

Adam Lajdenfrost

Narodowe Archiwum Cyfrowe w Warszawie

 ORCID ID: 0009-0003-5067-9066

OBLICZA WOJNY

TOM 9 • NARZĘDZIA WOJNY

ŁÓDŹ 2023 • ISBN 978-83-8331-372-6 • s. 129–181

<https://doi.org/10.18778/8331-372-6.07>

POLSKIE POCIĄGI PANCERNE W WOJNIE POLSKO-BOLSZEWICKIEJ 1919–1921

Streszczenie. Pociąg pancerny to opancerzony parowóz wraz z kilkoma wagonami, uzbrojony w działa i karabiny maszynowe. Broń ta rozwijała się od wynalezienia pociągu w 1825 r. Polska nie miała tradycji użycia pociągów pancernych. Rozwój tej broni, po odzyskaniu przez Polskę niepodległości w 1918 r., następował na podstawie wzorców zaczerpniętych od zaborców. Podczas wojny polsko-bolszewickiej ich wykorzystaniu sprzyjał rozległy teren, na którym toczyły się działania wojenne. Dla ich przebiegu istotne było posiadanie kontroli nad liniami i węzłami kolejowymi, co osiągnęto dzięki użyciu pociągów pancernych. Intensywność walk i zapotrzebowanie wojska na ten rodzaj broni przy jednoczesnym braku odpowiednich zakładów i fachowców powodowały, że duża część tych maszyn nie pochodziła z fabryk, lecz była doraźnie improwizowana za pomocą materiałów znajdujących się pod ręką. Sprawdzenie się pociągów pancernych w boju w trakcie wojny z bolszewikami sprawiło, że w okresie międzywojennym nadal rozwijano ten rodzaj broni. Z powodzeniem wykorzystano go podczas II wojny światowej, po której nastąpił schyłek pociągów pancernych.

Słowa kluczowe: pociąg pancerny, wojna polsko-bolszewicka, broń, taktyka, historia Polski, konflikty zbrojne

Czym są pociągi pancerne?

Kiedy myślimy o pociągu pancernym, nasuwa nam się obraz tradycyjnego składu, złożonego z lokomotywy oraz kilku czy kilkunastu wagonów, tyle że pokrytych stalowym pancerzem. Być może w wizji tej pojawia się także uzbrojenie, choćby w postaci dział. Choć nieprecyzyjna, wizja ta jest całkiem bliska prawdy.

Według hasła z *Encyklopedii wojskowej* pociągi pancerne to silne, ruchliwe i opancerzone jednostki bojowe, które posuwają się po torach kolejowych i są wprawiane w ruch siłą mechaniczną w postaci parowozu. Opancerzane są blachami ze specjalnej stali, której grubość wynosi od kilku do kilkunastu milimetrów. Opancerzenie takie może być całkowite lub też częściowe – zabezpieczające

jedynie najbardziej wrażliwe części. Jego zadaniem jest ochrona przed odłamkami pocisków artyleryjskich i przed pociskami karabinowymi¹. Zgodnie z definicją zawartą w *Małej encyklopedii wojskowej* pociąg pancerny to „opancerzony parowóz i kilka wagonów pancernych uzbrojonych w działa i broń maszynową”².

W niniejszym artykule występuje też pojęcie „improwowanego pociągu opancerzonego”. Ponieważ w opracowaniach z dziedziny wojskowości brakowało definicji opisującej ten rodzaj broni, opis taki stworzył Adam Jacek Ostrówka. Według niego pociąg taki przeznaczony był do identycznych zadań, jak pociąg pancerny. Nie posiadał on jednak osobnego składu gospodarczego i zestawiony był z „czarnego”, czyli nieopancerzonego parowozu, wagonów towarowych i lor. Do opancerzenia pojazdu wykorzystywano materiały, które szybko można było dostosować do celów ochronnych, jak: płyty stalowe, szyny kolejowe, worki z piaskiem czy drut. Przygotowanie takiej maszyny wynosiło kilka godzin do dwóch dni. Załogę stanowiło niewielu ludzi, uzbrojonych w karabiny maszynowe, ckm, czasem również w działa. Do zalet takich pociągów należały niski koszt i szybkość, z jaką można było je doprowadzić do gotowości bojowej. W razie utraty maszyny strata była niewielka i łatwa do uzupełnienia, zwłaszcza w przypadku dostępności parowozów. Wady to brak dostatecznego ukrycia dla załogi i skuteczność jedynie wobec przeciwnika pozbawionego ciężkiej artylerii³. Mjr Stanisław Czerepiński i por. Bernard Sobczyński pociągi takie określają mianem ruchomych okopów⁴.

Rozwój pociągów pancernych

Jak niemal każdy wynalazek, także i powstały w 1825 r.⁵ pociąg spotkał się z zainteresowaniem kręgów wojskowych, których przedstawiciele próbowali dostosować go do warunków pola walki i znaleźć dla niego zastosowanie militarne. Zgodnie z przywołanym opracowaniem dostosowanie polegało początkowo

¹ *Encyklopedia wojskowa*, t. 6, red. O. ŁASKOWSKI, Warszawa 1937, s. 465.

² *Mała encyklopedia wojskowa*, t. 2, Warszawa 1970, s. 561.

³ A.J. OSTRÓWKA, *Pociągi pancerne Wojska Polskiego 1918–1939*, Toruń 2013, s. 20.

⁴ S. CZEREPIŃSKI, *Powstanie i praca pierwszych polskich pociągów pancernych*, „Przegląd Wojskowo-Techniczny” 1928, *Broń pancerna*, t. 4, z. 6, s. 251; B. SOBCZYŃSKI, *Rozwój historyczny pociągów pancernych*, „Przegląd Wojskowo-Techniczny” 1934, *Broń pancerna i samochody*, t. 15, z. 1, s. 16.

⁵ W dniu 27 IX 1825 r. pierwszy pociąg pokonał trasę pomiędzy angielskimi miejscowościami Stocton i Darlington. Cf. A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 17.

na objaniu wagonów blachą żelazną lub też grubym na 18 mm pancerzem. Ponadto pojazdy te uzbrajano w armaty kalibru 150 mm. Zmiany te, powodujące wzrost wagi pociągu i jego szerokości, ograniczały możliwości poruszania się takich pojazdów, wymagających do jazdy dwutorowych linii⁶.

Po raz pierwszy pociąg został wyposażony w osłony i uzbrojony w 1826 r. przez Francuzów. Dwadzieścia lat później Austriacy ustawili działo na platformie kolejowej⁷. Ta pchana przez zwykły parowóz „osłonięta” platforma została użyta do rozpoznania pod Wiedniem⁸.

Natomiast pierwsze zastosowanie pociągów pancernych miało miejsce podczas wojen z Austrią o zjednoczenie Niemiec oraz we Włoszech w 1866 r. i w czasie wojny francusko-pruskiej, toczonej w latach 1870–1871, w której zresztą nie odegrały większej roli. Były to pociągi wyposażone w prowizoryczną osłonę, złożone z parowozu i wagonów towarowych służących za platformy dla umieszczonych na nich dział⁹.

Bardziej zaawansowanych pociągów pancernych użyto podczas amerykańskiej wojny secesyjnej lat 1861–1865. Z tego okresu i z tej samej wojny pochodzi też pomysł na zastosowanie artylerii kolejowej, zrealizowany przez wojska konfederatów. Ustawili oni ciężkie działo 32-funtowe na czteroosiowej platformie kolejowej¹⁰. W latach osiemdziesiątych XIX w. we Francji, Anglii i Rosji zajęto się projektowaniem i budową specjalnych wagonów artyleryjskich, na których montowano ciężkie i najcięższe działa, a same wagony niekiedy opancerzano. Jeden z takich wagonów został użyty bojowo podczas obrony Seretu przez Rumunów w 1889 r.¹¹ Szerokie użycie pociągów pancernych nastąpiło podczas wojny angielsko-burskiej w latach 1899–1902, kiedy to wykorzystywane były do zdobywania twierdz i patrolowania. Ich zabezpieczenie stanowiły wówczas belki z piaskiem i żwirem, a niekiedy lekki pancerz¹². Angielskie pociągi

⁶ *Mała encyklopedia wojskowa...*, s. 561.

⁷ M. PRZYBYŁAK, *Kolejowi pancerniacy*, „Polska Zbrojna. Historia” 2022, nr 1, s. 157.

⁸ A. JOŃCA, *Polskie pociągi pancerne 1921–1939*, Czerwonak 2020, s. 12.

⁹ *Encyklopedia wojskowa...*, s. 464; *Mała encyklopedia wojskowa...*, s. 561; A. JOŃCA, *op. cit.*, s. 12; A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 7; M. PRZYBYŁAK, *op. cit.*, s. 157. Autor tego ostatniego artykułu wskazuje na dużą rolę pociągów pancernych w konflikcie prusko-francuskim.

¹⁰ A. JOŃCA, *op. cit.*, s. 12; A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 7.

¹¹ A. JOŃCA, *op. cit.*, s. 12.

¹² *Encyklopedia wojskowa...*, s. 464; *Mała encyklopedia wojskowa...*, s. 561; A. SMOLIŃSKI, *Pociągi pancerne 1 Armii Konnej podczas jej walk na polskim teatrze działań wojennych w 1920 roku. Przyczynek do dziejów wojny polsko-sowieckiej z lat 1919–1920–1921*, [w:] *Kolejnictwo polskie w okresie bitwy*

z opancerzonymi lokomotywą i lorami wzięły udział w obronie Mafeking w 1899 i Ladysmith w 1900 r.¹³

Kolejnym konfliktem, w którym użyto pociągów pancernych, była wojna rosyjsko-japońska, a zastosowane zostały przez Rosjan w Porcie Artura¹⁴. Rosjanie uzbrajali pociągi w armaty i osłaniali je workami z piaskiem i podkładami¹⁵. Odtąd nastąpił rozwój tej broni. W chwili wybuchu Wielkiej Wojny każde z zaangażowanych w nią państw posiadało po kilkanaście należycie zbudowanych pociągów pancernych. Choć w czasie I wojny światowej nie znaleziono dla nich szerszego zastosowania i pewną rolę odegrały jedynie w początkowej, manewrowej fazie konfliktu, gdy używano ich do przerywania nieprzyjacielskich i zabezpieczania własnych linii komunikacyjnych, doceniono ich rolę niebawem¹⁶. Zastrzeżenie to dotyczy Zachodu, ponieważ na froncie wschodnim manewrowy charakter wojny został zachowany i pociągi pancerne wykonywały zadania bojowe, chroniły własne linie i węzły kolejowe oraz zwalczały pociągi przeciwnika. Służyły wówczas jako ruchome baterie i gniazda karabinów maszynowych, brały udział w ewakuacji rannych, dowożeniu amunicji, w patrolach i operacjach łącznikowych, a ponadto ich załogi zajmowały się naprawą torów i urządzeń kolejowych w przejmowanych obiektach¹⁷. W tym czasie pociągi zabezpieczano już blachami pancernymi i wyposażano w działa oraz broń maszynową. Używali

warszawskiej 1920 roku i w pierwszych latach odbudowy II Rzeczypospolitej, red. D. ROGUT, Łódź–Warszawa 2021, s. 184; A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 7. Por. Bernard Sobczyński podaje za majorem armii niemieckiej Alfredem Steinnitzerem, że w wojnie angielsko-burskiej pociągi pancerne zostały użyte po raz pierwszy. Cf. B. SOBCZYŃSKI, *op. cit.*, s. 14.

¹³ A. JOŃCA, *op. cit.*, s. 12; B. SOBCZYŃSKI, *op. cit.*, s. 14.

¹⁴ *Encyklopedia wojskowa...*, s. 464; *Mała encyklopedia wojskowa...*, s. 561; A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 7; B. SOBCZYŃSKI, *op. cit.*, s. 14–15.

¹⁵ A. JOŃCA, *op. cit.*, s. 12.

¹⁶ *Encyklopedia wojskowa...*, s. 464; M. PRZYBYŁAK, *op. cit.*, s. 158; I. SCHRAGE, *W sprawie Pociągów Pancernych*, „Bellona” 1920, R. 3, z. 10, s. 762; A. SZYCHOWSKI, *Pociągi pancerne*, „Bellona” 1923, R. 6, t. 9, z. 2, s. 165. Czas powstania *Małej encyklopedii wojskowej* spowodował, że dla autorów notki o pociągach pancernych „niebawem” oznaczało czas wojny domowej i walki z obcą interwencją w Rosji Radzieckiej w latach 1918–1920. Słowem nie wspomnieli oni za to o roli, jaką broń ta odegrała podczas polskich wojen o granice, powstania wielkopolskiego, powstań śląskich czy omawianej w tym opracowaniu wojny polsko-bolszewickiej. Cf. *Mała encyklopedia wojskowa...*, s. 561. Według niektórych opinii pociągi pancerne nie pojawiły się ani podczas I wojny światowej w ogóle, ani też podczas wojny ruchowej w 1918 r. Cf. T. ZAKRZEWSKI, *Organizowanie siły zbrojnej w państwie*, Warszawa 1938, s. 119.

¹⁷ A. SMOLIŃSKI, *op. cit.*, s. 184; A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 7.

ich Niemcy dla wsparcia swoich wojsk podczas przejścia przez Belgię, Rosjanie, a także Austriacy w czasie walk w Karpatach¹⁸.

Broń ta była intensywnie wykorzystywana zarówno przez białogwardystów, jak i bolszewików podczas rewolucji rosyjskiej w 1917 r. i rosyjskiej wojny domowej z lat 1918–1922, kiedy to biorące w nich udział oddziały przemierzały ogromne przestrzenie, operując głównie wzdłuż linii kolejowych, np. Kolei Transsyberyjskiej. Konflikt ten przybrał formę wojny kolejowej¹⁹. Od 1918 r. pociągi pancerne wchodziły w skład armii nowo powstałych po Wielkiej Wojnie państw – Estonii, Litwy, Łotwy, Ukrainy i Polski²⁰. Także po I wojnie światowej Republika Weimarska i oddziały Freikorpsów użyły pociągów pancernych – głównie improwizowanych – przeciwko rewolcie komunistycznej w Westfalii, podczas buntów na Śląsku i w celu likwidacji Bawarskiej Republiki Rad w 1919 r. w Monachium²¹.

