

Panzertriebwagen 16

Pancerny wagon motorowy Panzertriebwagen 16



Opis konstrukcji

Niemiecki ciężki pancerny wagon motorowy, napędzany silnikiem Diesla o mocy 550 KM z przekładnią hydrauliczną Voith, wyprodukowany przez niemiecką firmę Berliner Maschinenbau-Actien-Gesellschaft vormals L. Schwartzkopff w 1942 roku.

Powstał na bazie lokomotywy spalinowej do pociągów pancernych typu WR 550 D14, obudowanej następnie pancerzem i wyposażonej w dwa dodatkowe opancerzone człony ze stanowiskami artyleryjskimi, na dwóch końcach jednostki. Były one uzbrojone początkowo w dwa 20 mm działka przeciwlotnicze – 2 cm Flakvierling 38, które po modyfikacji pancernych członów, zastąpione zostały wieżami artyleryjskimi uzbrojonymi w rosyjskie armaty 76,2 mm FK 295/1 (takimi jak w pociągach pancernych typu BP42). Grubość pancerza Panzertriebwagen Nr 16 wynosiła od 31 do 84 mm. Pojazd ten był najcięższym pojedynczym szynowym pojazdem pancernym. Zbudowano tylko jeden egzemplarz, który walczył na froncie wschodnim. W roku 1943 roku PzTrWg 16 był bronią rezerwową, którą używano do patrolowania terenów zagrożonych przez partyzantów. Wiosną i latem 1944 był na wyposażeniu Grupy Armii Środek. Brał udział m.in. w walkach pod Rawą Ruską i Lublinem. Następnie wycofany

do Radomia po przesunięciu frontu na zachód. Od sierpnia do września 1944 działał na odcinku Kielce patrolując linie kolejowe do Krakowa, Skarżyska i Radomia. Po rozpoczęciu ofensywy zimowej przez Armię Czerwoną – PzTrWg 16 walczył w rejonie Kielc. Po kolejnej ofensywie został wycofany przez Olkusz – Jaworzno-Szczakową do Gliwic w celach remontowych. Do gruntownego remontu doszło jednak w Niemczech. W kwietniu 1945 roku PzTrWg 16 brał udział w walkach pod Neuruppin. W dniach 1-2 maja 1945 nieuszkodzony został zdobyty pod Neustadt (Dosse).

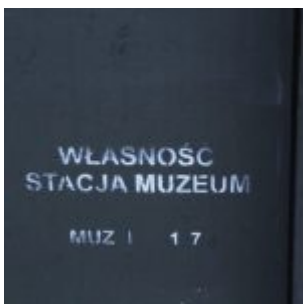


Po zakończeniu II wojny światowej w pełni opancerzony jako zdobycz wojenna służył w Wojsku Polskim w składzie jednostki wojskowej Nr 4194. W rejonie Bieszczadów służył do ubezpieczania szlaków komunikacyjnych oraz utrzymywania łączności operacyjnej z oddziałami znajdującymi się w terenie. W latach 1945–1947 komendantem pociągu był kapitan Marian Jarosz. Po utworzeniu we wrześniu 1944 I Rejonu Służby Ochrony Kolei, a następnie II Rejonu wojsko polskie używało tego pociągu do ochrony linii kolejowych na odcinku Sanok – Zagórz – Olszanica – Komańcza. W tym okresie Panzertriebwagen wchodził w skład polskiego pociągu pancernego. Umieszczony był w środku składu, przed którym i za którym znajdowały się po trzy wagony bojowe oraz wagon gospodarczy i ochronny. Każdy wagon miał przedziały bojowe, w których umieszczone były działka i karabiny maszynowe. Grube stalowe blachy oraz worki

z piaskiem stanowiły dodatkowe zabezpieczenie ścian wagonów. Pociąg posiadał wewnętrzny system łączności. Jego zaletą była możliwość szybkiego przemieszczania się z miejsca na miejsce, duża siła ognia oraz dobrze wyszkolona załoga. W pociągu znajdowały się także narzędzia do naprawy uszkodzonych torów. Posługiwała się nimi drużyna techniczna, złożona z najlepszych specjalistów od prac montażowych i remontowych. W razie potrzeby jego załoga mogła spełniać rolę desantu, udzielać wsparcia ogniowego lub organizować samodzielne akcje. Pociąg ten pełnił służbę w Bieszczadach do końca 1947 walcząc z oddziałami UPA, ochraniał szlaki kolejowe oraz punkty głosowania podczas referendum z 30 czerwca 1946 i wyborów do Sejmu Ustawodawczego w dniu 19 stycznia 1947. Pociąg brał udział m.in. w walkach z UPA w dniach 19-20 marca 1946 na odcinku Szczawne – Mokre – Czaszyn. W dniach 9-10 maja 1946 stoczył kilka potyczek z połączonymi sotniami Bira, Stacha i Chrynia, operującymi na szlaku kolejowym Załuż – Ustjanowa – Olszanica, oraz ochraniał placówki SOK w Stefkowej i Rzepedzi.

Po wojnie pociąg został wykorzystany w filmie Jarzębina czerwona. Następnie stał na boczniczy kolejowej w Przemyślu, a ostatecznie znalazł miejsce w Muzeum Kolejnictwa w Warszawie (czasowo był eksponowany w skansenie w Chabówce).



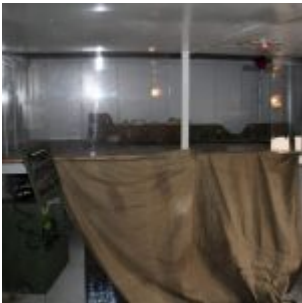


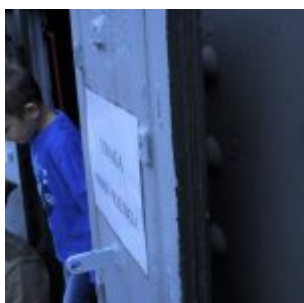
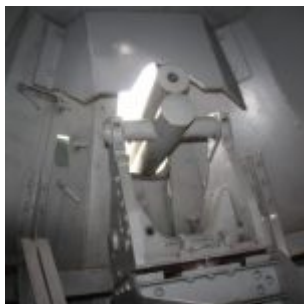












Warszawa – Muzeum Kolejnictwa

Podstawowe dane taktyczno-techniczne

Skład pociągu: lokomotor, 2 pancerne wagony artyleryjskie. Charakterystyka lokomotoru nr 870027 (oznaczenie PKP) – zbudowany w 1942 roku w fabryce Berliner Maschinenbau-Actien-Gesellschaft (vormals L. Schwartzkopff Berlin), numer fabryczny 12128; masa ponad 200 t; wymiary – długość ok. 2220 cm, szerokość ok. 320 cm, wysokość ok. 430 cm; uzbrojenie – 2 armaty 75 mm oraz 4 przeciwlotnicze karabiny maszynowe 7,92 mm, pancerz grubości 50-80 mm, napęd – silnik dieslowski MAN z hydrauliczną przekładnią systemu Voith, zapas paliwa – 2400 litrów, podwozie – 12 osi, z czego 4 napędzane (układ 4-4-4). Wagon pancerny nr 870026 [oznaczenie PKP] – masa ok. 60 ton.

Bibliografia

1. Janusz Magniski, Wozy Bojowe LWP 1943-1983, Ministerstwo Obrony Narodowej, Wydanie I, 1984 rok
2. Tomasz Szczerbicki, Pojazdy Ludowego Wojska Polskiego, VESPER, Wydanie I, 2014