

UN TRAIN BLINDE ALLEMAND VA VENIR EN BELGIQUE

Selon toute vraisemblance, un train blindé allemand viendra en Belgique vers le 20 août 1946.

Ne craignez point, lecteurs, que la guerre soit à nouveau à nos portes et que vous deviez à bref délai revivre les temps de cauchemars que nous avons subis de 1939 à 1945.

Il s'agit d'une exposition ferroviaire qui est organisée au profit des œuvres d'assistance des cheminots.

A partir du 11 juillet, il passera successivement dans les villes de Nancy, Metz, Strasbourg, Mulhouse, Verdun, Châlons et Reims, avec interruption à Nancy pour subir une revision générale du Service de l'Entretien de la S. N. C. F.

Quel sera exactement son horaire en Belgique ? Nous l'ignorons car il n'est pas déterminé à l'heure actuelle. Nous le donnerons dans un prochain article.

Lorsqu'il quittera la Belgique, il sera présenté dans les villes de la région du Nord, à Paris pour y être exposé dans les diverses grandes gares autres que Paris Saint-Lazare (où il commença si l'on peut dire sa « carrière touristique » au service des Œuvres des Cheminots Français).

Partout où il a déjà été présenté au public, le succès s'est avéré triomphal. Le public français se presse à cette « attraction ».

Le succès rencontré a incité la S. N. C. F. à adjoindre au train une voiture exposition destinée à renseigner le public sur l'effort de reconstruction des chemins de fer français.

Le train blindé n'est pas un inconnu pour nos lecteurs et nous l'avons déjà présenté sous notre rubrique « Cinéma » dans nos pages 5 à 8 de notre revue n° 4 de mai 1946, consacrées à un film de René Clément : « *Bataille du Rail* ».

Pour ceux de nos lecteurs qui ont vu le film, ce sera un régal de voir réellement le train.

Personne n'ignore plus l'importance du rôle des chemins de fer pendant la guerre.

(Cliché S. N. C. F.)

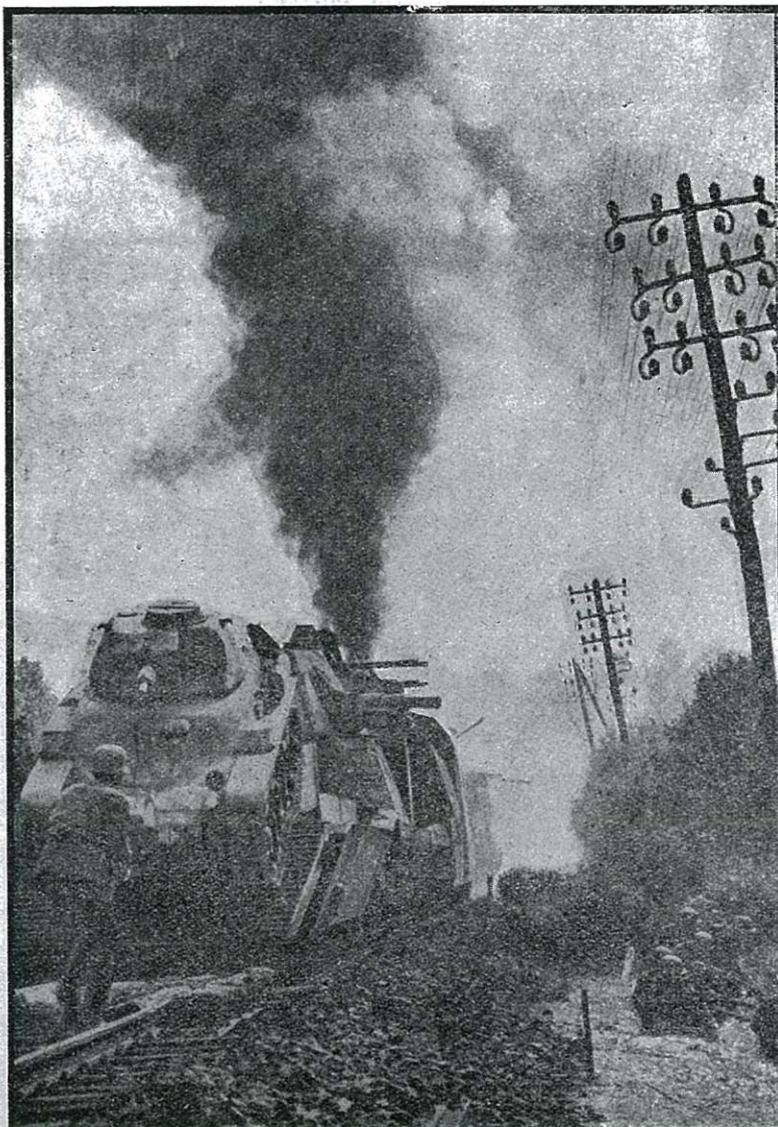
Comme en Belgique, les Allemands voulaient utiliser les chemins de fer de la France au maximum et comptaient sur eux pour concentrer leurs troupes au point où débarqueraient les Alliés.