Polska nie miała tradycji związanych z użyciem pociągów pancernych²². Na ziemiach polskich korzystano z doraźnie chronionych wagonów podczas powstania styczniowego w 1863 r. W nocy z 6 na 7 lutego tego roku grupa powstańców dowodzonych przez płk. Apolinarego Kurowskiego wyruszyła z Maczek do Sosnowca pociągami złożonymi z dwóch lokomotyw i dziesięciu wagonów, które zabezpieczyli podkładami kolejowymi. Co ciekawe, decydującą fazę akcji u celu podróży przeprowadzili na piechotę²³.

Już przed 11 listopada 1918 r. pociągów pancernych używały przeciwko bolszewikom polskie formacje wojskowe na wschodzie. W lutym 1918 r. w I Korpusie Polskim gen. por. Józefa Dowbora-Muśnickiego w Rosji na stacji kolejowej Berezyna w Bobrujsku na rozkaz dowódcy I Dywizji Strzelców płk. Lucjana Żeligowskiego utworzono pierwszy improwizowany skład „Związek Broni”, z ppor. Stanisławem Małagowskim jako jego dowódcą. Wyposażony został w rosyjską armatę 76,2 mm wz. 1902 (02) oraz w broń maszynową (kilka ckm typu Maxim), a jego ochronę stanowiły wypełnione piaskiem worki oraz okopowe płyty pancerne. W połowie marca dodano do składu zdobyczną platformę,

¹⁸ A. JOŃCA, *op. cit.*, s. 12.

¹⁹ *Encyklopedia wojskowa...*, s. 464–465; M. PRZYBYŁAK, *op. cit.*, s. 158; A. SMOLIŃSKI, *op. cit.*, s. 184; B. SOBCZYŃSKI, *op. cit.*, s. 15.

²⁰ I. SCHRAGE, *op. cit.*, s. 762; A. JOŃCA, *op. cit.*, s. 13; A. SMOLIŃSKI, *op. cit.*, s. 185.

²¹ A. JOŃCA, *op. cit.*, s. 13; B. SOBCZYŃSKI, *op. cit.*, s. 15.

²² B. SOBCZYŃSKI, *op. cit.*, s. 16.

²³ M. PRZYBYŁAK, *op. cit.*, s. 158; A. JOŃCA, *op. cit.*, s. 13.

z ustawionym na niej uszkodzonym samochodem pancernym Austin. Załogę stanowiło 35 ludzi²⁴.

Drugi improwizowany pociąg został utworzony kilka dni później, a trzecim była zdobyczna kolejowa bateria przeciwlotnicza i przeciwbalonowa, przejęta 19 lutego 1918 r. podczas ataku na Osipowicze. Na mocy postanowień kapitulacyjnych 10 maja 1918 r. wszystkie te trzy pociągi zostały przejęte przez armię niemiecką²⁵.

W sierpniu 1918 r. żołnierze polskiej baterii szkolnej z Murmańska, którzy wraz z brytyjskimi siłami interwencyjnymi trafili do Archangielska, uruchomili dwa improwizowane pociągi – nr 1 i nr 2. Operowały one na linii kolejowej Archangielsk-Wołogda do końca października tego roku, gdy zostały przekazane „białym”²⁶. Także w 5 Dywizji Syberyjskiej używano pociągów pancernych. W lipcu 1918 r. rozpoczęto budowę pociągów „Warszawa”, „Kraków” i „Poznań”. Zimą osłaniały one odwrót dywizji do Władywostoku. Ponadto wzbogacono się o pociąg kołczakowski, zdobyty na stacji Tajga, nazwany „Poznań II”. Pociągi 5 Dywizji Syberyjskiej zostały przekazane Armii Czerwonej przy kapitulacji w styczniu 1920 r.²⁷

Po zaborcach pozostała skąpa dokumentacja dotycząca budowy pociągów pancernych – austriackie rysunki schematyczne pociągu systemu „Szober – Popławski” oraz niemiecki prowizoryczny wóz artylerii (węglarka) z jednym działem²⁸.

W listopadzie 1918 r. pociągi pancerne tworzone samorzutnie podczas walk o Lwów²⁹. Tam też znalazł się zaawansowany technicznie austro-węgierski pociąg, przejęty 1 listopada 1918 r. w Prokocimiu koło Krakowa, przed późniejszymi walkami o Przemyśl (osłaniał marsz na to miasto) i jego zdobyciem rozdzielony na dwa składy – „Śmiały” i „Piłsudczyk”³⁰. Składał się on z dwóch czołowych wagonów

²⁴ A. JOŃCA, *op. cit.*, s. 13; A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 45. Cf. Z. ZABORSKI, „Śmiały” ku zwycięstwu. Listy Ziemomysła Zaborskiego z wojny 1914–1920, oprac. Z. ZABORSKI, [Pruszków] 2013, s. 41.

²⁵ A. JOŃCA, *op. cit.*, s. 13.

²⁶ *Ibidem*.

²⁷ I. SCHRAGE, *op. cit.*, s. 762; A. JOŃCA, *op. cit.*, s. 15; D. RADZIWIŁŁOWICZ, *Ewakuacja Koleją Transsyberyjską 5. Dywizji Strzelców Polskich. Walki odwrotowe (1919–1920) i kapitulacja dywizji*, „Acta Universitatis Lodzensis. Folia Historica” 2017, t. 99, s. 197, 203.

²⁸ B. SOBCZYŃSKI, *op. cit.*, s. 16.

²⁹ I. SCHRAGE, *op. cit.*, s. 762.

³⁰ A. JOŃCA, *op. cit.*, s. 15; A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 8; L. ZAKRZEWSKI, *Pociągi pancerne z Warsztatów Głównych w Nowym Sączu*, „Zeszyty Naukowo-Techniczne Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej Oddział w Krakowie” 2018, nr 3(117), s. 108; *Śmiały 1919 – 5.XI – 1920*, [Warszawa 1920], s. 5; S. CZEREPIŃSKI, *Powstanie i praca...*, s. 250;

artyleryjnych, dwóch wagonów piechoty i jednego szturmowego³¹. Trzecim był improwizowany PP nr 3 „Lwowianin” (nazywany też „Pepetrójką”, późniejszy „Lis-Kula”), zbudowany we Lwowie, gdzie też w warsztatach kolejowych jego wagony wymieniano szybko na lepiej zaprojektowane i wykonane. Pierwotnie uzbrojony był w rosyjską armatkę górską, strzelającą przekalibrowanymi pociskami austriackimi³².

Po odzyskaniu niepodległości improwizowane pociągi pancerne były tworzone w wielu miastach. Budowę i modernizację przeprowadzano w Krakowie, Nowym Sączu, Lwowie i Warszawie, w mniejszym zakresie – w Wilnie i Stanisławowie³³. Siedem takich składów zostało zbudowanych lub opancerzonych do kwietnia 1919 r. w Krakowie i Nowym Sączu, a w latach 1918–1920 stworzono około dziewięćdziesięciu takich pojazdów, co osiągnięto dzięki budowie lub opancerzeniu lokomotyw i kilkuset wagonów³⁴.

Starano się naśladować rozwiązania austriackie i rosyjskie, jednak z braku materiałów i czasu często osłonę pociągów stanowiły beton lub piasek w drewnianych szalunkach, podkłady i szyny kolejowe oraz tarcze okopowe. Słabej jakości wagony uzbrajano też w przestarzałą broń. Jednocześnie od końca roku 1918 poprzez rok 1919 uczono się taktyki i rozwijano możliwości techniczne³⁵.

Jako szybkie odwody kierowane na najbardziej zagrożone odcinki walk, działały trzy pociągi pancerne podczas powstania wielkopolskiego (1918–1919) i minimum 16 maszyn w czasie III powstania śląskiego w 1921 r. Jeden pociąg pancerny Wojska Polskiego operował też w trakcie walk polsko-czechskich w roku 1919. Istotną rolę pociągi pancerne odegrały również w wojnie polsko-ukraińskiej z lat 1918–1919³⁶.

Z. ZABORSKI, *op. cit.*, s. 74, 76; M.M. MÜNNICH, *Atak na przedmoście Dyneburga 27–28 września 1919 r. Relacja dowódcy dyonu pociągów pancernych kpt. Michała Münnicha*, „Przegląd Historyczno-Wojskowy” 2018, nr 3–4, s. 254. Por. B. Sobczyński jako miejsce zdobycia pociągu podaje Rzeszów. Cf. B. SOBCZYŃSKI, *op. cit.*, s. 16.

³¹ S. CZEREPIŃSKI, *Powstanie i praca...*, s. 250.

³² A. JOŃCA, *op. cit.*, s. 15, 21; L. ZAKRZEWSKI, *op. cit.*, s. 109–110. Kulisy powstania, charakterystykę tego pociągu i jego użycie w czasie walk o Lwów oraz w wojnie polsko-bolszewickiej opisuje ppłk Felicjan Madeyski. Vide: F. MADEYSKI, *Wspomnienia z czynów bojowych Lwowskiego Pociągu Pancernego Nr 3, „Pepetrójki” (Późniejszego „pułkownika Lis-Kuli”)*, „Przegląd Wojskowo-Techniczny” 1928, *Broń pancerna*, t. 4, z. 6, s. 337–357; Z. ZABORSKI, *op. cit.*, s. 76.

³³ A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 8.

³⁴ M. PRZYBYŁAK, *op. cit.*, s. 159.

³⁵ A. JOŃCA, *op. cit.*, s. 15, 21.

³⁶ A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 8.

W wojnie polsko-bolszewickiej agresorzy używali pociągów pancernych dobrych pod względem technicznym i wyposażenia, budowanych w należytym wyposażonych fabrykach z dobrych materiałów, obsługiwanych przez doborowe załogi złożone z komunistów i marynarzy. Natomiast po stronie polskiej większość z tych pojazdów zbudowana była prowizorycznie i słabo opancerzona. Mimo że starano się je ulepszać, nadal ustępowały rosyjskim pod wieloma względami. Stąd też cenne okazały się pociągi zdobyte na nieprzyjacielu, takie jak przejęty w Koziatynie „Strzelec Kresowy” (późniejszy „Pierwszy Marszałek”) czy zdobyty przez mjr. Kuśnierka „Groźny”³⁷.

Rosła też liczba pociągów pancernych, znajdujących się na etacie Wojska Polskiego. W marcu 1918 r. było ich 18, z czego kilka prowizorycznych i zdobytych na Ukraińskiej Armii Halickiej (normalnotorowe), Ukraińskiej Republice Ludowej (szerokotorowe) i Armii Czerwonej (szerokotorowe). W połowie sierpnia 1919 r. Polacy dysponowali 22 pociągami etatowymi i 18 prowizorycznymi, przy czym stracono dwa składy, a na początku roku 1920 etat obejmował 14 pociągów normalnotorowych i 9 szerokotorowych. Duże straty spowodował odwrót w lecie 1920 r., a po ich uzupełnieniu używano liczbę 27 pociągów etatowych we wrześniu tego roku. Pod koniec listopada, czyli już po zakończeniu walk, polska armia dysponowała 28 pociągami pancernymi³⁸.

Trudność sprawia ustalenie dokładnej liczby składów, pozostających w służbie w interesującym nas okresie. Wynika to z tego, że oprócz regularnych pociągów zestawiano też doraźnie składy prowizoryczne, często też następowała wymiana uszkodzonych wagonów i parowozów, zastępowanie ich pojedynczymi wagonami pancernymi, a ponadto termin „pociąg” związany był nie z taborem, lecz z jego obsadą, którą po stracie pojazdu obsadzano kolejnym składem³⁹. Mjr S. Czerepiński i por. B. Sobczyński podają liczbę około 85 pociągów pancernych, które wzięły udział w różnych okresach walk z lat 1918–1921⁴⁰.

³⁷ *Encyklopedia wojskowa...*, s. 464–465; A. JOŃCA, *op. cit.*, s. 21; W. BOCHENEK, *O pociągach i samochodach pancernych*, „Bellona” 1921, R. 4, z. 5, s. 405; A. SZYCHOWSKI, *Pociągi pancerne...*, s. 167, 171; B. SOBCZYŃSKI, *op. cit.*, s. 20.

³⁸ A. JOŃCA, *op. cit.*, s. 21–22. A. Smoliński podaje liczbę 17 pociągów w maju 1919 r. i przynajmniej 33 w sierpniu 1920 r. Cf. A. SMOLIŃSKI, *op. cit.*, s. 185.

³⁹ A. JOŃCA, *op. cit.*, s. 22; A. SMOLIŃSKI, *op. cit.*, s. 185.

⁴⁰ S. CZEREPIŃSKI, *Powstanie i praca...*, s. 251; B. SOBCZYŃSKI, *op. cit.*, s. 16.

Budowa i organizacja pociągów pancernych

Pociągi pancerne dzieli się na lekkie i ciężkie. W ramach tych kategorii różnie wygląda podział składów na część bojową, na którą składają się wagony pancerne, pancerny parowóz i lory, oraz na część gospodarczą lub taborową⁴¹.

W skład części bojowej pociągu lekkiego wchodzi 1 lub 2 dreżyny pancerne, 2 lory (po jednej na każdym z końców składu), 2 wagony artyleryjskie, parowóz z tendrem, a czasem wagon z oddziałem szturmowym. Lory chronią pociąg przed wykolejeniem, zabezpieczają go przed wybuchem min samoczynnych, a także służą do przewozu materiału kolejowego. Wagon pancerny wyposażony jest w 1 lub 2 obrotowe wieże działowe, wieżyczkę dowódcy wagonu oraz szereg strzelnic do prowadzenia ognia z karabinów maszynowych. Kadłub wagonu zaopatrzony jest w szczeliny obserwacyjne oraz wentylacyjne. Na wyposażeniu pociągu pancernego znajdować się powinny radiostacja i reflektor, a także oświetlenie elektryczne⁴².

O kolejności wagonów decydował w praktyce dowódca pociągu. Z reguły do walki maszyny przystępowały w składzie złożonym z lory, wozu z działem przednim, wagonu broni maszynowej, wozu z działami bocznymi, parowozu, wagonu sanitarnego, drugiego wagonu z bronią maszynową, wagonu z działem tylnym i drugiej lory⁴³.

