Austin-Putiłow

Samochód pancerny Austin-Putiłow

Historia konstrukcji

Samochód pancerny Austin był jednym z najbardziej znanych i masowo produkowanych w czasie I wojny światowej kołowych pojazdów pancernych. Wkrótce po wybuchu I wojny światowej, rząd rosyjski złożył w kilku firmach zagranicznych (w Anglii, we Francji i we Włoszech) zamówienia na dostawy większej liczby różnego rodzaju samochodów potrzebnych armii rosyjskiej, w tym i samochodów pancernych. Jedno z takich zamówień złożone zostało w firmie Austin Motor Co. LTD w Longbridge, Birmingam. Z ramienia Głównego Zarządu Wojskowo-Technicznego (GWTU) Sztabu Generalnego armii rosyjskiej przybyła tu w sierpniu 1914 specjalna komisja z dowódcą szkolnej kompanii samochodowej płk. Sekretowem na czele. Przedstawiła ona ogólny projekt zamawianego pojazdu wraz ze szczegółowymi wymaganiami taktyczno-technicznymi na podstawie których firma angielska w październiku 1914 opracowała model zatwierdzony do produkcji seryjnej. Do budowy pojazdu użyto typowego podwozia ówczesnego samochodu osobowego “Colonial”, lecz o wzmocnionym podwoziu i silnikiem większej mocy. Do

końca roku wyprodukowano pierwszą partię 48 wozów, z których część przybyła do Petersburga w grudniu 1914 roku i od razu została wykorzystana do formowania kolejnych oddziałów samochodów pancernych. W następnej (druga) serii takich samochodów pancernych, pod wpływem doświadczeń bojowych, wprowadzono pewne zmiany – m.in. nieco krótsze podwozie oraz zmieniony kształt górnej części przedniego opancerzenia kadłuba. Samochody tego modelu (60 sztuk) zaczęto dostarczać do Rosji od lata 1915 roku.

Pod koniec 1916 roku w Longbridge do produkcji wszedł najnowszy model, tzw. Austin Model 1918 (ostatnia trzecia seria 60 wozów zamówiona przez rząd carski), w którym ustawiono silnik mocy 50 KM, ulepszono opancerzenie kadłuba, zastosowano podwójne kierownice, wzmocnione podwozie z podwójnymi kołami na tylnej osi. Po rewolucji październikowej 1917 r. wszelką wysyłkę, zarówno gotowych kompletnych samochodów pancernych jak i podwozi dla nich, wstrzymano całkowicie. Gotowe samochody przejęła armia brytyjska wykorzystując następnie w działaniach na Bliskim Wschodzie, Irlandii, a nawet Indiach (w Birmingham znajdowało się wówczas ok. 40 wozów oczekujących transportu). Według niektórych źródeł zachodnich, zakłady Austin w czasie I wojny światowej zbudowały ok. 480 samochodów pancernych (lub podwozi dla nich) z czego ok. 400 wysłano do Rosji; liczba ta jest jednak z pewnością zawyżona. Inne mówią, że do 1916 roku zakłady Austin zbudowały 179 podwozi przeznaczonych dla samochodów pancernych, ale tylko część z nich wyposażono w Anglii w pancerne nadwozia; większość została wysłana do Rosji bez nadwozi, które miały być wykonane na miejscu.

Tymczasem na skutek meldunków z frontu, mówiących o zbyt małej odporności oryginalnego pancerza, niezależnie od wzmocniania pancerzy otrzymanych już Austinów (prace te wykonywała Fabryka Iżorska) w Zakładach Putiłowskich w Petersburgu opracowano ulepszy, własny model pancernego nadwozia dla samochodu Austin; miało ono wieże ustawione po przekątnej (co stwarzało

lepsze możliwości wykorzystania ognia obu karabinów maszynowych) oraz tylko nieco grubsze, ale wyższej jakości opancerzenie produkcji Fabryki Iżorskiej. Prototyp uzyskał wysoką ocenę Szkoły Samochodowej w Petersburgu oraz Oficerskiej Szkoły Strzeleckiej (Piechoty) w Oranienabumie (obecnie m. Łomonosow). W wyniku tych doświadczeń Ministerstwo Wojny zdecydowało się na zamówienie – obok kompletnych pojazdów – partii samych podwozi (również 60 sztuk), które miałyby zostać opancerzone w Rosji. Podwozia Austin, przeznaczone do opancerzenia przybyły jednak do Rosji z dużym opóźnieniem – Zakłady Putiłowskie otrzymały pierwsze podwozia dopiero w sierpniu 1917 roku – i przed wybuchem rewolucji nie zdążono opancerzyć ani jednego wozu.

