

Pociąg Pancerny PP nr 53 „Śmiały”



Pociąg pancerny „Śmiały” grudzień 1918.
Dowódca por. Stanisław Małagowski (po lewej), podpor. Stanisław Biega (po prawej), strona

Pociąg pancerny Śmiały w grudniu 1918 roku (w podpisie błędnie podano rok – por. Małagowski zginął 25 lipca 1919 roku)

Powstanie „Śmiałego”

Przełom XIX i XX wieku był czasem pary i żelaza, okresu będącego świadkiem bardzo dynamicznego rozwoju kolei żelaznych, jak wówczas ją nazywano, stając się głównym środkiem transportu lądowego. Już od pierwszych dni I Wojny Światowej transport kolejowy nabierał wyjątkowego znaczenia militarnego.

Przywiązując wielką wagę do kolei, w licznych armiach utworzono zupełnie nowy rodzaj wojsk; wojska kolejowe, będące specjalistyczną odmianą oddziałów saperów. Działając na ogół w pierwszej linii, otrzymywały one zadania trudne do wykonania: w natarciu – jak najszybszą odbudowę zniszczonych linii kolejowych, urządzeń stacyjnych, mostów, itp., aby umożliwić ruch taboru kolejowego (ruch wojsk, przewóz zaopatrzenia) lub w razie odwrotu saperzy mieli sami niszczyć linie kolejowe,

aby jak najbardziej utrudnić ruch posuwającego się do przodu przeciwnika. Nie trzeba dodawać, że czynności te bardzo często wykonywano bezpośrednio pod ogniem przeciwnika, często ponosząc przy tym poważne straty.

Nic dziwnego, że zaledwie w kilka tygodni po wybuchu w 1914 roku wojny w Europie, na różnych frontach pojawiły się ponownie odkryte pociągi pancerne. Na froncie zachodnim, po krótkim okresie działań manewrowych, gdy następnie obie armie głęboko zaryły się w ziemię, operujące tam prowizoryczne pociągi pancerne bardzo szybko utraciły na swej wartości i przez następne lata przerodziły się raczej w ruchome baterie artyleryjskie. Natomiast swą rzeczywistą wartość bojową pociągi pancerne mogły o wiele lepiej pokazać na wielkich, rozległych terenach frontu wschodniego oraz na Bałkanach, gdzie jednak długość położonych linii kolejowych była jednak znacznie mniejsza.

Na froncie wschodnim w latach 1915-1918 pociągi pancerne znalazły się na wyposażeniu Cesarstwa Niemiec – łącznie 15 jednostek, Austro-Węgier – 14-15 jednostek oraz sił rosyjskich, które wystawiły 9 jednostek. Pierwsze improwizowane pociągi pancerne na wyposażeniu Austro-Węgier pojawiły się późnym latem i wczesną jesienią, kiedy powstały 3 pociągi pancerne, zbudowane w Warsztatach Kolejowych m.in. w Stryju, Stanisławowie, Nowym Sączu. Najczęściej składały się z 2-3 prowizorycznie osłoniętych workami z piaskiem czy blachami kotłowymi wagonów, na których montowano ciężkie karabiny maszynowe, dla których wykonano otwory strzelnicze oraz armaty polowe kalibru 80 mm. Po środku składu znajdował się prowizorycznie opancerzony parowóz.

Pierwsze sukcesy, jakie odnosiły tego typu jednostki, skłoniły Ministerstwo Wojny do wyposażenia armii w doskonalsze i znacznie lepiej opancerzone i uzbrojone pociągi pancerne. W październiku 1914 roku zamówiono 6 kompletnych pociągów pancernych o nowej konstrukcji. Budowały je Warsztaty Główne Budapeszt-Północ Węgierskich Kolei Żelaznych (MAV) wspólnie

z Fabryką MAVAG w Budapeszcie.



Panzerzug Nr. 8 1917 lub 1918 rok

Skład tych pociągów pancernych był bardzo podobny: lokomotywa parowa (umieszczona pośrodku takiego składu), dwa-trzy wagony pancerne, dodawano do nich 2-3 platformy kolejowe, na których zazwyczaj przewożono narzędzia, materiały używane do usuwania uszkodzeń powstałych na linii kolejowej.

Pierwsze pociągi pancerne nowej konstrukcji pojawiły się na froncie wschodnim w grudniu 1914 roku; już po krótkim okresie służby bojowej okazało się, że posiadane opancerzenie do 12 mm wykonane z blach kotłowych jest dalece niewystarczające. Pancierz był przebijany już przez pociski wystrzelwane z rosyjskich karabinów maszynowych, nie wspominając nawet o artylerii małokalibrowej. W tej sytuacji nakazano stopniowe wycofywanie z frontu już zbudowanych jednostek pancernych i wzmocnienia ich opancerzenia. Do 12 mm płyty stalowej montowana była dodatkowa warstwa 40 mm z drewna dębowego, a do tego dodatkowo 8 mm płyta stalowa, która stanowiła wewnętrzną ścianę. Teraz takie opancerzenie skutecznie chroniło nie tylko przed ogniem broni strzeleckiej, ale także przed odłamkami pocisków artyleryjskich.

Niezależnie od tego Ministerstwo Wojny zamówiło jeszcze trzy następne pociągi pancerne o dotychczasowej konstrukcji, ale wyposażone w dodatkowe wagony kolejowe, uzbrojone w działa artyleryjskie, które umieszczono w obrotowych wieżach. W skład

takiego pociągu pancernego, zwanego „ciężkim”, wchodziły dwa wagony artyleryjskie nowego typu oraz dwie lokomotywy i jeden wagon z karabinami maszynowymi znanej już konstrukcji, jednak nieco zmodyfikowanej.

W okresie styczeń-marzec 1915 roku Warsztaty Kolejowe MAV zbudowały i przekazały armii dwa kompletne nowe pociągi; trzeci nie został zestawiony, a tabor dla niego przeznaczony wykorzystano do uzupełnienia uprzednio zbudowanych jednostek kolejowych. Także i one, często staraniem samych dowódców, uzupełniono o dodatkowe wagony artyleryjskie o nietypowej konstrukcji. Do ich budowy były zazwyczaj wykorzystywane kolejowe podwozia 2-3 osiowych tendrów. W tych wagonach uzbrojenie artyleryjskie montowano w nieruchomych kazamatach, z mocno ograniczonym polem ostrzału.

Ogółem podczas I Wojny Światowej istniało w armii austro-węgierskiej nie mniej niż 15 pociągów pancernych (nie jednocześnie), które były oznaczone numeracją: PZ. I-XII. Pociągi o numeracji I-VIII zestawione były głównie z typowego taboru konstrukcji MAV (13 lokomotyw serii 377, 14 wagonów z karabinami maszynowymi, 6 wagonów artyleryjskich). Austriackie pociągi pancerne, przydzielane jako środek wzmocnienia poszczególnym armiom, działały na różnych frontach, przede wszystkim przeciwko Rosjanom, gdzie np. w 1915 roku wraz z kapitulacją Twierdzy Przemyśl został utracony w walce jeden z nietypowych improwizowanych pociągów pancernych, jeden z nich został utracony w 1916 roku podczas walk na terytorium Rumunii oraz kolejny improwizowany pociąg pancerny został utracony w 1917 roku podczas toczących się walk w Północnych Włoszech. W marcu 1917 roku szef Sztabu Generalnego wprowadził nową organizację pociągów pancernych. Od tej pory obowiązywał następujący skład: jeden parowóz pancerny, dwa wagony pancerne, dwa wagony mieszkalne, jeden wagon rekwizycyjny, w uzbrojeniu pociągu przewidziano jedną armatę połową kalibru 70 mm i sześć zdobycznych rosyjskich karabinów maszynowych. Obsługę tworzyli: jeden oficer (dowódca), 35 żołnierzy

(maszyniści, palacze, obsługa techniczna, artylerzyści, obsługa karabinów maszynowych). W czasie trwania tej reorganizacji, zmianom uległy też dotychczasowe składy. W sierpniu 1918 roku nastąpiła ponowna reorganizacja austriackich pociągów pancernych, przy czym ich liczba została ograniczona tylko do pięciu jednostek. W skład każdego wchodził pociąg zasadniczy i zestaw rezerwowy, a stan osobowy został powiększony do 48 żołnierzy i członków personelu kolejowego.

Jesienią 1918 roku większość austriackich pociągów pancernych, które rozlokowano na terytorium istniejącej jeszcze monarchii Austro-Węgier, została następnie przejęta przez narodziłe państwo Węgierskie.



Przełom 1915, a 1916 roku

Jeden z pociągów pancernych, stacjonujących w odrodzonej Czechosłowacji został 28 października 1918 roku zajęty na stacji Praha-Vrszovice, zdobyty przez Czechów, stając się w Czechosłowacji prawdziwym załączkiem tego rodzaju broni. Bardzo podobny los spotkał pociąg pancerny armii austriackiej, który znajdował się na bocznicy kolejowej stacji Kraków-Prokocim. W końcu października 1918 roku na całym obszarze Galicji, Polacy byli zdecydowani przejąć władzę nad tym terytorium od Austriaków. W Krakowie i jego okolicach stacjonował wówczas austriacki garnizon liczący około 12 000 żołnierzy. Liczono się z poważną możliwością wybuchu bardzo krwawych walk. Jednak gdy 31 października porucznik Antoni

Stawarz z austriackiego 57. Pułku Piechoty – twórcy konspiracyjnej organizacji wojskowej, złożonej z Polaków, żołnierzy oddziałów rozlokowanych w Krakowie – spontanicznie zainicjował akcję rozbijania „okupantów” i przejmowania władzy cywilnej, a następnie wojskowej nad tym obszarem. Wszystko odbyło się bez walk i pod koniec tego dnia Kraków był już wolny.

Również w Prokocimiu, jeszcze latem 1918 roku, porucznik Antoni Stawarz utworzył organizację złożoną z miejscowych kolejarzy i ukrywających się polskich dezertersów. Oddział liczący łącznie 80 ludzi, dowodzony był przez Józefa Badziocha. 30 października wieczorem Badzioch otrzymał rozkaz przejęcia fortu w Prokocimiu i opanowania tam stojącego na boczniczy pociągu pancernego. Następnego dnia ludzie dowodzeni przez Józefa Badziocha rozbili na miejscu posterunek żandarmerii, jednak pociągu nie było. Wyjechał wówczas prawdopodobnie na patrol. Dopiero dnia 1 listopada 1918 roku wydzielona grupa, znajdująca się pod dowództwem Wojciecha Marszałka, która okrążyła pociąg i po krótkiej nocnej utarczce – zginął podobno oficer-dowódca, który nie chciał złożyć broni – opanowała pociąg pancerny. Była to wówczas niezwykle cenna zdobycz, pierwsza tego typu, która miała się znaleźć na wyposażeniu odradzającego się Wojska Polskiego, która u nas stała się załącznikiem pod tego rodzaju broni.

Część bojową pociągu tworzyły dwie lokomotywy opancerzone serii 377 (377.117 oraz 377.402), dwa wagony artyleryjskie (141164 oraz 141455), dwa wagony z karabinami maszynowymi (140866 oraz 150060) i platformy kolejowe. Lokomotywa opancerzona 377.117, która potem została przydzielona do pociągu pancernego „Śmiały”, to niewielki tendrzak o układzie osi 0-3-0, służący do prowadzenia niezbyt ciężkich składów towarowych i do prac manewrowych. Została zbudowana w zakładach StEG (Staats-Eisenbahn-Gesellschaft) w Wiedniu w 1891 roku jako 2238. parowóz, a został opancerzony w zakładach MAV w Budapeszcie. Masa parowozu w stanie służbowym wynosiła

prawie 7000 kg, długość całkowita 810 cm, wysokość 400 cm. Moc silnika parowego sięgała 300 KM, siła pociągowa wynosiła 3900 kg. W skrzyniach parowozu mieściło się do 1000 kg węgla, a w bocznych zbiornikach – do 4,8 m³ wody. Ten zapas przewożonego paliwa i wody wystarczał na przejechanie do 100 km, przy czym maksymalna prędkość osiągana przez parowóz nie przekraczała 40 km/h. Parowóz po przeprowadzonej „modernizacji” został opancerzony warstwą blachy stalowej o grubości 12 mm ułożoną na zewnątrz, warstwą 40 mm dębiny oraz od wewnątrz warstwą stalową o grubości 8-9 mm. Z zastosowaniem opancerzenia masa bojowa parowozu teraz wzrosła do 36 700 kg.

Dwuosiowy wagon artyleryjski typu S 141164 posiadał długość 790 cm, wysokość 480 cm i rozstaw osi 360 cm; jego masa wynosiła 21 400 kg, a stalowy pancerz posiadał grubość pancerza wykonanego z płyt stalowych o grubości do 12 mm. Głównym uzbrojeniem oryginalnego wagonu była szybkostrzelna, wyposażona w zamek półautomatyczny armata morska 70 mm SFK L/30 – wariant działa, oznaczonego w Polsce jako wz.1894, strzelająca granatem o masie 6 kg lub szrapnelem o masie 7,4 kg na odległość około 5000 metrów. Armatę tę zamontowano w wieży obrotowej, o kątach ostrzału: w płaszczyźnie poziomej wynoszącej 240 stopni, zaś w płaszczyźnie pionowej od -5 stopni do +30 stopni. Oprócz tego na wysokiej, nieruchomej nadbudowie (nazywanej przez polskie załogi „bastionem”), przewidziane było stanowisko dla działka półautomatycznego w kalibrach 37-47 mm (jednak bardzo rzadko montowanego) i jednego ciężkiego karabinu maszynowego (chłodzonego wodą). Dwa dalsze ciężkie karabiny maszynowe zostały umieszczone w bocznych stanowiskach, jednak z mocno ograniczonymi polami ostrzału. W ścianach bocznych wycięto po siedem otworów służących jako strzelnice lub też do obserwacji. Obsługę jednego wagonu stanowiło 12-15 żołnierzy.



Wagon karabinów maszynowych o numerze 150060 ważył nieco mniej, posiadał masę 18 500 kg, miał taką samą długość i rozstaw osi jak wagon artyleryjski, ale był od niego nieco niższy, a jego wysokość nie przekraczała 375 cm. Jego opancerzenie, wykonane z płyt stalowych, wynosiło 12 mm, zaś jego uzbrojenie składało się z czterech ciężkich (chłodzonych wodą) karabinów maszynowych – po dwa karabiny na każdej bocznej ścianie. Ponadto w ścianach bocznych i czołowych znajdowało się do ośmiu dodatkowych strzelnic, a w dachu jeszcze 9-11 otworów obserwacyjnych. Budowano wagony z hamulcami i bez nich, w tym drugim przypadku wewnątrz wagonu lokowano dodatkowy zbiornik na wodę mieszczący do 4000 litrów, a pod ramą zostało umieszczonych 20 zbiorników (każdy ważący po 25 kg), na zapas przewożonego węgla, o łącznej masie 500 kg.