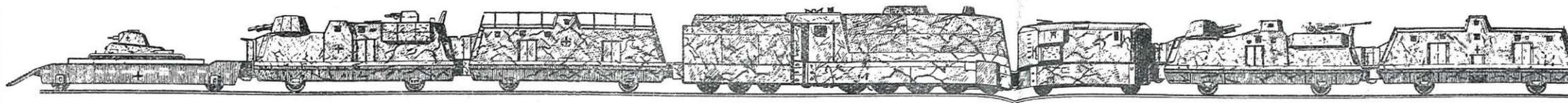
Mais on sait comment les bombardements anglo-américains et les sabotages de la Résistance belgo-franco-néerlandaise firent échec à leurs plans, entravant les concentrations de troupes et de matériel, hachant et désorganisant les lignes de communications.

Les cheminots de tous les pays envahis furent dès l'origine au premier rang des résistants qui risquèrent leur vie dans l'âpre guerre secrète des transports.

Leur activité revêtit les formes les plus diverses : passage du courrier, transport d'émissaires secrets, fourniture de renseignements les plus précieux, sabotages sous toutes les formes jusqu'à la grève générale faite à la demande du Haut Commandement Inter-Allié qui acheva de bloquer les trains et transforma en déroute la retraite allemande.

Pendant les quatre années tragiques et sombres, les cheminots furent animés du plus bel esprit de corps et l'on peut dire que du plus humble au plus puissant, de l'homme d'équipe à l'ingénieur, tous ont participé à la Résistance.





A.

B.

C.

D.

E.

F.

G.

H.

Ce train comporte un ensemble de moyens de toutes armes lui permettant de mener, à lui seul, le combat éloigné et rapproché, en utilisant le feu de son armement fixe ainsi que le feu et le mouvement de moyens débarqués. Il comprend 9 éléments. Le blindage est à l'épreuve de la balle et des

éclats. De petits boucliers forment couloir entre semblables ont assuré la protection des voies prises des « Partisans », avant que ce train

A. TRUC PORTE CHAR

1. - TRUC

- Rampes fixes permettant de débarquer le char dans l'axe de la voie.
- Blindage latéral protégeant chenilles et galets.

2. - CHAR LEGER DE 12 t. R. 35 (en service dans l'Armée française en 1939-1940).

- **Personnel** : 1 conducteur - 1 chef de bord tireur.
- **Armement** : 1 canon de 37 mm court, 1 mitrailleuse (enlevée).
- **Essence** : pour 8 heures de marche à 10 km/h.

Appuyés par l'artillerie et les armes fixes du train, le char et les éléments d'infanterie débarqués exécutent des raids et nettoient le terrain.

Le char peut également tirer de sa position sur truc.

B. WAGON, CANON

1. - TOURELLE CANON

- Obusier de 105 mm L.F.H. (leichte Feld Haubitze), culasse à coin; champ de tir : 360° (tous azimuts).

2. - LOGEMENT POUR LE PERSONNEL

- Fentes d'observation et créneaux ou rotules supports pour armes légères.
- Trappes d'observation.

3. - TOURELLE D. C. A. non couverte.