Pojazdy tego typu zostały wyprodukowane dopiero w latach 1919 – 1920; były to 33 wozy kołowe znane jako Austin – Putiłow (lub Austin Putiłowski) oraz 12 pojazdów półgąsienicowych Austin – Kregresse. Samochody pancerny Austin (oraz Austin – Putiłow) znalazły szerokie zastosowanie na froncie wschodnim w czasie I wojny światowej, a później, po rewolucji październikowej i wybuchu wojny domowej w Rosji używane były przez niemal wszystkie siły biorące w niej udział – Armię Czerwoną, wojska białych generałów, wojska ukraińskie itd. W latach 1918 – 1920 znalazły się też w wyposażeniu (głównie egzemplarze zdobycze) wojsk niemieckich, łotewskich, austriackich, polskich a nawet japońskich. W tym czasie pewna liczba samochodów pancernych Austin, w czasie napraw została przebudowana. Często z powodu braku części zamiennych, z

oryginalnych podwozi zdejmowano całe nadwozia i montowano je na posiadanych, wyremontowanych podwoziach innych marke np. White, Fiat, Packard.

Zastosowanie bojowe

I Wojna Światowa:

Od 21 grudnia 1914 rozpoczęto w rosyjskiej armii formować samodzielne plutony samochodów pancernych (pulemiotnyj awtomobilnyj wzwod lub w skrócie: awtopulemiotnyj wzwod – dosłownie "pluton samochodowy karabinów maszynowych"). Początkowo każdy pluton składał się z 3 pancernych Austinów oraz pojazdów pomocniczych: 4 samochodów osobowych, ciężarówki, samochodu warsztatowego, cysterny i 4 motocykli, w tym jedngo z wózkiem (etat nr 19). Obsada plutonu wynosiła około 50 żołnierzy. Warto zauważyć, że rosyjskie carskie oddziały pancerne były organizowane z ochotników. Początkowo sformowano osiem plutonów, o numerach: 5 – 12. Od wiosny 1915 formowano nowe plutony według etatu nr 20, z dwoma Austinami i jednym samochodem pancernym ubrojonym w działo (Garford od maja 1915 lub Lanchester od wiosny 1916). Pierwsze osiem plutonów otrzymało dodatkowy samochód pancerny Garford do trzech Austinów.

Autoplutony były samodzielnymi jednostkami na szczeblu armii. W walce były przydzielane do poszczególnych dywizji lub pułków, w zależności od sytuacji. Większość plutonów była używana w armiach rosyjskich Frontów: Zachodniego i Południowo-Zachodniego, ale kilka plutonów było także w armiach Północnego Frontu i w Armii Kaukazu. W latach 1914-16 sformowano 43 plutony. Wszystkie z nich używały samochodów pancernych Austin przez cały czas istnienia, lub przynajmniej przez pewien okres. Samochody pancerne Austin wszystkich modeli były najliczniejszymi rosyjskimi pojazdami pancernymi. Inne typy samochodów pancernych, jak Armstrong-Witworth i inne mniej typowe, były używane w małych ilościach. Austiny, zwłaszcza od II serii były zresztą najlepszymi z używanych

przez Rosjan samochodów pancernych uzbrojonych w karabiny maszynowe.

W 1916 roku stało się widoczne, że sposób użycia samochodów pancernych w pojedynczych plutonach nie jest tak efektywny, jak mógłby być. Szczególnie uwidoczniła to ofensywa Brusiłowa. W konsekwencji, w sierpniu 1916 roku rosyjskie jednostki pancerne zostały przeformowane w 12 dywizjonów pancernych (broniewyj awtomobilnyj diwizjon, awtobroniediwizjon). Jeden dywizjon przypadał na armię (numeracja była taka sama, jak armii). Istniejące plutony włączono do dywizjonów jako sekcje (otdielienie), zachowując ich dotychczasową numerację. Poszczególne dywizjony miały różną liczbę sekcji, od 2 do 5. Pojedyncze plutony zostały wciąż zachowane na Kaukazie, natomiast 33. sekcja została włączona do 1. Kompanii Samochodów Pancernych (1. awtopulemiotnaja rota – pierwszy rosyjski oddział pancerny), uzupełniając tam samochody pancerne Russo-Bałt. Spośród Austinów I serii, 11 zostało utraconych podczas wojny; brak dokładnych danych co do pozostałych serii.

