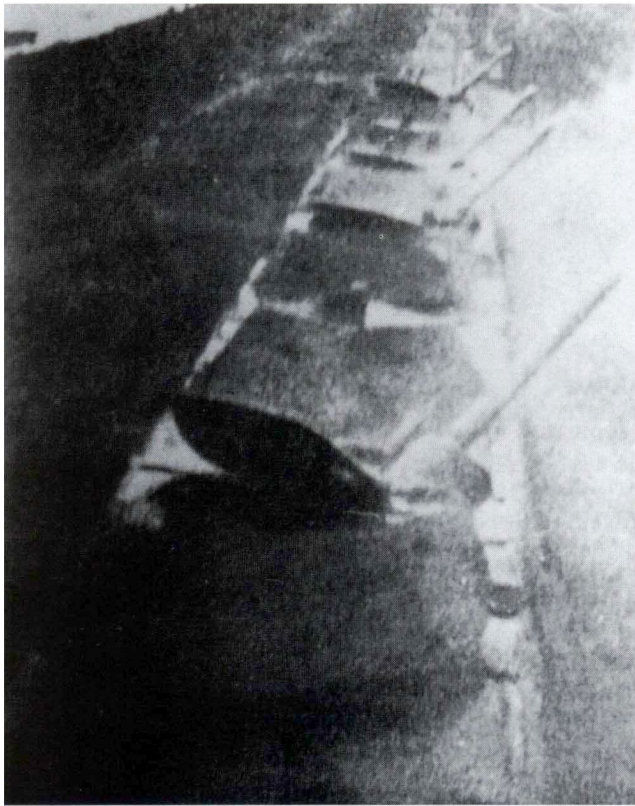
Rumänien auf ihrer Rückreise in St. Martin von slowakischen Partisanen festgenommen und erschossen. Dies war das Zeichen für Teile der slowakischen Armee zur Erhebung. Sie konnte jedoch relativ schnell auf den mittel-slowakischen Raum beschränkt werden. Schon am 1.9. taucht der PZ 62 am Ostrand des Aufstandsgebiets, auf der Strecke von Kaschau nach Preschau auf. Man kann davon ausgehen, dass er an der Öffnung der Bahnlinie im Waagtal von Osten (Deutschendorf) her beteiligt war, die am 7.9. bereits bis Rosenberg gelang. Für den Abschnitt von Rosenberg nach Silles (und damit die Herstellung der durchgängigen West-Ost-Verbindung) brauchte man länger; sie war erst ab 11.10. wieder voll befahrbar, und ihren Ostabschnitt sicherte auch Mitte Oktober noch der PZ 62, dem Ende September der PT 20 zugeteilt worden war. Die Slowaken hatten übrigens auch drei Panzerzüge gebaut, die nach der Niederschlagung des Aufstands Ende Oktober in deutsche Hände fielen und aus deren Material zwei Streckenschutzzüge aufgestellt wurden. Anfang November löste der aus Frankreich verlegte PZ 22 (mit PT 22) den PZ 62 bei der Streckensicherung in der Slowakei ab, letzterer wurde in den Bereich der H.Gr.Süd (am 24.9. hatte wieder einmal eine Umbenennung stattgefunden: die H.Gr.Südukraine hieß nun schlicht „Süd“, während „Nordukraine“ zur H.Gr. A wurde) zur Theißsicherung befohlen und nahm wohl auch an den Abwehrkämpfen bei Miskolc teil. Als die Sowjets am 20.12. an der Nahtstelle der 1.ungarischen und 8.Armee nach Westen in das slowakisch-ungarische Grenzgebiet durchbrachen, wurde er bei den Abwehrkämpfen im Raum Groß-Steffelsdorf - Fülleke beschädigt und kam anschließend zur H.Gr.A nach Polen zurück. - Ende Oktober/Anfang November kamen auch noch weitere Panzerzüge aus dem Westen nach Polen, nachdem Frankreich weitgehend von den Alliierten besetzt worden war: PZ 24 und PZ 25. Sie wurden zunächst für

Sicherungsaufgaben im Gebiet südlich Krakau eingesetzt. Mit ihnen konnte nun endlich der schon lange geplante Befehlshaber der Panzerzüge bei der H. Gr.A, der Regiments-Stab Nr.2 (Oberstlt.von Türkheim mit dem Befehlszug 72A) in Krakau eingerichtet werden. Im unterstanden 2 Panzerzug-Bataillone, eines mit PZ 24 und 62 (der diesem Panzerzug zugehörige Triebwagen PT 20 befand sich - auch für den Rest des Krieges - in Reparatur) wurde gegen Jahresende in Jelen (Strecke Koluszki - Skarzysko Kamienna), das andere mit PZ 11 und 25 sowie PT 16 und 18 südlich Kielce stationiert, PZ 22 mit PT 22 blieb als einzelner Zug vorerst in der Slowakei.

Am 5.10. war die Rote Armee auch im Norden wieder aktiv geworden. In nur fünf Tagen durchstieß sie die 3.Pz.-Armee bis zur Ostsee und trennte so die H.Gr.Nord endgültig von der übrigen Front. Dem PZ 21, der unverändert im Raum Moscheiken - Autz stand, hatte sich auf der Strecke von Moscheiken Richtung Schaulen der PZ 3 zugesellt. Dieser geriet schon am 5.10. ins Gefecht und zog sich kämpfend gegen Moscheiken zurück. Die Russen hatten aber nach Norden eingedreht und bedrohten die Bahnlinie von Libau nach dort. PZ 3 wurde deshalb am 7.10. nach Weinoden verschoben und versuchte vergebens, die Strecke nach Moscheiken wieder freizukämpfen, wobei von der anderen Seite her auch der PZ 21 beteiligt war. Als Weinoden auch nach Westen hin abgeschnitten war und die Einnahme durch die Russen drohte, wurde der PZ 3 am 10.10. gesprengt. Dasselbe Schicksal erlitt später der PZ 21 in Moscheiken, nachdem er bis zum 31.10. die Verteidigung dieser Stadt unterstützt hatte. Im Bereich der H.Gr.Nord (später Kurland) verblieb der PZ 26. Nachdem er den Rücktransport der Truppen von Riga nach Tukum gesichert hatte, verlegte er auf die Strecke Libau, auf der er dem Kampfverlauf entsprechend immer weiter zurückging, bis zur Kapitulation am 8.5.45. - Da die Sowjets bei

Im Oktober 1944 wurde der aus dem Streckenschutzzug „Blücher“ umgebaute PZ 52 der Front in Ostpreußen zugeführt und nahm an der Wiedereinnahme von Goldap teil.





