

BELGISCHE PANTSERTREINEN IN 1914



BELGISCHE PANTSERTREINEN IN 1914

Originele Tekst E. Delannoo / Aanpassing en opmaak BDP.

Belgische gepantserde treinen speelden tijdens de eerste maanden van de oorlog een belangrijke rol. Ze werden gebouwd in de werkplaatsen van de spoorwegen te Antwerpen-Noord en de scheepswerven van Hoboken.

De eerste was klaar op 28 augustus 1914 en was bewapend met een mortier van 210 mm en stond onder bevel van Lt. Valentin.

Dan bouwde men drie "licht" gepantserde treinen. "Licht" omdat ze slechts een kanon van 57 mm aan boord hadden. De eerste was klaar op 5 september en stond onder bevel van Lt. Michel; de tweede op 11 september onder bevel van Lt. Delaval; de derde zou, bijna gereed, vanuit Hoboken naar Oostende vertrekken toen Antwerpen bedreigd werd.

Tenslotte had men de drie "zware" gepantserde treinen waarvan er twee met Engelse Royal Navy snelvuurkanonnen van 4 inches (ongeveer 120 mm) werden uitgerust.

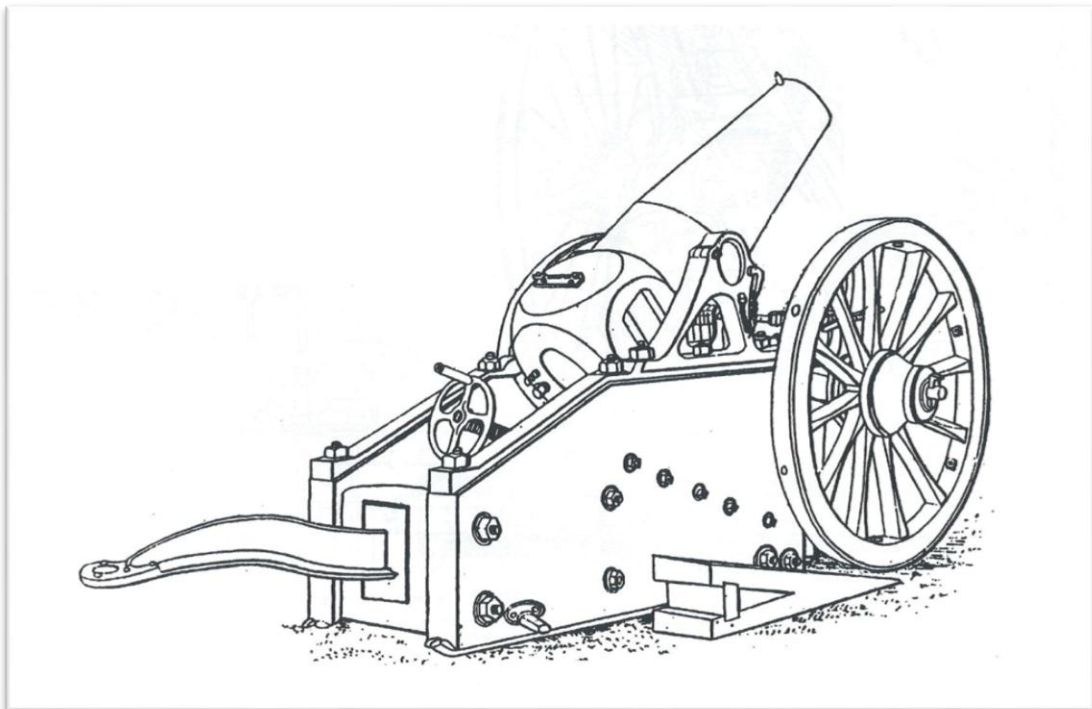
De bemanning van deze 'zware' treinen bestond uit de Engelse Lt. Commander Littlejohns A. Scott, De Belgische kapitein Servais, zes Engelse scheepskanonniërs en een 70-tal Belgische soldaten. Ook hier vertrok de laatste trein onafgewerkt samen met twee kanonnen van 6 inches (150 mm) naar Oostende.

DE EERSTE TREIN

Deze werd gevormd op 28 augustus 1914 en uitgerust met een vestingmortier van 210 mm (mortier rayé de 21v B) uit de redoute van Blauwgaren. De opdracht was Duitse batterijen te bestoken die buiten het bereik van de kanonnen stonden van de forten rond Antwerpen.

Over deze trein is weinig bekend. Omdat hij heel snel (geïmproviseerd) werd gebouwd bestond hij waarschijnlijk uit standaard spoorwegmateriaal. De mortier werd vermoedelijk gewoon op een platwagen gemonteerd.

Deze trein vuurde vanop de spoorlijn Antwerpen-Zuid naar Waarloos. Men kwam ook tussen tijdens de Duitse aanval op de Nete-stelling en bestookte o.a. Duitse mitrailleurs opgesteld in het kasteel van Rozendaal.



Maar de trein werd ook hevig bestookt door de Duitse artillerie. Men moest vooruitkomen tot dicht bij de vijandelijke lijn want de mortier droeg maar 3700 m en het vuren met zwart poeder liet een ferme rookwolk na. Na de val van Antwerpen nam deze trein ook deel aan de Slag aan de Ijzer waar hij vanop de lijn Veurne-Kaaskerke Duitse troepenverzamelingen en mitrailleurs bestookte. Omdat zoals hoger al vermeld de trein bij klaarlichte dag gemakkelijk te lokaliseren viel, had dit tot gevolg dat de Duitsers Kaaskerke en omgeving hevig bombardeerden. Kaaskerke was toen bezet door de Franse Marine-Fusiliers en hun commandant Admiraal Ronarch vroeg aan het Belgisch hoofdkwartier om de trein alleen 's nachts te laten vuren. Deze vraag werd ingewilligd en Valentin, bevelvoerder, vuurde enkel nog 's nachts. En dus werd gebombardeerd zonder observatie.

Dit zou duren tot de munitie uitgeput was en toen werd de trein naar Calais gestuurd. Valentin zou dan naar de "zwaar" gepantserde Belgo-Engelse treinen verhuizen.

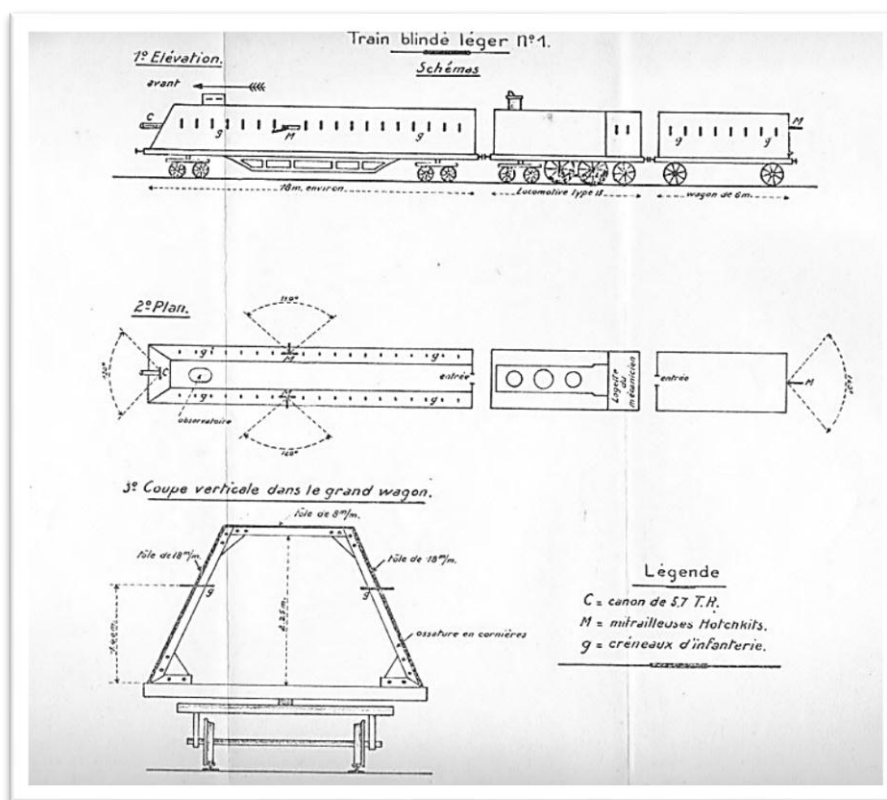
Deze mortier moet wel zeer oud geweest zijn: in het begin van 1915 kreeg het 54° Duitse artillerie Rgt. enkele Belgische kanonnen met zwart poeder. In hun regimentsboek vermelden ze dat ze die alleen durfden gebruiken als het mistig weer was want het afvuren gaf een vreselijke knal en er bleef minutenlang zwarte rook hangen.