Już 3 listopada 1918 roku porucznik Antoni Stawarz otrzymał od ówczesnego komendanta Krakowa, pułkownika Bolesława Roji rozkaz dostarczenia oddziału dla obsadzenia zdobytego pociągu, planowano bowiem wysłanie jednostki pancerniej pod Przemyśl. Kiedy Antoni Stawarz przedstawił sytuację, zgłosili się na ochotnika żołnierze z plutonu ciężkich karabinów maszynowych 57. Pułku Piechoty z plutonowym Zapartem na czele. Pierwszym polskim dowódcą pociągu mianowano podporucznika Jerzego Lewakowskiego. Jeszcze tego samego dnia pociąg wyjechał w kierunku Oświęcimia i Mysłowic w celu ochrony linii kolejowej oraz okolicznej ludności cywilnej przed uzbrojonymi bandami dezertersów z austro-węgierskiej c. k. armii.

Pierwsze walki

Szybkim lotem błyskawicy, dotarła do Krakowa wieść o opanowaniu Lwowa przez Ukraińców (1 listopada 1918 roku), o oporze mieszkańców miasta i toczonych tam ciężkich walkach. Niebawem zapadła decyzja o wysłaniu pomocy. Na rozkaz generała Tadeusza Jordana Rozwadowskiego, który objął Dowództwo Wojska Polskiego na Galicję, zdobyczny pociąg pancerny, który włączono w skład grupy majora Juliana Stachiewicza, liczącej 470 żołnierzy z 4. i 5. Pułku Piechoty Legionowej, sześć ciężkich karabinów maszynowych i jedną czterodziałową baterię armat polowych. 5 listopada grupa ta wyruszyła w kierunku Przemyśla.

Już 11 listopada 1918 roku. Oddziały ukraińskie zdążyły już opanować część miasta, ale po natarciu piechoty przez drewniany most na przedmieścia Wilcza, wspartym skutecznie przez pociąg pancerny, Przemyśl został zdobyty przez polskie oddziały.

Już następnego dnia zaczęto tutaj organizować znacznie silniejszą grupę bojową, oddaną pod dowództwo podpułkownika Michała Tokarzewskiego-Karaszewicza. W skład grupy weszło kilka kompanii piechoty z 4. oraz 5. Pułku Piechoty Legionów oraz 13. i 37. Pułku Piechoty, dwa plutony kawalerii, dwie baterie artylerii, pluton saperów i oczywiście pociąg pancerny, którego załogę uzupełniono – dowodzony przez kapitana Ludwika Kockiewicza; łącznie grupa ta liczyła około 1500 żołnierzy. Pociąg miał za zadanie torowania drogi i ochronę przerzutu całej grupy, transportowanej w rejon Lwowa przez pięć zwykłych pociągów towarowych przez tereny, które znajdowały się w rękach ukraińskich lub zrewoltowanych chłopów.

Grupa wyruszyła w drogę 19 listopada i tocząc po drodze starcia, przez Sądową Wisznię i Gródek Jagielloński, która dotarła do następnego dnia około godziny 15.00 na Dworzec

Główny, który znajdował się w rękach polskich. 20 listopada 1918 roku pociąg pancerny „Śmiały” wziął udział w pierwszej operacji połączonych sił polskich, mając na celu opanowanie Lwowa.

Nocą z 21 na 22 listopada dowództwo ukraińskie, uznając beznadziejność sytuacji, dało rozkaz do odwrotu, a świtem 22 listopada oddziały polskie zajęły opuszczone wschodnie dzielnice miasta. Lwów znalazł się w polskich rękach, nie mniej samo miasto było dosłownie otoczone przez siły nieprzyjaciela. Rozpoczął się okres walk, których celem było odrzucenie sił ukraińskich od granic miasta.



26 listopada 1918 roku rozkazem generała Rozwadowskiego oficjalnie przydzielono zdobyczny pociąg pancerny na dwie jednostki; Pociąg Pancerny 1 oraz Pociąg Pancerny 2, zatwierdzając jednocześnie ich nazwy: „Piłsudczyk”, którym dowodził kapitan Wilhelm Wilk-Wirwiński (który jednak niebawem poległ) oraz pociąg „Śmiały”, dowodzony przez porucznika Małagowskiego.

W końcu listopada i w pierwszych dniach grudnia, pociąg pancerny „Śmiały”, który operował głównie na południe od Lwowa, patrolując linie kolejowe wychodzące w kierunku Potutorów, Chodorowa, Stryja i Sambora i biorąc udział w

wypadkach na Winniki, Glinną Nawarię, Obroszyn. W owych dniach stamtąd właśnie zagrażało miastu największe niebezpieczeństwo.

Ledwie bezpośrednio na południe od Lwowa sytuacja została opanowana, to bardzo poważne zagrożenie nastąpiło na południe od Przemyśla i to do tego miasta pośpiesznie wysłany został „Śmiały”, który przez następne dni toczył ciężkie boje, głównie na linii kolejowej do Chyrowa.

Tymczasem na terenach Krakowa i we Lwowie, w miejscowych warsztatach kolejowych i w zbrojowniach (dla Krakowa pracowały także Fabryka Zieleniewskiego i Warsztaty Kolejowe z Nowego Sącza, posiadające już doświadczenie w budowie tego typu sprzętu), gdzie zorganizowano pośpieszną budowę nowych pociągów pancernych. Budowę nadzorowały tzw. Kierownictwa Budowy Pociągów Pancernych (KBPP), oficjalnie utworzone nieco później. Oprócz kompletnych jednostek budowano także pojedyncze wagony w celu wzmocnienia już istniejących pociągów pancernych, w tym także „Śmiałego”. Jednak z powodu braku odpowiednich materiałów do ich budowy, przede wszystkim blach pancernych, ale także zwykłych stalowych, zwanych też „żelaznymi”, to wiele posiadanych wagonów, głównie towarowych, dwuosioowych „Opancerzano” ścianami wykonanymi z betonu. Rozróżniano trzy typy wagonów bojowych – artyleryjskie z działami kalibru 75-80 mm (działa te były umieszczane na stanowiskach czołowych lub bocznych), wagony karabinów maszynowych, posiadające 4-6 ciężkich karabinów maszynowych na każdym z wagonów i wagony piechoty z liczniejszymi strzelnicami. Wszystkie te wagony znane były jako „betonowe”, a „Śmiały” otrzymał takie uzupełnienie, tym razem z częściowo tylko opancerzonym parowozem, już 13 grudnia 1918 roku, co zanotowano w dzienniku pociągu pancernego.

W tym czasie walki toczone były przez „Śmiałego” z ukraińskim pociągiem pancernym 14 grudnia pod Niżankowicami.

23 grudnia 1918 roku część „pancerna”, a więc właściwy pociąg pancerny został odesłany do Krakowa, w celu przeprowadzenia

koniecznych napraw po miesiącu niemal nieprzerwanych bojów, natomiast część „betonowa” pozostała na miejscu, nadal biorąc udział w działaniach, choć siłą rzeczy nie tak aktywnych.

Od początku stycznia 1919 roku mocno „zubożony” pociąg pancerny „Śmiały”, operował na linii kolejowej Lwów-Przemyśl, między Mszaną, a Gródkiem Jagiellońskim, chroniąc szlak przed wypadami ukraińskimi. W zasadzie była to główna droga łącząca Lwów z resztą kraju. 10 stycznia po remoncie w Krakowie powróciła podstawowa część „pancerna”. Cztery dni później działający już w komplecie pociąg pancerny miał nadzorować odcinek rozszerzony do Sądowej Wiszni, która stała się także czasowym miejscem stacjonowania. Pod koniec stycznia pociąg pancerny „Śmiały” przybył do Lwowa, gdzie KBPP pracowało pełną parą i przygotowało nowe wagony. Między 28, a 30 stycznia 1919 roku w skład pociągu włączono: dwuosiowy wagon artyleryjskich Ike 662107, osłonięty płytami betonowymi i deskami z austriacką armatą połową kalibru 80 mm wz.05/08, która była umieszczona na stanowisku czołowym oraz podobnie „opancerzony” wagon G0 80930, który został uzbrojony w karabiny maszynowe. Można się domyślić, że były to wagony kryte.

6 lutego do Warsztatów Kolejowych skierowano parowóz pancerny 377, wymagający naprawy. Powrócił on do pociągu z jeszcze jednym, dodatkowym wagonem betonowym typu K 386048, przeznaczonym pierwotnie do przewozu amunicji.



Bracia Stanisław i Kazimierz Małagowscy

17 lutego pociąg pancerny „Śmiały” wysłany został na północ, w rejon Rzęsny Ruskiej, gdzie na skrzydle osłaniał jedną z akcji zaczepnych, mających odrzucić siły przeciwnika od Lwowa. Po blisko dwóch tygodniowych utarczkach został zluzowany przez pociąg pancerny „Piłsudczyk” i przejechał on do Gródka Jagiellońskiego. To tutaj, jak podają wojenne komunikaty, 26 lutego załoga pociągu pancernego miała złożyć uroczyste ślubowanie na wierność Rzeczypospolitej Polskiej.

Tymczasem w pierwszych dniach marca siły ukraińskie rozpoczęły nową ofensywę, dzięki której zdołali oni przerwać w kilku miejscach linię kolejową łączącą Lwów oraz Przemyśl i istniejący dotąd wzdłuż tej linii kolejowej wąski korytarz. Lwów ponownie znalazł się w całkowitym okrążeniu. Sam pociąg pancerny „Śmiały” także został okrążony w rejonie Sądowej Wiszni. Szczególnie ciężkie walki trwały pod Rodatyczami, a między 6, a 7 marca pociąg wspierał oddział piechurów z 3. Batalionu 9. Pułku Piechoty Legionów, po ostrzelaniu przez artylerię uległ uszkodzeniom i kilka wagonów wymagało naprawy.

Okrążenie całego Lwowa przerwane zostało dopiero 20 marca, spowodowane uderzeniem grupy generała Aleksandrowicza, w

której główną rolę odegrały trzy bataliony, wsparte ogniem artylerii z Armii Wielkopolskiej, które dowodzone były przez pułkownika Daniela Konarzewskiego. W następnych wiosennych tygodniach bezpośrednio zagrożenie miasta znacznie już znalazło.

26 marca pociąg pancerny „Śmiały” powrócił do Krakowa, skąd po czterech dniach krótkiego odpoczynku odesłany został do Warszawy. Tak zakończył się blisko pięciomiesięczny okres jego walk na froncie małopolskim, w obronie Lwowa.

Przeciwko Bolszewikom: „Śmiały” oraz „Śmiały-szeroki”

30 kwietnia 1919 roku pociąg pancerny „Śmiały” odjechał z Krakowa, w rejon Warszawy, pod rozkazy Naczelnego Dowództwa Wojska Polskiego. Pociąg miał zostać użyty w przygotowywanej ofensywie wiosennej w składzie wojsk osłaniających prawe skrzydło wyprawy wileńskiej.

Po kilkudniowym pobycie w stolicy, wykorzystanym na przeglądy, uzupełnianie amunicji, drobne naprawy, tym czasie w skład pociągu włączony został betonowy wagon Grn. 125012, z zamontowanym agregatem prądotwórczym, przysłanym ze Lwowa. Szefostwo Kolei Państwowych (SKP) rozkazem z 7 kwietnia „zadyrygowało” (skierowało) pociąg do Wołkowyska pod rozkazy generała Frontu Litewsko-Białoruskiego (FLB). W szeregach tego frontu pociąg znajdował się przez następnych kilkanaście miesięcy, podczas których przydzielany był do różnych grup bojowych. Pod względem administracyjnym i gospodarczym podlegał on głównie 5. Batalionowi Wojsk Kolejowych.

Z Warszawy „Śmiały” wyjechał dopiero 12 kwietnia i przez Wołkowysk, gdzie otrzymano kolejne rozkazy, dotarł 15 kwietnia do stacji Czemery pod Słonimem na linii kolejowej Wołkowysk-Baranowicze. Stąd, w grupie pułkownika Boruszcza, pociąg uczestniczył w uderzeniu na Baranowicze. Pierwsze starcia z

awangardami bolszewickimi pod stacją Nowa Mysz, kilka kilometrów przed Baranowiczami, miały miejsce jeszcze tego samego dnia. Walki o miasto trwały kilka dni. I tak 17 kwietnia „Śmiały” wspierał 7. Pułk Ułanów, nacierający na wzgórze pod Bałabanowiczami ogniem swej artylerii zmusił do milczenia wiele gniazd ogniowych przeciwnika. W kolejnym dniu boju pociąg nie tylko uczestniczył w walce, ale także pełnił rolę ruchomego punktu sanitarnego. Pod osłoną jego pancerza udzielano pierwszej pomocy rannym żołnierzom, których następnie ewakuowano na tyły.

Po zdobyciu Baranowicz, 20 kwietnia 1919 roku pociąg pancerny „Śmiały” wjechał do miasta, a porucznik Małagowski objął przejściowo funkcję komendanta tego ważnego węzła kolejowego. 28 kwietnia pociąg ten przejechał przez Wołkowysk do Lidy, który miała się stać jego miejscem postoju w ciągu nadchodzących kilku tygodni. 8 maja 1919 roku część załogi pociągu „Śmiałego” odkomenderowano do Wilna, gdzie m.in. odjechał brat dowódcy pociągu – Kazimierz Małogowski, wówczas w stopniu ogniomistrza. Miała ona obsadzić nowo formowany, szerokotorowy pociąg pancerny zwany „Śmiały-szeroki”, oficjalnie podlegający dowódcy „Śmiałego”, ten natomiast podporządkowano Grupie generała Józefa Lasockiego. Spieszona załoga pociągu, uzbrojona w karabiny maszynowe zdjęte z wagonów wyjechała na pozycje obronne nad Berezyną.

Do połowy lata wojska polskie nie podejmowały szerszych operacji zaczepnych (ze względu na stan gotowości do odparcia ewentualnego ataku niemieckiego). Trwały w obronie, odpierając liczne kontrataki bolszewickie, a także tocząc drobne potyczki. Przez ten czas saperzy przekuwali szerokie tory na normalny rozstaw i doprowadzili je niemal do pozycji przeciwnika. Od 21 maja pociąg pancerny, ponownie obsadzony przez załogę, przez miesiąc stacjonował nocami przy dowództwie Grupy w Bogdanowie. W ciągu dnia przeprowadzano szkolenie rekrutów, którzy mieli uzupełnić stan załogi. 21 czerwca 1919 roku pociąg został wysłany na pozycje pod Chwojewem. W tym

czasie otrzymał on sztandar, którego poświęcenie zostało połączone z chrztem armat. Patronował tym uroczystością nowy dowódca Grupy, generał Mokrzecki. Od 30 czerwca pociąg brał udział w działaniach ofensywnych w kierunku Mołodeczna, tocząc pojedynki ogniowe w rejonie wsi Wiszniewo i Listopady. 12 lipca przejechał do Baranowicz, skąd dokonał wypadów aż za Chwojewo.

W jednym z takich bojów, 25 lipca pod stacją Pogorzelce na linii kolejowej Baranowicze-Mińsk Litewski (tak go wówczas nazywano), spieszony oddział z załogi „Śmiałego”, który wspierał ogniem karabinów maszynowych słabą obronę ułanów przez silnym atakiem oddziałów bolszewickich, składających się jak twierdza obrońcy z „Chińczyków”. W pewnym momencie porucznik Małagowski został kilkakrotnie trafiony, następnie szybko przetransportowany do szpitala w Baranowiczach. Niestety zmarł po kilku godzinach w wyniku poniesionych ran.

