

独自の戦力増強とノルマンディにおける戦闘

ラスト・オブ・カンフグループ

第57回 西部戦線の装甲列車作戦 鉄路の闘い
第32装甲列車 後編

The Last of
the Kampfgruppe

文/高橋慶史 by Yoshifumi Takahashi

1943年も後半となると、連合軍による大陸侵攻が現実味を帯びてきた。ある程度の対空火力と装甲、敵中を突破できる機動力を有する装甲列車は、侵攻時に貴重な戦力となると目された。そこで在フランスのドイツ軍は、独自に戦力増強を図ることにしたのである。

▼戦後間もなく撮影された装甲列車Pz32。まだオリジナルの迷彩が残っていて精悍で、細いスプレー塗装の三色迷彩が施されているのが確認できる。この122mmローレーヌシュレッパ―自走砲でM10駆逐戦車と砲撃戦を展開するとは、たいした度胸である。



4 第32装甲列車 (Pz32) の開発

1943年後半になると、在フランスドイツ軍総司令部は現実味を帯びてきた連合軍の大陸侵攻に対して、あらゆる努力を行っていた。侵攻時には、交通の要衝への敵空挺部隊による降下作戦、レジスタンス勢力による鉄道駅の占拠、破壊などが想定され、ある程度の対空能力を有して敵中を突破して、迅速に行動できる装甲列車は、喉から手が出るほどの価値があった。

しかしながら、当時フランスに配備されていたのは前述したとおりPz22とPz25の2編成のみであった。しかもこの2種は鹵獲装甲列車由来であり、1940年から改造に改造を重ねて兵装を強化してきたものの、基本仕様がばらばらで予備パーツやメンテナンス部品がネックとなり、整備に多大な労力がかかっていた。

在フランスドイツ軍総司令部は何度も装甲列車の増強をOKHに掛け合ったが、無駄であった。東部戦線の戦況は危機的状況を迎え、南東戦線ではバルチザンとの戦闘が激化しており、まだ平穩なフランスへ装甲列車をこれ以上配備する余裕などはまったくなかったのである。

1944年2月4日、業を煮やしたフランスドイツ軍総司令部は、なんと自前で装甲列車1編成を製造することを決定し、1週間後には主兵装を100mm軽榴弾砲14/19型4門(のちに3門)としてこれを調達するよう指示した。しかしながら、緊急で生産中のBP44用の資材使用は許されないため、仕様はBP42で我慢せざるを得なかった。

蒸気機関車はフランス製機関車050A型が選定され、ル・クルーゾのシュナイダー社工場で改造と装甲板取り付け作業が行なわれた。なお、同工場は後述するようにPz22のオーバーホールや改造作業などを請け負っていて技術と経験を有していた。BP42の装甲板標準は30mmであったが、厚さ20mmのクロムニッケル鋼板が採用され、機関銃架なども独自のものが製造された。

また、その他の車両については、いずれも構造はBP42の標準を踏襲し、リヨンIIヴェ



◀122mmローレスシュレッパー自走砲の詳細がわかるすばらしい写真。右上の装甲板には嵩上げた溶接線が確認できるので、155mm自走砲からではなく75mm自走砲マダーI型からの改造であることがわかる。

▶同じく後方からの写真。後部装甲板にも左右に溶接線があり、75mm自走砲マダーI型の後部戦闘室の流用であることが確認できる。内部の砲座もPaK40のものが使われている。

ニシューのソミニア社工場で製造されることとなったが、前部および後部戦車連搬車両のみはプレスラウのリンケ・ホフマン社工場が製造した。

肝心の兵装については戦況や製造地フランスを反映して、標準とは大きな相違が生じた。すなわち、跳梁跋扈する敵ヤーボに対する対空能力強化のため、4連装20mm高射砲2門のうち1門が37mm高射砲36型に換装されてプラットホームに搭載された。また、積載する戦車については38(1)戦車が調達できず、前部戦車連搬車両にはルノーR40型、後部戦車連搬車両にはソ連製122mm重榴弾砲搭載ローレスシュレッパー自走榴弾砲を積載することとなった。