DE BELGISCHE "LICHT" GEPANTSERDE TREINEN

Op initiatief van Luitenant Michel van de Genie, compagnie Spoor, werd op 31 augustus 1914 begonnen met het bouwen van een "licht" gepantserde trein in de werkplaats van de spoorwegen in Antwerpen-Noord. Na 5 dagen en nachten was de eerste klaar.

Als onderstel gebruikt men lange platwagens gebouwd in 1912 voor het transport van rails. Met een totale lengte van 19.7m en een laadvermogen van 35 ton waren deze ideaal. Vooraan en aan de zijkanten werden ze voorzien van scheepsplaten van 18 mm dik die 25 graden overhielden en met een dak van 12 mm stalen platen waarop een observatietorentje stond.

Vooraan stond een kanon van 57 mm (Canon rayé de 5c7 A Mod 1888 sur affût chandelier) en één MG type Hotchkiss langs beide kanten. Daarbij kwamen nog 18 sleuven voor het vuren met geweren. Op deze wagen lagen ook spoorstaven en materiaal om eventueel een spoorlijn te herstellen.



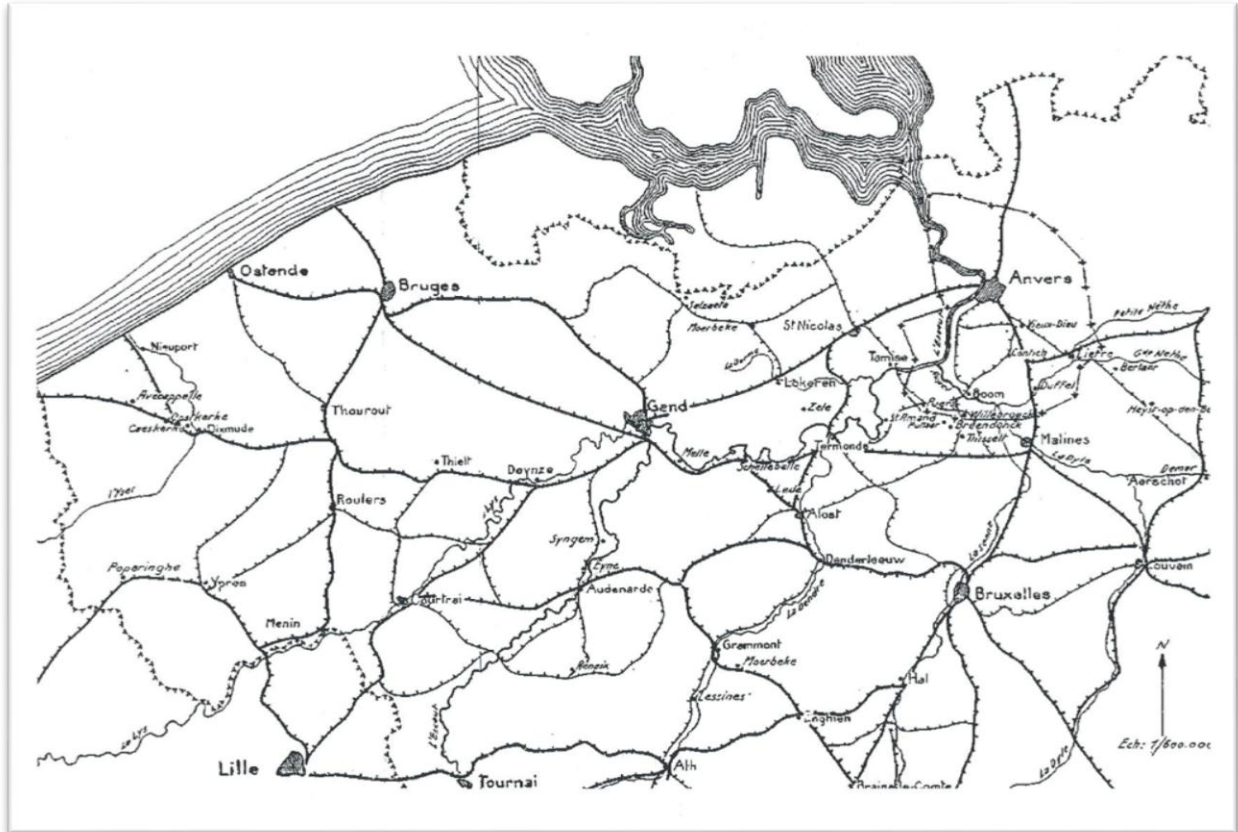
In het midden bevond zich de gepantserde locomotief van het type 16 (later type 32). Achteraan was nog een gepantserde platwagen (lengte 6m, laadvermogen 15 ton) met achteraan een MG en met sleuven voor geweren.

De bemanning bestond uit luitenant Michel, twee onderofficieren, 3 kanonnières, 2 korporaals, 6 mitrailleurs, 40 soldaten, een stoker en twee machinisten. Behalve de onderofficieren en de kanonnières waren de rest allen vrijwilligers.

Een verkenners-locomotief ging steeds de gepantserde trein vooraf.

Op 6 september was de trein te Boom en kreeg opdracht, samen met 3 compagnies Cyclisten en een Auto-mitrailleuse (gepantserde auto met mitrailleur), het terrein te heroveren dat de voorposten daags voordien hadden opgegeven nabij Breendonk. Nadat men eerste 100 m spoor hersteld had,

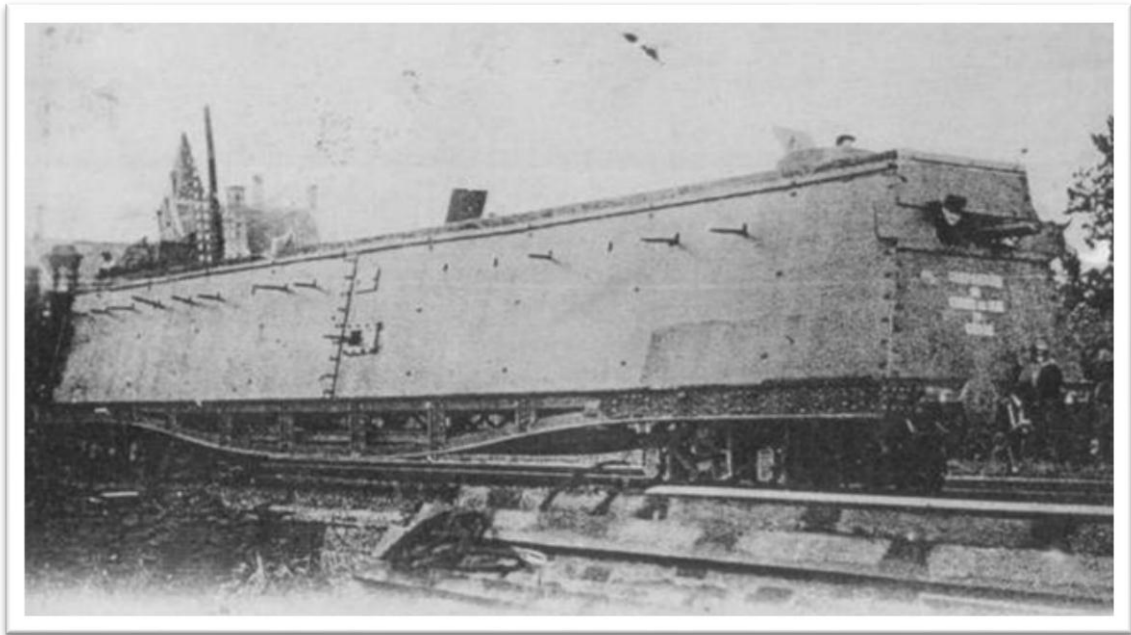
hield de trein halt te Tisselt en vuurde vijf kanonschoten af op het Vinnekenbos. De Duitsers die het bezetten namen de vlucht richting Kapellen-op-den-bos. Ze werden tot daar achtervolgd door soldaten van de trein en een compagnie Cyclisten. In het bos vond men drie Duitse lijken en 8 achtergelaten fietsen.