Po tych walkach, toczonych 1 sierpnia 1919 roku pociąg został wycofany do Łap, gdzie w miejscowych warsztatach, podległych KBPP w Warszawie, zamierzano przeprowadzić konieczne naprawy taboru, a samej załodze odpocząć. Nie było na to jednak odpowiednich warunków (właśnie prowadzono likwidację miejscowego oddziału KBPP), po tygodniu pociąg został wysłany na głębokie zaplecze, do Warsztatów Kolejowych w Nowym Sączu; przybył tam 21 sierpnia. Na Wileńszczyznę do Lidy, pociąg pancerny „Śmiały” powrócił dopiero 9 października, a na linię frontu pod Berezyną wyjechał 4 listopada. W tym czasie, po zdobyciu Mińska, Borysowa i Bobrujska, front ustalił się i poza codziennymi drobnymi utarczkami żadna ze stron nie podejmowała operacji zaczepnych na większą skalę. Pod koniec roku pociąg podlegał rozkazom Grupy Bojowej, dowodzonej przez generała Lucjana Żeligowskiego. W jej skład wchodziły: 2., 6. i 14. Dywizja Piechoty, stacjonującej w Mińsku Litewskim.



Walki polsko-ukraińskie – wewnątrz wagonu pociągu pancernego „Śmiały”. Żołnierze przy armacie na bojowym stanowisku

W okresie ciszy panującej na froncie – pociągi pancerne przechodziły proces swoistej transformacji; przeprowadzano niezbędne naprawy, wymianę zużytego taboru i uzbrojenia, uzupełnienie i wymianę załóg (odsyłano żołnierzy starszych roczników do domów, na ich miejsce przybywali nowi oficerowie, którzy zostali m.in.: wyszkoleni w Szkole Oficerskiej Wojsk Kolejowych). Zgodnie z przyjętą wtedy polityką, każdy z pociągów pancernych miał dysponować dwoma parowozami pancernymi. Jeden z nich przewidziany był, z braku odpowiednich mniejszych jednostek lub drezyn pancernych, do prowadzenia wydzielonej części bojowej używanej do rozpoznania, pociąg pancerny „Śmiały” również otrzymał taki parowóz. Był to parowóz serii 229 oraz numer 49, opancerzony w Fabryce Zieleniewskiego w Krakowie i przeznaczony początkowo dla pociągu pancernego „Smok”, który rozformowano w listopadzie. Była to lokomotywa znacznie silniejsza oraz nowocześniejsza konstrukcyjnie od wcześniej stosowanej małej 377. Z tego powodu ta ostatnia została 21 stycznia 1920 roku wypożyczona cywilnym kolejom, cierpiącym na brak wszelkich parowozów, do służby przetokowej na stacji w Mińsku. Zresztą już niebawem szef kolejnictwa – FLB pułkownik Kozłowski uznał parowozy tego typu za zupełnie nienadające się do służby bojowej i zaproponował ich wycofanie, rozpancerzenie i oddanie cywilnym władzom kolejowym. Parowozy zostały pozbawione swojego pancerza – parowóz 377.117 ze pociągu pancernego „Śmiały” został pozbawiony pancerza w Wilnie po 23 lutego 1920

roku i w powojennych PKP były one użytkowane pod oznaczeniem TKh 103.

W pierwszej połowie 1920 roku, dzięki temu, że polscy saperzy kolejowi już wcześniej przekuli tory na normalny rozstaw, pociąg pancerny „Śmiały” pełnił wówczas służbę patrolową i ochronną na Białorusi w trójkącie: Borysów nad Berezyną, aż do zdobytego tam przyczółka – Mińsk-Bobrujsk, tylko do rzeki, bowiem most przez Berezynę został zniszczony, a na przyczółku operował zdobywczy szerokotorowy polski pociąg pancerny „Konarzewski”). Pociągiem tym dowodził porucznik Włodzimierz Matzner, a po nim porucznik Stanisław Wiśnicki.

W końcu kwietnia 1920 roku pociąg pancerny „Śmiały” znajdował się w Bobrujsku, skąd na wiadomość o rozpoczętej 14 maja pierwszej ofensywie bolszewickiej, przejechał do Borysowa nad Berezyną, gdzie swym ogniem wspierał oddziały 2. Dywizji Piechoty Legionów. Potem operował pod Osipowiczami i Bobrujskiem. Po powstrzymaniu natarcia przeciwnika, w początkach czerwca, pociąg pancerny „Śmiały” został wysłany do Krakowa, gdzie częściowo uzupełniono, a częściowo wymieniono załogę. Na front pociąg powrócił w końcu tegoż miesiąca, z samego Krakowa odjechał 22 czerwca, by niemal natychmiast wejść do walki przeciwko rozpoczętej 2 lipca drugiej ofensywie bolszewickiej.

Tym razem nie udało się powstrzymać bolszewickich sił i pod ich mocnym naciskiem cały polski front zaczął się szybko wycofywać w kierunku zachodnim. „Śmiały”, który wówczas znajdował się w ariergardzie, gdzie osłaniał odwrót polskich oddziałów wzdłuż trasy Borysów (który został utracony 7 lipca), Mińsk (utracony 11 lipca), Kojdanów, Chwojowo, Stołpce, Baranowicze (które utracono 19 lipca). W skutek prowadzenia intensywnego ognia przez przeciwnika, 15 lipca uszkodzone zostały już wszystkie trzy armaty pociągu pancernego „Śmiały”, który do swojej obrony posiadał już tylko ciężkie karabiny maszynowe. Naczelne Dowództwo Wojska Polskiego (ND WP) poleciło natychmiast odesłać pociąg do

naprawy. 29 lipca pociąg pancerny „Śmiały” odjechał do Nowego Sącza, gdzie dotarł następnego dnia pod wieczór.

Remont w Nowym Sączu trwał równe dwa tygodnie. Dotychczas używany i wymagający dłuższej naprawy parowóz 229.49, który został zastąpiony lokomotywą tego samego typu, także opancerzoną w Fabryce Zieleniewskiego w Krakowie (jako ósmy parowóz opancerzony w fabryce), ale był to egzemplarz 229.140. 15 sierpnia 1920 roku, po przejęciu pociągu „Śmiały” przez przedstawicieli Ministerstwa Spraw Wojskowych, jego dowódca otrzymał rozkaz wyjazdu. SKP skierowano pociąg do Lublina, do dyspozycji dowództwa Frontu Środkowego. Pociąg pancerny „Śmiały” dowodzony przez kapitana Linderskiego, dojechał tam przez Rozwadów 25 sierpnia, podporządkowany początkowo 3. Armii, po kilku dniach powrócił do 4. Armii.

Od pierwszych dni września pociąg „Śmiały” brał udział w działaniach w rejonie Brześcia Litewskiego, pod Żabinką i Kobryniem, po czym skierowany na linię kolejową Brześć-Baranowicze, a od 15 września toczył walki pod Tewłami i Loniwem. 17 września, w boju pod Linowem, granat artyleryjski poważnie uszkodził dach nad budką maszynisty parowozu pancernego. 23 września pociąg pancerny uczestniczył w uderzeniu na Pawłowicze-Chojniki, a następnie na Berezę Kartuską, wspierając oddziały 11. Dywizji Piechoty. 30 września dotarł do Baranowicz.



Po zawieszeniu broni i przerwaniu działań wojennych miejscem postoju pociągu „Śmiały” była od początku listopada Białowieża; przez kilka tygodni parowóz pancerny pociągu służył do przetoków na linii Hajnówka-Białowieża, a w styczniu 1921 roku, był używany do tego celu na stacji Słonim. W lutym pociąg przejechał do Linowa, skąd po kilkudniowym postoju skierowano go do Wołkowyska. W kwietniu 4. Armia została rozformowana, a pociąg podporządkowano dowództwu 2. Armii. Latem 1921 roku „Śmiały” operował w rejonie Baranowicz.

„Śmiały-szeroki”

Świtem 16 kwietnia 1919 roku oddziały polskie FLB, znajdujące się pod osobistym nadzorem Naczelnego Wodza Józefa Piłsudskiego rozpoczęły ofensywę na Wileńszczyźnie. W ciągu czterech dni zaciętych walk podczas tzw. wyprawy wileńskiej Polacy zdobyli Lidę, Nowogródek, Baranowicze i Wilno. Mimo licznych kontraktów przeciwnika, zdobyte i oswobodzone tereny zostały utrzymane.

W trakcie dwudniowych walk o Lidę oddziały Grupy Operacyjnej (GO) generała Edwarda Rydza-Śmigłego rozbiły i zdobyły dwa improwizowane pociągi pancerne oddziałów bolszewickich Frontu Zachodniego (m.in.: 3. Siedleckiego i 6. Grodzieńskiego Rewolucyjnych Pułków Dywizji Zachodniej, złożonych z polskich

komunistów). Już 19 kwietnia przybył do Lidy, z zadaniem zorganizowania budowy pociągów pancernych, specjalny wysłannik z Warszawy porucznik inżynier Karol Firich, adiutant techniczny Szefa Kolei Połowych (SKP) w Naczelnym Dowództwie Wojska Polskiego, wyznaczony na referenta kolejowego dopiero co utworzonej w Lidzie Ekspozytury Sztabu Głównego. Tego samego dnia w miejscowych Warsztatach Kolejowych – kierowanych przez inżyniera Malinowskiego, gdzie przystąpiono do budowy pierwszego improwizowanego szerokotorowego pociągu pancernego, wykorzystując do tego celu tabor i części ze zdobytych jednostek bolszewickich. Budowę prowadził inżynier Stefan Ławkis.

Pierwszy improwizowany pociąg pancerny składał się z częściowo opancerzonego parowozu, dwóch krytych wagonów towarowych, w których były zamontowane karabiny maszynowe (lub urządzono dla nich stanowiska i strzelnice) oraz czterech platform kolejowych (węglarek) żelaznych 4-osiowych, przeznaczonych dla zamontowania dział połowych. W trakcie trwania budowy pociąg nosił nazwę „Suwałczyk”, kiedy po 5 maja została ona zmieniona na „Suwałczyk nr 1”.

5 maja w Warsztatach Kolejowych w Wilnie inżynierów Firich rozpoczął budowę następnego improwizowanego pociągu pancernego (szerokotorowego), nazywanego „Suwałczyk nr 2”. I tym razem do jego budowy wykorzystano zdobywczy tabor kolejowy. Mimo początkowego optymizmu, prace nad drugą jednostką przeciągnęły się jednak o ponad dwa tygodnie i budowę zakończono dopiero 5 czerwca. Ponieważ brakowało ludzi oraz samego uzbrojenia do obsadzenia pociągu, Szefostwo Kolei Połowych nie zatwierdziło ani nazwy, ani nowej organizacji jednostki, zwłaszcza, że już kilkanaście dni wcześniej załoga operującego w tym rejonie pociągu „Śmiały”, wydzieliła odpowiednio wyposażony oddział, który po 8 maja objął pierwszy pociąg, nazywając go przy tym „Śmiały-szeroki”.

Pod dowództwem podporucznika Stanisława Biegi jeszcze nie w pełni ukończony pociąg pancerny, skierowano 10 maja do walki

pod Smorgoniami, położonej na linii kolejowej Wilno-Mołodeczno w zgrupowaniu majora Dęba-Biernackiego. Po kilku godzinach akcji bojowej „Śmiały-szeroki” został uszkodzony po kilkukrotnym trafieniu pociskami artyleryjskimi. 12 maja parowóz pociągu skierowano do naprawy, która trwała około miesiąca. Wydaje się, że głównie z tego powodu, aby utrzymać jednostkę w ruchu, w jej skład włączony został tabor jeszcze nie ukończonego Pociągu Pancernego „Suwałczyk nr 2”, przekreślając tym samym jego egzystencję.

Od 1 lipca 1919 roku „Śmiały-szeroki” podporządkowany dowództwu 1. Dywizji Piechoty Legionów, znajdującą się w składzie Grupy Operacyjnej Rydza-Śmigłego, działając od strony Wilna, wspierał piechotę podczas ataków na Mołodeczno. W tych walkach, 5 lipca został ciężko ranny i wkrótce zmarł oficer artylerii podporucznik Kazimierz Małagowski, brat Stanisława Małagowskiego i szwagier Melchiora Wańkowicza. W pierwszych dniach sierpnia pociąg pancerny wspierał grupę Bejnara – 4. Pułk Piechoty Legionów oraz 24. Pułk Piechoty na przedmościu Wilejki, a w dniach 22-25 sierpnia jego załoga wzięła udział w wyprawie oddziałów Dęba-Biernackiego na stację kolejową Ziabki – linia kolejowa Mołodeczno-Połock, gdzie m.in.: zdobyło dwa bolszewickie pociągi pancerne.

Od początku września pociąg ponownie patrolował na linii Mołodeczno-Mińsk. Walczył ponownie w rejonie Smorgoniami, wspierając w działaniach 5. Pułku Piechoty Legionów, gdzie tocząc pojedynki ogniowe z działającymi tu pociągami pancernymi przeciwnika. W tym czasie wydzielił część swojej załogi do obsadzenia nowo sformowanych szerokotorowych jednostek „Piłsudczyk-szeroki” i „Śmigły”. Pierwszy z tych pociągów został wysłany wkrótce na Polesie, natomiast „Śmigły” przez pewien czas stacjonował w Ziabkach i wspólnie ze „Śmiałym-szerokim”, pozostawiał pod dowództwem porucznika Munnicha.

W drugiej połowie września oba pociągi odjechały na linię kolejową Wilno-Dyneburg i weszły w skład oddziałów atakujących

to miasto od kilku tygodni. Rosjanie trzymali się na lewym brzegu rzeki Dźwiny, obszerny przyczółek, oparty o forty i silne umocnienia; załogę rosyjską wsparło około 5000 bagnetów z 1. oraz 4. Dywizji Strzeleckiej, których wspierało ponad 10 dział, dwa pociągi pancerne, oddział samochodów pancernych. Dowództwo polskie wzmocniło Grupę Operacyjną generała Rydza-Śmigłego (1. i 3. Dywizja Piechoty Legionów), 1. Brygada Jazdy), właśnie „Śmiałym-szerokim” i „Śmigłym” oraz 24 czołgami lekkimi Renault FT. Była to 2. Kompania Czołgów, dowodzona przez kapitana Dufour. Była to druga akcja bojowa polskich czołgów na froncie przeciwko bolszewikom. Akcja rozpoczęła się 27 września. W wyniku pierwszego dnia bojów zajęło niemal całe przedmieście z wyjątkiem fortu, broniącego dostępu do mostu kolejowego na Dźwinie. Rankiem 28 września, wspierając piechotę, czołgi uderzyły właśnie w kierunku tego fortu i mostu. Za czołgami posuwał się „Śmiały-szeroki”.



Pociągi pancerne w wojnie polsko-sowieckiej. Pociąg pancerny „Śmiały”. Na pierwszym planie wagon artyleryjski, 1920 rok

Dowódcą bolszewickich pociągów pancernych był J. N. Fiedorenko, wówczas 23-letni były marynarz czarnomorski, przyszły marszałek radzieckich wojsk pancernych. Upřednio pełnił on funkcję wojskowego komisarza sztabu 2. Rewolucyjnej Armii w Jekatierinosławiu, a obecnie Dniepropietrowsk. Budowę i formowanie BP 4 zakończono w lutym 1919 roku, od września tegoż roku zdążył on wziąć udział w walkach z wojskami Judenicza pod Piotrogradem, potem z oddziałami Wrangla na

Krymie, pod Melipolem i Aleksandrowskiem. Za bój pod Dynenburgiem, na jego konto zapisano zniszczenie dwóch czołgów oraz ciężkie uszkodzenia parowozu i wagonów polskiego pociągu pancernego, co niezupełnie odpowiadało to prawdzie – Fiedorenko został uhonorowany przez Radę Wojskową Frontu najwyższym wówczas bolszewickim oznaczeniem bojowym – medalem „Czerwonego Sztandaru”.