Auch sowjetische Panzerzüge waren weiterhin aktiv (hier im Sommer 1944), machten sich allerdings nur bemerkbar, wenn die Kampflinie längere Zeit ortsfest blieb (was zunehmend weniger der Fall war), da sie auf die Umnagelung der Strecken auf Breitspur bis unmittelbar hinter die Front angewiesen waren (PM).

ihrer Oktober-Offensive bis an die Memel vorgedrungen waren, wurde am 10.10. der aus einem Streckenschutzzug umgebaute, neue PZ 52 (mit unterstelltem PT 21) zur Sicherung des dortigen Übergangs nach Tilsit verlegt. Am 16.10. brachen die Sowjets aus dem Raum Schirwindt - Suwalki in Ostpreußen ein und erreichten am 22.10. die Linie Gumbinnen - Goldap. PZ 52 wurde von Norden, der seit September am Narew-Übergang bei Ostrolenka stehende PZ 68 vom Süden herangeholt. Vor allem traf aber der zur Führung der Panzerzüge bei der H.Gr.Mitte vorgesehene Regiments-Kommandeur Oberstlt.Dr.Günther mit seinem Kommando zug 72B ein. Die drei Panzerzüge beteiligten sich an der Wiedereroberung Goldaps Anfang November. Später wurden auch die am Narew-Brückenkopf bei Nasielsk stehenden Panzerzüge 30 (mit PT 19) und PLZ 5 nach Ostpreußen herangezogen. Von den beiden Panzerzug-Bataillonen operierte in der Folge immer eines von Treuburg aus Richtung Goldap, das andere Richtung Osten. Am 1.12. wurde der PLZ 5 durch den neuen PZ 76 (mit unterstelltem PT 23) abgelöst, er konnte sich nun der eigentlich vorgesehenen Verwendung als Übungszug bei der Ersatzabteilung widmen, allerdings nur für wenige Wochen. PZ 68 musste Ende des Jahres zur Reparatur nach Königsberg, PT 21 wurde aus gleichem Grunde zurück ins Reich verlegt.

Am 12.1. schritten die Sowjets zu ihrer großen Offensive gegenüber den H.Gr.A und Mitte. Der aus dem Baranow-Brückenkopf vordringende Panzerkeil zielte ziemlich genau auf den Standort des Panzerzug-Bataillons südlich Kielce. Am 13.1. wurden PZ 11 und 25 bewegungsunfähig geschossen und mussten aufgegeben werden. Der beschädigte PT 18 konnte sich zwar nach Kielce absetzen, aber von dort nicht mehr entkommen, lediglich der PT 16 konnte nach Süden durchbrechen und bestritt anschließend noch Kämpfe im oberschlesischen Industriegebiet, ehe er zur Reparatur zurückgezogen wurde. Als die Rote Armee an diesem Tag auch aus dem Pulawy-Brückenkopf vorging, wurde das bei Tomaszow stehende andere Panzerzug-Bataillon (PZ 24 und 62) alarmiert und in den Raum Radom geschickt, weder dort noch auf der Rückfahrt nach Skar-

zysko Kamienna hatte man Feindberührung. Die weitere Strecke war durch Räumungszüge völlig überfüllt, wobei durch die Hektik verursachte Auffahrunfälle weitere Verzögerungen brachten. Als man in der Frühe des 16.1. von Wolka Piebanska aus weiter Richtung Konskie abfahren wollte, kam die Nachricht, dass der Russe bereits im nächsten Bahnhof stand und die Züge mit einem Panzeraufmarsch entlang der Strecke zusammenschoss. Der Bataillonskommandeur ließ die Panzerzüge, die keinen Schuss abgegeben hatten, deshalb sprengen, die Besatzung schlug sich zu Fuß nach hinten durch. Lediglich der Befehlzug 72A mit dem Regiments-Kommandeur hatte sich rechtzeitig aus Krakau nach Schlesien absetzen können. - Auch gegen Ostpreußen schlugen die Russen los. Während ein Zangenarm zwischen Memel und Ebenrode in Richtung Königsberg vorging, wandte sich der andere aus den Narew-Brückenköpfen gegen die untere Weichsel. Die bei der 4.Armee stehenden Panzerzüge des Regiments Nr.3 (Oberstlt. Dr. Günther) blieben daher zunächst unbebeligt und wurden erst am 19.1. alarmiert. PZ 30 und 72B wurden über Allenstein nach Deutsch-Eylau verlegt. Auf einer Erkundungsfahrt Richtung Soldau stieß man am 20.1. bei Hartowitz auf die russische Spitze, der PT 19 wurde beschädigt, konnte aber abgeschleppt werden. Man zog sich auf Deutsch-Eylau zurück; dort war inzwischen auch der fertiggestellte Teil des PZ 68 (zwei Gefechtswagen und die Panzerlok waren zurückgeblieben) eingetroffen, der einen Transportzug von Königsberg nach Marienburg begleitet hatte. Als Deutsch-Eylau von den Russen umfasst wurde zog man sich unter Mitnahme von möglichst vielen Flüchtlingen am 22./23.1. Richtung Marienburg zurück, wo am 25.1. die Nogat Richtung Westen überschritten wurde. Die beiden anderen Panzerzüge des Regiments (PZ 52 und 76) wurden nach Königsberg beordert, jedoch folgte nur PZ 76 (mit PT 23) diesem Befehl und wurde östlich der Stadt eingesetzt; PZ 52 setzte sich über Bartenstein nach Westen ab und konnte noch rechtzeitig bei Marienburg über die Nogat gelangen, bevor die Strecke von den Russen unterbrochen wurde. PZ 76 ging nach Königsberg zurück und kam dann auf die Strecke nach Fischhausen, blieb also bei