Do końca roku 1919 część bojowa pociągu pancernego składała się zazwyczaj z parowozu z tendrem, 2–3 wozów artyleryjskich z czterema austriackimi działami fortecznymi 8 mm (tzw. Kazematenkanonen), 2 wozów z 4–6 sztukami broni maszynowej na wagon, 3–4 platform kolejowych (wagony sanitarne, amunicyjne, dowodzenia itp.) oraz 2 lor ze sprzętem naprawczym⁴⁴.

Zestawienie składu pociągu pancernego ma związek ze sposobem jego przemieszczania się. W trakcie marszów podróżnych część bojowa pociągu posuwa się wraz z częścią gospodarczą. Prędkość pojazdu w tym wypadku uzależniona jest od przepisów kolejowych⁴⁵. Podczas marszów bojowych części bojowa i gospodarcza przemieszczają się oddzielnie. W zależności od

⁴¹ *Encyklopedia wojskowa...*, s. 465; A. SZYCHOWSKI, *Pociągi pancerne...*, s. 167.

⁴² *Encyklopedia wojskowa...*, s. 465; B. SOBCZYŃSKI, *op. cit.*, s. 19.

⁴³ A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 57; A. SZYCHOWSKI, *Pociągi pancerne...*, s. 167; B. SOBCZYŃSKI, *op. cit.*, s. 17, 19.

⁴⁴ A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 57; B. SOBCZYŃSKI, *op. cit.*, s. 18.

⁴⁵ *Encyklopedia wojskowa...*, s. 465.

stanu toru i sytuacji bojowej prędkość pojazdu wynosi od 5 do 45 kilometrów na godzinę⁴⁶.

W trakcie wojny z bolszewikami skład bojowy, zgodnie z ustaloną praktyką, wyglądał następująco: w środku ustawiano opancerzoną lokomotywę, na przedzie znajdowała się platforma bez hamulców, za nią wagon artyleryjski, dalej wagon karabinów maszynowych, uzbrojony także, o ile było to możliwe, w lekkie działa, za którym podczepiano wagon dla piechoty. Drugi wagon dla piechoty znajdował się za lokomotywą, a skład zamykał wagon artyleryjski⁴⁷.

Etat pociągu został uregulowany zgodnie z Dziennikiem Rozkazów Wojskowych br 5/tjn z 14 kwietnia 1920 r. Według niego każdy pociąg pancerny miał być wyposażony w 115 karabinów lub karabinków. Od czerwca 1920 r. etat przewidywał minimum sześć ciężkich i cztery lekkie lub ręczne karabiny maszynowe różnych typów⁴⁸. Działa, o maksymalnej donośności 5 km i ostrzale obejmującym kąt ok. 120°, ustawiano po jednym z przodu i z tyłu oraz dwa jako boczne⁴⁹. Karabiny maszynowe rozmieszczano w dwóch wagonach, po cztery sztuki na każdy z nich. Ich strzelnice umożliwiały ostrzał 90°⁵⁰. Do obserwacji służyły szczeliny obserwacyjne i strzelnice, była ona także dokonywana z wieżeczek pancernych, wież działowych i drezyn⁵¹.

Łączność wewnętrzną utrzymywano za pomocą telefonu, załoga posługiwała się również sygnalizacją wzrokową i dźwiękową. Natomiast sygnalizację zewnętrzną zapewniało nadawanie sygnałów wzrokowych, dźwiękowych oraz radiowych. Do utrzymania łączności zewnętrznej służyły też patrole, zarówno piesze, jak i rowerowe, motocyklowe czy dokonywane za pomocą drezyn⁵².

⁴⁶ *Ibidem*.

⁴⁷ M. PRZYBYŁAK, *op. cit.*, s. 159; A. JOŃCA, *op. cit.*, s. 22–23. A. Szychowski podaje jako typowy skład złożony z opancerzonego parowozu, trzech opancerzonych wagonów i dwóch nieopancerzonych platform (lor), zestawionych następująco: lora, wagon artyleryjski, wagon karabinów maszynowych, parowóz, wagon artyleryjski, lora. Wagon karabinów maszynowych, dodany do planowanych pierwotnie dwóch wagonów artyleryjskich, miał też służyć za pomieszczenie dla plutonu wypadowego, za którego utrzymaniem opowiedzieli się dowódcy pociągów pancernych. Cf. A. SZYCHOWSKI, *Pociągi pancerne...*, s. 168–169.

⁴⁸ M. PRZYBYŁAK, *op. cit.*, s. 159.

⁴⁹ B. SOBCZYŃSKI, *op. cit.*, s. 18–19.

⁵⁰ *Ibidem*, s. 19.

⁵¹ *Encyklopedia wojskowa...*, s. 465.

⁵² *Ibidem*.

W dwie pancerne drezyny motorowe i radiostację wyposażono każdy pociąg po wykazaniu przez Departament II Ministerstwa Spraw Wojskowych (pismo nr 1284 z 16 sierpnia 1920) niefachowego ich użycia oraz pozostawiania ich bez wiadomości i styczności z własnymi wojskami⁵³.

W skład części gospodarczej pociągu lekkiego wchodziły wagony mieszkalne, magazyny, warsztaty, kuchnia, piekarnia, kancelaria, wagon sanitarny i wagon amunicyjny. Wagony gospodarcze zajmuje nieliniowa i skierowana na odpoczynek część załogi pociągu⁵⁴. Część gospodarcza zapewniała zaopatrzenie rzutu bojowego w amunicję, żywność oraz środki techniczne, a jej załoga stanowiła odwód dowódcy pociągu i wykorzystywana była do ochrony lub naprawy uszkodzonych torów, wsparcia i luzowania załogi części bojowej⁵⁵. Pociągi ciężkie były słabiej opancerzone, za to na ich wyposażeniu znajdował się sprzęt artylerii ciężkiej⁵⁶.

Według opisu A. Szychowskiego uzbrojenie składu stanowiły dwie armaty polowe, zainstalowane w ruchomych opancerzonych wieżach, każda z obstrzałem do 120°. Ponadto w ruchomych wieżyczkach u góry znajdowały się cztery ckm z obstrzałem do 360° każdy oraz 8 ckm do ognia bocznego, z obstrzałem do 60° każdy. Pociąg zaopatrzony był w takie środki techniczne, jak: reflektor, telefon, materiał wybuchowy do niszczenia linii kolejowych, narzędzia techniczne oraz materiał do naprawy drobnych uszkodzeń torów⁵⁷.

W podejmowanych staraniach o ujednolicenie uzbrojenia poszczególnych formacji polskiego wojska działania takie na rzecz wojsk kolejowych nie stanowiły priorytetu. Wynikało to zapewne z mniejszej kłopotliwości w uzupełnianiu amunicji dla kilku nawet rodzajów broni używanych w pociągach pancernych, w porównaniu z oddziałami piechoty czy artylerii⁵⁸.

W praktyce brak surowców, materiałów technicznych, tradycji i wzorów budowy pociągów pancernych, a także specjalistów mogących je konstruować powodował, że pierwsze takie pojazdy odbiegały wyglądem od ideału. W ich skład wchodził parowóz, w którym opancerzano jedynie budkę, czyli stanowisko maszynisty, czasem chroniono też zbiorniki wody i wozy strzeleckie w postaci

⁵³ B. SOBCZYŃSKI, *op. cit.*, s. 20.

⁵⁴ *Encyklopedia wojskowa...*, s. 465; A. SZYCHOWSKI, *Pociągi pancerne...*, s. 166.

⁵⁵ A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 62–63.

⁵⁶ *Encyklopedia wojskowa...*, s. 465.

⁵⁷ A. SZYCHOWSKI, *Pociągi pancerne...*, s. 168–169.

⁵⁸ M. PRZYBYŁAK, *op. cit.*, s. 159.

dwuosioowych lor (platform), których burty zabezpieczano workami z piaskiem, pozostawiając w nich otwory dla karabinów ręcznych i maszynowych⁵⁹.

W miarę rozwoju tej broni wozy strzeleckie opancerzano prowizorycznie od wewnątrz blachą, dębiną lub też betonem. Potem postępowano podobnie z dodawanymi do składu wozami-węglarkami, uzbrojonymi w luźno umieszczone działo, stojące na podklinowanym podniesieniu, umożliwiającym po strzale jego powrót do pierwotnego położenia. Uzyskiwano przy tym minimalny ostrzał poziomy, wynoszący ok. 40°. Na kolejnych etapach pojawiły się kryte wozy „szturmowe”, opancerzone wewnątrz za pomocą blachy lub jednolitej warstwy betonu (grubości 15 cm), wyposażone w otwory dla karabinów ręcznych, a następnie również maszynowych⁶⁰. Strzelnice dla karabinów ręcznych posiadały otwierane do dołu tarcze, a strzelnice karabinów maszynowych zamykano grubymi na 12 mm, dwustronnymi zasuwami żelaznymi, które posiadały odpowiednie wycięcia na wyloty luf. Nie stosowano opancerzenia dla ochrony dachu i podłogi⁶¹.

Dla dowództw pociągów pancernych stworzono specjalne wagony pancerne dowódcy i sanitarne, te ostatnie odpowiednio wyposażone i zaopatrzone w boczne drzwi dla wsuwania noszy oraz padające z góry światło, umożliwiające przeprowadzanie operacji i wykonywanie opatrunków. Wagon sanitarny opancerzano betonem i dzielono na dwa przedziały. W pierwszym z nich umieszczano rannych, drugi, zaopatrzony w oszklony otwór w dachu, służył za salę opatrunkową. Dodawano też do składu wóz pancerny z zamontowaną mурowaną lub połową kuchnią i kotłami „Alfa”. Powodowało to nadmierny rozrost pociągów pancernych, a także nieuzasadnione ich użycie w walce wraz z całym taborem mieszkalnym i magazynami, bez uprzedniego podziału na część bojową i taborową⁶².

Warunki pola walki wymusiły dodanie do wagonu z działem strzelającym do przodu drugiego wozu, z działem strzelającym do tyłu, później zaś w krytych wozach pancernych montowano jeszcze działa boczne. Wzrost ciężaru pojazdu spowodował powiększenie składu o kolejny parowóz i tym samym dalsze

⁵⁹ S. CZEREPIŃSKI, *Historyczny rozwój pociągu pancernego w Polsce*, „Przegląd Artyleryjski” 1924, R. 2, nr 10–11–12, s. 361.

⁶⁰ *Ibidem*, s. 361–362.

⁶¹ B. SOB-CZYŃSKI, *op. cit.*, s. 18.

⁶² S. CZEREPIŃSKI, *Historyczny...*, s. 362. Cf. A. SZYCHOWSKI, *Pociągi pancerne...*, s. 168; B. SOB-CZYŃSKI, *op. cit.*, s. 19.

zmniejszenie manewrowości pociągów. Z kolei stosowanie dział różnych systemów i pochodzenia prowadziło do zwiększenia liczby wozów amunicyjnych służących do przewożenia różnych typów pocisków⁶³.

Na podstawie nabytych doświadczeń zaczęto rezygnować z wagonów oficerskich, a wozy artyleryjskie z jednostronnym ostrzałem zamieniono na takie, które mogły strzelać w obie strony jednocześnie. Wozy piechoty zostały usunięte ze składu dzięki zastosowaniu strzelnic dla karabinów ręcznych w wagonach karabinów maszynowych, przy czym początkowo stosowano złe rozmiary i rozlokowanie otworów strzelniczych dla obu typów broni⁶⁴.

Ewoluował też sposób poruszania się izolowanej początkowo załogi pomiędzy wagonami, przerabianymi pierwotnie z wozów towarowych. Niemożliwe było stosowanie zbyt szerokich otworów drzwiowych, a w konsekwencji otwierane na zewnątrz skrzydła drzwi nie zasłaniały całych przejść między wagonami. Zastosowano więc pojedyncze drzwi, otwierane do wewnątrz, a od zewnątrz składane pancerne skrzydła ochronne, umożliwiające przechodzenie pomiędzy wagonami, a ponadto wychodzenie z wozu podczas akcji pod osłoną przynajmniej jednego ze skrzydeł od strony nieprzyjaciela⁶⁵. Stosowano ochraniacze dla osłony maźnic wszystkich kół⁶⁶.

Opancerzenie parowozu obejmowało początkowo jedynie ściany kotła i tendra, potem zaczęto chronić też podwozie, wreszcie cały kocioł, budkę maszynisty i komin. Dla zniwelowania emisji pary, zdradzającej położenie pojazdu, zastosowano odprowadzacze pary pod parowóz. Z czasem zrezygnowano jednak z tego rozwiązania, ponieważ zmniejszało ciąg pojazdu⁶⁷.

Dalsza redukcja składów okazała się możliwa po dodaniu na wozach artylerii i karabinów maszynowych wieżyczek dla karabinów, a równocześnie dla obserwacji. Początkowo były one nieruchome i posiadały od jednego do kilku zasuwanych otworów, potem montowano na jednym wozie po jednej lub dwie wieżyczki, obracające się na kulkach lub rolkach. W czołowych wozach artylerii dodano dwa boczne otwory zasuwane dla karabinów maszynowych⁶⁸.

⁶³ S. CZEREPIŃSKI, *Historyczny...*, s. 362.

⁶⁴ *Ibidem*.

⁶⁵ *Ibidem*; A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 58. B. Sobczyński wspomina o zainstalowanych na stałe 12-milimetrowych żelaznych tarczach. Cf. B. SOBCZYŃSKI, *op. cit.*, s. 19.

⁶⁶ B. SOBCZYŃSKI, *op. cit.*, s. 19.

⁶⁷ S. CZEREPIŃSKI, *Historyczny...*, s. 362; A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 58–59.

⁶⁸ S. CZEREPIŃSKI, *Historyczny...*, s. 362–363; A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 59–60.

W kierownictwach budowy powstały wagony artyleryjskie z ostrzałem dział 180°, 210°, 270°, 310° i 320°, a po nich chętnie używane na froncie otwarte wozy, z krytymi tylko komorami amunicyjnymi, z ostrzałem 360°. W ten sposób 16-wagonowe składy z lat 1918–1919 ograniczono do 4 wagonów bojowych⁶⁹.