W październiku „Śmiały-szeroki” wspierał oddziały 8. Dywizji Piechoty w walkach toczących się pod Połockiem (na linii Mołodeczno-Połock), po czym powrócił pod rozkazy 3. Dywizji Piechoty Legionów. W listopadzie przez pewien czas stacjonował w Duksztach, dokonując stąd wypadów na północ, bowiem pomimo zlikwidowania rosyjskiego przyczółka pod Dyneburgiem, oddziały przeciwnika nadal zapuszczały się na południe. W toku tych działań pociąg został poważnie uszkodzony, najpoważniej 26 listopada, poza tym sam tabor wymagał koniecznych przeglądów i obsługi, wobec czego w grudniu został zastąpiony na tym odcinku przez dopiero co naprawionego „Śmigłego”, natomiast „Śmiały-szeroki” odjechał do Warsztatów Kolejowych w Wilnie do naprawy i gruntowej modernizacji.

Przebudowa pociągu pancernego znacznie się przedłużyła, a było to spowodowane brakiem odpowiednich materiałów i jeszcze na początku 1920 roku pociąg ten nie był gotowy do dalszych działań bojowych. W tej sytuacji zwłaszcza zaś po zdobyciu na początku marca pod Kalinkowiczami następnych bolszewickich pociągów szerokotorowych. Sztab Generalny nakazał 2 kwietnia zlikwidowanie pociągu. Pod koniec kwietnia 1920 roku „Śmiały-szeroki” został rozformowany. Oficerowie przeszli do innych jednostek, część załogi wysłano do pociągów pancernych „Piłsudczyk-szeroki” oraz „Sikorski”, część uzupełniła obsadę Pociągu Pancernego „Lis-Kula”. Uzbrojenie zostało przekazane Warsztatom Artyleryjskim nr 7 w Wilnie, a tabor kolejowy oddany został Ekspozyturze KBPP w Wilnie. 16 maja parowóz pancerny przekazany został Pociągowi Pancernemu „Poznańczyk”, który był wówczas przestawiany na szeroki tor.

Służba w okresie międzywojennym

Latem 1920 roku na skutek bardzo niepomyślnej sytuacji na froncie walki sił polskich i bolszewickich, kiedy podczas odwrotu wojsk polskich z Ukrainy i Białorusi utracono w ciągu ośmiu tygodni walk 12 z 22 posiadanych wówczas pociągów pancernych. Listę otwierał Pociąg Pancerny nr 20 „Dowbór”, osaczony 6 czerwca pod miejscowością Wczerajsze na linii kolejowej Kijów-Koziatyń, jego załoga została niemal w pełni „wybita” przez rezuny z 4. Dywizji Kawalerii 1. Armii Konnej Siemiona Budionnego. Po nim utracony został 17 czerwca Pociąg Pancerny nr 10 „Pionier-Szeroki”, a dziesięć dni później pod Słowiecznem ten sam los spotkał Pociąg Pancerny nr 23 „Sikorski”. Największe straty ponieśliśmy w lipcu 1920 roku – 5 tego miesiąca pod Równem kozacy od Budionnego ponownie dokonali mordy, tym razem na oficerach oraz podoficerach okrążonego i zdobytego po walce Pociągu Pancernego „Dąbrowski” („Grot”). W tym samym rejonie i miejscu został utracony także Pociąg Pancerny nr 4 „Hallerczyk” oraz Pociąg Pancerny nr 8 „Wilc”, 9 lipca zniszczone zostały Pociąg Pancerny nr 6 „Iwaszkiewicz” (pod Czarnym Ostrowem) i Pociąg Pancerny nr 24 „Konarzewski” (pod Bobrujskiem). 14 lipca z ewidencji został spisany Pociąg Pancerny nr 12 „Kaniów”, który został utracony pod Słuckiem, a 19 lipca pod Baranowiczami ubył z szeregów Pociąg Pancerny nr 5 „Piłsudczyk-Szeroki”. 25 lipca 1920 roku koło Koźnicy pod Grodnem, przestał istnieć Pociąg Pancerny nr 13 „Boruta”. Listę zamykał Pociąg Pancerny nr 21 „Listowski”, który został rozbity przez artylerię radziecką 2 sierpnia w rejonie Terespoła.

W tej sytuacji Ministerstwo Spraw Wojskowych, pragnąc w możliwie krótkim terminie odtworzyć utracony tabor i dostarczyć oddziałom liniowym tak bardzo potrzebny sprzęt, postanowiono wykorzystać do tego celu – niezależnie od tempa budowanych już pociągów pancernych w istniejących na terytorium Polski ośrodkach specjalistycznych. – znajdowały się j eszcze nie zaangażowane zakłady na zachodzie kraju;

gdzie w grę wchodził przede wszystkim Poznań z Zakładami H. Cegielskiego. Ministerstwo Kolei Żelaznych, planowano zawarcie z tym zakładem wieloletnią umowę, na mocy której miała się rozpocząć produkcja wagonów (w tym pancernych), a później także i parowozów. W związku z tym podjęto rozbudowę zakładów, zwłaszcza zaś Oddziału III na Górnej Wildzie, gdzie były szykowane nowe hale.

Tym czasem Ministerstwo Spraw Wojskowych, już w końcu lipca złożyło w Zakładach Cegielskiego zamówienie na budowę pociągów pancernych dla Wojska Polskiego. Zamówienie to w pierwszym mówiono o czterech kompletnych jednostkach, potem – zapewne już pod wrażeniem ciężkich strat na froncie – ich liczbę zwiększono do 15. Pierwszy z zamówionych nowych pociągów pancernych miał być gotów do 24 sierpnia, a następnie miały być oddawane do użytku co 10 dni. Formalne zamówienie miało podpisano ostatecznie 27 sierpnia 1920 roku.

Ponieważ Cegielski nie posiadał w pełni doświadczenia w budowie takiego sprzętu, utworzono na miejscu w Poznaniu Kierownictwo Budowy Pociągów Pancernych (KBPP), które miało opracować projekt konstrukcji wraz z roboczymi rysunkami nadzorować przebieg budowy oraz służyć radą i pomocą. KBPP w Poznaniu powołano do życia 1 sierpnia, jego kierownictwo objął porucznik awansowany wkrótce do stopnia kapitana – Stanisław Czerepiński, przeniesiony tu do Warszawy, a funkcję konstruktorów pełnili kapitan inżynier Aleksander Woyzbun, inżynierowie Kadenacy, Wrobiakowski i Żmigrodzki. Pracowali tu także plutonowy Żurowski i kapral Fijałkowski.

W KBPP opracowano zupełnie nowe i nie spotykane dotąd w polskich pociągach pancernych konstrukcje wagonów artyleryjskich, dwuwieżowych, na podwoziach czteroosiowych platform i wagonów o dużej nośności. Inspiracją do ich zaprojektowania stały się zdobyczne konstrukcje radzieckie, chyba najnowocześniejsze w owym czasie, funkcjonalne i bardzo przemyślane technicznie; nie bez powodów polscy dowódcy pociągów pancernych pytani w specjalnej ankiecie (luty 1920

rok), o rodzaj sprzętu, w jakim chcieli by w przyszłości dysponować, niemal jednomyślnie wskazali na odpowiednik sprzętu, który był spotykany u przeciwnika.

Pierwszy model wagonu artyleryjskiego, opracowany w krótkim czasie w KBPP na podstawie zdobycznych rysunków wagonu konstrukcji Południowo-zachodniej Drogi Żelaznej, przeznaczone dla Armii Czerwonej, niemal dokładnie powtarzał koncepcje radziecką, jednak dostosowaną do możliwości technologicznych, posiadanych przez Cegielskiego. W KBPP znany był jako „typ I”, w tym samym przypadku niewątpliwie chodziło o wygranie wyścigu z czasem.

Pierwsze, bardzo optymistyczne założenia, przewidujące zbudowanie pociągu pancernego z prawdziwego zdarzenia się nie spełniły. Do ich opancerzenia użyto blach pancernych zamówionych wcześniej w Hucie Kulczyńskiego w Sosnowcu dla pociągu pancernego „Śmierć”, którego budowa miała się rozpocząć w Krakowie, w związku z tym zrezygnowano ostatecznie z wykonania tej ostatniej jednostki.

Wybrana wielka „Bitwa Warszawska”, spowodowała głęboki odwrót wojsk bolszewickich i zdecydowanie poprawiła sytuację militarną Polski, co spowodowało, że plan jak najszybszego ukończenia dla Polski pociągów pancernych w Poznaniu, utracił swój rygor niezwyklej pilności. We wrześniu 1920 roku Ministerstwo Spraw Wojskowych zwróciło się do Inspektoratu Wojsk Kolejowych (IWK), któremu podlegały sprawy związane z tą dziedziną, z wnioskiem o zaniechanie budowy kompletnych pociągów pancernych, uznając, że armia dysponuje już żadaną ich liczbą, lecz że nadal celowa jest budowa pojedynczych wagonów nowoczesnej konstrukcji, potrzebnych do uzupełnienia lub wymianę taboru w poszczególnych jednostkach. Wydaje się prawdopodobne, że szef IWK generał Wiktor Gawroński zgodził się z tą koncepcją.

Pierwszy kompletny pociąg pancerny z wagonami „typu I”, w trakcie trwania budowy znany jako „Generał Weygand”, następnie

ochrzczony jako „Generał Sosnkowski”, ponieważ NDWP nie przyjęło pierwotnej nazwy, przedstawiony został do odbioru dopiero 14 października 1920 roku. Ówczesny Szef Sekcji Wojsk Kolejowych (SWK) Departamentu II Technicznego MSWojsk., pułkownik Jan Nowicki zażądał wprowadzenia tak wielu poprawek, że załoga wojskowa objęła nowy pociąg dopiero w końcu miesiąca. Następnym tego typu wagonów już nie budowano.



Jeszcze latem powstała w KBPP już oryginalna i znacznie ulepszona konstrukcja wagonu artyleryjskiego „typu II”, w którym obie wieże miały obrót w płaszczyźnie poziomej na pełne 360 stopni. Według tego projektu na początku 1921 roku zbudowano pięć wagonów – cztery przeznaczone na wymianę sprzętu w pociągach pancernych „Danuta” i „Poznańczyk”, jeden stanowił rezerwę.

Wiosną 1921 roku konstruktorzy KBPP Poznań ukończyli kolejny projekt wagonu artyleryjskiego, znany jako „typ III” i stanowiący szczytowe osiągnięcie z tego okresu. Nowy wagon, również dwuwieżowy, był niższy od poprzedniego, chociaż dział obu wież zachowały zdolność obrotu na poziomie w pełnych 360 stopniach. Zrezygnowano z półkulistego kształtu opancerzenia (w pierwotnym założeniu miało ono zwiększać możliwość rykoszetowania pocisków trafiających w wagon), zastosowano natomiast inne ciekawe rozwiązanie, umieszczając boczne

karabiny maszynowe w wysuwanych stanowiskach. Spełniały one jednocześnie rolę drzwi wejściowych do wagonów. Takie umieszczenie karabinów maszynowych zapewniało znacznie lepsze wykorzystanie tej broni do prowadzenia ognia wzdłuż pociągu, w przypadku bezpośredniego ataku piechoty. Zmieniono takie usytuowanie czołowych stanowisk karabinów maszynowych (po jednym z każdego końca), znacznie zwiększając pole ich ostrzału.

Najważniejszą nowinką – niestety nie zrealizowaną do końca ani wówczas, ani nigdy później. Była to próba wyposażenia tego wagonu we własne źródło napędu i przekształcenia go w samodzielny pancerny wagon motorowy. W tym celu konstruktorzy zaprojektowali specjalnie komory (pomieszczenia-skrzynie) w dnie wagonu, w których w przyszłości miały być zamontowane odpowiednie silniki spalinowe (lub też zespół spalinowo-elektryczny), poruszające się koła obu wózków jezdnych. Ponieważ silników takich nigdy nie dostarczono, w następnych latach załoga wykorzystwała owe komory do wygodniejszego siedzenia (przedział bojowy był bowiem stosunkowo niski), w czasie trwania dłuższych przemarszów albo też do ułokowania części zapasu amunicji lub wyposażenia osobistego.

W lipcu 1921 roku Zakłady Cegielskiego zakończyły budowę czterech wagonów tego najnowszego typu, oznaczone w fabryce jako pociągi nr 4 i nr 5, przeznaczone na wymianę sprzętu w Pociągach Pancernych „Piłsudczyk” i „Śmiały”. Wydaje się, że do budowę wszystkich tych wagonów wykorzystano podwozia uszkodzonych lub zdemontowanych czteroosiowych niemieckich wagonów pocztowych najnowszego typu albo też platform kolejowych typu SS, budowanych specjalnie do przewozu szyn kolejowych.

Nowy sprzęt, w pełni wyposażony i uzbrojony (działa i karabiny dostarczyła Zbrojownia nr 3, poddano 30 lipca próbom w obozie szkolnym w Biedrusku, a następnie na miejscowym poligonie, gdzie zostały przeprowadzone pierwsze strzelania, które wypały

bardzo dobrze. General Gawroński zaprosił na nie wiceministra Spraw Wojskowych. Następnego dnia dokonano uroczystego poświęcenia nowego sprzętu, po czym został on odesłany do obu pociągów, stacjonujących wówczas na wschodnich rubieżach kraju. Jak już wiemy, do „Śmiałego” wagony te dotarły w połowie sierpnia.

Na tym zakończyła się działalność KBPP w Poznaniu. Rozkazem z 18 sierpnia 1921 roku SWK Dep. II MSWojsk., nakazała likwidację tej placówki. Część posiadanej dokumentacji technicznej przesłano do Warszawy, powrócił tu także kapitan Czerepiński, resztę personelu wojskowego skierowano do 1. Pułku Wojsk Kolejowych w Jabłonie. Dla Zakładów Cegielskiego budowa pociągów pancernych nie zakończyła się tak szybko, bowiem z ogólnego rachunku wystawionego wojsku na sumę 5 203 533 marek, część należności zakwestionowano i przez kilka następnych miesięcy fabryka toczyła o nią spór w Głównym Urzędem Zaopatrzenia Armii (GUZA).

Od pierwszych dni września 1921 roku „odmłodzony” i ze wzmocnioną siłą ognia pociąg pancerny „Śmiały” użyty został w akcji przeciwstrajkowej i wysłany do Tczewa, gdzie ochraniał nie tylko węzeł komunikacyjny i mosty nad rzeką Wisłą, ale także duże Warsztaty Naprawcze Taboru Kolejowego. Po zakończeniu tej akcji, pociąg pancerny powrócił pod rozkazy 2. Armii i stacjonował w Lidzie. W tym czasie nastąpiła wymiana parowozu 229 na silniejszy i o większym zasięgu pruski parowóz towarowy w tendrem serii G5, o numerze 4321. Zbudowany w roku 1909, opancerzony jesienią 1920 roku, używany był do czerwca 1921 roku w pociągu pancernym „Wilk”. Po jego rozformowaniu lokomotywę przekazano „Śmiałemu”. Po naprawie przeprowadzonej w Warsztatach Kolejowych w Wilnie w lutym 1922 roku parowóz znalazł się w składzie „Śmiałego”.