Op 7 september ging de trein 45000 kg bloem ophalen in een molen nabij St. Amands, net ontruimd door de Duitsers. Dit is op de lijn 52 naar Dendermonde. De trein is toen doorgereden tot Baasrode-Noord . Een officier van fort Liezele of fort Bornem die was meegereden, is ter hoogte van de scheepswerf te Baasrode aan de fabrieksstraat gaan kijken of de Duitsers een pontonbrug aan het bouwen waren. Dit werd inderdaad vastgesteld en de pontonbrug werd door het vuur uit de forten vernietigd.

Op 8 september reed de trein tot in de polders ten zuiden van Moerbeke-Waas om te verhinderen dat Duitse Uhlanen de spoorlijn Lokeren-Zelzate onderbraken zoals ze de dag daarvoor hadden gedaan nabij Zeveneken op de spoorlijn Gent-Lokeren.

Op 9 september was de trein in Zele. Lt. Michel reed met de gepantserde locomotief-estafette tot Dendermonde dat ontruimd was. De spoorbrug over de Schelde was vernietigd. Terug in Zele kreeg hij het bevel van Generaal Deguise de lijn Gent-Dendermonde te verkennen. Via Gent ging het naar Merelbeke en Melle; vanaf hier waren de draden van signalen doorgeknipt, maar het spoor was nog intact. Lt. Michel reed over Wetteren tot Dendermonde waar hij aankwam op 10 september om 2h00 's morgens.



Op 11 september kreeg Lt. Michel bevel van het hoofdkwartier om zich naar Gent te begeven en zich ter beschikking te stellen van Generaal Clooten. 's Avonds is hij bij deze in zijn bureel wanneer Generaal Deguise hem telefonisch opdracht geeft de bruggen over de Dender te vernietigen, dit te Aalst en te Denderleeuw. Lt. Michel deed eerst een verkenning met een snellocomotief, type 17, met de tender vooraan en bewapend met een mitrailleur. Een onderofficier en zes man vergezelden hem. De burger-stoker en machinist, de heren van Aerle en Marien, hadden geweigerd hun machine te verlaten en stuurden dus zelf. Tussen Schellebelle en Aalst waren de lijnen van de signalen doorsneden. Alle stations waren verlaten. Enkel te Lede was de stationschef op zijn post gebleven. Hij meldde dat voorbijtrekkende Duitsers de sporen wat verder hadden opgeblazen maar arbeiders hadden dit al hersteld. De Duitsers hadden alle telegraaf- en telefoontoestellen in het station vernield maar de chef had een telefoontoestel kunnen verstoppen en had het daarna op een nog intacte telefoonlijn verbonden.

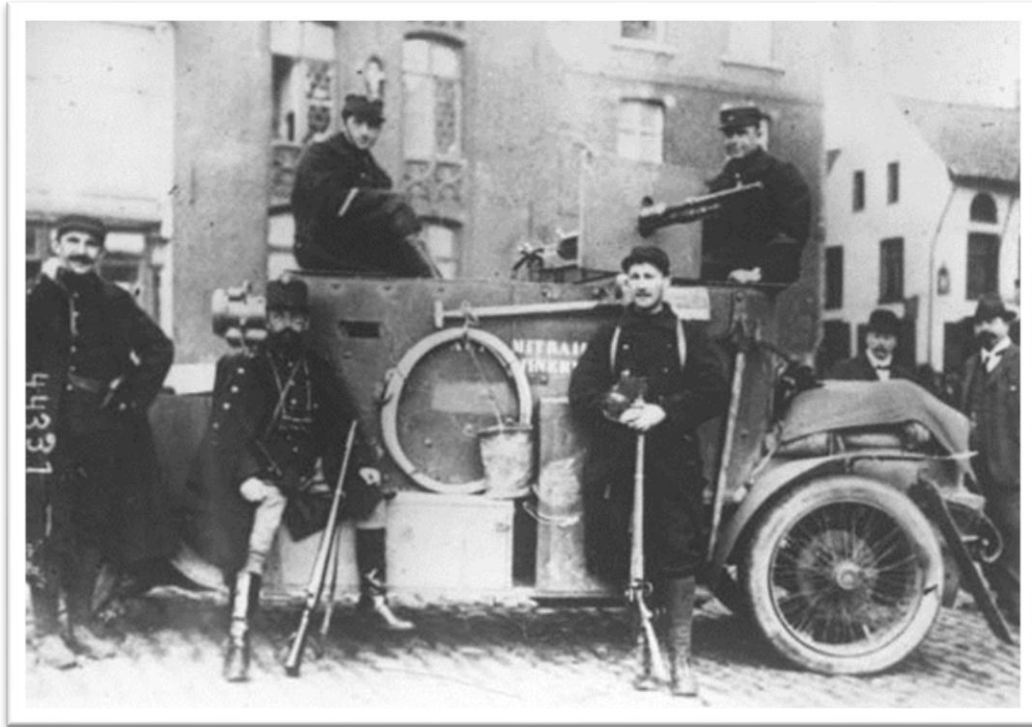
Tussen twee invallen van de Duitsers door, kon hij zo op gevaar voor eigen leven, interessante inlichtingen bezorgen aan Generaal Clooten in Gent. In Aalst vond Lt. Michel het station verlaten en het seinhuis vernield. Tot Denderleeuw geraakte men niet omdat het spoor onderbroken was.

Op 12 september werd luitenant Michel vervoegd door een tweede pantser trein die onder het bevel stond van luitenant Delaval. Vanuit Gent begaven beide treinen zich richting Aalst. Twee automitrailleurs reden hen vooraf. Eén van hen signaleerde een compagnie Duitsers die zich van Erpe in de richting van de weg Aalst-Gent begaven terwijl de andere signaleerde dat er zich nog Belgische troepen in Aalst bevonden. Luitenant Michel gaf hen bevel de Duitsers aan te vallen. Ze konden hen uit elkaar drijven en zware verliezen toebrengen.

In Aalst meldde een Belgische officier dat ze net bevel hadden gekregen zich terug te trekken op Dendermonde. Luitenant Michel liet 6 ladingen van 60 kg toniet (springstof) aanbrengen op de 6 brugpijlers van de grote brug met 3 rijvakken en verbond ze met een ontstekingskoord. Slechts 2 ladingen ontploften en de vernieling was dus onvolledig. Terug in Gent bracht Lt. Michel verslag uit, telefonisch, aan Generaal Deguise. Er werd hem geantwoord dat de bruggen te Aalst en Denderleeuw kost wat kost moesten worden vernield.

Op 13 september verkenden twee onderofficieren en twee soldaten per fiets het terrein rond de Dender. Denderleeuw en Aalst waren niet voortdurend bezet maar groepen Duitse cyclisten doorkruisten de streek.

Luitenant Michel besloot daarop 's nachts te handelen. Hij gaf luitenant Delaval bevel zich naar Denderleeuw (onbereikbaar per trein) te begeven met een auto-mitrailleuse en drie auto's die de explosieven vervoerden. Lt. Michel zelf vertrok naar Aalst met een snel-locomotief, tender vooraan en een wagon met 600 kg springstof achteraan.



Op 14 om 4h00 's morgens kwam aan de brug te Aalst. Aan iedere brugpijler werd 100 kg springstof geplaatst en brug sprong om 4h15.