Dążenie do tego, by działo, jak najniżej wzniesione od poziomu belek wagonu, mogło przy maksymalnym opuszczeniu lufy strzelać do celów umiejscowionych w pobliżu wozu i stojących na nasypie kolejowym, spowodowało przeróbki w mechanizmach podniesień i łożach dział. Zastosowanie tarcz ślizgowych, które obracały się wokół czopu pionowego, i oparcie lemiuszem łoża działa o kątownik przymocowany do belek i podłogi umożliwiło obrót działa o 58°, przy czym był on ograniczony przez boczne ściany wozu⁷⁰.

Dla znacznego opuszczenia lufy działa obniżono kolano jego osi oraz przednią ścianę wozu pod kołyską lufy. Odslonięcie przez to wnętrza wozu wymusiło nałożenie tarczy ochronnej na działo i dorobienie w przedniej części wagonu pancernych drzwiczek, które, po przesunięciu się w bok działa, mechanicznie, z pomocą dźwigni, odchylały się w kierunku przesunięcia lufy, dzięki czemu zamykały odsloniętą stronę wozu pomiędzy działem a boczną ścianą wagonu⁷¹.

Kąty ostrzału 180°, 210°, 270°, 310° i 320° uzyskano dzięki cofnięciu obudowanej części wozu pancernego poza wieżę lub też doprowadzenie ścian schronu do wieży, jednak powyżej 330° wieża była już osłabiona z powodu wycinania wielu drzwi zasuwanych, co narażało załogę⁷².

Do obracania wież działowych stosowany był napęd ręczny lub trybowy. Osiągano to na kilka sposobów. Pancerze wież mogły być osadzane bezpośrednio na osi działa, w innych przypadkach obrotowy był sam pancerz, a działo obracało się niezależnie, obrotowa była tylko górna część wieży z działem, a najczęściej wieża z działem i jego obsługą obracała się w pierścieniu na kulkach⁷³.

W pociągach produkowanych w Nowym Sączu i Krakowie udało się uzyskać ostrzał 360°, ale poprzez osadzenie dział w wieży ponad dachem wprawiało to wieże w drgania. Stąd też w kierownictwach budowy w Warszawie i Lwowie nie wprowadzono tych modyfikacji, dla zachowania korzystniejszego ostrzału

⁶⁹ S. CZEREPIŃSKI, *Historyczny...*, s. 363; A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 60.

⁷⁰ S. CZEREPIŃSKI, *Historyczny...*, s. 363; A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 60.

⁷¹ S. CZEREPIŃSKI, *Historyczny...*, s. 363.

⁷² *Ibidem*.

⁷³ *Ibidem*; A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 60.

kosztem mniejszego kąta obrotu. Później jednak kierownictwa w Poznaniu, a następnie także we Lwowie, osiągnęły maksymalny obstrzał 360° poprzez pochylenie dachu wagonu w stronę wież⁷⁴.

Kolejną modyfikacją była próba zmotoryzowania wozów pancernych. Początkowo w kierownictwie we Lwowie zbudowano w połowie 1919 r. motorowe wozy karabinów maszynowych „Ułan” i „Technik”. Jednak zastąpienie nimi parowozów manewrowych wykazało, że silnik o mocy 35 KM jest za słaby i nieodpowiednio ustawiony, a same wozy są już przestarzałe. Do pomysłu powrócono półtora roku później i w poznańskim kierownictwie przystosowano pociąg pancerny do trakcji motorowej. Odłożono jednak montaż silników i poprzestano na dotychczasowym napędzie parowym⁷⁵.

Cały skład pociągu pancernego skrócono do 2 bojowych wozów pancernych o jednakowej konstrukcji i uzbrojeniu. Uzbrojenie to stanowiły 2 działa dalekonośne polowe i ciężkie, a także 6–8 karabinów maszynowych. Wieże działowe zaopatrzone w małe wieżyczki obserwacyjne, obracające się na kulkach. W wagonach zainstalowano światło elektryczne, elektryczną sygnalizację kolorową, zastosowano tubowe połączenie wież i wagonów, niezależne od ruchu wież. Skrzynie amunicyjne zostały wpuszczone w podłogę oraz ściany. Pociąg umieszczono w samozamykających się komorach. Poza tym zainstalowano centralne ogrzewanie, specjalne hamulce, wewnętrzne semafony oraz skrzynie motorowe⁷⁶.

W przypadku karabinów maszynowych były one ustawiane luźno na ławie i podklinowane, by zapobiec ich zsuwaniu się przy ruchu pociągu. Dla osłony obsługi przed kulami przeciwnika stosowano kombinację jednej lub kilku zasuw, które regulowały i zaciskały otwór przy lufie karabinu. Później wprowadzono żelazne bębny o średnicy 800 mm, które obracały się wokół osi z zainstalowanym wewnątrz karabinem. Ściśle dopasowana wieżyczka obracała się w wyciętym otworze ściany bocznej. Kąt obrotu karabinu w wieżyczce wynosił 140° i nie zmniejszył się po zredukowaniu średnicy bębna do 150 mm. Gdy karabin wyjmowano wraz z widełkami kombinowanymi, a wieżyczkę obracano o 90°, uzyskiwano całkowite zamknięcie otworu w ścianie. Otwór przy lufie był minimalny w przypadku karabinów maszynowych montowanych czołowo

⁷⁴ S. CZEREPIŃSKI, *Historyczny...*, s. 363.

⁷⁵ *Ibidem*, s. 363–364; A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 60; A. SZYCHOWSKI, *Pociągi pancerne...*, s. 178.

⁷⁶ S. CZEREPIŃSKI, *Historyczny...*, s. 364; A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 62.

w wozach artylerii, gdzie konstrukcja umożliwiała osiągnięcie kąta 220°, a wieżyczki obracały się razem z karabinem i jego obsługą⁷⁷.

Zwiększenie ostrzału bocznych karabinów maszynowych wzdłuż toru osiągnięto poprzez zainstalowanie wieżyczki karabinu w innej wieżyczce, która obracała się samodzielnie dookoła osi równoległej i za poruszeniem dźwigni składała się i automatycznie wysuwała z obsługą na zewnątrz. Dzięki temu oraz eliptycznej formie wagonu w trzech płaszczyznach przecięć uzyskiwano kąt 220° i możliwość brania w krzyżowy ogień z bocznych kaemów przeciwnika posuwającego się w bliskim dystansie wzdłuż torów⁷⁸.

Wagony budowano jak najniższe, by zmniejszyć ich widoczność i wykrywalność, co powodowało uciążliwość dla załogi przy dłuższym w nich przebywaniu. Aby osiągnąć ześlizgiwanie się pocisków przy ostrzale przez przeciwnika, zaokrąglano dach, a później także boczne ściany wozów, jak też parowozów, co nadawało im walcowatą formę⁷⁹.

Pociągi pancerne wyprodukowane w 1921 r. w Poznaniu posiadały kształt elipsoidalny – eliptyczną formę w trzech płaszczyznach przecięć. Miały zabezpieczenie w postaci kombinowanych podwójnych ścian z izolacją. Dawały możliwość jednoczesnego prowadzenia ognia we wszystkich kierunkach z użyciem artylerii i karabinów maszynowych. Mimo stosunkowo komfortowych warunków wewnątrz pojazdu przystosowanie tych pociągów pancernych do walki uniemożliwiało dłuższe przebywanie w nich załogi, stąd dyżurowała w nich jedynie obsługa bojowa, a do wypoczynku przeznaczone były specjalne tabory⁸⁰.

Pociągi pancerne były maskowane za pomocą kamuflażu. Początkowo malowane były w barwy ochronne – szarą i zieloną, a po obiecujących próbach w Biedrusku pod Poznaniem zaczęto stosować „mimikry”⁸¹.

Budowa pociągów pancernych była od kwietnia 1919 r. jednym z zadań Inspektoratu Wojsk Kolejowych⁸².

Pociągiem pancernym kierował jego dowódca, który zajmował stanowisko w wieżyczce dowódcy, umieszczonej na parowozie pancernym. Jego też

⁷⁷ S. CZEREPIŃSKI, *Historyczny...*, s. 364; A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 61.

⁷⁸ S. CZEREPIŃSKI, *Historyczny...*, s. 364.

⁷⁹ *Ibidem*.

⁸⁰ *Ibidem*; A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 62.

⁸¹ S. CZEREPIŃSKI, *Historyczny...*, s. 365.

⁸² T. SKRZYŃSKI, *W Wojskach Kolejowych i na Politechnice Lwowskiej – Roman Witkiewicz (1886–1941)*, „Wrocławskie Studia Wschodnie” 2019, nr 23, s. 210.

komendzie podlegali dowódcy poszczególnych wagonów pancernych⁸³. Cała załoga liczyła ok. 100 ludzi i z wyjątkiem oddziałów nieliniowych (tabor – skład gospodarczy) dzieliła się na kilka plutonów – artylerii, karabinów maszynowych, techniczny (służba kolejowa, zdrowia, łączności, gospodarcza) oraz szturmowy⁸⁴. Załoga rekrutowała się z żołnierzy służących w różnych rodzajach broni i przydzielonych do obsługi pociągów pancernych bez uprzedniego przeszkolenia w tym kierunku. Dowodzili nimi często oficerowie charakteryzujący się niepospolitą odwagą, brawurą i talentem operacyjnym, którymi rekompensowali niedobory sprzętowe i brak sprawdzonej, wdrożonej taktyki⁸⁵. Wobec braku maszynistów wojskowych niektóre pociągi obsadzano pracownikami cywilnymi⁸⁶.

Do zadań plutonu artylerii należało zwalczanie punktów oporu nieprzyjaciela, fortyfikacji, karabinów maszynowych i działek piechoty, jak również podejmowanie działań przewidzianych dla baterii polowych⁸⁷. Zadaniem plutonu karabinów maszynowych było zwalczanie celów żywych, obrona pociągu przed atakami oddziałów nieprzyjaciela i prowadzenie obrony przeciwlotniczej pociągu⁸⁸. W zakresie obowiązków plutonu technicznego znajdowały się roboty minerskie i prace z zakresu łączności⁸⁹. Pluton szturmowy używany był do przeprowadzania rozpoznania i wypadów, a także podejmował się obrony ważnych ze względów taktycznych punktów, takich jak mosty czy stacje oraz ubezpieczenia pociągu⁹⁰. Plutony szturmowe lub wypadowe pod ochroną artylerii swojego pociągu uspokajały ludność i niszczyły luźne, mniejsze liczebnie partie przeciwnika w promieniu kilku kilometrów od swojej jednostki⁹¹.

⁸³ *Encyklopedia wojskowa...*, s. 465.

⁸⁴ *Ibidem*; A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 63. A. Szychowski do załogi, liczącej 5 oficerów i ponad 100 szeregowych, zalicza obsługę armat i karabinów maszynowych, sekcje techniczną, gospodarczą, pluton wypadowy (szturmowy). *Cf.* A. SZYCHOWSKI, *Pociągi pancerne...*, s. 169. B. Sobczyński wspomina o 9 oficerach i ok. 150 szeregowych. *Cf.* B. SOBCZYŃSKI, *op. cit.*, s. 19.

⁸⁵ A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 63; A. SZYCHOWSKI, *Pociągi pancerne...*, s. 163, 172; B. SOBCZYŃSKI, *op. cit.*, s. 19.

⁸⁶ B. SOBCZYŃSKI, *op. cit.*, s. 19.

⁸⁷ *Encyklopedia wojskowa...*, s. 465.

⁸⁸ *Ibidem*.

⁸⁹ *Ibidem*.

⁹⁰ *Ibidem*.

⁹¹ A. SZYCHOWSKI, *op. cit.*, s. 165.

Dla zwiększenia skuteczności działań pociągi pancerne łączyło się w dywizjony (dyony). W ich skład wchodził jeden pojazd ciężki oraz jeden do dwóch pociągów lekkich, poczet dowódcy dyonu i drezyny pancerne⁹².

Od marca 1919 r. dysponowanie i użycie pociągów pancernych, w porozumieniu z Oddziałem III (operacyjnym) Naczelnego Dowództwa, należało do Oddziału III Sztabu Generalnego. Ten ostatni 9 maja 1919 r. został przekształcony na Oddział IV A (kolejowy) Naczelnego Dowództwa, a 11 grudnia 1919 r. – na Szefostwo Kolejnictwa Polowego przy Naczelnym Dowództwie. Do tegoż organu należało również opiniowanie, pośredniczenie i przeprowadzanie interwencji w Ministerstwie Spraw Wojskowych i Ministerstwie Kolei Żelaznych we wszelkich sprawach dotyczących pociągów pancernych i ich zaopatrzenia materialnego⁹³.

Ppłk p. d. SG Aleksander Szychowski wskazał na niefortunność przydzielania pociągów pancernych do wojsk kolejowych, czyli formacji bojowych do broni technicznych. Poza kompetencjami wojsk kolejowych znajdowały się użyteczne dla wartości bojowej pociągów pancernych funkcje, np. uzupełnianie i wyszkolenie obsługi, zaopatrzenie w amunicję, środki wybuchowe czy środki łączności. Jednocześnie ppłk A. Szychowski wskazał na służby i rodzaje broni, które były niezbędne dla prawidłowego funkcjonowania pociągów pancernych, takie jak: artyleria (sprzęt służby uzbrojenia, działa, karabiny maszynowe, amunicja, obsługa artyleryjska), piechota (obsługa karabinów maszynowych), inżynieria i saperzy (środki wybuchowe), łączność (stacje radiotelegraficzne, reflektory) oraz wojska kolejowe (budowa pociągów pancernych, zaopatrzenie ich w niezbędne narzędzia techniczne do naprawy drobnych uszkodzeń torów kolejowych)⁹⁴.

Jako ruchome baterie artylerii, działające wyłącznie na torach kolejowych i wspomagane ogniem ckm, odgrywających rolę oddziałów piechoty zabezpieczających przed bezpośrednim atakiem przeciwnika poszczególne dywizjony i baterie artylerii, pociągi pancerne powinny być traktowane jako osobna broń

⁹² *Encyklopedia wojskowa...*, s. 465. Przeciwno rozważanemu przez Naczelne Dowództwo łączeniu pociągów pancernych w dywizjony na wzór rosyjski zaprotestowali dowódcy pociągów. Postulat łączenia pociągów pancernych w dyony, zasady takiej organizacji i taktykę walki omówił ppłk A. Szychowski. Cf. A. SZYCHOWSKI, *Pociągi pancerne...*, s. 169, 175–176; B. SOBCHYŃSKI, *op. cit.*, s. 17, 20.