W toku rozpoczęcia w 1921 roku procesu przechodzenia Wojska Polskiego na stopę pokojową, demobilizacji i redukcji wielu oddziałów, w tym licznych pociągów pancernych, „Śmiałego” zaliczono do grupy 12 pociągów przewidzianych do pozostawienia

na czas pokoju. W lutym 1922 roku specjalna komisja pod kierownictwem generała Gawrońskiego dokonała szczegółowej inwentaryzacji posiadanego sprzętu oraz badań technicznych jednostek mających pozostać w służbie i potwierdziła dużą przydatność „Śmiałego”. W sierpniu 1923 roku został on przydzielony do 1. Pułku Wojsk Kolejowych w Krakowie, z zachowaniem dotychczasowego numeru.

30 października 1923 roku wszedł w życie rozkaz ówczesnego szefa Sztabu Generalnego generała Stanisława Hallera, wprowadzający pokojową organizację pociągów pancernych. Zgodnie z tym pociąg pancerny „Śmiały” powrócił do Krakowa, gdzie na przełomie 1923, a 1924 roku przeprowadzono demobilizację załogi, a tabor bojowy zdeponowano w zapasie mobilizacyjnym. Wiosną 1925 roku reaktywowano niektóre pociągi pancerne zdeponowane w obu pułkach. Sformowano sześć dywizjonów (I, II i VI przy 2.psapkoł oraz III, IV i V przy 1.psapkoł), przy okazji zmieniając nowo utworzonym pociągom pancernym numerację: „Śmiały” stał się pociągiem pancernym nr 5. Przystąpiono do przeglądów i napraw wagonów, których stan nie był najlepszy i rozpoczęto prace zmierzające do zastosowania ujednoczenia typu parowozu pancernego.

16 września 1927 roku Departament Inżynierii MSWojsk., przeprowadził propozycję do nowej organizacji, zgodnie z którą wydano w październiku „Rozkaz wykonawczy o wprowadzeniu w życie tymczasowej organizacji pociągów pancernych na stopie pokojowej”. Istniejący od wiosny 1925 roku Dywizjon Szkolny Pociągów Pancernych, który został przekształcony w 1. Dywizjon Pociągów Pancernych, stacjonujący w Legionowie i Jabłonie, a 8 kwietnia 1928 roku powstał 2. Dywizjon Pociągów Pancernych, utworzony przez 1.psapkoł. Tym dywizjonem dowodzili kolejno: podpułkownik Hein, major Mikołajczyk, podpułkownik Wzacny, podpułkownik Stefan Mazurkiewicz, major Zygmunt Chabowski i wreszcie major Eugeniusz Sączewski. W maju 1928 roku 2. Dywizjon Pociągów Pancernych podporządkowano w sprawach szkolenia dowództwu 5. Grupy Artylerii.

W skład dywizjonu pociągów pancernych włączono na początek dwa nowoorganizowane składy pociągów pancernych: „Śmiały” oraz „Groźny”. Warunki garnizonowe 2. Dywizjonu Pociągów Pancernych nie były wówczas najlepsze. Rozlokowano bowiem w kilku miejscach: w koszarach zlokalizowanych przy ulicy Łagiewnickiej 37, gdzie wykorzystywano do szkolenia bocznice do stacji Kraków-Bonarka (stacjonował tutaj pociąg manewrowy i znajdowały się głównie magazyny „Mob”), w Krakowie-Płaszowie (park oraz magazyny, rozlokowane w prowizorycznych drewnianych szopach) oraz w Niepołomicach, gdzie zostało umiejscowione dowództwo dywizjonu oraz pociąg szkolny, gdzie same warunki także nie były najlepsze, a bocznica, która została oddana do wojska, posiadała tylko 650 metrów długości, czyli bardzo niewiele.

Na ćwiczeniach w polu pociągi dywizjonu jeździły na jednotorową linię Pilawa-Tłuszcz, stacjonujące zwykle w Pilawie. Strzelania bojowe ostrą amunicją przeprowadzono najczęściej na poligonie w Rembertowie lub też pod Czarnym Dunajcem, w rejonie rozległych pól bagiennych i grzęzawisk na północny zachód od miejscowości Podczerwone. Po 1935 roku znaleziono inne miejsce, dogodne, chociaż znacznie bardziej oddalone od Krakowa. W latach poprzedzających wybuch II wojny światowej, zarówno na dłuższe ćwiczenia, jak na przykład strzelania bojowe, pociągi pancerne udawały się na Polesie pod Pińsk i stacjonowały zazwyczaj w niewielkiej Miejscowości Parochońsk.

Koncepcja wojsk technicznych, do których zaliczano pociągi pancerne, nie wytrzymała próby czasu i w końcu lat 20. XX wieku nastąpiły istotne zmiany na tym polu. Pierwszym posunięciem było utworzenie 5 lutego 1929 roku Szefostwa Broni Pancernych, na czele którego stanął doświadczony oficer pociągów pancernych – podpułkownik Felicjan Madeyski i któremu podporządkowano wszystkie istniejące oddziały pancerne – czołgów, samochodów pancernych oraz pociągów pancernych. Niebawem Szefostwo Broni Pancernych zostało przekształcone w

Dowództwo Broni Pancernych o większym zakresie uprawnień.

20 grudnia 1929 roku szef Sztabu Generalnego zarządził kolejną reorganizację pociągów pancernych, zmniejszając ich liczbę do 10 i ustalając nowe składy: pociąg pancerny „Śmiały” zachował dotychczasowy numer „5” i miały go dotąd tworzyć dwa wagony artyleryjskie: 699020 i 699021 oraz wagon szturmowy 627950.

Wszystkie te zmiany organizacyjne z lat 1923-1929 nie miały większego wpływu na podniesienie wartości bojowej istniejących pociągów pancernych. Nie zwiększył się liczebnie tabor kolejowy, ani też nie unowocześnił ich tabor. Ogólny stan był zły. W poinspekcyjnym elaboracie datowanym na 17 marca 1930 roku i skierowanie bezpośrednio na ręce marszałka Józefa Piłsudskiego, jeden z inspektorów, generał Gustaw Orlicz-Dreszer przedstawił stan pociągów pancernych i wnioski wypływające z dokonanego przeglądu. Stwierdził, że panuje tylko chaos, w poglądach na użycie pociągów pancernych, brak regulaminów, a wyszkolenie pozostawia wiele do życzenia. Pociągi pancerne tylko dwa razy brały udział w wielkich ćwiczeniach między dywizyjnymi, w 1927 roku w rejonie Ostrołęki i Zambrowa oraz w 1929 roku pod Zamościem i Rawą Ruską, przy czym nie można było sprawdzić ich skuteczności, bowiem brakowało wolnej linii kolejowej. Charakteryzując stan pociągów pancernych zaznaczył, że stałe opancerzenie posiadają tylko parowozy tych jednostek, które mają być mobilizowane w alarmie. Reszta parowozów posiada całkowicie zdjęte opancerzenie, a parowozy używane są używane na rynku cywilnym. Średni czas potrzebny na założenie całości opancerzenia na parowóz wynosił tylko 72 godziny, ale tylko wtedy, gdy do jego założenia zostało dostarczonych 70 ludzi.



W przyjętych wnioskach inspektor sugerował opancerzenie stałe wszystkich parowozów i wyposażenie ich w stanowiska obserwacyjne, zainstalowanie we wszystkich wagonach stanowisk przeciwlotniczych karabinów maszynowych oraz zunifikowanego uzbrojenia. Wiele tych wniosków w formie obowiązujących rozkazów przekazano nowo powstałemu dowództwu Broni Pancernych, gdzie podjęto szereg praktycznie zrealizowanych przedsięwzięć. Od końca 1930 roku jednostki zdeponowano do tej pory w zapasie mobilizacyjnym, stopniowo uruchamiano i odsyłano do warsztatów kolejowych, w celu dokonania generalnych remontów oraz do zbrojowni, w celu przeprowadzenia napraw, przeglądów lub wymiany uzbrojenia, m.in.: starych haubic rosyjskich kalibru 122 mm na typowe polskie kalibru 100 mm (wz.14/19), armat rosyjskich kalibru 76,2 mm, na zmodernizowane kalibru 75 mm wz.02/26, a także karabinów maszynowe na eks-niemieckie Maxim 7,92 mm wz.08. Wagony „Śmiałego” wysłano do przeglądu w 1931 roku.

15 września 1934 roku szef Sztabu Głównego zatwierdził nowy podział pociągów pancernych na grupy: mobilizacyjną (ostawione do zapasu i zakonserwowane) oraz ćwiczebno-mobilizacyjną, przeznaczoną do szkolenia i użytkowaną na co dzień. „Śmiały” został przydzielony do tej drugiej grupy.

Program rozwoju broni pancernych w drugiej połowie lat trzydziestych, nie przewidywał istotnych zmian w odniesieniu do pociągów pancernych. Niemniej jednak w tym czasie trwał może mało widoczny, ale jednak przeprowadzany program modernizacyjny pancernego taboru kolejowego, jak również

wyposażania ich w odpowiedni sprzęt, który miał w jak największym stopniu ułatwiać prowadzenie ewentualnych działań bojowych. W wielu przypadkach inicjatorami przeprowadzanych ulepszeń byli oficerowie liniowi w dywizjonach. Według ich projektów wprowadzono pełniejsze osłony pancerne na koła i podwozia wagonów, wykonane głównie własnymi siłami w warsztatach dywizjonowych, często posiadanymi środkami podręcznymi. W trosce o zapewnienie lepszej ochrony przed atakami lotnictwa, którego wówczas uważano za wroga „numer jeden” dla pociągów pancernych – wagony pancerne zostały wyposażone w obrotowe wieżyczki z ciężkimi karabinami maszynowymi, z których można było prowadzić ogień przeciwlotniczy do samolotów. Niemal wszystkie ulepszenia wprowadzone w pociągach pancernych zaczęto wprowadzać po 1935 roku, gdzie posiadały ulepszony system hamulców powietrznych typu Westinghouse, urządzenia ogrzewnicze, instalacje elektryczne (oświetlenia) oraz ulepszoną wentylację, łączność wewnętrzną w postaci aparatów akustycznych – telefonów lub tub rozmówniczych, klaksonów oraz optycznych – lampek sygnalizacyjnych.

Parowozy wyposażono w dymochłon pomysłu kapitana Stefana Wikarskiego. Wszystkie pociągi otrzymały radiostacje nadawczo-odbiorcze typu RKB/C i RKD, pozwalające na utrzymanie łączności między pociągiem, a patrolami rozpoznawczymi na drezynach oraz między pociągiem, a wyższym dowództwem związku taktycznego, do którego pociąg był przydzielony. Po niezbyt fortunnych doświadczeniach z rozpoznawczymi drezynami pancernymi Tatra, które zakupiono w końcu lat dwudziestych, zostało opracowane własne, mocno oryginalne projekty pojazdów szynowych z wykorzystaniem czołgów lekkich i rozpoznawczych, które od połowy lat trzydziestych zaczęto wprowadzać do uzbrojenia.

W obu dywizjonach stopniowo nasycanych sprzętem motorowym (motocykle, samochody osobowe i ciężarowe) oraz pancernym (czołgi lekkie Renault FT, czołgi rozpoznawcze TK-3/TKS),

prowadzono normalny proces szkolenia załóg pociągów pancernych – żołnierzy o różnych specjalnościach, według programów opracowanych w Dowództwie Broni Pancernych. Wydało ono także szereg specjalnych instrukcji i regulaminów dotyczących taktyki i techniki pociągów pancernych, gdzie m.in.: wieloczęściową „Instrukcję techniczną pociągów pancernych”. 30 grudnia 1937 roku ówczesny Dowództwa Broni Pancernych generał Włodzimierz Maxymowicz-Raczyński, który zatwierdził projekt „Regulaminu Broni Pancernych”. „Opis i wskazówki dla obsługi pojazdu pancernego” – zgodnie z rozkazem dowódcy obu dywizjonów pociągów pancernych, którzy mieli do 1 grudnia 1939 roku przedstawić wszelkie swoje uwagi i wnioski odnośnie do konieczności wprowadzenia uzupełnień lub poprawek do tego regulaminu.

25 marca 1938 roku specjalnym dekretem Prezydenta RP, nadano oddziałom broni pancernych sztandary; w obu dywizjonach pociągów pancernych wręczono je 26 maja 1938 roku na Polu Mokotowskim w Warszawie. Sztandar 1. Dywizjon Pociągów Pancernych zaginął w zawierusze wojennej, natomiast sztandar wręczony dla 2. Dywizjonu Pociągów Pancernych, został przeniesiony do Rumunii przez ostatniego dowódcę dywizjonu – majora Eugeniusza Sączewskiego, który obecnie znajduje się w Instytucie Polskim i Muzeum im. Gen. Sikorskiego w Londynie.

Mobilizacja i przygotowania – Pociągi Pancerne

W Wojsku Polskim od 30 kwietnia 1938 roku obowiązywał Plan Mobilizacyjny „W”. Mógł być on zastosowany zarówno w przypadku wojny ze swoim wschodnim, jak i zachodnim sąsiadem II Rzeczypospolitej. Według planu można było przeprowadzić mobilizację tajną (alarmową), powołując do służby kolejne roczniki pod broń systemem indywidualnych powołań lub mobilizacją powszechną (jawną), poprzez wydanie zarządzeń i komunikatów dla władz.

Wobec coraz bardziej napiętej sytuacji politycznej po między III Rzeszą, a II Rzeczpospolitą. W Sztabie Głównym Wojska Polskiego zaczęto opracowywać szczegóły planu mobilizacyjnego „W”. Nastąpiły przygotowania do wprowadzenia poprawek i wszelkich uzupełnień do elaboratów mobilizacyjnych. Już w marcu 1939 roku ze sztabów Inspektorów Armii, utworzone zostały pierwsze związki przyszłych armii Wojska Polskiego: „Poznań”, „Modlin”, „Łódź”, „Kraków” oraz Samodzielnej Grupy Operacyjnej (SGO) „Narew”. Dnia 23 marca 1939 roku wdrożono pierwszą mobilizację alarmową. Zmobilizowane oddziały zostały skierowane nad granicę z Niemcami, ciągnącą się od Puszczy Augustowskiej na północnym wschodzie aż po Karpaty na południu, wzdłuż linii liczącej łącznie prawie 1500 kilometrów. Dowódcy polskich armii otrzymali wytyczne do działań obronnych i w myśl nich rozpoczęli koncentrację powierzonych sobie jednostek. Mianowani dowódcy polskich armii otrzymali pierwsze wytyczne co do przyszłych działań obronnych i w ich myśl rozpoczęli koncentrację przydzielonych jednostek liniowych.

W myśl powstałych planów mobilizacyjnych polska broń pancerna na wojnę z Niemcami, miała wystawić łącznie 10 pociągów pancernych. Na podstawie rozkazu Głównego Inspektoratu Sił Zbrojnych z 23 marca 1939 roku w skład Armii „Poznań” weszły dwie ciężkie maszyny pancerno-kolejowe z 1. Dywizjonu Pociągów Pancernych, zlokalizowanego w Legionowie: były to Pociąg Pancerny nr 11 „Danuta” oraz nr 12 „Poznańczyk”.