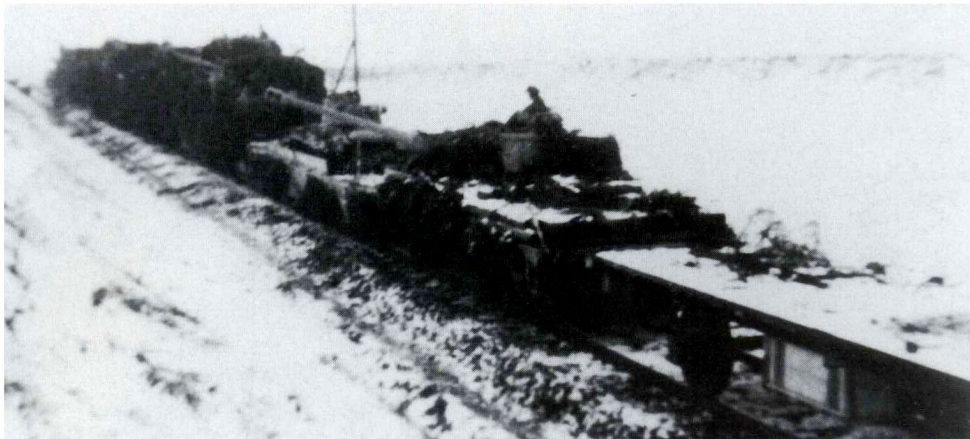
Der PZ 65, nach Beschädigung auf dem Balkan bei der Ersatz-Abteilung, wurde nach eiliger Wiederherstellung (siehe auf dem Bild oben den zum Kommandowagen umgebauten Güterwagen und den andersartigen Geschütz-wagen dahinter - allerdings mit der 2 cm-Vierlings-Flak in „Wirbelwind“-Türmen) Anfang Februar 1945 an die Oderfront verlegt, nachdem die Rote Armee bis an diesen Fluss vorgedrungen war.

der Zernierung Königsbergs am 30.1. außerhalb des Einschließungs rings. An der Öffnung desselben um den 20.2. war er beteiligt. Der in Königsberg verbliebene Rest des PZ 68 war inzwischen fertiggestellt worden und wurde mit dem PT 23 zusammengekoppelt. Diese Einheit stand beim endgültigen Sturm der Russen in der Stadt und nahm zuerst am Haupt- dann am Nordbahnhof an den Abwehrkämpfen bis zum bitteren Ende teil; der PZ 76 wurde am 14.4. in Seerappen vernichtet. Die übrig gebliebenen Züge der Regiments-Kampfgruppe Dr.Günther (PZ 30, 52, 68 und 72B waren zunächst an der Weichselfront gegenüber Graudenz, später an der Strecke Konitz - Czersk - Preußisch-Stargard eingesetzt.

Wieder einmal hatte man eine Umbenennung der Heeresgruppen vorgenommen: die im Baltikum abgeschnittene H.Gr.Nord hieß nun „Kurland“, der in Ostpreußen abgetrennte Teil der H. Gr.Mitte „Nord“, die H.Gr.A in Schlesien und Mähren „Mitte“, in den „leeren“ Raum in Pommern und an der Oder, die die Sowjets am 31.1. bei Küstrin erreichten, schob man die neue H. Gr.Weichsel ein. Für diese musste man zunächst alles nur Greifbare an Truppen zusammenkratzen, so auch für die im Bereich der Oderfront zu formierende Panzerzug-Gruppe. Für sie standen zunächst nur die Streckenschutzzüge „Max“ und Nr.83 sowie die Panzertriebswagen 22 und 37 zur Verfügung. Ihre Führung übernahm der Regiments-Stab von Türckheim, der seine Züge ja alle in Polen verloren hatte. Er erhielt einen behelfsmäßigen Befehlszug (Nr.II), so dass der frühere (72A) den Kampfzügen zugesellt werden konnte. Wei-

tere Verstärkung erhielt die Gruppe durch den überholten PZ 65, der den Streckenschutzzug „Max“ ersetzte, den vom Rüstungsministerium und Generalinspekteur der Panzertruppen „gestifteten“ Streckenschutzzug „Berlin“ (fünf auf Flachwagen aufgesetzte nicht fahrfähige Panzer „Panther“) und die Panzertriebswagen 16 und 21. Diese Fahrzeuge standen auf den Strecken Müncheberg - Werbig - Küstrin und Fürstenwalde - Rosengarten - Frankfurt/Oder sowie auf der Querverbindung Werbig - Rosengarten zur Bekämpfung der russischen Oder-Brückenköpfe. Dem Regimentsstab war auch ein Panzerzug-Bataillon in Pommern unterstellt, das aus dem wieder zum Kampfzug gewordenen Panzer-Lehr-Zug 5 und dem neuen PZ 77 bestand. Ersterer deckte den Rückzug von vorwärts Arnswalde auf Stargard, der zweite den von Pyritz auf diese Stadt. Beide waren auch an dem von Arnswalde ausgehenden Gegenangriff Mitte Februar beteiligt, der sich aber schnell festlief. Am 24.2. eröffneten die Sowjets ihre Offensive gegen Pommern. PZ 77 wehrte am 26.2. einen russischen Panzerangriff auf den Bahnhof Bublitz ab, als er seinen Einsatz am nächsten Tag wiederholen wollte, lief er in eine Panzerfalle und wurde vernichtet. An seine Stelle trat der von der Oderfront herbeigeholte PZ 72A. Er sowie PLZ 5 operierten im Raum Belgard - Köslin. PZ 72A zog sich vor dessen Einschließung nach Kolberg zurück und nahm an der Verteidigung dieser Stadt bis zur Aufgabe am 16.3. teil. PLZ 5 wurde in Belgard abgeschnitten und am 4.3. gesprengt. Die Besatzung konnte sich in einem abenteuerlichen einwöchigen Marsch bis zu den deutschen Linien durchschlagen. Am

Anfang Februar 1945
gelangte der neue PZ 77
nach Pommern, wurde
aber bereits am 27.2. bei
Bublitz vernichtet.