なお、この自走榴弾砲は唯一無二のもので、このためにローレスシュレッパーをわざわざ改造して1両のみ製作されたものであった。Pz32の編成は以下のとおりである。

- ◎ 火砲車両1両(100mm軽榴弾砲1門、37mm高射砲1門搭載)
- ◎ 火砲車両1両(100mm軽榴弾砲1門、4連装20mm高射砲1門搭載)
- ◎ 歩兵車両(前後)2両(ドイツ製歩兵車両)
- ◎ 装甲機関車(ドイツ製機関車57型)
- ◎ 装甲炭水車(型式不明)
- ◎ 戦車連搬車両(前後)2両(ルノーR40戦車1両、ソ連製122mm榴弾砲搭載ローレスシュレッパー自走榴弾砲1両積載)
- ◎ 先導車両(前後)2両(ドイツ製オープン

トップ式低床貨車)

装甲列車の乗員については、旧第31装甲列車(Pz31)の乗員がフランスへと送られて補充されたこととなった。Pz31は1943年12月28日に喪失しているが、ベルディエフとヴィニツィアの中間にあるカザティン駅へ入構したところ、すでに駅は有力なソ連軍に占領されており、全員が脱出して装甲列車を放棄したことによるものである。

ちなみに、最初のプランでは名称を引き継いでPz31とする案もあったが、OKHによりPz32と命名された。おそらくは、OKHの命名案はPz32かPz60の二択であったことは想像に難くない。



5 Pz 32の戦闘

1944年7月10日、配属されたPz 32はリヨンへ移動し、ヴェイルフランシュユールIIソーヌに駐留した。ノルマンディーの戦況は刻々と悪化し、サンローは突破されアメリカ軍は7月30日にはアヴランシュにまで達した。8月6日夜にドイツ軍は、リュティヒ作戦を発起してアヴランシュまでの突破を図ったが失敗し、8月13日にはバットン大將指揮の第3軍先鋒はナントにまで達した。

8月15日、上陸作戦「ドラグーン」が發起され、カンウとツーロンの中間地点に連合軍が上陸した。8月20日にツーロン、その2日後にマルセイユ、そして8月23日には北方のグルノーブルまで連合軍は進出した。