⁹³ A.H. SZYCHOWSKI, *Wojska kolejowe i ich zadania w ubiegłej wojnie polsko-bolszewickiej (1918–1920 r.)*, „Bellona” 1922, R. 5, t. 6, z. 1, s. 43–44; IDEM, *Pociągi pancerne...*, s. 167.

⁹⁴ A. SZYCHOWSKI, *Pociągi pancerne...*, s. 162; BARTNICKI [brak imienia], *Zadania wojsk kolejowych w czasie pokoju i wojny*, „Bellona” 1923, R. 6, t. 11, z. 1, s. 75.

(wraz z samochodami pancernymi i czołgami) lub przydzielane do broni najbardziej pokrewnej pod względem taktycznym, czyli artylerii⁹⁵.

Do zalet pociągów pancernych można zaliczyć dużą siłę ognia artylerii i karabinów maszynowych, szybkość posuwania się, stałą gotowość do walki. Ten rodzaj broni obciążony jest jednak również wadami. Są nimi mały obszar działania, który uzależniony jest od gęstości sieci kolejowej, możliwość odcięcia pociągu od terenu działań i własnych oddziałów poprzez zniszczenie torów, związanie z formacjami tyłowymi, a także trudności dotyczące obserwacji i łączności, jak również duża widoczność w terenie samego pociągu⁹⁶.

Użyteczne ze strony wojsk kolejowych jest opancerzanie parowozów i wagonów pociągów pancernych, wykonywane jednak nie we własnych warsztatach wojsk kolejowych, lecz w warsztatach kolei państwowych lub prywatnych fabrykach, którą to funkcję mogłaby realizować służba uzbrojenia, wyposażona we własne fabryki i warsztaty⁹⁷.

Ppłk A. Szychowski wskazywał też na to, że na czele wojsk technicznych stoją technicy, specjalizujący się we własnej dziedzinie, nie zaś w pociągach pancernych, nie posiadają więc oni przygotowania do zajmowania się kwestiami taktycznego użycia tej broni i jej zastosowania we współczesnej walce. Nie zapewnia to odpowiedniego ilościowo i jakościowo zaopatrzenia pociągów pancernych w środki uzbrojenia, a także odpowiedniego wyszkolenia załogi⁹⁸.

Użycie pociągów pancernych

Zastosowanie pociągów pancernych w działaniach bojowych jest dość zróżnicowane. Przede wszystkim stosowane były one przy rozmaitych przejawach walk ruchowych, do których zaliczyć można obronę, odwrót, przeciwnatarcia i opóźnianie działań przeciwnika. Działania te pociągi pancerne mogą wykonywać samodzielnie lub też współdziałając z innymi rodzajami wojska – piechotą, kawalerią, saperami, oddziałami pancernymi. Współdziałanie takie dokonuje się głównie w czasie mobilizacji i koncentracji wojsk, kiedy to

⁹⁵ A. SZYCHOWSKI, *Pociągi pancerne...*, s. 162–164.

⁹⁶ *Encyklopedia wojskowa...*, s. 465.

⁹⁷ A. SZYCHOWSKI, *Pociągi pancerne...*, s. 163.

⁹⁸ *Ibidem*.

pociągi pancerne stanowią pomoc dla wykazujących się ruchliwością własnych oddziałów, zwłaszcza kawalerii⁹⁹.

Podczas obrony wykorzystywane są one do odpierania ataków kawalerii i pociągów pancernych przeciwnika, wspierają też oddziały ubezpieczenia¹⁰⁰. Z kolei do ich zadań podczas walk zaczepnych należy wdzieranie się na teren nieprzyjaciela i torowanie drogi własnej piechocie¹⁰¹. Rolą pociągów pancernych podczas odwrotu jest posuwanie się za własnymi strażami tylnymi i opóźnianie pościgu. W walkach odwrotowych zwalczają pociągi wroga, niszczą obiekty kolejowe i osłaniają wycofywane z zagrożonego terenu transporty kolejowe¹⁰². Działania samodzielne obejmują przeprowadzanie patroli, ubezpieczanie linii kolejowych, dokonywanie zniszczeń obiektów znajdujących się w strefie przyfrontowej i podejmowanie walki z oddziałami partyzanckimi¹⁰³.

Na podstawie własnych doświadczeń z końca Wielkiej Wojny przeznaczenie i zadania pociągów pancernych omówił w 1919 r. na łamach „Bellony” por. Stanisław Małagowski. Według jego opinii broń ta mogła być wykorzystywana do: opanowywania i niszczenia stacji kolejowych, zwłaszcza węzłów komunikacyjnych; paraliżowania ruchów atakującego nieprzyjaciela poprzez niszczenie koniecznych dla powodzenia jego operacji dróg i mostów; niszczenia urządzeń służby łączności wroga, takich jak telegrafy, telefony i stacje służby łączności oraz do przejmowania jego depesz; podejmowania czynnych działań w głębi sił przeciwnika, do których zalicza się niszczenie jego składów, punktów etapowych, węzłów i arterii komunikacyjnych; wspomaganie środkami technicznymi, głównie transportem, akcji własnych straży przednich lub tylnych; eksploatacji linii kolejowych w obrębie bojowym¹⁰⁴.

Do zadań wykonywanych przez pociągi pancerne S. Małagowski zaliczył: torowanie drogi własnym wojskom, posuwającym się naprzód wzdłuż linii kolejowej; wypad w głąb terenów, na których rozlokowany jest nieprzyjaciel; czynną obronę odcinka torów leżącego przed pozycjami własnych wojsk; patrolowanie wzdłuż linii kolejowej dla przeciwdziałania akcjom oddziałów nieregularnych;

⁹⁹ *Encyklopedia wojskowa...*, s. 465.

¹⁰⁰ *Ibidem*.

¹⁰¹ *Ibidem*.

¹⁰² *Ibidem*, s. 465–466.

¹⁰³ *Ibidem*, s. 466.

¹⁰⁴ S. MAŁAGOWSKI, *O zastosowaniu i taktyce pociągów pancernych*, „Bellona” 1919, R. 2, z. 3, s. 181.

wzmacnianie własnych oddziałów równoległe do linii kolejowych poprzez transporty większych sił i wypadły oddziału szturmowego; walkę z nieprzyjacielem¹⁰⁵.

Podczas wojny z bolszewicką Rosją polskie pociągi pancerne rzadko łączono w zgrupowania dywizjonowe; operowały one głównie pojedynczo, dzięki czemu osiągnęły one dużą samodzielność. Ograniczało to jednak wykorzystanie tej broni dla wzajemnego wsparcia i ubezpieczenia podczas działań, za to szczupłe załogi były obarczane nadmiernymi zadaniami. Druga strona konfliktu posługiwała się zespołami, grupującymi po kilka składów¹⁰⁶.

Ignacy Schrage, podporucznik pociągu pancernego „Hallerczyk”, wskazał w 1920 r. na łamach „Bellony” na brak regulaminów, jak też sposobów użycia i walki dotyczących tego rodzaju broni. Pisał też, że pociągi pancerne nie są przydzielone do jednostek organizacyjnych i bojowych, lecz podlegają oddzielnie Szefostwu Kolejnictwa Polowego Naczelnego Dowództwa, co okazało się niepraktyczne. Przy takim systemie przydzielane dywizjom, pułkom, a nawet baonom pancernki pozostawały bez rozkazów dowództwa, w sytuacji gdy współdziałające z nimi oddziały piechoty oddalały się od torów, po których operowały pociągi. Działanie załóg pancerek na własną rękę i bez orientacji w panującej sytuacji prowadziło często do odcięcia pociągów i ich utraty¹⁰⁷. Stąd też ppor. I. Schrage postulował powołanie Sekcji Pancernej przy Naczelnym Dowództwie, której podlegać miały pociągi pancerne, czołgi i auta pancerne, zorganizowane w pułki i dywizjony. W skład pułku pociągów pancernych wchodziłyby 3 dywizjony frontowe i 1 dywizjon zapasowy¹⁰⁸. Dywizjony miałyby się składać z 2 pociągów pancernych i tworzyć razem jednostkę bojową i gospodarczą w ten sposób, że przypadałby na nie jeden wspólny parowóz taborowy, dynamo do oświetlania wagonów itp. Przydział odcinków do obrony lub ataku dla dywizjonów pochodziłby od referenta oddziałów pancernych przy armii¹⁰⁹.

Schrage postulował zatem zwołanie komisji, złożonej z kilkunastu oficerów pociągów pancernych, która opracowałaby plan organizacji tej broni,

¹⁰⁵ *Ibidem*, s. 181–184.

¹⁰⁶ M. PRZYBYŁAK, *op. cit.*, s. 159; A. SZYCHOWSKI, *Pociągi pancerne...*, s. 167. Także według opinii Tadeusza Zakrzewskiego pociągi pancerne powinny być wykorzystywane pojedynczo, a tworzenie w ich przypadku wyższych związków organizacyjnych może wynikać jedynie z warunków kontroli i braku warunków wyszkolenia. *Cf.* T. ZAKRZEWSKI, *op. cit.*, s. 119.

¹⁰⁷ I. SCHRAGE, *op. cit.*, s. 762–763.

¹⁰⁸ *Ibidem*, s. 763.

¹⁰⁹ *Ibidem*.

regulamin służby polowej, etaty dla pułku, dywizjonu, dywizjonu zapasowego i samego pociągu, a także utworzenia szkoły pociągów pancernych dla oficerów i podoficerów¹¹⁰. Jak się wydaje, apele te przyniosły efekt w postaci stosownych instrukcji dopiero w latach trzydziestych XX w., czyli kilka lat przed wybuchem II wojny światowej¹¹¹.

W trakcie wojny polsko-bolszewickiej pociągi pancerne były wykorzystywane do: torowania drogi własnym oddziałom piechoty i kawalerii, pościgu za zdemoralizowanym nieprzyjacielem, utrzymywania i obrony własnych linii komunikacyjnych, zadań rozpoznawczych oraz utrzymywania łączności pomiędzy własnymi oddziałami, a także do osłony transportów dla oskrzydłych czy okrążonych oddziałów¹¹².

Z perspektywy działań wojennych z lat 1919–1921 mjr W. Bochenek jako rolę i zadania broni pancernych, w tym pociągów pancernych, określił torowanie drogi własnym oddziałom piechoty i kawalerii, a w konsekwencji pościg za zdemoralizowanym nieprzyjacielem, obronę linii komunikacyjnych oraz przeprowadzanie wywiadu, przy czym to ostatnie zadanie miało być realizowane ogólnie z uwagi na znaczną wartość broni pancernych w działaniach zaskakujących przeciwnika¹¹³. W. Bochenek wskazał, biorąc pod uwagę zarys granic, że zaczepne i odporne działania wojenne, zwłaszcza na wschodzie kraju, toczyć się będą wzdłuż osi i wokół węzłów komunikacyjnych, głównie kolejowych, których utrzymanie jest kluczowe ze względu na mobilizację, koncentrację i ugrupowanie wojsk. Zadanie to przypadałoby kawalerii, a w miejscach trudnych dla niej do operowania – broni pancernej. Stąd też w garnizonach i przygranicznych węzłach obronnych konieczne było przygotowanie odpowiedniej liczby pociągów i samochodów pancernych, które byłyby zdolne do natychmiastowego działania¹¹⁴.

¹¹⁰ *Ibidem*.

¹¹¹ Wydane przez Ministerstwo Spraw Wojskowych *Instrukcja techniczna pociągów pancernych poświęcona przepisom ruchu kolejowego*, *Instrukcja ogniowa pociągów pancernych* oraz *Instrukcja łączności pociągów pancernych* pochodzą z roku 1933. Projekt *Regulaminu broni pancernej. Opisu i wskazówek obsługi pociągu pancernego* został opracowany przez Dowództwo Broni Pancernych Ministerstwa Spraw Wojskowych w 1938 r. Z roku 1928 pochodzi opracowany przez Oddział III Sztabu Generalnego projekt *Instrukcji taktycznego użycia i zwalczania oddziałów opancerzonych (czołgi, samochody, pociągi)*.

¹¹² M. PRZYBYŁAK, *op. cit.*, s. 160; A. SZYCHOWSKI, *Pociągi pancerne...*, s. 166.

¹¹³ W. BOCHENEK, *op. cit.*, s. 401–402.

¹¹⁴ *Ibidem*, s. 402.

W wojnie z bolszewikami użycie pociągów pancernych okazało się niezbędne wobec rozciągłości frontu, działania słabymi siłami innych rodzajów broni, czyli piechoty, jazdy i artylerii, a także trudności szybkiego poruszania się przy złym stanie dróg. Równie istotną rolę odgrywały pociągi pancerne przy obronie poszczególnych punktów, powodując znaczne straty wśród atakującej je piechoty przeciwnika¹¹⁵.

Wobec braku metod taktycznego użycia pociągów pancernych ich istotną cechą stawała się ruchliwość, zarówno w obronie, jak i w natarciu. Dzięki niej maszyny te były też mniej narażone na trafienia artylerii. Z kolei zerwanie toru przez nieprzyjaciela było utrudnione ze względu na ciągłe patrołowanie zagrożonych rejonów¹¹⁶. Podczas natarcia i posuwania się na czele własnych oddziałów piechoty i jazdy pociągi pancerne, bez tracenia czasu na zajmowanie stanowisk, dawały wsparcie ze strony artylerii i karabinów maszynowych. W działaniach obronnych mogły one pozostawać stale na wysuniętych placówkach czy podjeżdżać do nich w sytuacjach krytycznych. Najistotniejszą rolę odgrywały w trakcie odwrotów, opóźniając pościg ogniem artylerii i karabinów maszynowych, podczas marszu w ariergardzie, a także niszcząc obiekty kolejowe¹¹⁷. Mjr W. Bochenek wskazuje też na konieczność jednoczesnego działania dwóch pociągów pancernych, z których jeden prowadzi walkę, a drugi ubezpiecza jego trasę odwrotu, poprzez stałe patrołowanie uniemożliwiając uszkodzenie torów i udzielając pomocy pierwszej załodze w razie uszkodzenia jej maszyny¹¹⁸.