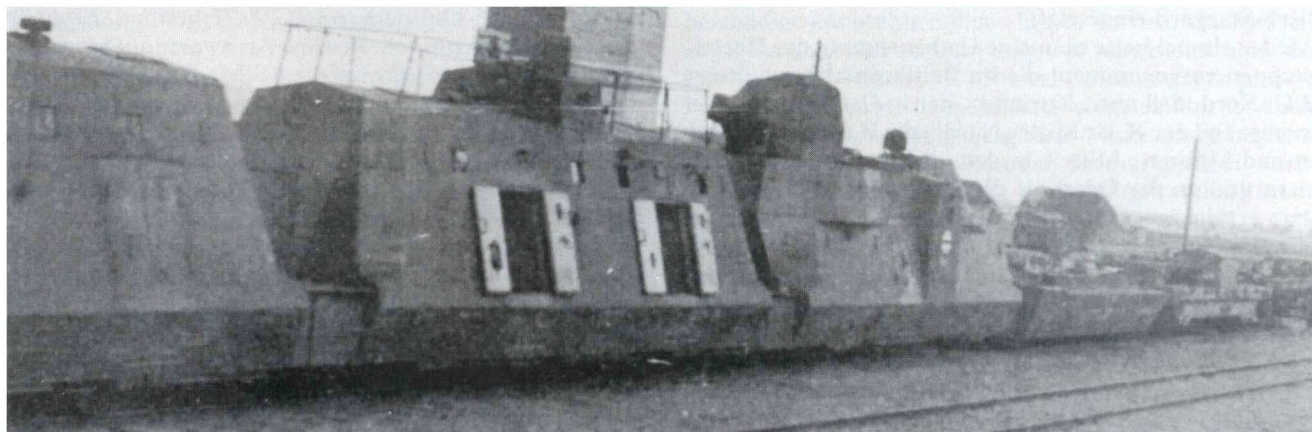


fatalsten war aber der Durchbruch der Russen in Pommern für die Panzerzüge der Regimentsgruppe Dr.Günther (PZ 30, 52, 68 und 72B) südwestlich Dirschau. Diese hatte am 27.2. den Befehl erhalten, zur H.Gr.Mitte in den Raum Bautzen - Görlitz zu verlegen. Durch Einspruch der 2.Armee verzögerte sich die Abfahrt um einen Tag. So stießen die Panzerzüge westlich Schlawa bereits auf die Russen, die am 1.3. zur Ostsee durchgestoßen waren. Diese hatten die Brücke über die Grabow gesprengt und der Regimentsgruppe blieb nichts übrig, als sich wieder nach Osten bis in den Raum Gotenhafen zurückzuziehen. Die Panzerzüge wurden bataillonsweise im Raum Groß-Katz eingesetzt. Als gerade PZ 30 und 52 an der Front waren, wurde während eines russischen Angriffs in ihrem Rücken eine Brücke gesprengt und sie wurden so am 21.3. von den Sowjets erobert. PZ 68 und 72A zogen sich nach Gotenhafen und bei dessen Einnahme (28.3.) auf die Oxhöfter Kämpfe zurück, wo sie gesprengt wurden. - Bei der H.Gr.Mitte wurde übrigens der nach dem Desaster in Polen letzte verbliebene PZ 22 im Februar aus der Slowakei nach Schlesien geholt. Er war zunächst am Oder-Brückenkopf bei Steinau nördlich Breslau (in dieser Stadt war während der Einschließung auch ein eigens aufgestellter Panzerzug aktiv) eingesetzt, am 11.2. wurde er bei Sprottau von russischen Panzern vernichtet.

Anfang 1945 wandte Hitler sein besonderes Interesse Ungarn zu. So wurde dem PZ 64, der sich seit dem Übertritt der 2.Pz.-Armee zur H.Gr.Süd am 1.12.44 im Rückzug von Fünfkirchen auf Barcs befand, Anfang Februar noch die neuen Panzerzüge 78 und 79 zugesellt; alle drei deckten die Strecke von der Südwestecke des Plattensees nach Somogyszob und von Gyekenyes nach Vizvar, hinter denen die Ölquellen bei Nagykanisza lagen. Als die Russen Mitte März nördlich des Plattensees vorstießen, sollte der PZ 79 in den Einbruchsraum auf die Strecke Sarvar - Papa

verlegen. Er wurde am 27.3. westlich Czelldömölk von den Sowjets überflügelt und vernichtet. PZ 78 wurde zwar auch an das Nordufer des Plattensees verlegt, zog sich aber wieder nach Nagykanisza zurück. PZ 64 wie 78 konnten sich Anfang April über die Drau absetzen und gelangten noch in die Südsteiermark. Sie standen in den letzten Kriegswochen östlich Spielfeld und setzten sich bei der Kapitulation über Graz ab. Der PZ 78 kam noch bis in die Gegend von Judenburg, PZ 64 blieb in Pernegg (vor Bruck) stehen und der ihm kurz vor Kriegsende noch zugeteilte PT 19 fuhr bis hinter Leoben.

Der letzte Akt des Ostfront-Dramas begann mit einem Trommelfeuer ungeheureren Ausmaßes in der Frühe des 16.4., hinter dem die Russen beiderseits Küstrin vorbrachen. Ein Brennpunkt ihres Angriffs waren die Seelower Höhen. Hier stand bei Seelow der Panzerzug „Berlin“. Er fuhr zum Gleisdreieck östlich Werbig vor und soll von Bahndamm und Brücke nicht weniger als 56 sowjetische Panzer abgeschossen haben. Allerdings konnte er nicht auf die Richtung Müncheberg wegführende Strecke gelangen und da weiter südlich die Russen bei Ludwigslust und Dolgelin an die Bahnlinie herangekommen waren, musste der durch Artilleriefeuer und Tiefflieger bereits beschädigte Zug aufgegeben werden. Die anderen Panzerzüge (PZ 65 und 83 mit PT 16, 21 und 22) standen im Raum Rosengarten und nahmen an den Kämpfen um Schönfließ teil. Die Front konnte in diesem Raum gehalten werden. Am 19.4., noch rechtzeitig, bevor die von Norden vordringenden Russen die Strecke bei Fürstenwalde sperren konnten, setzten sich die Panzerzüge Richtung Berlin und von dort weiter nach Mecklenburg ab. Am 24.4. befanden sie sich in Waren am Müritzsee. Am 17.4. wurde in Berlin der Streckenschutzzug 350 fertig; er wurde nach Bad Freienwalde, den nördlichsten Punkt der 9.Armee verlegt, musste sich aber schon zwei Tage später nach Eberswalde abset-



PZ 64 im März 1945 südlich des Plattensees in Ungarn (KM).