Wojna Domowa w Rosji:

Po komunistycznej rewolucji październikowej w listopadzie 1917, armia rosyjska uległa rozkładowi, a Austiny zostały rozrzucone po różnych frontach. Począwszy od lata 1918, samochody pancerne, w tym przede wszystkim Austiny były używane bojowo przez wszystkie główne walczące strony w czasie wojny domowej: bolszewików, “białych”, Kozaków, Ukraińców…

Najliczniejsza część znalazła się w rękach bolszewików (w tym większość samochodów III serii i wszystkie nowo zbudowane). Inne siły używały niewielkich ilości samochodów przechwyconych na początku wojny domowej lub zdobytych na wrogu. Poza tym, Brytyjczycy przekazali Ochotniczej Armii gen. Denikina 6 nowych Austinów ostatniego modelu 1918 (trzy z nich zostały później zdobyte przez bolszewików).

Samochody pancerne były w tym czasie używane w różnych mniej lub bardziej improwizowanych oddziałach. Od 13 listopada 1918 Sowieci zaczęli formować jednolite "oddziały pancerne" (awtobroniewyj otriad – awtobronieotriad, ABO). Oddział pancerny składał się z 4 samochodów pancernych: 3 z km-ami i jednego z działem lub km-ami, w dwóch plutonach, oraz 5 ciężarówek, 4 samochodów, cysterny, samochodu warsztatowego i 4 motocykli. Biali formowali swoje samochody głównie w dywizjony pancerne (broniewyj awtomobilnyj diwizjon), podobne organizacyjnie do jednostek czasu wojny. Po wojnie domowej, w 1921 Armia Czerwona posiadała około 16 Austinów I serii, 15 Austinów II serii i 78 Austinów III serii oraz putiłowskich. W Armii Czerwonej brytyjskie Austiny zostały wycofane do 1931, a putiłowskie Austiny (w tym nieliczne Kegresse) – do 1933. Podawana jest czasami informacja, że część samochodów miała rzekomo po modernizacji przetrwać w służbie jako policyjne lub wojsk granicznych NKWD do 1941 roku, lecz nie wspomina o tym monografia rosyjska, ani inne wiarygodne publikacje.

W służbie odradzającego się Wojska Polskiego:

Pierwszy znany samochód pancerny Austin w polskiej służbie został zdobyty pod Bobrujskiem przez żołnierzy I Korpusu Polskiego generała J. Dowbora-Muśnickiego w lutym 1918 roku (I Korpus Polski był formowany od sierpnia 1917 na Białorusi z Polaków służących w armii rosyjskiej, miał on być użyty po stronie rosyjskiej przeciw Niemcom; po rewolucji, sprowokowany, podjął działania przeciw bolszewikom, następnie został rozbrojony przez Niemców). Zdobyty Austin I serii miał uszkodzone podwozie (brak tylnej osi), więc po umieszczeniu na

platformie kolejowej został użyty jako część improwizowanego pociągu pancernego “Związek Broni”.

Pociąg ten był sformowany przez Polaków w twierdzy Bobrujsk 10 lutego 1918 roku. Składał się ze zwykłej nieopancerzonej lokomotywy i kilku wagonów osłoniętych workami z piaskiem i częściowo pancernymi tarczami okopowymi. Uzbrojenie pociągu, oprócz dwóch karabinów maszynowych Austina, stanowiła armata polowa 76,2 mm wz.1902 (“trzycalówka”) na platformie czołowej i kilka ckm-ów 7,62mm Maxim. Według relacji miał on też 8 moździerzy lub granatników, lecz bez amunicji. Dowódcą i inicjatorem budowy pociągu był por. Stanisław Małagowski (późniejszy dowódca pociągu “Śmiały”). Ochotnicza załoga liczyła co najmniej 35 ludzi.

Podczas pierwszych dziesięciu dni służby pociąg brał udział w kilku potyczkach z bolszewikami. Pierwszą większą akcją był wypad na stację kolejową we wsi Czerwony Brzeg pod Bobrujskiem 21 lutego. Zakończył się on sukcesem. Fotografia została prawdopodobnie zrobiona po tej akcji. W ciągu następnych paru miesięcy pociąg brał udział w dalszych walkach. 10 maja 1918 Korpus skapitulował wobec przeważających sił niemieckich i był to równocześnie koniec kariery bojowej pociągu.

Dawny “Ukrainiec” po naprawieniu był używany bojowo podczas wojny polsko-radzieckiej w Autoplutonie “Dziadek”, dawny “Putiłowiec” w Autoplutonie “Zagłoba”. Jeden z samochodów otrzymał nazwę “Lis” (prawdopodobnie z plutonu “Zagłoba”). Najprawdopodobniej drugi z samochodów nosił następnie numer 4993 (“Lis” miał prawdopodobnie numer z cyfrą 1). W Polsce samochody te nazywano też “półczołgami”. Wycofano je pod koniec lat 20-tych.