Do zwalczania pociągów pancernych najskuteczniejszą bronią była artyleria. Pomimo trudności w trafieniu ruchomego obiektu i zużywania do tego celu znacznych ilości amunicji ostrzał powodował konieczność cofnięcia się składu i ograniczenie jego działalności. Najlepsze wyniki dawała walka bezpośrednia, prowadzona spokojnie, przy jednoczesnym unikaniu bliskości widocznych celów. Trafienie małego celu, jakim było pojedyncze działo, przez artylerię pociągu, było z reguły dziełem przypadku, a obsada działa musiała chronić się w rowach czy za zasłonami terenu przed ogniem karabinów maszynowych. Przy znacznej odległości od celu konieczne stawało się użycie większej ilości artylerii, prowadzącej ciągły ogień i dokonującej zmiany stanowisk przez pojedyncze baterie lub działa¹¹⁹.

¹¹⁵ *Ibidem*, s. 402–403.

¹¹⁶ *Ibidem*, s. 403.

¹¹⁷ *Ibidem*, s. 403–404.

¹¹⁸ *Ibidem*, s. 404.

¹¹⁹ *Ibidem*, s. 405.

W przypadku zwalczania pociągów pancernych przez piechotę jej wysunięte patrole mogły niszczyć tory czy rozkręcać śruby. Większość sił powinna pozostawać osłonięta i w znacznej odległości, unikając stanowisk prostopadłych do toru, chroniąc się w ten sposób przed ogniem skrzydłowym. Rola piechoty ograniczona była do obserwacji pociągu, przeszkadzania przy naprawach torów i ostrzeliwania maszyn przeciwnika pociskami przeciwpancernymi z karabinów maszynowych. Ważne było współdziałanie piechoty i artylerii; sprawdzało się zwłaszcza użycie działek piechoty, a optymalnie – górskich dział francuskich¹²⁰.

Podczas niszczenia linii kolejowych najskuteczniejsze było wysadzanie elementów trudnych i czasochłonnych do naprawy, jak mostki i zwrotnice. Wysadzano spójnia szyn, zakładając nabój po ich zewnętrznej stronie, co powodowało wygięcie końców do zewnątrz, utrudniając tym samym naprawę i uniemożliwiając przejazd pociągowi, zawadzającemu o wygięcia występami kół. Przy podłożeniu naboju pod szynę wybuch obcinał końce mniej więcej równo i ich naprawa była możliwa poprzez użycie długich i wąskich sztab, przykładanych do wklęsłej powierzchni szyny i spajanych za pomocą śrub¹²¹.

Trudnością dla obu stron konfliktu polsko-bolszewickiego było wykorzystanie własnych pociągów pancernych na terenie nieprzyjaciela ze względu na różnice w budowie linii kolejowych. Pociągi rosyjskie były dostosowane do systemu szerokotorowego i barierę stanowiły dla nich węższe linie europejskie. Podobnie działało to w drugą stronę¹²². W ramach dostosowania polskich pociągów do obu systemów postanowiono zaopatrzyć wszystkie maszyny w podwójne zestawy kół, by móc je, w zależności od sytuacji, przestawić w każdej chwili na odpowiedni tor. Operacja taka trwała kilkanaście godzin. Udało się w ten sposób przystosować jedynie dwa pociągi, ponadto konstrukcja parowozów uniemożliwiała stosowanie podwójnego zestawu kół, co wymuszało włączanie do składu parowozu zarówno normalnotorowego, jak i szerokotorowego¹²³.

Rolę pociągów pancernych, opierając się na doświadczeniach wojen polsko-ukraińskiej i polsko-bolszewickiej, omówił również ppłk SG Aleksander Szychowski. Według jego spostrzeżeń pociągi pancerne to ruchome baterie artyleryjskie zdolne do zwalczania głównie piechoty i jazdy pozbawionych

¹²⁰ *Ibidem*.

¹²¹ *Ibidem*, s. 405–406.

¹²² M. PRZYBYŁAK, *op. cit.*, s. 160.

¹²³ A. SZYCHOWSKI, *Pociągi pancerne...*, s. 174.

wsparcia artylerii. Taż artyleria, zwłaszcza ciężka, może skutecznie zwalczać ten rodzaj broni, a jedna ciężka bateria jest w stanie unieszkodliwić kilka pociągów pancernych¹²⁴.

Główną wadą pociągów pancernych było przywiązanie do torów, powodujące ograniczenie swobody ruchów, widoczność i trudność w maskowaniu (prowadzące do łatwego zwalczania przez przeciwnika), trudność zabezpieczenia własnych tyłów podczas walki ruchowej, a także trudność zaskoczenia przeciwnika, który może zabezpieczyć przed atakiem linię kolejową przebiegającą przez kontrolowany przez niego obszar. Ponadto dym parowozu i szum wydawany przez cały skład zdradzają z wyprzedzeniem obecność pociągów pancernych, wykluczając element zaskoczenia¹²⁵. Ppłk A. Szychowski wskazuje na możliwość zwalczania pociągów pancernych przez płatowce, jednak ich mała liczba na wyposażeniu wojsk nie dała możliwości wypróbowania tego sposobu i zebrania stosownych doświadczeń. A. Szychowski zwrócił też uwagę na trudność, którą dla samolotów stanowiło bombardowanie małych, wąskich i ruchomych celów, jakimi były pociągi pancerne¹²⁶.

Pod koniec 1920 r. w dyspozycji Wojska Polskiego znajdowało się 26 pociągów pancernych o różnym uzbrojeniu i opancerzeniu. Różnice te były wynikiem pochodzenia tych pojazdów, które w przeważającej liczbie były improwizowane, część została przejęta jako zdobycz wojenna, część zbudowano w trakcie wojny. Służyło w nich 83 oficerów oraz 2136 podoficerów i żołnierzy¹²⁷. Ogółem podczas wojny z bolszewicką Rosją Polacy wykorzystali ok. 50 pociągów pancernych. Biorąc pod uwagę, że załogę każdego z nich stanowiło około stu ludzi, w walkach wzięło udział minimum 5000 pancerniaków.

Polskie pociągi pancerne przeciw bolszewikom

Trwające dwadzieścia miesięcy działania zbrojne II Rzeczypospolitej przeciwko bolszewickiej Rosji rozgrywały się na rozległych terenach Litwy, Białorusi, Ukrainy oraz wschodniej Polski. Ze względu na te duże odległości ważna rola

¹²⁴ *Ibidem*, s. 164.

¹²⁵ *Ibidem*.

¹²⁶ *Ibidem*, s. 165.

¹²⁷ M. PRZYBYŁAK, *op. cit.*, s. 159, 161.

przypadła szlakom kolejowym, które stały się podstawą komunikacyjną walczących stron. Dla odnoszenia sukcesów militarnych nieodzowne stało się uzyskanie kontroli nad liniami kolejowymi. Stąd też szlaki i węzły kolejowe nabrały strategicznego znaczenia i stawały się miejscem intensywnych walk z użyciem pociągów pancernych¹²⁸.

Pierwsze starcia w wojnie miały miejsce w okolicach miasta Mosty nad Niemnem 14 lutego 1919 r. i wzięły w niej udział pociągi pancerne¹²⁹. Stacjonujący od 12 lutego 1919 r. w Brześciu nad Bugiem PP¹³⁰ nr 12 „Kaniów” patrolował linie kolejowe wokół tego miasta, by później wziąć udział w kampanii na Polesiu. Uczestniczył w ofensywie z początku marca 1919 r., w wyniku której 7 dnia tego miesiąca zajęto Pińsk. Podczas patrolowania linii kolejowej na wschód od Pińska „Kaniów” został zaatakowany w pobliżu Horodyszcz przez radziecki pociąg pancerny. Wroga maszyna została zdobyta w zwycięskim boju i wcielona do Wojska Polskiego jako PP „Kaniów II”¹³¹. W 1919 r. użyto również pociągu pancernego przy zdobywaniu Łunińca¹³². W lipcu i sierpniu tego roku pomógł on opanować linie kolejowe Połock–Mołodeczno–Mińsk, Baranowicze–Łuniniec–Sarny–Równe¹³³.

Sporadycznie użyto pociągów pancernych na froncie litewsko-białoruskim w kwietniu 1919 r. W rejonie stacji kolejowej Horodyszcz PP nr 12 „Kaniów” w wyniku celnego ostrzału zmusił do wycofania się maszynę radziecką. Operując w rejonie Pińska, „Kaniów” sam został zmuszony do odwrotu przez trzy pociągi bolszewickie, które ostrzeliwały polskie pozycje w okolicy mostu na Jasióldzie, na południe od wsi Wólka, 13 maja 1919 r.¹³⁴

Podczas zdobywania Wilna, 19 kwietnia 1919 r., w polskie ręce dostały się dwa radzieckie improwizowane pociągi opancerzone. Tego samego dnia w warsztatach kolejowych w Lidzie rozpoczęto budowę pierwszego improwizowanego pociągu opancerzonego, dostosowanego do jazdy po szerokich

¹²⁸ A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 113.

¹²⁹ *Ibidem*, s. 115.

¹³⁰ Za A.J. Ostrówką przyjęłem skrót PP – pociąg pancerny – używany bezpośrednio na tych maszynach.

¹³¹ A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 115; I. SCHRAGE, *op. cit.*, s. 762.

¹³² I. SCHRAGE, *op. cit.*, s. 762; T. BASARABOWICZ, *Pociągi pancerne w walkach o granice Rzeczypospolitej 1918–1920. Część I*, „Militaria XX wieku” 2013, nr 1(52), s. 43.

¹³³ A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 116.

¹³⁴ *Ibidem*.

torach¹³⁵. Użyto w tym celu taboru i części ze zdobytych maszyn. Budowę pociągu PP „Suwalczyk” zakończono 3 maja i przemianowano go po modernizacji 5 maja na PP nr 1 „Suwalczyk”. W tym czasie w warsztatach kolejowych w Wilnie rozpoczęła się budowa – także z wykorzystaniem zdobycznego taboru – drugiego szerokotorowego pociągu improwizowanego, którą zakończono 5 czerwca, a nową jednostkę nazwano „Suwalczyk” i nadano jej numer 2¹³⁶. Z racji tego, że działający w tym samym rejonie PP „Śmiały” wydzielił wcześniej odpowiednio wyposażony oddział, który obsadził 8 maja pociąg „Suwalczyk” nr 1, zmieniając jego nazwę na PP nr 19 „Śmiały-szeroki”, nowej jednostce z powodu braku załogi i uzbrojenia Szefostwo Kolejnictwa Polskiego nie zatwierdziło nazwy i organizacji¹³⁷.

Od kwietnia 1920 r. w różnych grupach bojowych Frontu Litewsko-Białoruskiego działał PP nr 2 „Śmiały”, dowodzony przez por. S. Małagowskiego. Po dotarciu 15 kwietnia do stacji Czemery, koło miasta Słonim, wziął udział w uderzeniu na Baranowicze, ścierając się z wojskami radzieckimi pod stacją Nowa Mysz. Dwa dni później wsparł w ataku na wzgórza pod Bałabanowiczami 7 Pułk Ułanów, neutralizując dzięki swej artylerii gniazda ogniowe wroga. Jednostka odgrywała wówczas także rolę ruchomego punktu sanitarnego, a por. S. Małagowski po zdobyciu Baranowicz został przejściowo komendantem miasta¹³⁸.

Pomiędzy majem a lipcem 1919 r. większość z ok. 17 pociągów pancernych WP działała na tzw. froncie przeciwniemieckim, a ich przemieszczanie na wschód nastąpiło po podpisaniu traktatu pokojowego w Wersalu 28 czerwca 1919 r. W walkach z bolszewikami brał jedynie udział PP nr 19 „Śmiały-szeroki”, którego dowódcą był ppor. Stanisław Biega. Podczas wielogodzinnej akcji bojowej pod Smorgoniami pociąg ten został wielokrotnie trafiony, a naprawa jego mocno uszkodzonego parowozu trwała około miesiąca. Dla wzmocnienia i dostosowania tego pociągu do ruchu szerokotorowego włączono do tej jednostki tabor improwizowanego pociągu opancerzonego „Suwalczyk” nr 2¹³⁹.

¹³⁵ Tor stosowany w Europie ma szerokość 1435 mm, w Rosji – 1524–1676 mm. *Cf. ibidem*, s. 116–117.

¹³⁶ A.J. Ostrówka sugeruje, że zdublowana numeracja wynika z nadawania oddzielnych numerów pociągom normalno- i szerokotorowym. *Cf. ibidem*, s. 117.

¹³⁷ *Ibidem*; M.M. MÜNNICH, *op. cit.*, s. 254, 256.

¹³⁸ A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 117–118; Z. ZABORSKI, *op. cit.*, s. 125–129.

¹³⁹ A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 118–119.

Od 1 lipca PP „Śmiały-szeroki” wspierał piechotę w walkach o Mołodeczno, operując od strony Wilna. Na początku sierpnia udzielał wsparcia w okolicach Wilejki 4 Pułkowi Piechoty Legionów i 24 Pułkowi Piechoty. Od 22 do 25 sierpnia brał udział, pod dowództwem por. Michała Münnicha, w wyprawie na stację kolejową Ziabki, znajdującą się na linii kolejowej Mołodeczno–Połock, kiedy to zdobyto dwa bolszewickie pociągi pancerne. Szerokie tory prowadzące na północ nie zostały przerobione na europejskie i PP „Śmiały-szeroki” musiał operować w dwóch kierunkach: Mołodeczno–Mińsk i Mołodeczno–Połock. Pociąg ten podczas ofensywy na Połock zaatakował Krzywiczę i dotarł za ściganym przeciwnikiem do stacji Królewsczyzna, gdzie został zastopowany wskutek zerwania mostu na rzece Mniuta. Oddział szturmowy, dowodzony przez por. M. Münnicha, wyruszył pieszo do stacji Ziabki, by przejąć zdobyty tam radziecki pociąg pancerny nr 45. Ze zdobytej maszyny powstały dwie jednostki: „Piłsudczyk-szeroki” i PP nr 24 „Śmigły”. Pierwszy z nich trafił wkrótce na Podole, drugi wraz ze „Śmiałym-szerokim” pozostał w Ziabkach pod dowództwem por. M. Münnicha¹⁴⁰.