- Blindage latéral.
- Affût tous azimuts d'une mitrailleuse quadruple (les 4 tubes de 12 ou 13,2 mm ont disparu).
- Devant le siège du pointeur-tireur : appareils de correction de tir.

C. et H. WAGONS POUR LE PERSONNEL

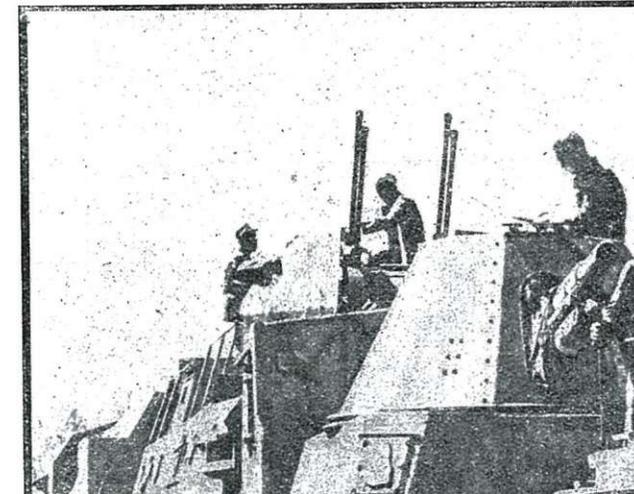
- Fentes d'observation et créneaux pour armes légères.
- Rateliers pour 18 fusils.
- Chaque wagon transporte au moins 18 fusiliers-voltigeurs plus les servants d'armes automatiques et de lance-grenades, soit environ une section d'infanterie.

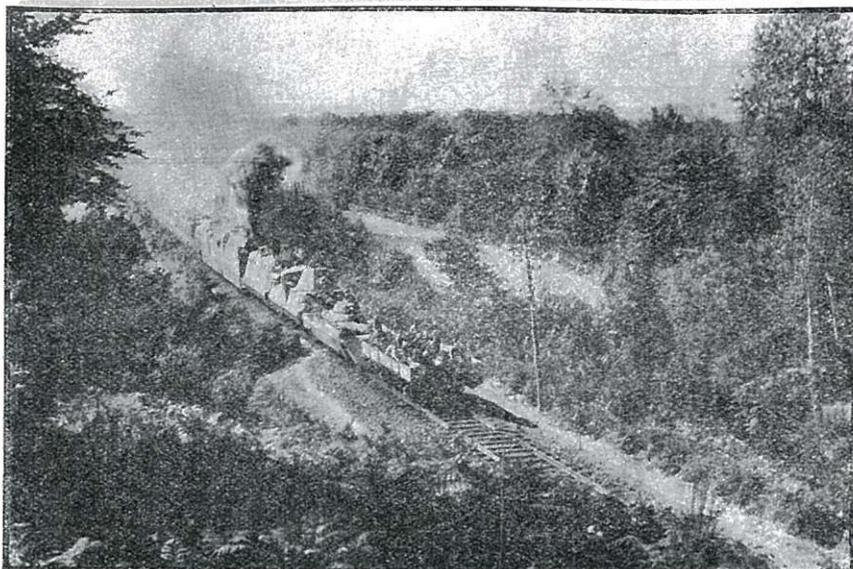
D. E. LOCOMOTIVE BLINDEE ET SON TENDER

F. VOITURE DE SERVICE

Cette voiture servait de poste de secours et de cuisine.

Cliché S. N. C. F.





(Cliché S. N. C. F.)

Plus nombreux que les Belges et les Néerlandais, les Français furent ceux qui payèrent dans le monde des cheminots le plus lourd tribut :

400 fusillés,
3.500 tués en service,
13.500 blessés en service,
5.000 déportés,

qui ont laissé 10.000 veuves et orphelins, bilan auquel il faut ajouter 40.000 foyers sinistrés.

Pendant les derniers mois qui précédèrent la libération, au moment où les sabotages s'intensifièrent sur les voies ferrées, la Wehrmacht utilisa des trains blindés pour assurer la protection de ses convois et en particulier pour lutter

contre les organisations de résistance spécialisées dans la destruction des installations ferroviaires.