Panzerzüge der letzten Stunde. Am Tag nach Beginn der sowjetischen Schluss-offensive, am 17.4.45 kam der zum Panzerzug ausgebaute Streckenschutzzug Nr.350 (nebenstehend) an die Oderfront. Man beachte den ohne Laufwerk, aber einschließlich der Wanne auf einen Flachwagen gesetzten Panzer IVH. Unten: Der umgebaute PZ 7 strebt Ende April 45 seinem Einsatzort beim mährischen Olmütz zu.

zen. Dort kam er zur Armee-Abteilung Steiner, von der der Einsatz Berlins von Norden her erwartet wurde. Mit dieser verlegte er am 23.4. in den Raum nördlich Oranienburg, wo am gleichen Tag auch PT 16 und 22 eintrafen. Die eigenen Angriffsversuche scheiterten schnell, statt dessen musste man sich der vordringenden Sowjets bei Oranienburg und Kremmen erwehren. Am 27.4. wurde PZ 350 und PT 16 vom Standort Beetz-Sommerfeld Richtung Neu-Ruppin zurückgezogen, PT 22 klärte einen Tag später von Neustadt/Dosse Richtung Rhinow - Rathenow auf, vor dessen Toren die Russen bereits standen. - Im März war ein weiterer Panzerzug, PZ 75, vom Balkan in den Raum südlich Berlin gekommen. Er stand zwischen Golßen und Baruth und damit genau auf dem Vormarschweg der sowjetischen 3.Pz.-Armee nach ihrem Durchbruch zwischen Cottbus und Spremberg. Zwar gelang es am 19.4. südlich Baruth, deren Vordringen ein wenig zu verzögern, jedoch war ihr Vorrücken auf den südlichen Stadtrand von Berlin unaufhaltbar. PZ 75 lieferte am 22.4. bei Groß-Beeren ein Nachhutgefecht, konnte sich aber über Spandau noch rechtzeitig nach Westen absetzen, ehe die Bahn bei Nauen unterbrochen wurde. Am 30.4. unterstützte er noch einen letzten deutschen Gegenangriffsversuch von Friesack in Richtung Brädkow. Am gleichen Tag sammelten sich PZ 75 und 350 sowie PT 22 in Neustadt/Dosse und fuhren Richtung Wittenberge ab (PT 16 blieb mit einem Schaden in Neustadt zurück). PZ 65 und 83 mit PT 21 standen an diesem Tag im Raum Karow - Parchim. Am 2.5. sammelten sich alle Einheiten in Neustadt-Glewe und fuhren geschlossen über Ludwigslust Richtung Schwerin, wobei man in Holthusen auf die Amerikaner traf, denen man sich ergab. Der Regiments-Kommandeur mit dem Befehlszug II - seit Anfang März beim Heeresgruppen-Stab südwestlich Prenzlau - setzte sich mit diesem nach Waren ab, ehe die Russen Prenzlau am 27.4. einnahmen. Von dort suchte man über Goldberg - Bad Kleinen seinen eigenen Weg, westlich Grevesmühlen war aber die Strecke zugefahren, so dass man am 2.5. den Zug stehen ließ und die Einheit auflöste. Im Restgebiet Böhmen und Mähren, das die Deutschen zu Kriegsende noch in Besitz hatten, befand sich in Milowitz die Panzerzug-Ersatzabteilung. Hier wurden bis zum Schluss Panzerzüge ausgerüstet. Es waren dies PZ 80 und 81 aus der Standard-Serie BP 44 (PZ 82 wurde nicht mehr fertig), die umgebauten PZ 7 und 27 sowie ein etwas ominöser PZ 99, der Streckenschutzzug „Moritz“,



die für den Balkan bestimmten schweren Panzerspähzüge Nr.205 und 206 und PT 36. Anfang Mai wurde mit dem behelfsmäßigen Befehlszug III sogar noch ein Regimentsstab etabliert. Über die Tätigkeiten dieser Panzerzüge ist nur wenig bekannt. PZ 80, am 25.4. von PZ 7 abgelöst, war westlich Olmütz eingesetzt. Letzterer blieb in Böhmisches-Trübau stehen, ersterer gelangte noch bis über die Moldau. Am 3.5. erhoben sich die Tschechen gegen die Besatzungsmacht. Der Kampf gegen irreguläre Einheiten ist an sich Domäne der Panzerzüge. Dass man ihm auswich und sogar Züge ohne zwingende Notwendigkeit aufgab, zeugt von der angesichts des nahen Kriegsendes gesunkenen Moral. Nach tschechischen Quellen wurden an folgenden Orten Panzerzüge erbeutet: Iglau, nördlich Kralup, Oberleutensdorf, Lissa (s. Pz. Spähzug 205 und ein weiterer), Milowitz (s. Pz. Spähzug 206 und unfertiger PZ 82); ein weiterer muss bei Reichenberg stehen geblieben sein. Wie viele andere suchten auch die Panzerzug-Angehörigen incl. der Ersatzabteilung noch die amerikanischen Linien zu erreichen, hatten aber nicht das Glück ihrer Kameraden in Mecklenburg. Die 3.US-Armee hatte ihren Kommandeuren die strikte Anweisung gegeben, niemanden über die Demarkationslinie zu lassen. So blieb es selbst keinem der dort Angekommenen erspart, das Los sowjetischer Gefangenschaft auf sich nehmen zu müssen.