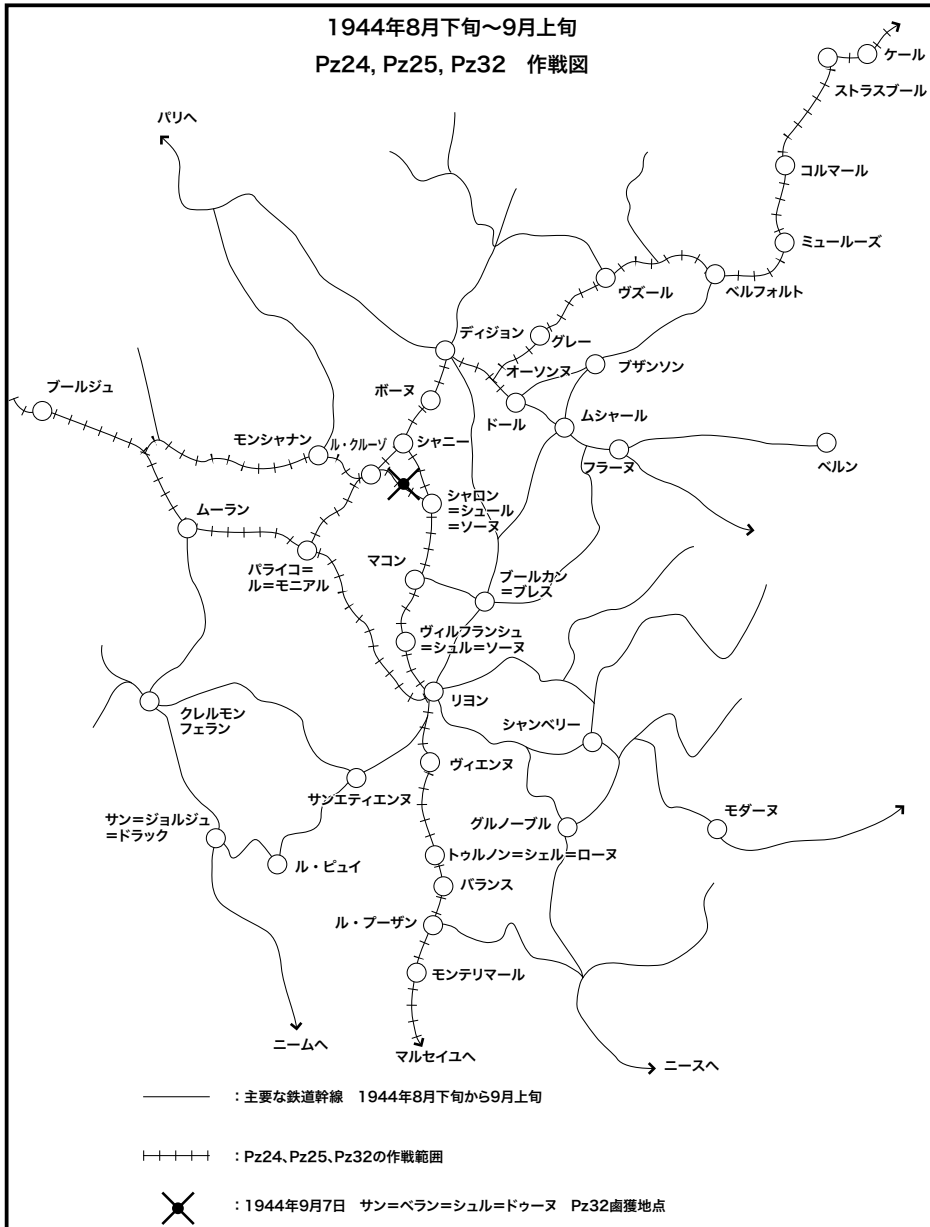
▼映画撮影後の全国ツアーで撮影された写真。やはり、特徴的な37mm高射砲が人气的な的となっているようである。この時点では、もはやオリジナル迷彩は失われ、フランス側のスプレー塗装によって太いバーンの迷彩が施されているのに注意。

▲フランス映画「La Bataille du Rail (邦題：鉄道の闘い)」の一場面で、戦時中にドイツ軍PK(宣伝中隊)が撮った写真とまったく見分けがつかない。後方にはルノーR40戦車の姿も見える。旧式なMG08機関銃はフランス側でアレンジしたものであるが、MG42よりも迫力があって効果的である。

Pz 25はトゥールーズからローネ渓谷へ戻り、8月19日からツーロンとマルセイユの間にあるカシス付近のトンネル内で待機していた。8月21日、ニーム付近で航空機の低空攻撃を受けて、初めての損害を受けている。ローネ渓谷はドイツ軍がドイツ本国への退却路であり、ここはなんとしても防衛する必要がある。このため、Pz 25はル・ブーザン、トゥルノンIIシュルIIローヌ、そして8月29日にはリヨンへと移動したが、このローネ渓谷の線区は爆撃やレジスタンスの攻撃が激しく、再三にわたって移動が妨げられた。1944年8月30日、Pz 25の高射砲車両2両は分遣されて、それぞれ燃料輸送列車の支援任務を行ない、9月1日でディジョン、9月2日にはベルフォルトまで移動し、その