Men had in de verte een lichtflits gezien gevolgd door een ontploffing en men wist dat Lt. Delaval zijn taak vervuld had te Denderleeuw. Vier ladingen van 50 kg springstof waren bevestigd geweest aan elk van de vier pijlers.

Enkele uren later kregen de twee treinen bevel Antwerpen te vervoegen.

Van 14 tot 24 september zijn de trein stil blijven staan.

Kapitein Van Daele schrijft in B.B.S.M. juli 1932 dat Michel en Delaval een vertrouwelijke opdracht vervulden in Holland.

Maar in het verslag van Generaal Deguise (CHD Evere) vermeldt hij dat hij het grootste belang hechtte aan de vernieling van de brug Val-Benoit of de spoorwegbrug over de Maas te Luik. Generaal Leman zou het bevel gegeven hebben om die te doen springen, doch dit werd niet uitgevoerd. Deguise had bericht ontvangen dat niet ver van de brug een paar 100 kg dynamiet waren opgeslagen in een fabriek en bewaakt door slechts enkele Duitse soldaten.

Op 17 september vertrokken Michel en Delaval en enkele vrijwilligers van de genie elk apart uit Antwerpen om zich terug te vinden in de omgeving van Luik. Daar aangekomen vernam Michel

helaas dat drie van zijn gezellen verdwenen waren en dat de berichten over dit dynamiet niet juist waren.

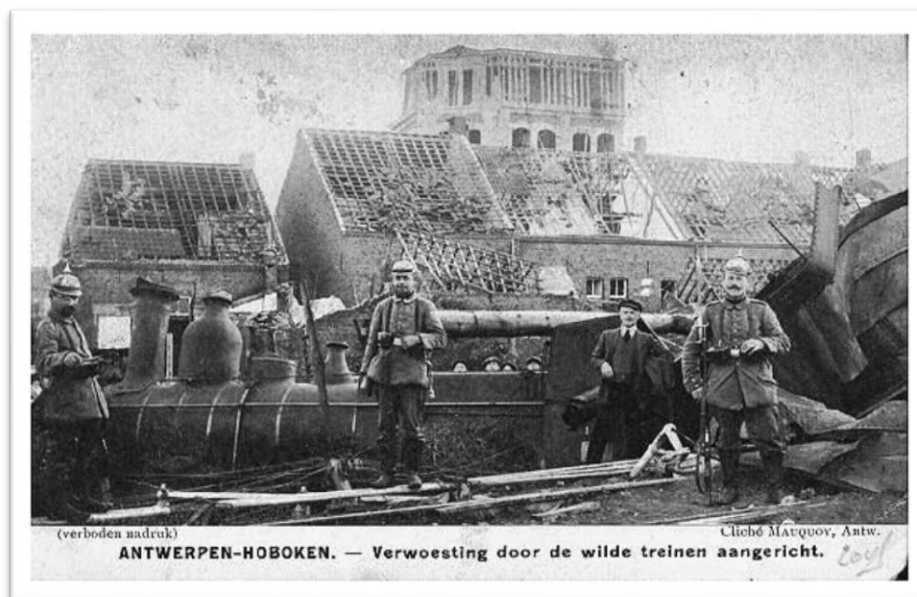
Op 22 september kwam luitenant Delaval aan Generaal Deguise daarover verslag uitbrengen waarop deze aan luitenant Michiels telegrafisch (?) bevel gaf Antwerpen opnieuw te vervoegen met de rest van de expeditie. De 24ste waren ze terug. Het lijkt allemaal wat geheimzinnig maar het staat zo vermeld.

Nog de 24ste september gaf Generaal Deguise bevel de spoorwegbrug te Geraardsbergen over de Dender te vernietigen en zo mogelijk die te Lessen.

Op 25 toen men Gent had verlaten kwam er een tegenbevel van het Algemeen Hoofdkwartier: kost wat kost de spoorlijn Brussel-Doornik onderbreken rond Edingen of Ath. Michel en Delaval deden een verkenning met een locomotief bewapend met een mitrailleur. Te Zottegem vernamen ze dat Duitse cavalerie net het station te Geraardsbergen verlaten hadden maar dat Lessen en Ath bezet waren door de Duitsers.

Op 26 september om 3h00 's morgens bracht men vier treinen met elk 6 tot 10 wagons geladen met zand tot Geraardsbergen. De ketels goed gevuld werden er twee treinen op elk spoor gelanceerd met 3 minuten tijdsverschil. Eens de machines starten sprongen de machinisten eraf. Met open ventiel moesten deze treinen dan hun snelheid opdrijven tot 120 km/h.

De Duitsers noemden deze treinen "gespensterzüge" of spooktreinen. Eén ervan liep te pletter in het station van Halle terwijl een andere botste tegen een Duitse trein nabij Huizingen. Het verkeer op de lijn Halle-Edingen moest onderbroken worden.



Terug te Gent kreeg Michel bevel met trein nr.1 Antwerpen te vervoegen terwijl Delaval met trein nr.2 ter beschikking bleef van Generaal Clooten te Gent.

Op 27 september om 4h00 's morgens lanceerde men nog vier spooktreinen vanuit Muizen richting Leuven en vier vanuit Berlaar richting Aarschot.

Op 2 oktober moet Michel met trein nr.1 zich ter beschikking stellen van de derde sector van de Antwerpse bevelvoerder. Deze gaf bevel zich naar Duffel te begeven om de overtocht van de Nete te verdedigen tot op het ogenblik dat Kapitein Thys van de Genie de spoorwegbrug in de lucht zou

blazen. Vanaf 10h00 tot 20h00 bleef de trein te Duffel om de Duitsers te bestoken. De trein was ook regelmatig blootgesteld aan een bombardement waaraan men zich onttrok door heen en weer te rijden tussen het station van Duffel en de brug nabij de buurtspoorweg 800 m verder gelegen. Na het opblazen van de spoorwegbrug kreeg men het bevel terug te sporen naar Kontich. De gewonde Michel, werd vervangen door onderluitenant Gouttierre die de volgende dagen enkele verkenningen deed.

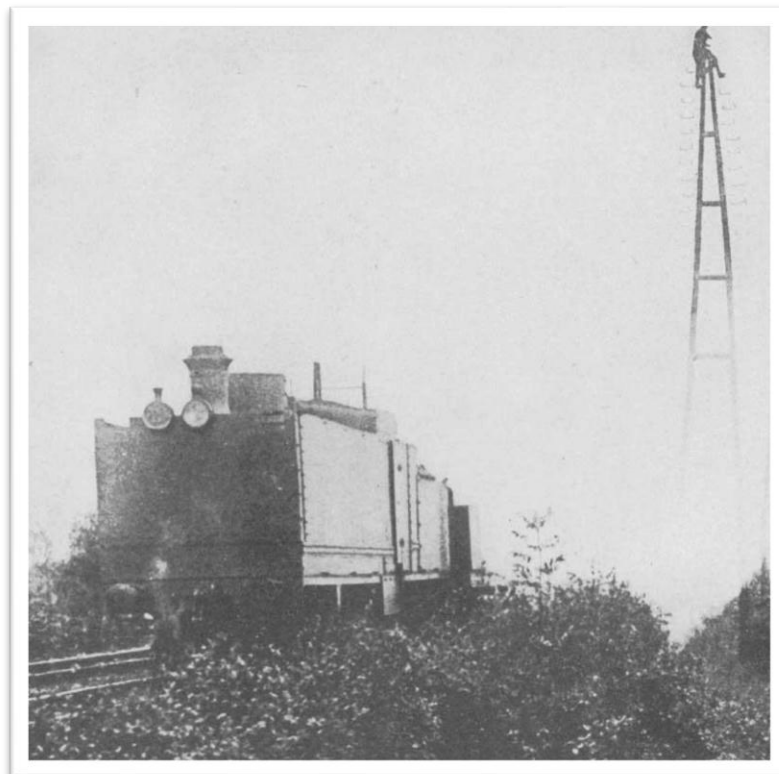
Het 52ste Duitse RIRI vermeldt dat hevig artillerievuur, waaronder dat van een Belgische gepantserde trein die heen en weer reed, neerkwam op hun eerste bataljon ten zuiden van Duffel.