Pociągów pancernych użyto podczas walk o Mołodeczno i Mińsk w lipcu 1919 r. Większy udział miały one w zdobyciu Równego i Sarn na Wołyniu. Podczas ataku na Równe strona polska wzbogaciła się o PP „Generał Krajewski”, przemianowany ze zdobytego przez piechotę pociągu „Subotnik”. Ten, nadal z radzieckimi oznaczeniami, ale obsadzony przez załogę z PP nr 14 „Zagończyk”, po wdarciu się na tyły bolszewików i ostrzale ich pozycji spowodował odwrót przeciwnika i przyczynił się do zdobycia 6 ciężkich dział i 200 jeńców¹⁴¹.

Patrolujący od 21 czerwca rejon Baranowicz PP nr 2 „Śmiały”, wspierał oddziały grupy wykonującej w końcu lipca 1919 r. uderzenie w kierunku Chwojewa. Od 30 czerwca stoczył on też pojedynki ogniowe pod wsiami Wiszniewo i Listopady, w ramach ofensywy w kierunku Mołodeczna. Zaatakowany niespodziewanie 25 lipca pod Chwojowem podczas patrolu bojowego, został zmuszony do wycofania się. Z powodu odniesionych w walce ran pod Pogorzalcami zmarł dowódca PP nr 2 „Śmiały” – por. S. Małagowski¹⁴². Wycofany 1 sierpnia do Łap, pociąg ten skierowano dla dokonania napraw do Nowego Sącza, gdzie

¹⁴⁰ *Ibidem*, s. 119–120; M.M. MÜNNICH, *op. cit.*, s. 260, 262; T. BASARABOWICZ, *Pociągi pancerne... Część I*, s. 44.

¹⁴¹ A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 120–121; S. CZEREPIŃSKI, *Powstanie i praca...*, s. 251–252.

¹⁴² A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 122; Z. ZABORSKI, *op. cit.*, s. 147–153.

dotarł 21 sierpnia, by 9 października powrócić do Lidy na Wileńszczyźnie, a 4 listopada na linię frontu nad Berezyną¹⁴³.

PP nr 19 „Śmiały-szeroki” i PP nr 24 „Śmigły”, w składzie 1 Dywizji Piechoty Legionów, znalazły się we wrześniu 1919 r. na terytorium obecnej Łotwy, by wesprzeć piechotę w walce z ok. 5 tysiącami żołnierzy radzieckich z 1 i 4 Dywizji Strzelców, mających oparcie w fortach i innych umocnieniach oraz w dwóch pociągach pancernych i w oddziale samochodów pancernych. „Śmigły” został tam wykorzystany do patrolowania arterii kolejowej Wilno–Dyneburg, podczas gdy „Śmiały-szeroki” stacjonował w Kałkunach. Załoga „Śmigłego” wzięła 28 września udział w ataku na miasto Grzywa i tamtejszy fort mostowy na lewym brzegu Dźwiny, wspierając ogniem dział i karabinów maszynowych nacierającą piechotę i czołgi, a po walce z pociągiem pancernym przeciwnika zmusiła go do odwrotu na drugą stronę rzeki. Pomimo wykolejenia wskutek celnego trafienia radziecka załoga do wieczora prowadziła z działa ostrzał polskich pozycji¹⁴⁴. Ponadto polska maszyna otrzymała trafienie w lokomotywę, pociski uszkodziły znajdujące się za nią tory, a w lufie jego jedynego działu zaklinował się pocisk. Po wycofaniu pociągu wymieniono lokomotywę na pochodzącą z drugiej jednostki, a uszkodzona maszyna powróciła na pierwszą linię już po zajęciu frontu¹⁴⁵.

„Śmiały-szeroki” nie brał udziału w walkach, jedynie patrolował odwód polskich wojsk poza linią frontu¹⁴⁶. Jego załoga wsparła oddziały 8 DP w bojach pod Połockiem dopiero w październiku 1919 r., a w listopadzie, stacjonując czasowo w Duksztach, dokonywała wypadów na północ, doznając wówczas uszkodzeń. Z powodu najpoważniejszej awarii z 26 listopada jednostkę skierowano na przegląd do Kierownictwa Budowy Pociągów Pancernych w Wilnie, a zastąpił ją świeżo wyremontowany „Śmigły”¹⁴⁷.

¹⁴³ A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 122; Z. ZABORSKI, *op. cit.*, s. 153, 155.

¹⁴⁴ A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 123; M.M. MÜNNICH, *op. cit.*, s. 254, 262. Tam też szerzej o walce obu pociągów, przy czym M.M. Münnich podaje za relacją Michała Münnicha, że po polskiej stronie brał w niej udział „Śmiały-szeroki”, a wycofanie bolszewickiego pociągu było efektem działania artylerii. *Vide*: M.M. MÜNNICH, *op. cit.*, s. 257–258, 271–272.

¹⁴⁵ Zgodnie z relacją M.M. Münnicha uszkodzony został „Śmiały-szeroki”, który otrzymał lokomotywę z nieprzeznaczonego do bezpośredniego ataku „Śmigłego”. *Vide*: M.M. MÜNNICH, *op. cit.*, s. 258, 272.

¹⁴⁶ Przeczy to relacji M.M. Münnicha. *Cf. ibidem*, s. 257–258.

¹⁴⁷ A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 123.

W jedynej zimowej kampanii wojny z bolszewikami, we wspólnej operacji polsko-lotewskiej pod kryptonimem „Zima”, którą rozpoczęto 3 stycznia 1920 r. w Łatgalii, udział wziął przydzielony do polskiej podgrupy wojskowej „Turmont” PP nr 24 „Śmigły”. Podgrupa ta miała chronić tyły wojsk polsko-lotewskich podczas ataku na Dyneburg przed spodziewaną agresją oddziałów litewskich na linię demarkacyjną, wytyczoną od Dźwiny ok. 5 km na zachód od linii kolejowej Dyneburg–Wilno. Przydzielony do Grupy Operacyjnej Suwałki PP nr 12 „Kaniów” patrolował linię demarkacyjną z Litwą w okolicach Suwałk, wspomagany przez PP nr 15 „Paderewski”. Ten ostatni został zaatakowany od strony Oławy i Mielun przez patrole litewskie, przekraczające linię demarkacyjną 18 stycznia 1920 r. Załoga „Paderewskiego” odparła ataki i zmusiła Litwinów do wycofania się. Z kolei 25 października 1920 r. patrole litewskie ostrzelały pod Ignalinem, 25 km na północ od Święcian, improwizowany pociąg opancerzony „Magik”. Nieprzyjacieli wycofał się w wyniku skutecznego ostrzału z karabinów maszynowych¹⁴⁸.

Działalność PP nr 24 „Śmigły”, który nie mógł przekroczyć Dźwiny ze względu na uszkodzenie mostu kolejowego, ograniczyła się do zadań wywiadowczych. W dniu polsko-lotewskiego ataku na Dyneburg jednostka podjechała do mostu w pobliżu miasta, by zawiadomić dowództwo o nieobecności nieprzyjaciela. Dalsze meldunki o ruchach wroga przekazywali już wysłani w stronę miasta wywiadowcy¹⁴⁹.

W działaniach wojennych do końca 1919 r. wzięło udział jeszcze pięć polskich pociągów pancernych: PP nr 3 „Lis-Kula”, PP nr 4 „Hallerczyk”, PP nr 10 „Pionier”, PP nr 11 „Poznańczyk” i PP nr 16 „Mściciel”¹⁵⁰. Pierwszoplanowa rola przypadła w udziale PP nr 1 „Piłsudczyk”, którego załoga do marca 1919 r. ochraniała linię kolejową Lwów–Gródek Jagielloński, skąd została skierowana pod Baranowicze. Jednostka brała później udział w walkach na linii kolejowej Pińsk–Kalinkowicze–Mozyrz na Polesiu oraz nad rzeką Ptycz, gdzie zdobyła 11 karabinów maszynowych, jeńców i dużą ilość materiału wojennego¹⁵¹. Pozostałe pociągi pancerne, biorące udział w pierwszej fazie wojny, były z reguły wyznaczane do patrolowania linii kolejowych¹⁵².

¹⁴⁸ *Ibidem*, s. 123–124; M.M. MÜNNICH, *op. cit.*, s. 23–264.

¹⁴⁹ A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 124.

¹⁵⁰ *Ibidem*, s. 126.

¹⁵¹ *Ibidem*, s. 127; T. BASARABOWICZ, *Pociągi pancerne w walkach o granice Rzeczypospolitej 1918–1920. Część II*, „Militaria XX wieku” 2013, nr 3(54), s. 38.

¹⁵² A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 127.

W wyniku nasilenia działań wojennych wiosną 1920 r. WP w tzw. operacji mozyrskiej zapoczątkowało walki nad dolną Prypecią. Znajdujące się w grupie poleskiej gen. ppor. Władysława Sikorskiego pociągi pancerne PP nr 1 „Piłsudczyk” i PP nr 12 „Kaniów” miały podczas manewru na Mozyrz i Kalinkowicze 4–12 marca 1920 r. wesprzeć natarcie 9 Dywizji Piechoty wzdłuż toru kolejowego Ptycz–Kalinkowicze oraz pomóc w utrzymaniu tego ostatniego węzła i zabezpieczeniu go przed atakiem pociągów pancernych przeciwnika. Napotkanie na stacji kolejowej Biesiadki linii szerokotorowej uniemożliwiło polskim pociągom wzięcie udziału w ataku na Kalinkowicze z 5 marca. Do celu natarcia dotarły one trzy dni później. Na wózki szerokotorowe miał zostać przestawiony przybyły do miasta PP nr 15 „Paderewski”, dowodzony przez por. dr. Włodzimierza Abłamowicza. Wraz ze zdobytym przez polską piechotę pociągiem radzieckim, nazwanym później PP „Generał Sikorski”, miał być użyty do patrolowania zdobytego odcinka torów PP nr 15, wspierał też piechotę w działaniach pod Sławeczną, Starą Żerdzią i Szaciłkami nad Berezyną¹⁵³.

W walkach pod Olewskiem na Wołyniu brał udział PP nr 22 „Groźny”, który współdziałając z żołnierzami 4 DP, zdobył 16 marca pociąg pancerny nieprzyjaciela. Przeciwno dwóm maszynom wroga walczył na linii kolejowej pod Doraźną PP nr 10 „Pionier”, zdobywając jedną z nich – „Śmiert pasożytom”¹⁵⁴.

W kwietniu 1920 r. zaciekle ataki bolszewików na odcinku toru kolejowego pod Nachowem zostały odparte przy udziale pociągów pancernych, które doznały wówczas poważnych uszkodzeń – w PP nr 1 „Piłsudczyk” doszło do rozerwania dwóch dział, a w PP nr 12 „Kaniów” – jednego¹⁵⁵.

Kilka pociągów pancernych wspierało działania polskich wojsk w pierwszej fazie ofensywy na Ukrainie, znanej jako wyprawa kijowska (25 kwietnia – 7 maja 1920). Jednostki te operowały na strategicznie ważnych liniach kolejowych: Korosteń–Żytomierz–Żmerynka, Kijów–Żmerynka, Korosteń–Winnica, Mohylów–Koziatyń–Kijów. W pasie działań 2 i 3 Armii w walkach brały udział PP nr 14 „Zagończyk”, PP nr 20 „Generał Dowbór”, PP nr 21 „Generał Listowski” i PP nr 22 „Groźny”, zaś w pasie działań 6 Armii – PP nr 4 „Hallerczyk”, PP nr 6 „Generał Iwaszkiewicz” (wcześniejszy PP „Gromobój”) i PP nr 10 „Pionier”. Ich działania straciły na wartości, gdy napotkano linie szerokotorowe, a ich

¹⁵³ *Ibidem*, s. 127–128; T. BASARABOWICZ, *Pociągi pancerne... Część II*, s. 39.

¹⁵⁴ A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 128–129; T. BASARABOWICZ, *Pociągi pancerne... Część II*, s. 39.

¹⁵⁵ A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 129.

szybkie przerobienie okazało się niemożliwe. Stąd też postanowiono użyć tych pociągów ze zmniejszonymi załogami do ochrony ważniejszych węzłów normalnotorowych, a resztę załóg i uzbrojenia wykorzystać do obsadzenia zdobycznych pociągów szerokotorowych¹⁵⁶.

PP „Paderewski” 26 kwietnia pod Wołkowińcami walczył z sowieckim pociągiem pancernym, który ostrzeliwał odpoczywający 4 Pułk Strzelców Podhalańskich. „Paderewski” wsparł 3 Batalion podczas natarcia na Radziejowce i ostrzałem zmusił broniącą ich maszynę bolszewicką do wycofania się na Wasiutyńce¹⁵⁷.

Pociągi pancerne 3 Armii, nacierając wzdłuż linii kolejowych Korosteń–Kijów, wzięły udział w końcowej fazie uderzenia na Kijów, rozpoczętego z 5 na 6 maja 1920 r. PP nr 6 „Generał Iwaszkiewicz” i PP nr 10 „Pionier” dojechały 7 maja do węzłowej stacji Wapniarka koło Kijowa, którą opanowały po krótkiej walce z radzieckim oddziałem kawalerii. Wycofujący się w kierunku Humania bolszewicy pozostawili w polskich rękach ok. 140 wagonów. W dalszej fazie walk polskie pociągi pancerne wsparły 51 Pułk Piechoty w ataku na stację Krzyżpole 13 maja. Przeciwno sobie miały silne oddziały piechoty i artylerii oraz trzy pociągi pancerne. Silny ogień artyleryjski z polskich maszyn, którym rozpoczęto o godz. 6 atak, zmusił pociągi przeciwnika do odwrotu. Pod osłoną piechoty PP nr 6 i PP nr 10 zajęły około godz. 15 stację i przeprowadziły patrol w okolicach Krzyżpole. W końcu maja nadal były używane do współdziałania z piechotą¹⁵⁸.