26 kwietnia 1920 w Żytomierzu polskie oddziały zdobyły także Austina III serii. Według relacji, wywołał on spore zamieszanie wśród polskiej piechoty, pojawiając się nagle na ulicy i siekąc dookoła ogniem karabinów maszynowych, lecz następnie w pogoń za nim po mieście, uwieńczoną jego zdobyciem

ruszyły dwa polskie samochody pancerne Garford i Peerless. Zdobyty Austin służył z numerem 5302.

28 maja 1920 roku żołnierze z 55. Pułku Piechoty 14. Wielkopolskiej Dywizji Piechoty zdobyli w okolicy Bobrujska samochód Austin-Putiłow. Nosił on radziecką nazwę: “Stieńka Razin” i należał do 1. Oddziału pancernego. Samochód ten wspierał radziecką piechotę, lecz wpadł do rowu i został unieruchomiony, a następnie opuszczony przez załogę. Po zdobyciu samochód, nazwany “Poznańczyk”, stał się pierwszym pojazdem nowo utworzonego Wielkopolskiego Plutonu Samochodów Pancernych. Dowódcą samochodu i plutonu został por. Feliks Peto. W lipcu pluton uczestniczył w walkach odwrotowych z Bobrujska i został przesunięty do Warszawy, gdzie w sierpniu został przeformowany w 2. Pluton Samochodów Pancernych.

Poznań – Muzeum Broni Pancernej

W czerwcu 1920 roku polscy żołnierze z 14. Wielkopolskiej DP zdobyli samochód pancerny White z nadwoziem Austina I serii, również w okolicy Bobrujska. Po naprawie, w sierpniu 1920 r. samochód włączono do 2. Plutonu Samochodów Pancernych pod nazwą: “Gen. Haller”. Szczegóły odnośnie drugiego samochodu

pancernego White nie są znane, ale służył on w Wojsku Polskim pod nazwą “Mars”, nr 4434. Oba samochody White miały kadłuby Austinów pierwszej serii i zostały wycofane pod koniec lat 20. Na zdjęciach, samochód w drugiej połowie lat 20., z polskim kamuflażem.

Cztery samochody pancerne Specjalnego Oddziału Pancernego (tzn. karnego) radzieckiej 12. Armii zdobyto 11 września 1920 r. pod Małorytą w okolicy Kowla (na Białorusi). Prawdopodobnie co najmniej dwa z nich to były Austiny II serii. Były one ostatnią znaną zdobyczą tego typu.

Chociaż znane są tylko niektóre z samochodów, lecz najprawdopodobniej w latach 1919-20 zdobyto do dwudziestu samochodów Austin wszystkich wariantów. Większość z nich została użyta przez polskie wojska w walce. 18 października 1920 roku podpisano rozejm z Rosją Radziecką. Co najmniej 5 samochodów Austin było używanych po wojnie do końca lat dwudziestych (być może w latach dwudziestych wymieniono w nich karabiny maszynowe z 7,62mm Maxim wz.05 lub wz.10 na 7,92mm Maxim wz. 05/s lub wz. 08). Ostatni samochód nr 4432 był używany do szkolenia w Modlinie w 1931 r. Po wycofaniu ze służby, kołowy Austin-Putiłow i Austin-Kegresse zostały wystawione jako pomniki w Centrum Wyszkolenia Broni Pancernych w Modlinie (razem z samochodami Fiat-Iżorski i Peerless) – pozostały one tam do zdobycia Modlina przez Niemców podczas drugiej wojny światowej, ich dalszy los jest nieznany.

Podstawowe dane taktyczno-techniczne

Dane podstawowe

Państwo: Rosja – Imperium Rosyjskie

Producent: Zakłady Putiłowskie

Typ pojazdu: samochód pancerny

Trakcja: kołowa(4×2)

Załoga: 5 osób

Prototypy: 1916

Produkcja: 1916-1917

Egzemplarze: ok. 200 szt.

Silnik: 4-cylindrowy silnik benzynowy o mocy 50,70 KM

Pancerz: stalowy, do 8 mm

Długość: 4,90 m

Szerokość: 1,90 m

Wysokość: 2,40 m

Masa: 5,2 t

Prędkość: 50 km/h

Uzbrojenie: 2 x karabin maszynowy Maksim ob. 1905 lub 1910 g.

Autor – zdjęcia: Internet/Dawid Kalka

Bibliografia

1. Przemysław Skulski, Polskie samochody pancerne 1918-1921, Poligon nr. 1/2017

2. https://pl.wikipedia.org/wiki/Puti%C5%82ow-Austin
3. https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Austin-Putilovets_armoured_car