Trein nr.2 kwam bij een verkenning tot een schietpartij met Duitse voorposten nabij Aalst en daarbij kwam het zelfs tot een kort duel met een Duits kanon. Verder deed men nog verkenningen : de 3de oktober richting Oudenaarde-Ronse, de 4de richting Eine-Zingem en de 6de richting Tielt. De 7de kreeg men bevel naar Antwerpen -linkeroever te sporen.

De 7de oktober wou trein nr.1 zich redden via Gent maar men kon niet over de Rupel omdat men de spoorwegbrug te Boom had laten springen. Gouttierre stelde het kanon buiten dienst, deed de trein ontsporen en stelde de locomotief buiten werking. Met de mitrailleurs en de munitie trok men dan naar trein nr.2 op de linkeroever en reed mee naar Oostende. Vandaar werden alle treinen naar Duinkerke gestuurd.

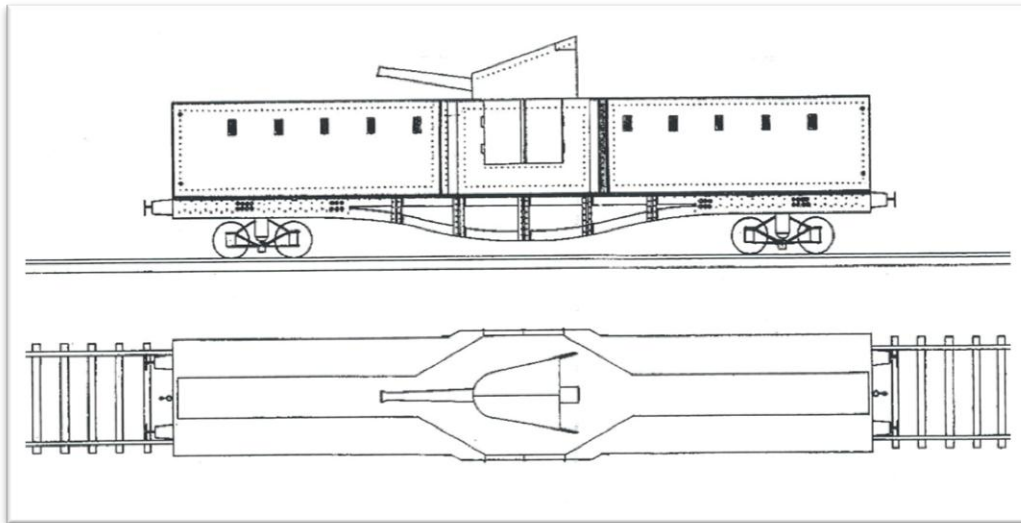
De 19de oktober spoorde trein nr.2 nog naar Diksmuide waar de bemanning verschillende werken uitvoerde. De volgende dagen bleef hij in stelling tussen Oostkerke en Avekapelle. In de nacht van 21 op 22 oktober stopte de bemanning bressen in de spoorwegedijk Kaaskerke-Nieuwpoort.

De 22ste spoorde men naar Calais om er ontmanteld te worden. De stalen platen zou men gebruiken om bruggen mee te bouwen. Alleen de locomotief, type 32 , zou nog lange tijd de verplaatsing verzorgen van een Brits 240 mm kanon.

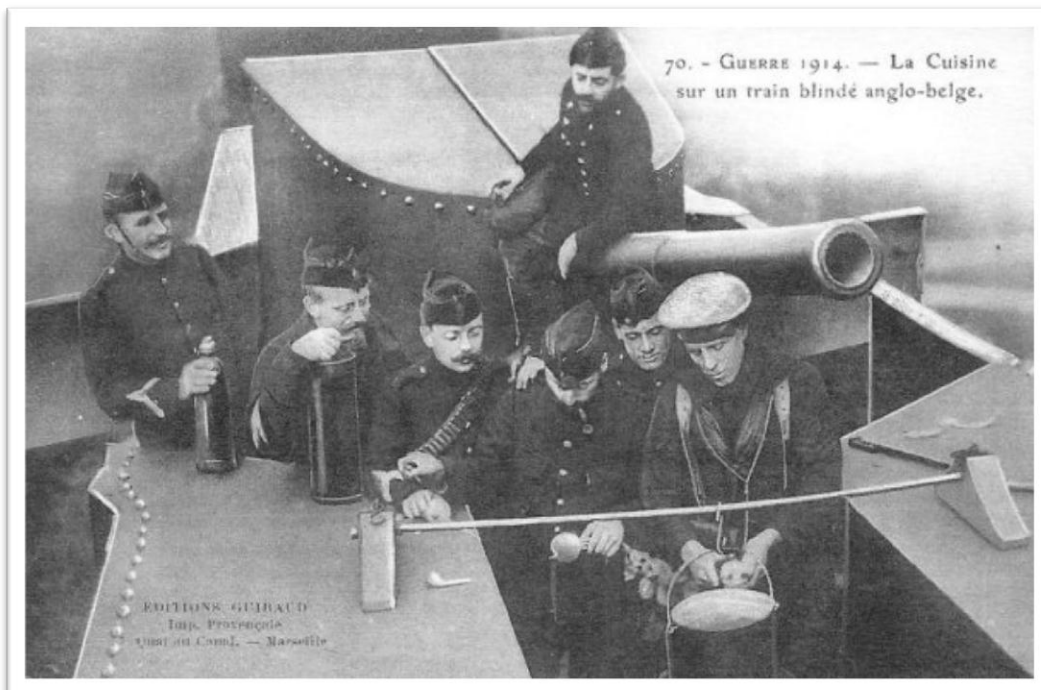


DE "ZWAAR" GEPANTSERDE BELGO-ENGELSE TREINEN

Begin september 1914 besloot de First Lord of Admiralty van Engeland, Winston Churchill, de Belgische artillerie rond Antwerpen te versterken met Engelse marine kanonnen.



Op 9 september kwam Lt. Commander Littlejohns aan te Antwerpen met 6 kanonnen van 4,7 inch (ongeveer 12 cm) en twee van 6 inch (15 cm) samen met 6 kanonnières.



De eerste kanonnen vuurden granaten af die 22,5 kg wogen en ze hadden een draagwijdte van 10 km. Men besliste deze kanonnen op te stellen op spoorwegwagens.

Dit werd uitgevoerd in de spoorwegplaatsen van de Cockerill scheepswerf te Hoboken. Men maakte gebruik van de aanwezige voorraad staalplaten. De eerste was klaar zes dagen later. Een tweede zou nog voltooid worden terwijl de derde vertrok naar Oostende samen met de twee kanonnen van 6 inch waar hij ook zou voltooid worden.