Mobilizowane według tzw. grup kolorowych, jako jednostki grupy czarnej Armii „Poznań” zostały przeznaczone do wzmocnienia sił osłonowych na odcinku zagrożonych granic polskiego państwa. Podobnie został zmobilizowany Pociąg Pancerny nr 13 „General Sosnowski”, który wszedł w skład armii „Modlin”. Pozostałe maszyny pancerno-kolejowe z 1. Dywizjonu Pociągów Pancernych (nr 14 „Paderewski” i nr 15 „Śmierć”) zostały przydzielone do odvodu Naczelnego Dowództwa jako jednostki dyspozycyjne. Oba pociągi najpóźniej zakończyły mobilizację 3 września 1939

roku. Następne pięć maszyn pancerno-kolejowych wystawił 2. Dywizjon Pociągów Pancernych, który był zlokalizowany w Niepołomicach. W skład Armii „Kraków” weszły Pociągi Pancerne: nr 51 „Pierwszy Marszałek” i nr 54 „Groźny”. W skład Armii „Łódź” zostały przydzielone dwa pociągi pancerne nr 52 „Piłsudczyk” oraz nr 53 „Śmiały”. Natomiast Pociąg Pancerny nr 55 „Bartosz Głowacki” został przydzielony do odwodu Naczelnego Dowództwa. Załogi pociągów pancernych z 2. Dywizjonu Pociągów Pancernych zmobilizowano według zasady mobilizacji alarmowej grupy koloru żółtego. W zależności od potrzeby te pociągi pancerne przeznaczono do wzmocnienia sił osłony polskich granic. Czasowo pozostawały one jeszcze w swoich bazach i miały stanowić wtedy rodzaj ruchomego odwodu, zdolnego do szybkiej interwencji na zagrożonym odcinku.

Przydzielenie do poszczególnych polskich armii maszyn pancerno-kolejowych przede wszystkim otrzymały zadania osłony przyfrontowych linii kolejowych. Ich rozmieszczenie było wynikiem przeprowadzonej analizy sieci kolejowej i możliwego przewidywanego charakteru działań bojowych przeciwnika. Większość z nich na kilka dni przed wybuchem wojny została wysłana do miejsca swojego przeznaczenia. Niektóre przebywały na obszarze operacyjnych armii od kilku miesięcy, prowadząc rozpoznanie przewidywanego rodzaju działań zbrojnych. Dwa pociągi pancerne nr 14 oraz nr 15 zmobilizowano dopiero trzeciego dnia wojny.

W ośrodku w Niepołomicach został zorganizowany Ośrodek Zapasowy Pociągów Pancernych, w skład którego weszły: dowództwo, szkolny pociąg pancerny, kompania zapasowa i gospodarcza, pluton łączności i park ośrodka zapasowego. Rezerwiści i zapasy sprzętu przeznaczono na uzupełnienie strat ponoszonych przez jednostki walczące na froncie. Ośrodek Zapasowy zmobilizowano w drugim rzucie mobilizacji powszechnej.

DZIAŁANIA BOJOWE WYBRANYCH POLSKICH POCIĄGÓW PANCERNYCH we wrześniu 1939



Za przygotowanie i przeprowadzenie mobilizacji maszyn pancerno-kolejowych odpowiedzialni zostali zarówno dowódcy dywizjonów pociągów pancernych, jak i komendanci kadry zapasowej w charakterze pododdziału wydzielonego, który przygotował

mobilizację szeregowych i oficerów. Mobilizacja personalna obejmowała zarówno polskich oficerów i szeregowych służby czynnej, jak i rezerwy. Na zawiązki wojenne dowódcy dyonów pociągów pancernych wykorzystywali faktyczne stany oficerów i podoficerów zawodowych, jak również szeregowych służby czynnej. Podchorążowie rezerwy powoływali dowódców dyonów na stanowiska zastępców dowódców plutonów szturmowych. Szeregowych służby czynnej rozdzielono równolegle na wszystkie maszyny pancerno-kolejowe. Natomiast szeregowi rezerwy zgłaszali się w czasie mobilizacji do uzupełnień jednostek, do których zostali powołani. Do służby w czasie trwania mobilizacji użyto również sił cywilnych stałych, jak i kontraktowych, które były zatrudnione w dyonach pociągów pancernych w czasie trwania pokoju. Osoby cywilne podlegały powoływaniu do służby czynnej w wojsku na podstawie prowadzonej ustawy o państwowej służbie cywilnej. Niestety tutaj jednak wraz z wprowadzeniem mobilizacji, w wielu miejscach nie przebiegła ona efektywnie. Dużym problemem byli przebywający rezerwiści w różnych miejscach przybywający do wyznaczonych miejsc z kilkunastogodzinnymi opóźnieniami, często po spożyciu dużych dawek alkoholu, co czyniło ich na parę godzin niezdolnymi do czynnej służby i wykonywania swoich czynności. Również sam sprzęt w niektórych przypadkach stanowił poważny problem. Przed wybuchem II wojny światowej, np. kilka drezyn z czołgami lekkimi/rozpoznawczymi zostały wysłane w inne miejsca, a na ich miejsce nie zostały przeznaczone żadne uzupełnienia. Także przed samym wybuchem wojny bardzo poważnym błędem było dokonanie kilku ważnych zmian na stanowiskach personalnych.

Pociąg Pancerny nr 53 „Śmiały” – przydział Siemkowice, dowódca pociągu pancernego – kapitan Mieczysław Malinowski, przydział obszar aktywności działania Wołyńskiej Brygady Kawalerii (dowodzonej przez pułkownika brygady Juliana Filipowicza – przydział Armia „Łódź”).

Jeżeli chodzi o sprzęt to w Wojsku Polskim nie było drugiej

jednostki taktycznej i tak samodzielnej gospodarczo o tak wielkiej ilości najróżniejszego sprzętu, w tym urządzeń specjalistycznych. Artyleria, ciężkie karabiny maszynowe, czołgi lekkie oraz rozpoznawcze, motocykle, drezyny pancerne, łączność (radiostacje, radia, telefony polowe, sygnalizacja świetlna i chorągiewki sygnalizacyjne), kolejnictwo (warsztaty naprawcze, tabor kolejowy). Dla nas zrozumiałym się więc wydaje, że w wielu przypadkach musiały występować duże trudności w obsłudze przede wszystkim tak wielkiej ilości najrozmaitszego i często technicznie różnorodnego sprzętu kolejowego. Mimo wielu (wydawało by się) walorów uzbrojenia, chęci oraz posiadanych zdolności oficerów i szeregowych trzeba było dobrze wywiązać się z czynności i utrzymać stały ład oraz dyscyplinę wśród żołnierzy.

Uzbrojenie Pociągu Pancernego nr 53 „Śmiały”

- Działa artyleryjskie; haubice typu wz.14/19 kalibru 100 mm – dwa egzemplarze, armaty wz.02/26 kalibru 75 mm – dwa egzemplarze
- Broń maszynowa; ciężkie karabiny maszynowe wz.08 i wz.25 kalibru 7,92 mm – 16 egzemplarzy, ciężkie karabiny maszynowe na podstawach przeciwlotniczych wz.18 kalibru 7,92 mm – dwa egzemplarze

Nie przywidywano zwiększenia liczby pociągów pancernych wraz z wybuchem wojny. Mimo to poza powstałym polskim planem mobilizacyjnym zostały wystawione dodatkowo pięć improwizowanych pociągów pancernych.

Gremia dowódcze Wojska Polskiego zdawały sobie jednak sprawę, że największymi problemami pociągów pancernych było między innymi: przywiązanie do szlaków kolejowych, stosunkowo mała ruchliwość i jak się wydawało łatwość unieruchomienia całego

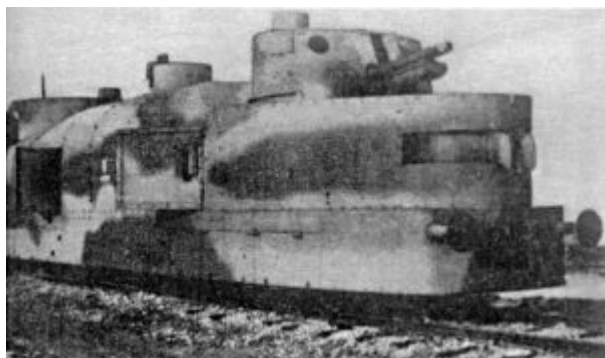
pociągu, zwłaszcza przez lotnictwo przeciwnika, uniemożliwiając na osiągnięcie przez nie większych sukcesów taktycznych, jakie często stawały się one w dość specyficznych warunkach, jakie powstały podczas walk o granice odrodzonej Polski, które trwało w latach 1918-1921. Największą wadą użycia pociągów była bardzo nierównomiernie rozwinięta sieć kolejowa, która im bardziej oddalano się od naszych zachodnim ziem na wschód była coraz mniej gęsta, dająca tym samym na mniejsze możliwości wyboru kierunku ruchu pociągów pancernych. Także poważnym problemem były mosty kolejowe, które mogły zostać zniszczone, wysadzone przez siły przeciwnika. Poważnym brakiem było brak posiadania silniejszej obrony przeciwlotniczej. Jednak jak pokazał w wrześniu 1939 roku nie tylko przedstawiany „Śmiały”, często polskie pociągi pancerne bez dodatkowego wsparcia, będąc niszczone, uszkodzone potrafiły skutecznie podjąć walkę z siłami przeciwnika, nie tylko z zachodu oraz także ze wschodu.

Wraz z nastaniem 1 września 1939 roku siły zbrojne hitlerowskich Niemiec zaatakowały większość punktów granicznych II Rzeczypospolitej. Już w tym dniu większość polskich pociągów pancernych Wojska Polskiego gotowe były do walki.

Skład polskiego Pociągu Pancernego nr 53 „Śmiały”

- parowóz opancerzony Ti3 nr 9 z tendrem 12C1 nr 482 (z wieżyczką typu Ursus i radiostacją RKB/P)
- wagon szturmowy nr 627950 typu „warszawskiego” zaopatrzone w radiostację RKD/P
- 2 bliźniacze wagony artyleryjskie polskiej produkcji typu III nr 699020 i 699021, każdy uzbrojony w 1 armatę wz.02/26 i 1 haubice wz.14/19A

- 2 platformy Pdks na końcach składu
- pluton drezyn z dwoma zestawami wyposażony w 2 czołgi lekkie Renault-FT na 2 prowadnicach (z kabinami radio) oraz 5 czołgów rozpoznawczych TK-3 (na 4 prowadnicach, w tym 2 z radiostacjami RKB/C, czołg zapasowy bez prowadnicy)



Etat pociągu pancernego

1. Skład osobowy:

- Poczta dowódcy – sekcja łączności, sekcja ruchu; patrole – radiotelegraficzny; telefoniczny i łączności z lotnictwem, sanitarny; – 3 oficerów, 15 podoficerów, 22 strzelców – łącznie 40 żołnierzy.
- Pierwszy pluton ogniowy – pierwszy działon (haubica), drugi działon (armata), obsługa karabinów maszynowych; 1 oficer, 5 podoficerów, 21 kanonierów i strzelców – łącznie 27 żołnierzy.
- Drugi pluton ogniowy – pierwszy działon (haubica), drugi działon (armata), obsługa karabinów maszynowych – 1 oficer, 5 podoficerów, 21 kanonierów i strzelców – łącznie 27 żołnierzy.
- Pluton wypadowy – obsługa broni maszynowej, drużyna strzelecka, patrole drogowo-minerskie – 1 oficer, 7

podoficerów, 24 strzelców – łącznie 32 żołnierzy

- Pluton drezyn pancernych – pierwszy zespół, drugi zespół – 1 oficer, 6 podoficerów, 10 strzelców – łącznie 17 żołnierzy.
- Pluton techniczno-gospodarczy – drużyny; techniczna, warsztatowa, gospodarcza – 1 oficer, 21 podoficerów, 26 strzelców – łącznie 48 żołnierzy.
- łącznie – 8 oficerów (w tym lwkarz), 59 podoficerów, 124 szeregowców – łącznie 191 żołnierzy.

2. Uzbrojenie:

- 2 haubice kalibru 100 mm wz.14/19P, 2 armaty kalibru 75 mm wz.02/26, 2 działka czołgowe kalibru 37 mm Puteaux wz.18 (zamontowane w wieżach czołgów lekkich Renault FT), 23 ciężkie karabiny maszynowe kalibru 7,92 mm (w pociągu pancernym model Maxim 08, ale także ciężkie karabiny maszynowe Hotchkiss wz.25, które były zamontowane w czołgach rozpoznawczych TK-3, 8 ręcznych karabinów maszynowych Browning wz.28 kalibru 7,92 mm, 110 karabinków powtarzalnych kalibru 7,92 mm Mauser wz.98 , 64 pistolety samopowtarzalne kalibru 9 mm „Vis”, 123 bagnety.

3. Pojazdy:

- 2 parowozy – jeden pancerny, jeden zwykły, 33 wagony (z czego 3 pancerne), 6 prowadnic, 7 czołgów, 3 samochody ciężarowe, 4 motocykle.

4. Sprzęt łączności:

- 6 radiostacji nadawczo-odbiorczych (1 RKD/P, 5 RKB (w tym: 4 RKB/C i 1 RKB/P), co najmniej 8 telefonów (cztery wewnętrzne i cztery polowe, zewnętrzne)

Działania wojenne w 1939 roku

W dniu 1 września 1939 roku Pociąg Pancerny nr 53 „Śmiały” czynnie uczestniczył podczas sławnej już dziś bitwy pod Mokrą, gdzie polska Wołyńska Brygada Kawalerii powstrzymywała natarcie niemieckiej 4. Dywizji Pancernej. Tego dnia w godzinach porannych pociąg dowodzony przez kapitana M. Malinowskiego przybył do Siemkovic. Przed godziną 10.00 Pociąg Pancerny nr 53 wyruszył w stronę Miedzna. Po dotarciu na stację nawiązał on łączność z Wołyńską Brygadą Kawalerii. Załoga „Śmiałego” otrzymała rozkaz udzielenia wsparcia polskim oddziałom na linii kolejowej Miedzno-Kłobuck. Gdy na polskie pozycje obronne ruszyło natarcie niemieckiej 4. Dywizji Pancernej, wówczas do akcji wkroczył nasz „Śmiały”. Załoga maszyny z rejonu wiaduktu nad traktem łączącym wsie Mokra i Miedzno, rozpoczęła akcję ostrzeliwania pozycji jednostek przeciwnika. Oddziały pancerno-zmechanizowane w wyniku skutecznej obrony polskich obrońców zmuszone zostały do przerwania dalszego ataku. Około godziny 13.00 Niemcy ponownie zaatakowali. Załoga naszego pociągu pancernego otworzyła ogień na nacierające czołgi przeciwnika. Ogień prowadzony z dział kalibru 75 mm został jednak przerwany, ponieważ okazało się, że wystrzeliwane z nich pociski trafiały w wierzchołki drzew, których elementy raniły naszych kawalerzystów. Tutaj wyjątkowo skuteczną bronią okazały się na krótkim dystansie 100 mm haubice. Trafione nimi bezpośrednio niemieckie czołgi były dosłownie rozrywane i wylatywały powietrze. Niemcy ponosząc coraz większe straty musieli ponownie powstrzymać swoje dalsze natarcie. Tego dnia po zwycięskiej walce Pociąg Pancerny nr 53 „Śmiały” odjechał do Działoszyna i prowadził rozpoznanie linii kolejowej Działoszyn-Miedzno. Około godziny 16.30 na stacji kolejowej Miedzno kapitan Malinowski otrzymał nowy rozkaz skierowania swojej maszyny pancerno-kolejowej w rejon wsi Mokra III. Po przejechaniu łącznie około 3 km załoga pociągu natrafiła na poruszające się kolumny pancerne, tuż przed rozpoczęciem manewru okrążającego, wzdłuż traktu Rębice

Królewskie – Izbiska. Pociąg Pancerny nr 53 z obu stron toru kolejowego rozpełznął ostrzeliwanie sił przeciwnika. W tym samym czasie do tego starcia łączył się inny Pociąg Pancerny nr 52 „Piłsudczyk”, dowodzony przez kapitana M. Gonczara. Oba pociągi prowadząc ostrzał około 20-30 minut zadały niemieckim oddziałom poważne straty. Podczas trwania batalii w rejonie wsi Mokra, nasz „Śmiały” został czterokrotnie trafiony. W obawie przed wybuchem składowanej w nim amunicji kapitan Malinowski wycofał się do Miedzna, a stamtąd wieczorem udał się do Działoszyna.