Die Verteilung der Panzerzüge auf die Heeresgruppen der Ostfront

| <u>H.Gr.Nord</u> | <u>H.Gr.Mitte</u> | <u>H.Gr.Süd</u> |
|--------------------------------------|---|--|
| <u>Bestand 22.6.1941:</u> 6,26,30 | 1,2,3,27,28,29 | 4,7,31 |
| | E.10.41 ab 3 r 2.1.42 ab 27 v 10.1.42 ab 29 v 15.1.42 ab 28 —————> | 15.1.42 zu 28 15.1.42 zu 10 neu |
| 5.42 ab 6 ru | 22.2.42 zu 27 (neu) A.3.42 zu 3 22.5.42 zu 25 (neu) 28.5.42 ab 3 r 30.5.42 ab 27 ru 1.7.42 zu 4 <————— | 1.7.42 ab 4 |
| | | <u>6.7.42 H.Gr.B</u> |
| 8.42 zu 51 neu | 10.10.42 zu 3 10.10.42 ab 25(→ Frkr) 10.10.42 zu 21(← Frkr) 11.42 zu 27(neu) | 2.11.42 ab 31 u |
| 11.42 ab 30 u | | <u>24.11.42 H.Gr.Don</u> 24.11.42 zu 7,10 |
| | 14.12.42 ab 1 ru 23.12.42 zu 61 neu | 23.11.42 ab 7,10 —————> 23.12.42 ab 28 —————> |
| 1.43 ab 26 u | | 23.12.42 zu 28 18. 2.43 zu 62 neu |
| | | ↓ <u>23.2.42 H.Gr.Süd</u> |
| A. 5.43 zu 63 neu | 13.7.43 ab 3 ru 17.8.43 zu 66 neu 23.8.43 zu 1 (neu) A.10.43 zu 67 neu A.11.43 zu 68 neu 9.11.43 ab 4 ru | 11.8.43 zu 11 (aus 10 II) M.10.43 zu 31 (neu) 16.11.43 zu 69 neu 18.11.43 ab 62 —————> 21.12.43 zu 70 neu 28.12.43 ab 31 v 1.44 ab 7 ru 1.44 ab 28 r(u) |
| | | <u>H.Gr.A (seit 6.7.42)</u> 18.11.43 zu 62 |
| 10.1.44 zu 67 <————— | 10.1.44 ab 67 | 11.1.44 zu 62 <————— |
| 20.2.44 zu 26 (neu) | | 12.1.44 zu 71 neu 10.2.44 zu R/60 (←EA) |
| | | 21.2.44 zu 30 (neu) |
| | | <u>20.3.44 H.Gr.N-Ukraine</u> 21.3.44 ab 69 v 22.3.44 ab R/60 r(v) E.3.44 ab 10v E.3.44 ab 71 4.4.44 ab 70 v E.4.44 ab 11r E.4.44 zu 63 (←H.Gr.Nord) |
| 31.3.44 ab 63 r | E.3.44 zu 71 <————— E.3.44 ab 27 v(r) | 13.4.44 ab 30 r |
| | 11.5.44 ab 71 —————> 5.44 zu 28 (neu) A.6.44 ab 2 ru 27.6.44 ab 1,61 v 29.6.44 ab 28 v | 15.5.44 zu 71 |

| <u>H.Gr.Nord</u> | <u>H.Gr.Mitte</u> | <u>H.Gr.N-Ukraine</u> | <u>H.Gr. S-Ukraine</u> |
|-----------------------------|---|--|--|
| 27.7.44 ab 67 v | 18.7.44 zu 3 (neu) 25.7.44 zu 74,75 (L5) neu 29.7.44 ab 74 v 30.7.44 ab 66 v 28.8.44 zu 30 (neu) | 17.7.44 ab 63 v 17.7.44 zu 11 (neu) | 31.8.44 ab 71 v |
| 13.8.44 ab 51 v | 10.10.44 zu 52 neu 10.10.44 ab 3 v 21.10.44 zu 72 b neu (St.3) 30.10.44 ab 21 v 1.12.44 ab L5 (→ EA) 1.12.44 zu 76 neu | <u>25.9.44 H.Gr.A</u> E.9.44 ab 62 → <u>25.9.44 H.Gr.Süd</u> E. 9.44 zu 62 23.10.44 zu 24 (←Frkr) A.11.44 zu 22 (←Frkr) 12.11.44 zu 64 (←Blk) E.11.44 zu 25 (←Frkr) E.11.44 zu 72a neu (St.2) 12.44 zu 62 ← 12.44 ab 62 13.1.45 ab 11,25 v 16.1.45 ab 24,62 v | |
| <u>25.1.45 H.Gr.Kurland</u> | <u>25.1.45 H.Gr.Nord</u> | <u>25.1.45 H.Gr.Weichsel</u> | <u>25.1.45 H.Gr.Mitte</u> |
| | | 29.1.45 zu L5 (← E A) 2.2.45 zu 72 a ← 2.2.45 ab 72 a 2.2.45 zu 77 neu 2.2.45 zu 83 neu 3.2.45 zu Kdo II neu (St.2) 6.2.45 zu 65 (←Blk) 15.2.45 zu Berlin neu 27.2.45 ab 77 v 5.3.45 ab L5 v 21.3.45 ab 30,52 v 28.3.45 ab 68,72b v 14.4.45 ab 76 v | 6.2.45 zu 78 neu 6.2.45 zu 79 neu 11.2.45 ab 22 v E.3.45 zu 80 neu E.3.45 zu 27 (neu) 27.3.45 ab 79 v E.4.45 zu Kdo III (St.3) E.4.45 zu 81 neu A.5.45 zu 7 (neu) A.5.45 zu 205 neu A.5.45 zu 206 neu |
| | | 16.3.45 ab 72a v M.3.45 zu 75 (Blk) 16.4.45 ab Berlin v 17.4.45 zu 350 neu | |

Bestand bei der Kapitulation Anfang Mai 45:

| | | | |
|----|---------------------|--|-------|
| 26 | 65,75,83,350,Kdo II | 7,27,80,81 Kdo III 205,206 u. weitere ? | 64,78 |
|----|---------------------|--|-------|

Folgenden Panzerzügen an der Ostfront waren Panzertriebwagen zugeordnet:

| | |
|-------|---|
| PZ 25 | PT 15 (22.5. - 9.42) |
| PZ 61 | PT 17 (E.12.43 - 17.6.44 v) |
| PZ 11 | PT 16 (6.44 - 13.1.45) PT 18 (7.44 - 13.1.45, 16.1.45v) |
| PZ 30 | PT 19 (8.44 - 1.45) |
| PZ 62 | PT 20 (9.44 - 12.44) |
| PZ 52 | PT 21 (10.44 - 12.44) |
| PZ 22 | PT 22 (10.44 - E 1. 45) |
| PZ 76 | PT 23 (11.44 - 4.45 v) |
| PZ 64 | PT 19 (4-9.5.45) |

Bei der Panzerzug-Kampfgruppe der H.Gr.Weichsel (PZ 65, 72a, 83, Berlin, 350) befanden sich - ohne daß die genaue Zuordnung bekannt ist - PT 16 (ab 20.2.45; 23.4.-2.5.45 beim PZ 350) PT 21 (seit A.3.45) u. PT 22 (seit 2.2.45), bei der H.Gr.Süd seit Ende 2.45 bis zur Kapitulation der PT 15 neben PT 19. PT 20 stand 4.45 zur Reparatur im RAW Nürnberg.