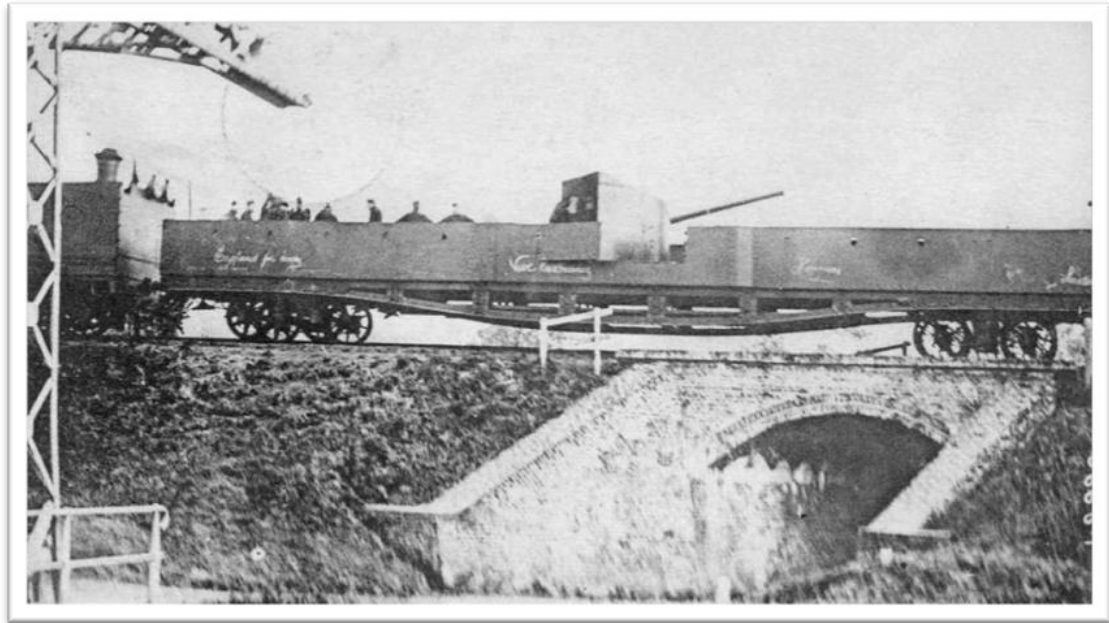
Een 'zware' pantser trein bestond uit: als eerste een gepantserde locomotief (type32) die ook kon gebruikt worden als verkenningsvoertuig. Dan een 'kanonwagon' gebouwd op een lange platwagen met een Engels kanon in het midden. Deze wagon had in het midden deuren om het geschut meer ruimte te geven. De rest van de zijanten waren twee galerijen voorzien van schietgaten. De kanonwagons waren open aan de uiteinden. Vervolgens een gepantserde munitiewagen, voorzien van een opening over de buffers. Dan een centrale gepantserde locomotief, een munitiewagon, een kanonwagon en een gepantserde eindlocomotief.

De treinen kregen ook een naam: nrs. 1 en 2 heten HMAT Churchill en HMAT Deguise. De derde trein, welke pas in Oostende werd afgewerkt, zou HMAT Jellicoe geheten hebben. HMAT staat voor His Majesty Armoured Train. HMAT Churchill stond onder het bevel van Lt.Ridler en HMAT Deguise onder leiding van Kapitein Servais.

Een 70-tal Belgische militairen, gekozen uit de forten van de tweede lijn rond Antwerpen, zouden de trein bemannen. Ieder fort moest een wachtmeester, een brigadier en vijf man leveren. De meesten waren vrijwilligers en kregen hiervoor een extra vergoeding bovenop hun soldij. Kapitein Servais was hun bevelhebber. Ze droegen het donkerblauwe uniform van de vestingstroepen met hun 'scheepje' (bonnet de police) als hoofddekseel.

Omdat de Engelsen en de Belgen elkaar niet verstonden gebeurde de communicatie met handgebaren!

Eens de bepantsering met stalen scheepsplaten klaar was, werden verkenningen uitgevoerd nabij Zemst waar men in contact kwam met de vijand.



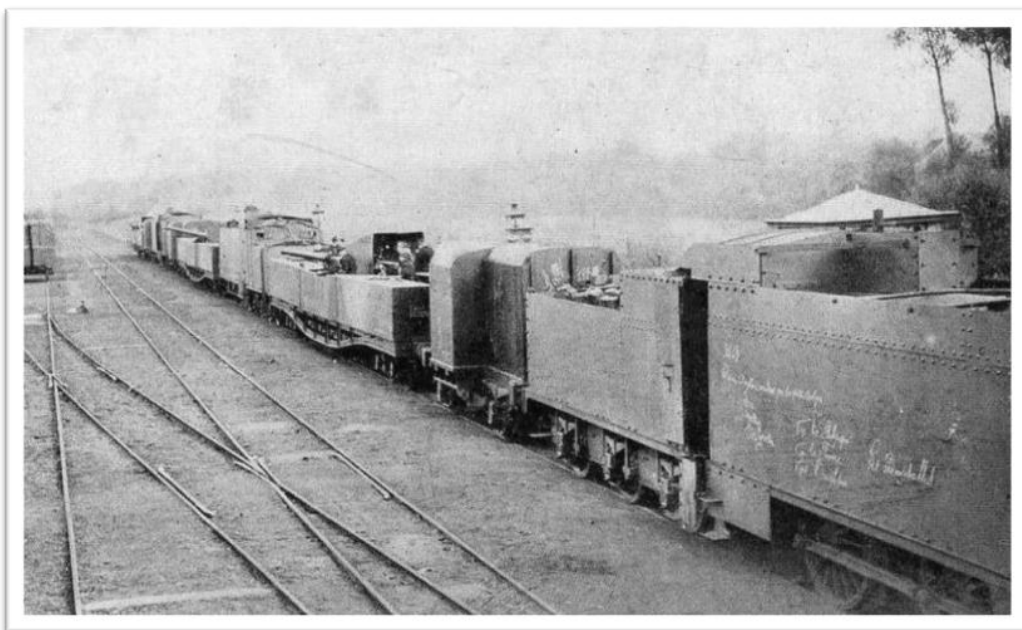
Op 23 september vertrok men uit Antwerpen om 11h00. Samenwerkend met een vliegtuig moest men een vijandelijke batterij bombarderen nabij Epegem. Door de mist kon de Belgische piloot niet veel zien. Toch werd een zware ontploffing gesignaleerd door een observatiepost.

De datum voor deze actie is onzeker want tussen 9 en 13 september was de tweede uitval uit Antwerpen in de richting van Brussel volop bezig, werd Zemst door de Belgen veroverd en waren er hevige gevechten te Epegem.

Inzet was net een overgang te veroveren over de spoorlijn Mechelen-Brussel. Even ten zuiden van deze spoorlijn hadden de Duitsers hun frontlijn uitgebouwd, om de werken aan de betonnen funderingen voor de Dikke Bertha's en Slanke Emma's te bewaken en te verdedigen. De tweede uitval liep dan ook op 13 september vast aan deze spoorlijn.

Het lijkt me dus sterk dat een gepantserde trein er 10 dagen later nog zou in slagen om op zijn eentje deze lijn te gebruiken en vanuit Zemst Epegem te gaan beschieten, dat slechts op een boogscheut van Zemst verwijderd is en waar ik zo niet direct strategische reserves verwacht. Bovendien was in de periode van 23 september de Duitse opbouw tegenover Antwerpen in volle gang en trokken de Duitse troepen, waaronder de Marine Division, stilaan noordwaarts vanuit deze stellingen.

Zou het niet logischer zijn dat deze trein werd ingezet als close support voor de Belgische troepen?



Van 24 tot 27 september zijn de marinekanonnen in actie te Mechelen met observatie van vliegtuigen en ballons. De 27ste vuurde een kanon vanuit Tisselt op vooruit trekkende Duitsers vanop minder dan 2000 yards. De trein zelf lag onder vuur. Tisselt werd in brand geschoten door vijandelijke granaten.

Van 28 tot 30 september waren de treinen in actie tussen de forten van St. Katelijne Waver en dit van Waalhem te Duffel en te Waarloos. Men vuurde op vijandelijke troepen, eerst vanop 6000 yards, waarna men langzaam vooruit reed om ze vanop kortere afstand te bestoken, zodat de Duitsers gedwongen werden zich terug te trekken. De treinen zelf lagen onder hevig shrapnelvuur maar gelukkig lag dit te hoog.



Op 4 oktober reden de treinen naar de buitenste verdedigingsgordel rond Antwerpen. Kanonnier T. Potter haalde na zes schoten een vijandelijke ballon neer. De 5de en 6de oktober bestookte men Lier vanop het spoor tussen Hover en Kontich. De avond van 6 oktober reden de treinen onder Lt. Commander Littlejohns en Lt. Robinson op de lijn van Bouchout naar Lier en bonden de strijd aan met de vijand aldaar gesignaleerd.



De volgende morgen werden vijandelijke stellingen bestookt, aangeduid door Generaal Paris.

35 salvo's werden afgevuurd en men rapporteerde dat drie batterijen het zwijgen werd opgelegd net als verschillende stukken veldartillerie die onze troepen bestookten in hun loopgraven.