Dans la région de Chagny, au sud de Dijon, nœud ferroviaire important, trois de ces trains sillonnèrent les voies en permanence à partir du 15 août 1944.

Depuis le 24 août 1944, la grève totale des cheminots français laissait aux mains des Allemands un réseau disloqué par les bombardements et les sabotages, sur lequel l'ennemi ne pouvait plus circuler que par ses propres moyens, difficilement et dans l'insécurité la plus complète.

C'est un de ces trois trains qui fut capturé par les soldats de la 1^{re} Armée, le 8 septembre au matin, en gare de Saint-Berain, sur la ligne Nevers-Chagny.

Au début de septembre, ce train blindé reçut la mission d'accompagner un convoi de 12 trains.

Venant de Paray-le-Monial. Il passa le 4 septembre à Montchanin; des convois protégés, deux circulaient devant lui et dix s'échelonnaient derrière entre Saint-Berain et Montchanin. Il était remorqué par la machine Sud-Est 5 A 33 que les Allemands avaient fait caréner par les Usines du Creusot et qui se trouvait au milieu du convoi comme dans tous les trains de ce genre.

Elle était conduite par du personnel exclusivement allemand.

Celui-ci pensait se ravitailler en gare de Saint-Berain car l'embouteillage était tel qu'il avait mis trois jours à franchir les 12 km qui séparent Montchanin de Saint-Berain.

Le réservoir d'eau de Saint-Berain avait été vidé par des civils français et le ravitaillement en eau fut rendu ainsi impossible.

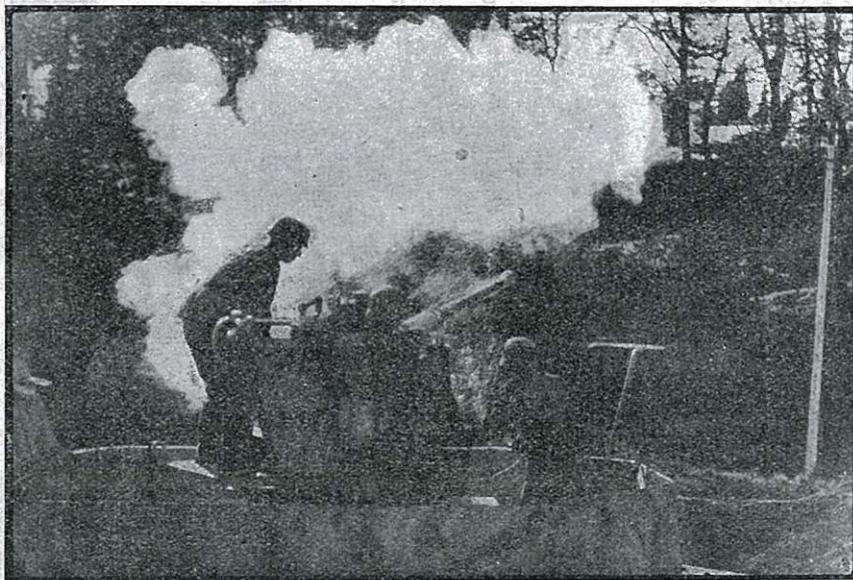
Il se trouva par conséquent immobilisé et, pendant toute la journée du 7 septembre 1944, il essuya le feu de l'artillerie alliée, car les premiers éléments français atteignaient le village.

Pour se protéger, les Allemands firent deux sorties qui échouèrent.

Dans la soirée, des renforts français arrivèrent et tous les convois furent pris sous le feu de l'artillerie.

Presque tous les occupants prirent la fuite à la faveur de la nuit du 7 au 8 et le matin une trentaine d'Allemands qui restaient encore, libérèrent un capitaine F. F. I. qu'ils avaient fait prisonnier quelques jours plus tôt aux environs de Paray.

Celui-ci parvint à prendre contact avec l'armée du général de Lattre de Tassigny et, sur ses indications, une patrouille de 44 soldats, appuyés par deux chars, s'emparèrent du train et de ses derniers occupants.



(Cliché S. N. C. F.)