Następnego dnia – w dniu 2 września, Pociąg Pancerny nr 53 działał w rejonie linii kolejowej Chorzew – Częstochowa, gdzie osłaniał lewe skrzydło Wołyńskiej Brygady Kawalerii. Po południu w rejon miasta Łobodno załoga pociągu dostrzegła kolumnę niemieckich czołgów. Natychmiast otworzono ogień, niszcząc trzy czołgi przeciwnika. Wobec ostrzału polskiego pociągu pancernego, Niemcy musieli się wycofać. Po tym starciu, „Śmiały” odjechał w kierunku miasta Cykarzew. Tam docierając do stacji kolejowej załoga pociągu dostrzegła w rejonie Czarny Las – Kuźnicza Kedrzyńska, jadące w kierunku Mykanowa kolumny pancerno-zmechanizowane należące do 1. Dywizji Pancерnej. Artyleria polskiego Pociągu Pancernego nr 53 przez dłuższy czas ostrzeliwała siły niemieckie zadając im coraz większe straty. Wietorem „Śmiały” wraz z

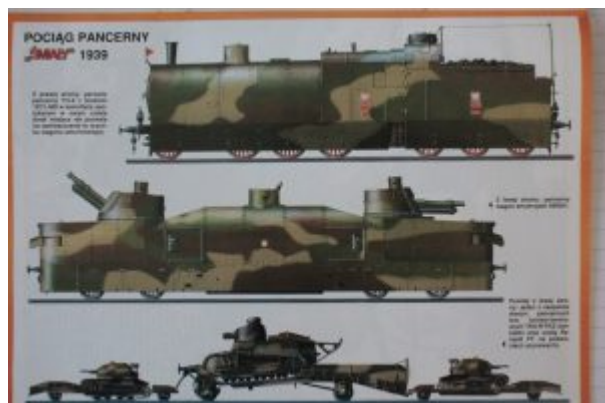
„Piłsudczykiem” zostały wycofane, co jakiś czas nękane przez niemieckie lotnictwo.

W dniu 4 września Pociąg Pancerny nr 53 „Śmiały” wraz z innym Pociągiem Pancernym nr 55 „Bartosz Głowacki” zostały skierowane do Koluszek. Na stacji kolejowej w tym miasteczku bomby lotnicze doprowadziły do zniszczenia trenu Pociągu Pancernego nr 53, toteż już wraz z nastaniem kolejnego dnia 5 września „Śmiały” i „Bartosz Głowacki” posiadały już tylko jeden eszelon gospodarczy. Podczas przymusowego postoju załogi ofiarnie pomagały polskim kolejarzom w usuwaniu wszelkich powstałych szkód. Jednak wraz z coraz szybszym odwrotem własnych wojsk liniowych, oba pociągi pancerne w dniu 6 września wycofały się do Skierniewic, gdzie nazajutrz przeszły silne bombardowanie i poniosły poważne straty w załogach. Dowódca broni pancernych w Armii „Łódź” – pułkownik dyplomowany Stanisław Rola-Arciszewski zamierzał wykorzystać te maszyny pancerno-kolejowe do rozpoznania linii kolejowej Skierniewice – Łowicz. Nie zdołano jednak naprawić zniszczonych szyn, wobec czego do akcji patrolowania rejonu nie doszło.

Od trzeciego dnia Polskiej Kampanii, kiedy to Pociąg Pancerny nr 53 „Śmiały” współdziałał z Pociągiem Pancernym nr 55, przez następne dwa tygodnie działały one ze sobą w sposób dobrze zorganizowany. Dnia 10 września 1939 roku na rozkaz dowódcy broni pancernych Armii „Modlin” podpułkownika M. Piwościszuka przybyły do Siedlec. Następnie zostały skierowane do Łukowa. Dnia 13 września osiągnęły Brześć nad Bugiem. W rejonie twierdzy następnego dnia wzięły udział w walce. Pociąg Pancerny nr 53 w pobliżu rzeki Leśna wspierał ogniem oddziały polskie walczące z podjazdem z niemieckiej 10. Dywizji Pancерnej. Natomiast Pociąg Pancerny nr 55 operował w tym czasie w rejonie twierdzy na linii kolejowej Brześć-Kobryń. Wraz z nastaniem 14 września oba pociągi odjechały w rejon Brześcia, jednak gdy wieczorem 14 września do twierdzy podchodziły czołówki niemieckiego XIX Korpusu, pociągi musiały

opuścić Brześć. Do 17 września 1939 roku oba pociągi przejeżdżając przez linię kolejową przez Kowel, kierowały się w stronę Łucka. Pociąg Pancerny nr 55 „Bartosz Głowacki” i Pociąg Pancerny nr 53 „Śmiały” w dniu 17 września radziecka inwazja na polskie Kresy Wschodnie zaskoczona została podczas postoju w pobliżu Kiwerc.. Jak się okazało, niemożliwe było wtedy skierowanie się w stronę Łucka. Wobec zaistniałej sytuacji polscy kapitanowie: Podgórski oraz Malinowski postanowili udać się do Lwowa, wiedząc wówczas, że samo miasto jest jeszcze bronione.

Dwa pociągi pancerne o numerach nr 53 oraz nr 55 dotarły w rejon Lwowa wyprzedzając w tym czołówki Armii Czerwonej idące w tym samym kierunku. Do 18 września 1939 roku pociągi kapitana Malinowskiego i kapitana Podgórskiego wjeżdżając do stolicy Galicji stoczyły walkę z zaskoczonym niemieckim oddziałem i błyskawicznie wjechały na stację kolejową Podzamcze. Tego dnia załoga Pociągu Pancernego nr 53 „Śmiały” ogniem ze dział na wprost skutecznie ostrzeliwała pozycje nieprzyjaciela w rejonie Zboisk. Dokonał też kilku (lub jednego) wypadu w kierunku na Kamionki Strumiłowej, gdzie ostrzelała pozycje nieprzyjaciela. Wieczorem Pociąg Pancerny nr 53 „Śmiały” przyjechał na stację Podzamcze i ostrzelał niemieckich żołnierzy między Hołoskiem a Zamarstynowem. W późnych godzinach nocnych załoga „Śmiałego” wycofała się do Dworca Łyczakowskiego. Wspierając następnie natarcie polskich oddziałów na Zboiska załoga Pociągu Pancernego nr 53 brała udział w ostatecznej walce. W późnych godzinach nocnych z 20 na 21 września oddziały Wehrmachtu wycofały się na wcześniej ustaloną pozycję demarkacyjną, a miasto oddając w ręce radzieckie. Rankiem 22 września załoga polskiej maszyny pancerno-kolejowej kapitulowała przed oddziałem Armii Czerwonej na stacji kolejowej Podzamcze. Nieuszkodzony sprzęt został przekazany Rosjanom. Część załogi Pociągu Pancernego nr 53 „Śmiały” poszła do niewoli, a pozostali zbiegli i przedostali się na Zachód.



W obcej służbie

W wyniku wspólnego podboju Polski przez hitlerowską III Rzeszę Niemiecką i stalinowski Związek Radziecki niemal całe, z bardzo nielicznymi wyjątkami, uzbrojenie i wyposażenie Wojska Polskiego wpadły w ręce okupantów, którzy często wykorzystywali posiadany sprzęt w następnych miesiącach, a nawet latach. Dotyczyło to także używanych w Polsce pociągów pancernych, w tym i pociągu „Śmiały”.

Pociąg pancerny, został obsadzony najpierw przez radzieckich enkawudzistów, a potem zdobyty i obsadzony przez żołnierzy Wehrmachtu. Pociąg ten pojawiał się na różnych odcinkach Frontu Wschodniego, nie schodząc ze sceny niemal do końca II Wojny Światowej.

Studiując strukturę wojsk Armii Czerwonej, których siły wyznaczone do zaatakowania terytorium Polski 17 września 1939 roku, można stwierdzić, że w każdej armii został przydzielony przynajmniej jeden dywizjon pociągów pancernych, które miały operować na głównych liniach kolejowych, przebiegających na pasach działań poszczególnych armii. Wydaje się, że mogły to być zarówno dywizjony regularnej Armii Czerwonej, jak również wojsk NKWD.

Obok Armii Czerwonej drugim ważnym użytkownikiem w Związku Radzieckim pociągów pancernych, były wojska podległe Ludowemu Komisariatowi Spraw Wewnętrznych (NKWD). Zdobycz jaka została wzięta we Lwowie oraz w praktyce na wszystkich terenach

zajętych przez Armię Czerwoną została w większości skrzętne zabrana i następnie zmagazynowana w głównych składnicach uzbrojenia rozlokowanych na europejskiej części Związku Radzieckiego.

Tak też się stało z przejętymi polskimi pociągami pancernymi. Właśnie od 1939 roku rozpoczęto kolejną reorganizację i wielką rozbudowę wojsk NKWD, tworząc w nich kompletnie wyposażoną i uzbrojoną armię. Pułki ochrony linii komunikacyjnych bardzo mocno rozbudowano, tworząc co najmniej siedem dywizji NKWD wojsk ochrony kolei. Znajdujące się w posiadaniu Związku Radzieckiego pociągi pancerne, użytkowane przez Armię Czerwoną, głównie BP 35, jak i utworzone specjalnie dla oddziałów NKWD bardziej improwizowane tzw. „motobroniewagony”, zostały włączone w skład niektórych tych pułków, dla wyposażenia jednak ich wszystkich zabrakło odpowiedniego taboru kolejowego. Pociągom pancernym, znanym w Związku Radzieckim wówczas pod skrótem BEPO, nadawano numery pułków NKWD, do których zostały one przydzielone, natomiast w ewidencjach poszczególne parowozy i wagony pancerne znane były jako ŻB0 – Zeleznodorożnyj Bronirowannyj Objekt (Opancerzony obiekt kolejowy), posiadające trzycyfrowe numery rozpoznawcze, zaczynające się od 001.

Pociągi pancerne podlegały Głównemu Zarządowi (Gławnoje Uprawlenije – GU) Wojsk Ochrony Kolei, a w jego strukturze organizacyjnej – komórce kierowanej od kilku lat przez I. Pyłajewa, który był odpowiedzialny za stronę techniczną – budowę, formowanie i wyposażenie tych jednostek. Przygotowaniem i wyszkoleniem załóg pociągów pancernych zajmował się Oddział Szkolenia Bojowego.

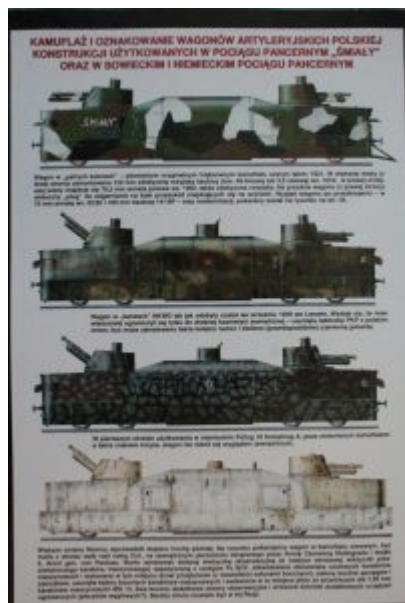
Zdobyte we wrześniu 1939 roku trzy polskie pociągi pancerne: nr 53 „Śmiały” oraz nr 55 „Głowacki”, które zostały zdobyte we Lwowie oraz trzeci pociąg nr 51 „Marszałek”, który został zdobyty pod Kowlem. W zaistniałej sytuacji rozbudowy jednostek kolejowych NKWD stały się one bardzo cennym nabytkiem. Zostały one następnie odpowiednio włączone do pułków NKWD (według

wyżej wymienione kolejności polskich pociągów pancernych); BEP0 75, BEP0 58 oraz BEP0 77.

Po naprawach przeprowadzonej w dawnych Warsztatach Głównych Parowozowo-Wagonowych we Lwowie, a teraz noszących nazwę „Lwowski Parowozoremontnyj Zawod”, dawny pociąg pancerny nr 53 „Śmiały”, został obsadzony przez radziecką załogę pod dowództwem starszego lejtnanta Mieszkowa, wszedł w skład 75. Pułku 10. Dywizji NKWD, rozlokowanej w rejonie Rawy Ruskiej. Była to jedna z trzech tego rodzaju dywizji, pełniącą służbę „okupacyjną” na tzw. terenach zachodnich.

Jeżeli nie liczyć zdemontowania polskich tabliczek PKP z białymi orłami na doraźną naprawą i drobnymi zmianami zarządzonymi przez nowych właścicieli, sam pociąg niemal nie różnił się od tego, jak rozpoczął wrzesień 1939 roku. Zachowany został nawet pierwotne malowanie kamuflażowe i oryginalne numery PKP, choć dodano własne numery z serii ŻB0. I tak parowóz Ti3-9 posiadał numer ŻB0-103, wagon artyleryjski 699020 posiadał numer ŻB0-104, a wagon artyleryjski 699021 ŻB0-105. Natomiast wagon szturmowy nr 627950 ŻB0-106. Ponieważ według obowiązującego w Związku Radzieckiego, schematu pociągów pancernych składała się z parowozu, dwóch wagonów artyleryjskich (broniepełoszczadek), to wagon szturmowy włączono do niego nieformalnie jako „opancerzony skład amunicji”.

Brak dokładniejszych informacji na temat losów i akcji podjętych przez pociąg w latach 1940-1941. W czerwcu 1941 roku pociąg nadal podlegał 10. Dywizji NKWD. Stacjonował on jako rezerwa w Stryju, na obszarze stacjonowania 12. Armii Frontu Południowo-Zachodniego.