Op 7 oktober vertrok de Lt. Commander uit Antwerpen met de treinen. Eerst laadde men nog een grote hoeveelheid goederen uit de opslagplaatsen. Dit onder hevig artillerievuur waarbij Littlejohns licht gewond werd.

Op 12 oktober krijgen de treinen die zich te Oostende bevinden bevel van Generaal Rawlinson het terugtrekken van de troepen rond Gent te dekken.



Op 15 oktober begeleiden de gepantserde treinen het Britse leger van Roeselare naar Ieper. Een trein reed vooraan en een andere begeleidde de achterhoede terwijl troepen langs weerszijden van de spoorweg marcheerden. Soldaten met pijnlijke voeten werden op de trein geladen. Wanneer de eerste trein Ieper binnenreed bemerkte men 6 Uhlanen. De machinist en mannen op de voorste wagen vuurden op hen. De Belgische machinist doodde een officier en één man, de anderen ontsnapten. Op 19 en 20 oktober opereerde de trein onder bevel van Lt. Robinson onder bevel van de 7de Britse divisie en steunde een aanval op Menen. Vijandelijke batterijen op Hill 61, ten zuiden van Wervik, en loopgraven ten noordoosten van deze stad werden gebombardeerd, evenals de kerk van Komen die door de vijand gebruikt werd als observatiepost.

Op 20 oktober reed men ook op de lijn Ieper-Roeselare en bestookte men Passendale en wegen die naar Moorslede leidden. Ook een batterij opgesteld tussen de Goudberg en Passendale werd bestookt. Op 21 oktober nam een trein stelling op de spoorweg Ieper-Roeselare en opende het vuur vanop korte afstand, gebruik makende van shrapnel- en lydietgranaten. De vijand werd zware verliezen toegebracht en de Duitse vooruitgang werd opgehouden. De trein zelf lag onder hevig vijandelijke vuur en werd verschillende malen geraakt door granaatscherven maar gelukkig bespaarde de bepantsering verliezen. Van 26 tot 31 oktober bestookten de treinen loopgraven nabij het kasteel van Hollebeke. De gepantserde treinen onder Lt. Commander Littlejohns en Kapitein Servais waren in actie op verschillende plaatsen op de lijn Veurne-Diksmuide, daarbij samenwerkend met de 3de en 4de Belgische legerafdeling. Ze bombardeerden enkele belangrijke troepenconcentraties ten oosten van Diksmuide en enkele batterijen ten westen van de bocht van de Yzer.

Op 31 oktober werd een batterij ten zuidoosten van Vicogne tot zwijgen gebracht en werden ook twee andere batterijen bestookt ten westen van de weg Pervijze-Schoorbakke. Tijdens deze operaties werd een trein hevig bestookt door de vijand maar dankzij het succesvol manoeuvreren ontsnapte de trein aan beschadiging. De trein met de 6inch kanonnen vervoegde nu onder Lt. Commander Ridler de treinen onder bevel van Lt. Commander Littlejohns en Kapitein Servais in het district Ieper. Vanaf 26 oktober was hij voortdurend in actie en bestookte vijandelijke batterijen of hielp aanvallen afwijzen.

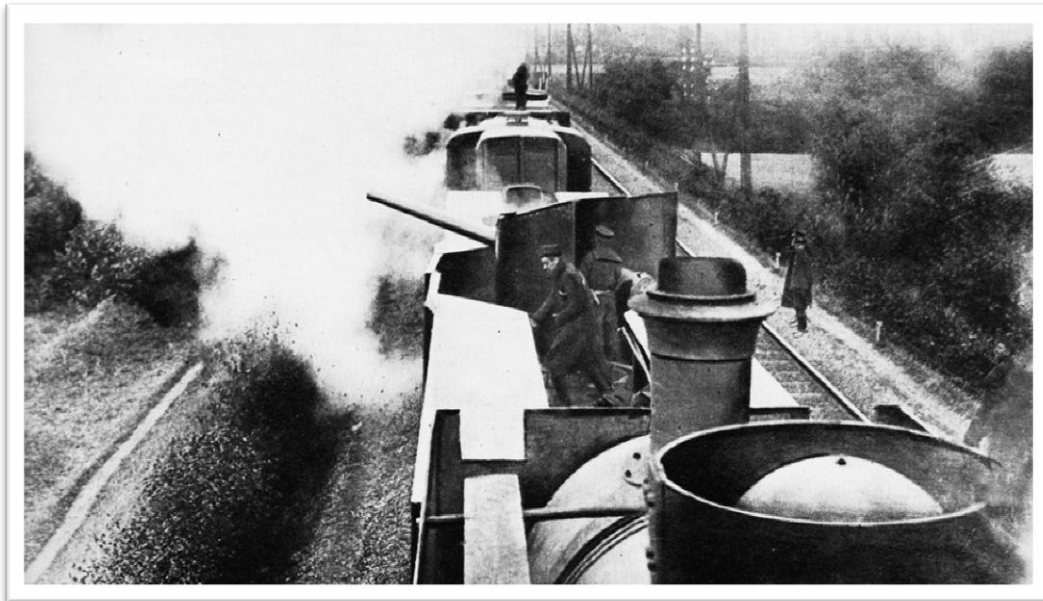


Van 1 tot 7 november was de trein onder bevel van Kapitein Servais bedrijvig op de lijn naar Oostkerke (eens gelanceerd sneed men de stoom af om niet bemerkt te worden) en vuurde men op batterijen ten noordwesten van Beerst en dit met goed resultaat. De 3de november werden twee ballons neergeschoten. Op 6 november dwong het vuren op batterijen bij de hoeve Van de Wonde de vijand tot het ontruimen van deze stelling. De trein met de 6-inch kanonnen was in actie op de lijn Ieper-Roeselare, samenwerkend met het 1st Britse Korps. Een Duitse gevangene vertelde dat één granaat 87 man in zijn loopgraaf had uitgeschakeld.

Op 9 november zouden de treinen een naam krijgen. Deze onder bevel van Lt. Commander Ridler werd "His Majesty's Armoured Train Churchill", deze onder Kapitein Servais werd "H.M.A.T. Deguise" en deze onder Lt. Commander Littlejohns werd "H.M.A.T. Jellicoe". De Belgische bemanning verwisselde haar blauwe uitrusting voor het kaki-uniform van het Britse leger maar met de Belgische knopen. Ze kregen een matrozenpet met errond een blauwe band met in witte letters "H.M.A.T. Deguise". Net zoals iemand op een oorlogsschip. Later zouden hun matrozenpetten vervangen worden door een kepi met een Belgisch schildje. Ze zullen zeker niet weinig fier geweest zijn op hun uniform. Eén van deze banden werd door een oudgediende geschonken aan het Legermuseum. Het rapport van Lt. Commander Scott Littlejohns is terug te vinden in het PRO te Kew onder "Royal Naval Air Service-Armoured Trains". Van 7 tot 10 november werd de "Deguise" trein herstelt te Boulogne. Op 11de november reed hij naar Oostkerke. In het station viel een salvo van vier granaten 15 meter van de trein. Deze reed onmiddellijk 500 meter achteruit en opende vandaar het vuur op Duitse troepenverzamelingen. De Belgische troepen waren niet altijd tevreden toen ze de trein zagen opdagen. Zo zei een Belgisch officier "de trein vertrekt maar... het station blijft". Nadat de trein vertrokken was werden ze dikwijls met granaten bestookt.

Op 12 november kreeg men het bevel het dorp Vladslo te beschieten. De trein kwam, zo weinig mogelijk rook makend, vooruit en verraste de vijand door zijn vuren.

Het rapport van Kapitein Servais meldde op 13 november: "Nauwelijks kwam de trein aan km 23 van de lijn naar Kaaskerke toen een salvo werd gevuurd naar de trein. Ik gaf bevel van positie te veranderen maar voor dit gebeurde werd een twee salvo afgevuurd op ons. Een granaat raakte de tweede locomotief en doodde de Belgische machinist Huysmans."