Legende:

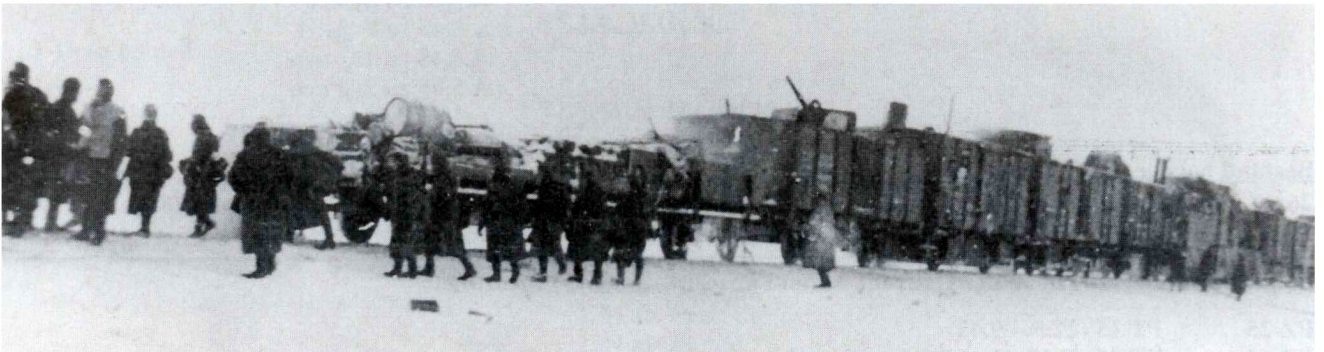
beim Datum: A=Anfang, M=Mitte, E=Ende des Monats
zu=Zugang, ab=Abgang, die Zahl gibt die Nummer des Panzerzugs wieder *
r=Reparatur (nur größere, mehrere Monate dauernde aufgenommen)
u=Umbau, v=Verlust,
neu=Neubau, (neu)=nach größerem Umbau oder Neubau nach Verlust
St.=Panzerzug-Regiments-Stab
Kdo=Kommando-Zug
EA=Panzerzug-Ersatzabteilung
Frkr=Frankreich
Blk=Balkan (Kroatien/Serbien)

* 1945 wurden auch die zu Panzerzügen aufgestuften Streckenschutzzüge (83,350, „Berlin“) aufgenommen.

Epilog

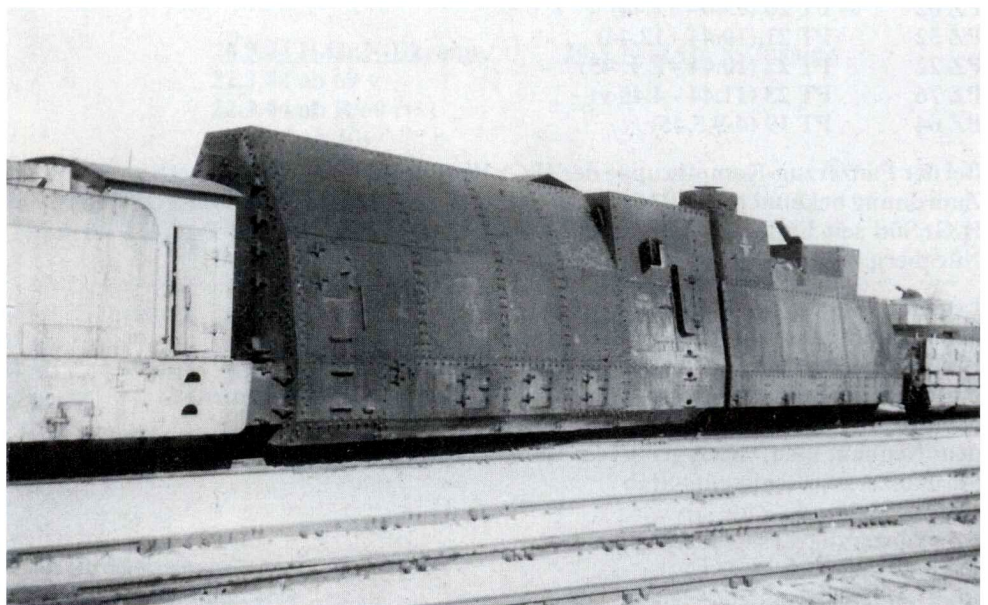
So endete der am 22.6.1941 begonnene Krieg gegen die Sowjetunion mit der Vernichtung des deutschen Heeres und des Deutschen Reiches. Eigentlich war er schon verloren, als sich bis zum Winter 1941/42 keines der Planungsziele erreichen ließ. Zwar hatte man Leningrad eingeschlossen und Charkow erobert, aber vor Moskau blieb man liegen und bei Rostow hatte man schon vor dem Einsetzen der eigentlichen russischen Gegenoffensive einen Rückschlag erlitten. Von der angepeilten Sicherungslinie Archangelsk - Astrachan war man weit entfernt. Vor allem hatte man aber trotz der ihr versetzten erheblichen Schläge die Rote Armee nicht in die Knie zwingen können. Stalin musste nicht einmal hinter den Ural ausweichen, um den Kampf - nun sogar mit den potenten USA, denen Hitler den Krieg erklärt hatte, an seiner Seite - fortzusetzen, und er tat dies schon mit der Winteroffensive gegen die durch die Schlammperiode, die nachfolgende extreme Kälte und den vorherigen unerwartet harten Widerstand der Sowjets ausgepumpten deutschen Verbände sehr wirkungsvoll. Sie konnten nur mit Mühe und unter großen Verlusten an Menschen und Material noch zum Stehen gebracht werden, letztlich wurde vielen von ihnen hier schon das Rückgrat gebrochen, und das Hauptproblem, dass nämlich die deutschen Kräfte für eine durchgängige Besetzung der Front und gar des Hinterlandes bei weitem nicht ausreichten, wurde evident. Für die erfolgreiche Fortsetzung des Krieges an der Ostfront hätte es wohl nur eine Chance gegeben: wenn man ver-

sucht hätte, die einheimische Bevölkerung, die die Deutschen in weiten Teilen zunächst als Befreier vom Kommunismus begrüßt hatte, aktiv auf seine Seite zu bringen. Dem stand aber die nationalsozialistische Rassenpolitik diametral entgegen, die sie der Stalinschen Propaganda des „Großen Vaterländischen Krieges“ geradewegs in die Arme trieb und zu fanatischen Kämpfern für diese Sache werden ließ. Mit der Scheinblüte der Sommeroffensive 1942 wurden die Probleme noch verschärft: die sowjetische Armee wich aus und konnte so ihre ganze Kraft für den Gegenanschlag aufsparen, die Frontlinie wurde in extremer Weise überdehnt und letztlich konnte auch bei diesem Vormarsch keines der angestrebten Ziele (kaukasische Schwarzmeerküste, Ölquellen, Stalingrad) erreicht werden. Spätestens da war das bittere Ende abzusehen, auch wenn es mit qualvollen Blutopfern auf beiden Seiten noch über zwei Jahre hinausgezögert wurde. Anstatt des erhofften territorialen Zugewinns im Osten für die Deutschen dehnte sich nun das Herrschaftsgebiet der Sowjetunion und des Kommunismus nach Mitteleuropa bis an die Elbe und den Böhmerwald sowie über weite Teile des Balkans aus, und anstatt der Gewinnung von „Lebensraum für die deutsche Herrenrasse“ verschwanden alle Siedlungsgebiete jenseits dieser Grenze, in denen an die 18 Millionen Deutsche - oft schon seit Jahrhunderten - gelebt hatten, durch Vertreibung und Rückwanderung (die bei den Russlanddeutschen bis heute anhält) von der Landkarte.