Kilka dni po uderzeniu sił niemieckich 29 czerwca, łączność z pociągiem została rzekomo utracona, co jest bardzo ciekawe, ponieważ 30 czerwca wraz z żołnierzami NKWD oraz z piechurami z 75. Pułku NKWD osłaniał on most w Stryju nad rzeką Stryj, przez które przechodziły transporty ewakuujące się z rejonu Lwowa. Dopiero nocą z 30 czerwca na 1 lipca pociąg pancerny opuścił ten posterunek. Pociąg wraz z okrażoną 12. Armią (jednak mocno nieszczelnie), zdołał się wycofać na wschód.

W wyniku bardzo pomyślnie przeprowadzonej latem oraz jesienią operacji „Barbarossa”, kiedy Niemcy zdołali zająć wielkie połacie terytorium Związku Radzieckiego oraz zdobyły olbrzymie ilości radzieckiego sprzętu wojskowego, w praktyce wszelkiego typu, także sporą liczbę radzieckich pociągów pancernych.

Zdobyty latem oraz jesienią 1941 roku tabor został w większości odesłany do Niemiec, gdzie zostało wyznaczonych kilka ośrodków, które specjalizowały się w naprawie i przebudowie tego sprzętu. Tabor zdobytego na początku lipca 1941 roku BEPO 75 (eks-„Śmiały”) mógł trafić do remontu w RAW Wittenberge oraz RAW Eberswalde. Podobnie miała się rzecz z BEPO 77 (eks-„I Marszałek”).

Od 26 listopada 1941 roku naprawiona tabor zaczęto przekazywać przedstawicielom Wehrmachtu, a do 1 grudnia zakończono

formalności zdawczo-odbiorcze. Jest niezmiernie charakterystyczne, że wagony obu zdobytych jednostek, plus pojedyncze wagony dodatkowe (piechoty, platformy z uzbrojeniem), które posłużyły niemieckim oddziałom do sformowania jednego silnego pociągu pancernego Panzer Zug 10, który składał się z dwóch samodzielnych części; Kampfzug A (dawny „Śmiały”) oraz Kampfzug B (dawny „I Marszałek”). Być może był to niemiecki eksperyment, mocno się wzorujący na radzieckich dywizjonach pociągów pancernych.

Pociąg formowano w III Okręgu Wojskowym (Berlin) w Brandenburgii. Załogę pociągu stworzono z żołnierzy piechoty z 68. Zapasowego Batalionu Piechoty i artylerzystów z 1. Dywizjonu 23. Zapasowego Pułku Artylerii. Artylerzyści obsługi działek przeciwlotniczych przybyli z 47. Zapasowego Zmotoryzowanego Pułku Przeciwlotniczego z XIII Okręgu Wojskowego (Norymberga), łącznościowców dostarczył natomiast 3. Zapasowy Batalion Łączności, a obsługi techniczne skierowane zostały przez 4. Zapasowy Batalion Saperów kolejowych. Dowódcą całości został kapitan Ernst Naumann.

Zgodnie z zatwierdzonym etatem K.St.N./K.A.N., załogę pierwszej części pociągu 10 tworzyło wówczas 2 oficerów, 13 podoficerów oraz 62 szeregowców. Pociąg był uzbrojony w 2 haubice kalibru 100 mm, 2 armaty 75 mm, 1-2 działka przeciwlotnicze kalibru 20 mm, 19 lekkich karabinów maszynowych, 31 karabinów/karabinków, 4 pistolety maszynowe i 46 pistoletów. Jak można zauważyć, zachowano oryginalne uzbrojenie na wagonach artyleryjskich w postaci haubic kalibru 100 mm oraz lekkich armat kalibru 75 mm. Najprawdopodobniej ograniczono się tylko do wymiany zużytych luf.

W skład każdego pociągu pancernego wchodziły: dwa wagony artyleryjskie, jeden wagon piechoty, parowóz pancerny, który początkowo pochodził z oryginalnych jednostek pociągów pancernych oraz następnie dodane: jeden wagon piechoty (dowodzenia), dwa wagony opancerzone tylko częściowo z działkami przeciwlotniczymi kalibru 20 mm, dodatkowy tender i

na obu końcach po jednej platformie kolejowej.

W pierwszym okresie istnienia pociągu pancernego w niemieckiej służbie, nadal wykorzystywano polską lokomotywę Ti3-9, jednak z częściowo wzmocnionym opancerzeniem, następnie zaś także zdobyczą, szerokotorową radziecką serii „0”. Później parowozy te zostały zastąpione niemiecką lokomotywą opancerzoną G10.

Do końca stycznia 1942 roku zakończone zostało przeszkolenie załóg, przeprowadzano liczne strzelania ostrą amunicją i wyposażano pociąg zgodnie z tabelami należności. 2 lutego dowódca meldował gotowość bojową, kilka dni później kompletny pociąg pancerny wyruszył na front wschodni.

W trakcie trwania kilkudniowej podróży na nowe miejsce przeznaczenia Kampfzug A uległ takim uszkodzeniom, że został następnie skierowany do EAW Darnica (dawne duże warsztaty naprawy taboru kolejowego, gdzie już zorganizowano pracę). Natomiast część druga – Kampfzug B został podporządkowany dowództwu 2. Armii i wysłano w rejon Lgow, gdzie sam pociąg uczestniczył w operacji „Michael”. Po zakończeniu naprawy w Darnicy, na początku marca 1942 roku, Kampfzug A skierowany został w rejon Charkowa, gdzie przybył także i Kampfzug B. Tutaj oba pociągi stacjonowały do 23 kwietnia 1942 roku. 19 marca nastąpiła zmiana dowódcy. Został nim kapitan Paul Berger. W skład pociągu miały zostać włączone nowe wagony radzieckie zdobyte pod miejscowością Romadan. Następnie pociąg w pełnym składzie odjechał do Biełgorodu, gdzie w miejscowych warsztatach zmieniono zestawy jezdne na rozstaw normalnotorowy. Do lipca 1942 roku pociąg pancerny operował w rejonie Biełgorodu, ochraniając linię kolejową przed atakami radzieckich partyzantów, był też kilkakrotnie bombardowany i tylko nieznacznie uszkodzony.

30 maja dowodzenie pociągiem objął Arno Dressler. 13 lipca pociąg został ponownie skierowany w rejon Charkowa, gdzie został rozpoczęty dłuższy remont, połączony z przebudową i modernizacją taboru kolejowego oraz ponownie przestawieniem

na tor szeroki. Być może w tym właśnie czasie zmodyfikowano wagony bojowe, m.in. przez zmianę bocznych stanowisk karabinów maszynowych (używano prawdopodobnie lekkich karabinów maszynowych MG 13), likwidację czołowych stanowisk karabinów maszynowych, zastąpienia przednich (czołowych) wieżyczek z przeciwlotniczymi karabinami maszynowymi – wieżyczkami obserwacyjnymi dla dowódcy pociągu, które zapożyczono z czołgów średnich Panzerkampfwagen IV. Możliwe, że dostosowując pociąg do surowych radzieckich zim, zostało ulepszone ogrzewanie wagonów pancernych, gdzie poprzez zewnętrzny wygląd, który został wzbogacony o charakterystyczne kominki do dodatkowych pieców. 24 września 1942 roku zastąpiono dotychczas używane parowozy Ti3-9 lub radzieckie typu „0”, zastąpiono ostatecznie niemiecką, standardową lokomotywą opancerzoną serii G10, który został dostarczony przez 10. Polową Kompanię Kolejową. Remont pociągu trwał nieco ponad 2,5 miesiąca i zakończył się na początku jesieni; 3 października zmodernizowany Panzer Zug 10 był gotów do następnych akcji bojowych.

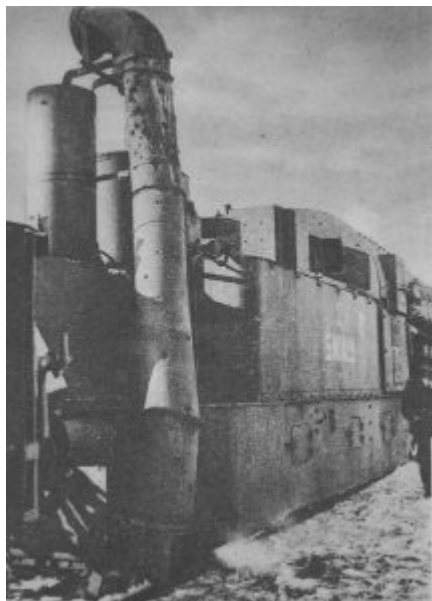
Sam pociąg pozostał na Ukrainie i od 25 października stacjonował w miejscowości Biełopolje pod Worozbą, mając tam za zadanie ochronę ponad 70-kilometrowego odcinka kolejowego, pomiędzy Worozbą, a Konotopem, na linii kolejowej z Sum do Bachmacza. 2 listopada 1942 roku zmienił on swoje miejsce postoju. Teraz była nim stacja kolejowa Makoszino, skąd odbywał swoje patrole w osłonie linii kolejowej Bachmacz-Homel, liczącej ponad 200 km.

21 listopada, w związku z ofensywą radziecką spod Stalingradu i zamknięcie w wielkim kotle niemieckie 6. Armii oraz czołowych oddziałów 4. Armii Pancerniej, pociąg pancerny Pz.Zug.10 przerzucony został do Grupy Bojowej Stahel, na przyczółek nad rzeką Czyr w rejonie zewnętrznego kręgu kotła stalingradzkiego. Pociąg pancerny operował na odcinku kolejowym między stacjami Siekrietiew-Obliwskaja-Cymła, tocząc tam pojedynki ogniowe, a część załogi pociągu walczyła pieszo,

miejszem postoju była stacja Czernyszków. W trakcie walk toczących się w rejonie Czernyszkowa, 3 stycznia 1943 roku sam pociąg został kilkakrotnie trafiony pociskami z armat przeciwpancernych. Od następnego dnia osłaniał on odwrót własnych oddziałów i transportów wojskowych wycofujących się w kierunku zachodnim. W czasie odwrotu dowództwo nad pociągiem objął porucznik Gerhard Roming.

25 stycznia Panzer Zug 10 znalazł się na obszarze Zagłębia Donieckiego i został podporządkowany Grupie Bojowej Fretter-Pico. Przez cały luty uczestniczył, w składzie 1. Armii Pancernej, w bojach toczonych w tym rejonie, zwłaszcza pod Krasnoarmiejskiem, stacją Mieżewaja i Czaplino. W marcu pociąg był remontowany na stacji Mieżewaja. W wyniku dalszego odwrotu wojsk niemieckich, na początku maja znalazł się na stacji Łozowaja. Stąd 1 czerwca cały pociąg skierowano do Sarn; operując z tej stacji, miał osłaniać linie kolejowe w kierunku Korostenia, Równego, Kowla i Łunińca przed partyzantami atakującymi transporty wojsk i zaopatrzenia dla frontu wschodniego.

Już w trakcie pierwszych patroli na nowym odcinku zanotowano liczne pułapki minowe, które powodowało uszkodzenia pociągu. 3 czerwca 1943 roku Kampfzug B, który we wcześniejszych walkach kilkakrotnie poniósł znaczne straty, zarówno z ludziami, jak i w samym sprzęcie, doznał poważnych uszkodzeń wskutek eksplozji dużego ładunku wybuchowego podłożonego na torach i został następnie odesłany na ponad miesięczny remont. 31 lipca 1943 roku dokonano podziału pociągu pancernego Panzer Zug 10 na dwie samodzielne jednostki: dotychczasowy Kampfzug A pozostał pociągiem Panzer Zug 10, natomiast Kampfzug B otrzymał oznaczenie Panzer Zug 11.



Pociąg Pancerny „Śmiały”

Do końca 1943 roku Panzer Zug 10, stacjonując w Sarnach i tocząc utarczki z partyzantami, uczestniczył w licznych patrolach linii kolejowej. Na początku stycznia 1944 roku, w związku z postępami wojsk radzieckich, pociąg pancerny Pz.Zug.10 został wycofany do Kowła i tu podporządkowany dowództwu Grupy Bojowej von dem Bacha. 18 stycznia 1944 roku brał udział w powstrzymaniu radzieckiego natarcia pod Trojanówką. 25 lutego toczył walkę pod Bielinem, a 4 marca w rejonie Powórka. Tymczasem wojska radzieckie zamykały pierścień okrążenia wokół miasta Kowła. Pierwsza próba przerwania blokady, 16 marca pod Maciejowem, nie powiodła się i Panzer Zug 10 ogniem swojej artylerii wspierał obronę otoczonego Kowła. 21 marca 1944 roku w trakcie trwania silnego radzieckiego nalotu bombowego, celnie zrzucone bomby zniszczyły dwa wagony do tego stopnia, że nie nadawały się one do dalszej akcji bojowej.

W ocalałej części pociągu pancernego pozostały wagony nr 2 i 3, ale tylko z jednym sprawnym działem artyleryjskim, były one jeszcze użyte w dalszych walkach, do momentu aż zużyto ostatnie naboje artyleryjskie, nietypowa dla oddziałów Wehrmachtu, której zapas bardzo szybko się kurczył.

Część spieszonej załogi wzmocniła obronę miasta Kowel sprawną jeszcze technicznie część pociągu pancernego ewakuowano w czerwcu do bazy w Rembertowie z myślą o kolejnej naprawie. Tymczasem 10 czerwca 1944 roku oficjalnie rozkazem nadanym przez OKH (Ober Kommando des Heeres) pociąg pancerny nr 10 został ostatecznie skreślony z ewidencji jednostek bojowych. W połowie lipca, wobec coraz większych postępów leniej ofensywy radzieckiej (operacja „Bagration”). Niemcy rozpoczęli ewakuację zagrożonej bazy w Rembertowie. Od tego czasu ślad po zachowanych jeszcze do tego czasu wagonów dawnego polskiego pociągu pancernego „Śmiały” ginie, albo zostały one w Rembertowie (być może wysadzone w powietrze), albo też odtransportowane do Milovic na terenie Czechosłowacji, gdzie został odtworzony ośrodek szkolenia pociągów pancernych, istniejący do pierwszych dni maja 1945 roku. Mogły też zostać użyte do zmiany uszkodzonych wagonów tego samego typu (pochodzących także ze zdobytego we wrześniu 1939 roku polskiego pociągu pancernego „Piłsudczyk”) znajdujących się w niemieckim Panzer Zug 21, który 23 czerwca 1944 roku został bardzo poważnie uszkodzony, poprzez wybuch silnej „miny” podłożonej pod torami w rejonie Mińska przez radzieckich partyzantów. 31 października 1944 roku w Możejkach także i ten pociąg pancerny został zdobyty przez jednostki radzieckie.

To już jest koniec wojennych dziejów oraz ustalonej do tej pory historii pociągu pancernego, niegdyś polskiego i noszącego dumną nazwę „Śmiały”.

Bibliografia

1. Janusz Magnuski, Pociąg Pancerny „Śmiały” w trzech wojnach, Czołgi w boju 3, Wydawnictwo PETLA, Warszawa 1996
2. Lech Wyszczelński, Wojsko II Rzeczypospolitej, Wydawnictwo Bellona, Warszawa 2014
3. Adam Jacek Ostrówka, Pociągi Pancerne Wojska Polskiego 1918-1939, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2013

4. Adam Jońca, Rajmund Szubański, Jan Tarczyński, Wrzesień 1939, Pojazdy Wojska Polskiego Barwa i Broń, Wydawnictwo Komunikacji i Łączności 1990
5. [https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:%C5%9Amia%C5%82y_\(armoured_train\)](https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:%C5%9Amia%C5%82y_(armoured_train))