Op 17 november werd de trein Jellicoe getroffen door granaten en werd teruggetrokken tot achter Ieper. De spoorlijnen waren nu dikwijls onderbroken door vijandelijk artillerievuur en het manoeuvreren werd bemoeilijkt door de vele treinen die gewonden wegbrachten uit de lijn. Van 18 tot 20 november was de trein Jellicoe in actie op de lijn Ieper-Roeselare en bestookte batterijen ten zuiden van Geluveld en ten zuidwesten van Zandvoorde. Tijdens dit vuren opende ook de vijand het vuur en granaatscherven beschadigden een 6 inch kanon en een locomotief. Een machinist werd daarbij licht gewond. De trein reed daarop terug tot achter het station van Ieper. Het vijandelijk vuur volgde de trein en bestookte ook het station.

Op 19 november beschoot de vijand opnieuw het station waarbij alles werd vernield met uitzondering van die ene lijn die de trein gebruikte. Gevangenen gemaakt ten oosten van Ieper verklaarden dat de zware kanonnen zware verliezen veroorzaakt hadden. Van 16 tot 20 december beschoot de Churchill trein een batterij ten zuiden van Diksmuide op de baan naar Ieper. Mist bemoeilijkte de observatie.



De 21ste december nam de Churchill stelling op de lijn naar Diksmuide en opende het vuur op een batterij net ten noorden van Beerst. Een waarnemer op de kerk van Oostkerke signaleerde dat het vuur zeer juist lag. Enkele 6 inch granaten vielen midden deze batterij en ook werden een hoeve met stallingen getroffen waar men enkele minuten daarvoor paarden zag ondergebracht worden.

De 1ste en 2de januari 1915 opereerde de Deguise trein bij de 5de en 6de Belgische divisie en beschoot het dorp Esen alsook een vijandelijke batterij op de weg van Diksmuide naar Keiem.

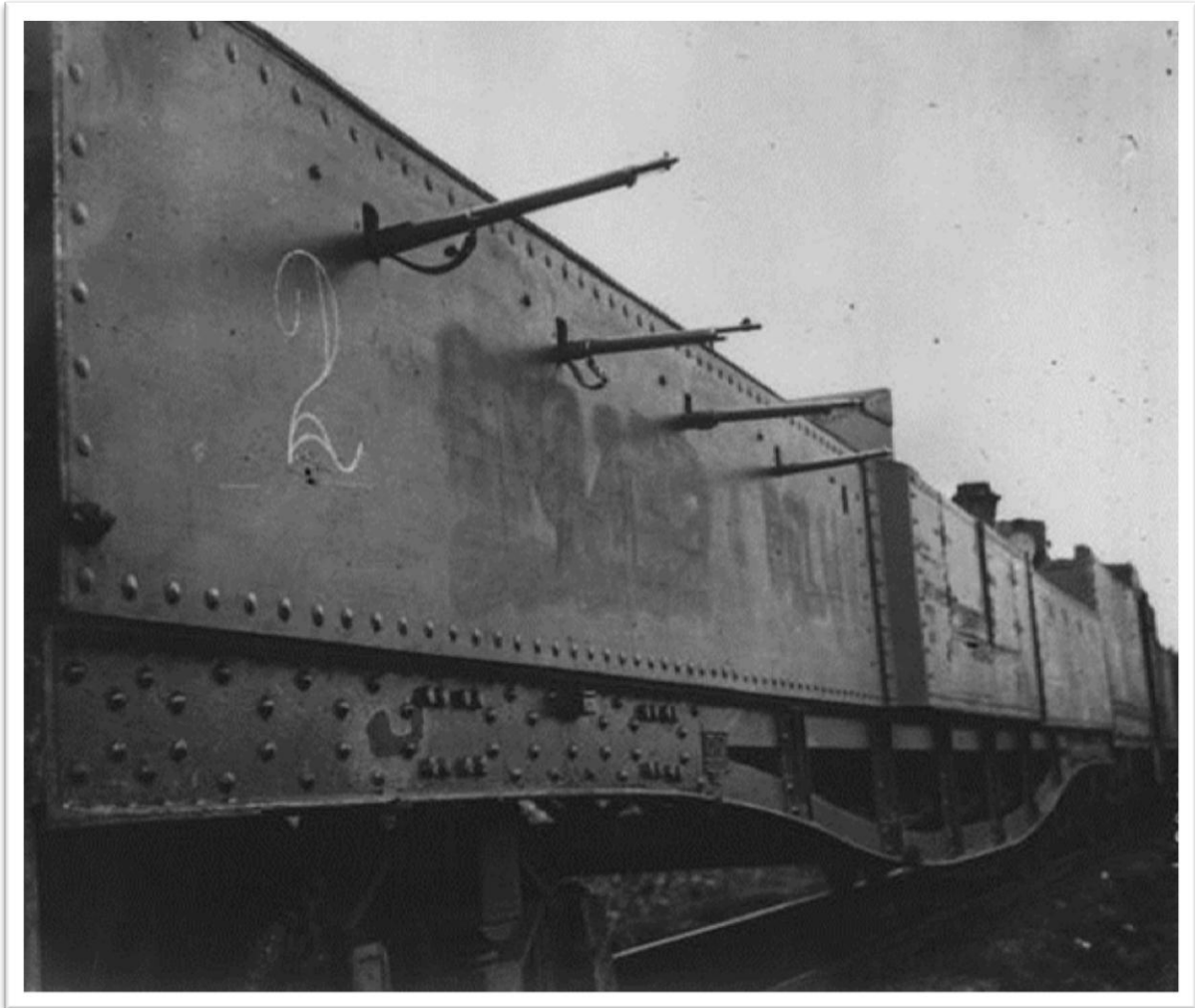


Op 25 januari reed de Jellicoe vooruit vanuit Beuvry (Frankrijk). De vijand begon echter een beschieting die steeds heviger werd en rond 7h30 ontploften enkele granaten boven de trein. De Belgische machinist Frederix werd gedood, Seaman E. Pay zwaar gewond en de tweede machinist, Ronse, licht gewond. De trein reed toen 200 m achteruit en bombardeerde La Bassée.



De 28ste en 29ste januari was de Churchill in actie te Oostkerke en kon na 15 salvo's een Duitse batterij het zwijgen opleggen. Deze trein stond nu onder het bevel van Lt. Muirhead-Gould.

Op 18 februari signaleerden Belgische waarnemers op de Deguise grote troepenverzamelingen ten zuidwesten van La Bassée. Het vuur werd geopend en verschillende malen werd het doelwit getroffen.



Op 24 februari kreeg de Deguise trein het bezoek van de Prins van Wales terwijl hij in actie was op de lijn naar La Bassée.

Op 26 februari kwam de Deguise trein in actie te Beuvry. Kapitein Servais in zijn rapport: "Ons vuren dat zorgvuldig werd geobserveerd was uitstekend gericht. De twee huizen die we moesten beschieten werden volledig vernietigd. Dit werd bevestigd door twee piloten".

Van 10 tot 13 maart beschoot een trein Aubers en haalde er de kerk neer, ook het station van Fromelles werd bestookt.

De treinen zouden dan in het station van Marquise blijven tot ze in september 1915 werden ontmanteld. De Belgen werden verdeeld in de divisiedepots van het Belgische leger of gingen naar opleidingscentra om vandaar het front te vervoegen.

BRONNEN:

* Reports, by Commander A. Scott Littlejohns, R.N. on operations - September 1914 to March 1915.

Royal Naval Air Service-Armoured Trains

* The Armoured Train. Its development and usage, door G. Balfour, London 1981

* Le Commandant Michel, artikel uit BBSM juli 1932

* Operations du train blindé pendant la campagne, door A. Valentin

* Les trains blindés, door Jean Harlepin

* La mission des trains blindés au siège d'Anvers, artikel uit La Nation Belge 12-2-1948

* Les trains blindés légers, door Kolonel Van Daele, in BBSM juli 1932

* De Royal Naval Division tijdens de slag rond Antwerpen, 3 tot 12 oktober 1914

Artikel door Van Kerckhoven Nico, 2013