Der PZ 6 im Winter 1941/42 bei der H.Gr.Nord im Raum Dno - Batezkaja - Staraja Russa - Nowgorod.(KM)

Ein interessantes Bild aus Rembertow vom Frühjahr 1944: links die gepanzerte Diesellok WR 360 C 14, die bei Kriegsende den PZ 83 zog, dann die sowjetische Beutelok, die Vorbild für die Panzerung der Loks der Baureihe 57 für den BP 42 und 44 war und im August 1944 dem PZ 30 zugewiesen wurde, dahinter ein Wagen des in Kowel befreiten, aber schwer beschädigten PZ 10.





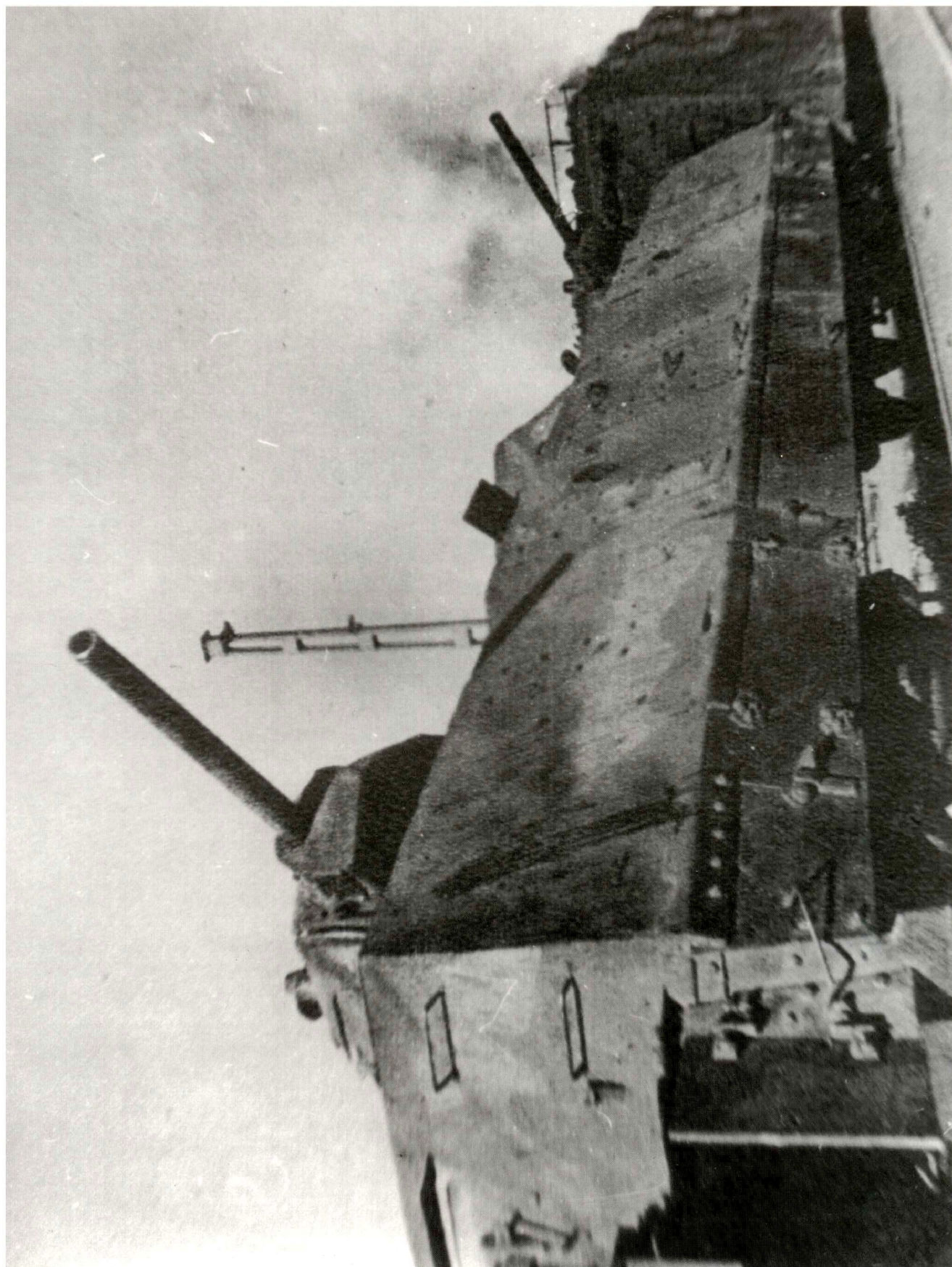
Im Frühjahr 1942 wurde ein Streckenschutzzug (innengepanzerter Güterwagen aus russischer Beute) zum Panzerzug 51 aufgestuft. Von den Sowjets übernommen wurde das Aufsetzen von Türmen von Kampfpanzern (hier russische BT-7) als Geschützbewaffnung.



Zwei sowjetische Panzerzug-Konstruktionen des Jahres 1942: rechts angeschnitten ein aus vier zweiachsigen Kampfwagen mit je einem Geschützturm (7,62 cm-F.K. 02/30) bestehender OB-3, links die Weiterentwicklung des NKPS-42 (zwei zweitürmige Vierachser) mit ausgesetzten Türmen des T 34; dieses Bestückung (siehe auch Rückseite) wurde 1943 russischer Standard (PM).

Waffen-Arsenal SPECIAL BAND 28

DM 24,80 / öS 194.-- / sfr 25,80 / LUF 606,--



ISBN: 3 - 7909 - 0704 - 9

PODZUN-PALLAS-VERLAG GmbH • 61200 Wölfersheim-Berstadt

Internet-Shop: <http://www.podzun-pallas.de>