1944年8月下旬～9月上旬
Pz24, Pz25, Pz32 作戦図



後無事にドイツ本国まで撤退した。高射砲車両を除くPz25本隊も、後に合流している。

ところでイタリアから増援されたPz24はブールジュ地区に駐留していたが、これは戦略上の重要地だったためである。すなわち南フランスからドイツ本国へ撤退中の第1軍の大半は、ローヌ渓谷を抜けて東進を続けており、さらに各種後方部隊や多数の民間人が徒歩で移動しつつあった。従って、レジスタンスの破壊活動を防止し、空襲で破損した線区を迅速に修理し、ブールジュ～ムーラン～モンシャナン～シャニー間の鉄道交通を維持確保することは最重要課題だったのである。

Pz24は8月31日まではムーランまで撤

退し、9月2日にはディジョンまで移動した。9月4日には線路補修作業をシャニー付近で行っていたが、空襲により車両2両が失われた。自由フランス軍がシャロン＝シュル＝ソーヌ、そしてアメリカ軍がプザンソン方面に進撃しており、状況は切迫していた。9月5日には、Pz24は再度ディジョンへ移動し、翌日にはドル北西のオーソンヌへと向かったが、列車同士の衝突事故のため線区は走行不能であった。そこで300mの迂回線路を仮設してグレー、ヴズール方面へ脱出した。

9月10日、Pz24はベルフォルトへと向かったが、途中で爆破された弾薬輸送車両を迂回する線路をまたもや仮設した。行く先々で駅やトンネルでは、破損した多数の列車や貨

車を取り除き、線路を修理しながら東進を継続し、9月12日ようやくライン河を越えた。おそらくはミュールーズ、コルマル、そしてストラスブルからライン河を渡河してケールへと脱出したと思われる。

Pz32の場合、Pz24よりは運が悪かった。ヴィルフランシュ＝シュル＝ソーヌにとどまっていたPz32は、8月31日になってようやく移動を開始し、シャロン＝シュル＝ソーヌ、シャニーまで後退した。9月1日、Pz32はディジョンからバライク＝モニアルへ移動し、そこで輸送護衛や線路補修の作業にあたった。

運命の1944年9月7日木曜日の朝、P

Z32はサン＝ペラン＝シュル＝ドゥーヌで給水不足で立ち往生してしまっただけで、そこへフランス第1軍の先鋒部隊である第3アフリカ猟兵連隊(RCA) / 第9中隊のM10駆逐戦車群が、サン＝ペランへと接近しつつあったのである。

8時45分、M10駆逐戦車「ブルゴニー」が最初の砲撃を開始し、さらに「ピアム」が砲撃を行って機関車の連結棒が損傷した。そして「ペアルン」が放った一弾はボイラーを損傷させ、Pz32は行動不能に陥ってしまった。

それでも乗員は屈せず、100mm榴弾砲で反撃し、さらにルノーR40戦車も運搬車両から降車して応戦した。夜になると18時20分から19時10分の間、連合軍の集中砲撃が加えられ、ここに至って乗員は脱出を決意して列車を離脱した。

そして1944年9月8日の朝、Pz32は貨車7両とともにフランス第1軍に擄獲されたのである。

おわりに

戦後、Pz32は修復されてルネ・クレマン監督の名画『La Bataille du Rail』(邦題: 鉄道の闘い) (1955年3月公開、現在のタイトルは『鉄道の闘い』) で使用され、撮影後はフランス全国ツアーを行なって、たいへんな人気を博しました。なお、修復されたさいに装甲機関車の隣に連結されていた火力車両の20mm4連装高射砲は撤去され、37mm高射砲へと換装されました。

それにしても、何度見てもこの映画の最後のシーンに迫力があります。なにしろ本物のSdKfz 251/D、ロレーヌシュレツパー自走砲などが宙に舞うので衝撃的なのですが、なんとももったいないと思うのは私だけではないはず。 (<https://www.youtube.com/watch?v=JUY2E5zmEQ>)

残念ながらPz32はその後にスクラップにされたというのが通説です。

個人的な思いなのですが、ソ連製122mm榴弾砲搭載ロレーヌシュレツパー自走榴弾砲十装甲列車+M10駆逐戦車のダイオラマって胸熱ですよ……(量1量サイズ?)。 ■