W dniu 7 maja zajęto Kijów, a dwa dni później opanowano mosty kijowskie i zajęto przyczółek na wschodnim brzegu Dniepru. Pod Wasilewiczami, w wyniku bezpośrednich starć z pociągami pancernymi przeciwników PP nr 1 „Piłsudczyk” i PP nr 24 „Śmigły” zostały zmuszone do odwrotu¹⁵⁹.

Po stabilizacji frontu ukraińskiego, zgodnie z rozporządzeniem Naczelnego Dowództwa Wojska Polskiego, polskie pociągi pancerne skierowano do działań patrolowych i włączono do garnizonów ważniejszych stacji kolejowych. Przykładem może być PP nr 15 „Paderewski”, który od 9 maja stacjonował w Kijowie, by 17 maja przenieść się na stację kolejową w Koziatyniu, a cztery dni później – na linię Biała Cerkiew–Humań, dla złuzowania załogi PP nr 21 „Generał Listowski”¹⁶⁰.

¹⁵⁶ *Ibidem*, s. 129–130.

¹⁵⁷ T. BASARABOWICZ, *Pociągi pancerne... Część II*, s. 40–41.

¹⁵⁸ A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 130–131.

¹⁵⁹ *Ibidem*, s. 131.

¹⁶⁰ *Ibidem*, s. 132.

W dniu 14 maja 1920 r. Armia Czerwona, przygotowując zwrot zaczepny na Białorusi, uderzyła na polskie oddziały wzdłuż linii kolejowej Połock–Mołodeczno. W jej obrębie, pod Farynowem, znajdowały się pociągi PP nr 3 „Lis-Kula” i PP nr 13 „Boruta”, wchodzące w skład 1 Armii. Dla wciągnięcia ich w pułapkę radzieckie załogi próbowały zmusić je do jazdy ku Połockowi, a równocześnie bolszewickie lotnictwo miało je odciąć przez zburzenie mostu pod Farynowem. Polskie pociągi wycofały się jednak bez nawiązania kontaktu z przeciwnikiem¹⁶¹.

Dowodzony przez kpt. Felicjana Madeyskiego PP nr 3 „Lis-Kula” napotkał 16 maja, w drodze do stacji Zachacie, oddziały bolszewickie, które zmusił ostrzałem do sformowania tyraliery. Jednak wobec zagrożenia ze strony kawalerii przeciwnika, która próbowała odciąć pociąg przez zniszczenie torów, polska maszyna cofnęła się do Ziabek. Tego samego dnia jednostka wzięła udział w kilku wypadach, dzięki którym powstrzymała 1500 żołnierzy nieprzyjaciela i umożliwiła piechocie umocnienie się na pozycjach pomiędzy jeziorami Dołgoje i Świda. Wkrótce pociąg ten wycofał się do Królewsczyzn z powodu braku węgla i wody oraz uszkodzenia działa. W tym rejonie przez kilka dni osłaniał odwrót 8 DP, powstrzymując kilka razy bolszewików przed atakami na polskie pozycje, a przez zadane im straty umożliwił piechocie przejście do kontrataku. W walkach tych parowóz i wagony szturmowe PP nr 3 otrzymały trafienia i po wyciągnięciu jednostki z linii bojowej przez przybyły PP nr 13 „Boruta” została ona wysłana do remontu w KBPP w Wilnie¹⁶².

Z kolei podczas walk obronnych 4 Armii przedmości Borysowa bronił PP „Śmiały”, a Bobrujska – PP „Generał Konarzewski”, na linii frontu teje armii działał zaś PP „Generał Sikorski”. Próby sforsowania przez bolszewików 13 maja linii rzeki Breginki na północny wschód od Bragina zostały powstrzymane, a wojska polskie dotarły do linii Andrejówka, Swierodowicze. Wtedy to PP „Generał Sikorski” został częściowo uszkodzony przez artylerię przeciwnika, która ostrzeliwała Horwał i Rzeczycę, a podczas ostatnich walk o drugą z wymienionych miejscowości zginął dowódca tej jednostki – ppor. Rydz¹⁶³.

Na przełomie maja i czerwca 1920 r. wojska radzieckie rozpoczęły działania zaczepne na Ukrainie. I Armia Konna przełamała 5 czerwca polskie pozycje

¹⁶¹ *Ibidem*, s. 132–133.

¹⁶² *Ibidem*, s. 133; F. MADEYSKI, *op. cit.*, s. 347–348.

¹⁶³ A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 133–134.

pod Samhorodkiem i w rejonie Koziatynia i zagroziła tyłom 3 Armii, a pomiędzy Skwirą a Samhorodkiem oddziały przeciwnika zaatakowały stację kolejową Głuchowce. W kontrataku wziął udział znajdujący się w tym rejonie PP nr 10 „Pionier”, który zmusił nieprzyjaciela do odwrotu. Skierowany do Berdyczowa sam musiał wycofać się z miasta, napotykając przeważające siły wroga. Dotarłszy do własnych wojsk, załoga złożyła raport o zajęciu Berdyczowa przez bolszewików, spaleniu przez nich składów intendentury i wymordowaniu personelu szpitala nr 505¹⁶⁴.

Po zorganizowaniu przez dowództwo 13 DP obrony w rejonie Zarudzińca na linii kolejowej do Koziatynia w składzie załogi Zarudzińca i węzła koziatyńskiego znalazły się PP „Strzelec Kresowy” i kilka uszkodzonych w walkach czołgów Renault FT-17, które załadowano na platformy kolejowe, formując w ten sposób dwa improwizowane pociągi opancerzone. Pierwszy z nich, wraz z sześcioma czołgami, wykorzystano do patrolowania linii kolejowej Koziatyń–Winnica, drugi, wraz z trzema czołgami, miał operować na trasie Koziatyń–Kijów. Obie te jednostki poruszały się razem z pociągami pancernymi i wykonywały wobec nich zadania rozpoznawcze, występowały więc w roli drezyn pancernych. Wykorzystywano też w podobny sposób sprawne technicznie czołgi, które mogły zjeżdżać z lor i patrolować teren wzdłuż torów kolejowych. Współdziałanie to zwiększało szybkość, siłę ognia i dawało możliwość przeprowadzenia rozpoznania w terenie¹⁶⁵.

Podczas odwrotu 6 Armii, naciskanej przez XIV Armię radziecką, na linii kolejowej Wapniarka–Żmerynka operowały PP nr 6 „Generał Iwaszkiewicz” i PP nr 10 „Pionier”, zapewniające osłonę własnej piechocie. Same pociągi wycofały się potem wzdłuż linii Wapniarka–Żmerynka, ostrzeliwując jednocześnie przeciwnika i skutecznie powstrzymując jego akcje ofensywne. Zgodnie z dyrektywą NDWP polskie pociągi pancerne miały utrzymywać w stałym pogotowiu alarmowym węzłowe punkty kolejowe i zagwarantować łączność między nimi, a także zapewniać osłonę dostaw¹⁶⁶.

W rejonie Koziatynia polskie oddziały, w tym PP „Strzelec Kresowy”, pozabawione łączności z miastem, zostały odizolowane, zwłaszcza po zniszczeniu przez bolszewików mostu na linii kolejowej Pohrebyszcze–Koziatyń. Próba jego

¹⁶⁴ *Ibidem*, s. 134.

¹⁶⁵ *Ibidem*, s. 134–135.

¹⁶⁶ *Ibidem*, s. 135.

naprawy zakończyła się sukcesem, dzięki czemu nocą 10 czerwca piechota i pociąg dotarły do Koziatynia, a słabą załogę miasta wzmocnił od 6 czerwca PP nr 10 „Pionier”, który działając na linii kolejowej Koziatyń–Berdyczów, zmuszał oddziały przeciwnika do odwrotu¹⁶⁷.

W czasie walk polskie pociągi pancerne doznawały uszkodzeń i zniszczeń wskutek trafień pociskami artyleryjskimi nieprzyjaciela. Ich załogi dokonywały napraw, często pod ogniem przeciwnika, po czym wracały do swych zadań. Mimo to dochodziło też do utraty całych składów, jak 6 czerwca, gdy podczas zagonu na Koziatyń oddziałów Budionnego w okolicach stacji Czarnorudka został odcięty i zniszczony PP „Generał Dowbór”. Zlikwidowano też jego załogę – 12 oficerów i 120 szeregowców. Zniszczony został również, 25 czerwca w okolicach Koziatynia, PP „Generał Sikorski”, co nastąpiło z powodu jego niewłaściwego użycia i działania bez styczności z własnym wojskiem¹⁶⁸.

Podczas odwrotu, utrudnianego przez dywersję I Armii Konnej Budionnego i bolszewicką agitację wśród kolejarzy, PP „Pomsta” wykonywał 7 czerwca swe zadania na linii kolejowej Koziatyń–Berdyczów. Gdy dwie dywizje kawalerii przeciwnika przedarły się na tyły polskich oddziałów, załoga pociągu skierowała się do Berdyczowa i wsparła tam broniące się wojska ukraińskie, zmuszając bolszewików gwałtownym atakiem do odwrotu. Po nawiązaniu łączności jednostka powróciła do własnych oddziałów¹⁶⁹.

Inne załogi na wyznaczonych im szlakach podejmowały samodzielne wypad i wspierały polskie oddziały w obronie lub podczas odwrotu. Licznych ataków dokonał PP „Generał Sikorski” na szlaku kolejowym Korosteń–Kijów. Walczył on pod Czopowiczami (między Korosteniem a Malinem) 11 czerwca, by później patrolować rejon Malina na linii łączącej to miasto z Korosteniem. PP „Generał Sikorski”, współdziałający z 12 Pułkiem Piechoty i 20 Kompanią Kolejową, otrzymał 15 czerwca 1920 r. zadanie naprawy torów w rejonie znajdującej się na linii kolejowej Korosteń–Żytomierz stacji Horbasze. Załoga pociągu nie wykonała tego zadania, wdając się po drodze w walkę z bolszewicką kawalerią, by wesprzeć ogniem polską piechotę¹⁷⁰. Dnia 15 czerwca jednostka ta wsparła piechotę w ataku na Jałcewkę i Stasewę, po czym zmusiła do ucieczki

¹⁶⁷ *Ibidem*, s. 136.

¹⁶⁸ *Ibidem*; T. BASARABOWICZ, *Pociągi pancerne... Część II*, s. 46, 48; I. SCHRAGE, *op. cit.*, s. 762–763.

¹⁶⁹ A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 137; S. CZEREPIŃSKI, *Powstanie i praca...*, s. 252–253.

¹⁷⁰ M. PRZYBYŁAK, *op. cit.*, s. 160.

300 radzieckich żołnierzy z ciężką bronią maszynową, napotkanych 4 km od stacji Irsza w drodze do Teterewa¹⁷¹. PP „Paderewski” został wysłany 21 czerwca 1920 r. przez dowództwo 3 Armii, by nawiązał w okolicach Białokurów na Polesiu kontakt z 1 Dywizją Piechoty Legionów i 7 Dywizją Piechoty¹⁷².

W początkach lipca nastąpił półtoramiesięczny odwrót wojsk polskich. Do wycofujących się wojsk kierowano zaopatrzenie, stanowiące często ładunek nowo zbudowanych pociągów pancernych, tworzonych przez poszczególne KBPP i przerzucanych na front¹⁷³.

Na linii kolejowej Żmerynka–Bar na froncie ukraińskim, bolszewicy naprawili zniszczone przez polskich saperów tory i przeprowadzili atak przy pomocy kilku pociągów pancernych, zmuszając 4 lipca do wycofania się 12 DP. W walkach tych brał udział PP nr 6 „Generał Iwaszkiewicz”, który doznawszy uszkodzeń wycofał się w kierunku Doraźni. Dnia 5 lipca 1920 r. został on skierowany do Nowej Huty na Podolu dla odpierania ataków bolszewickiej piechoty, dowożonej podwodami na linię frontu, a wraz z nim trafił tam sojuszniczny pociąg „Ukraina”. Już 5 lipca PP nr 6 „Generał Iwaszkiewicz” podjął skuteczną walkę z operującymi wokół stacji kolejowej Komarowce pięcioma maszynami przeciwnika¹⁷⁴.

PP „Strzelec Kresowy”, wchodzący w skład 2 Armii, na początku lipca 1920 r. operował w rejonie Równego, a PP nr 4 „Hallerczyk”, PP nr 21 „Generał Listowski” i PP nr 22 „Groźny” kontrolowały linię kolejową Ożenin–Sławuta, utrzymując łączność z oddziałami piechoty i powstrzymując przeciwnika przed przekroczeniem szlaku kolejowego na linii Równe–Sławuta. Obserwacją mostów i zabezpieczeniem tyłów polskich wojsk na linii Horynia zajmowały się operujący na linii Równe–Aleksandrija PP nr 15 „Paderewski” oraz działający na szlaku Równe–Orezw PP nr 14 „Zagończyk”¹⁷⁵.

W drugiej dekadzie lipca 1920 r. na odcinku Grupy Poleskiej na froncie północno-wschodnim operował PP nr 1 „Piłsudczyk”. Wysłany z dwiema kompaniami dla przeprowadzenia wywiadu w kierunku Sarn dostał się pod krzyżowy ogień artyleryjski i maszynowy przeciwnika, okrążony i odcięty przez

¹⁷¹ A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 137–138.

¹⁷² M. PRZYBYŁAK, *op. cit.*, s. 160.

¹⁷³ A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 138–139.

¹⁷⁴ *Ibidem*, s. 139; M. PRZYBYŁAK, *op. cit.*, s. 160.

¹⁷⁵ A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 139–140.

wysadzenie torów na jego tyłach. Po kilku godzinach walki przybył z odsieczą improwizowany pociąg opancerzony „Grzmot”, za którego pomocą udało się naprawić tory i powrócić z piechotą na stanowiska wyjściowe po zadaniu przeciwnikowi znacznych strat¹⁷⁶.

W rejonie twierdzy Równe w walkach o miasto uczestniczyło 10 pociągów pancernych: PP nr 4 „Hallerczyk”, PP nr 7 „Chrobry” (wcześniejszy PP „Smok”), PP nr 8 „Wilk” (dawniej PP „Odsiecz II”), PP nr 10 „Pionier”, PP nr 22 „Groźny”, PP „Podhalanin”, PP „Strzelec Kresowy”, PP „Pomsta”, PP „Generał Dąbrowski” i zorganizowany w twierdzy improwizowany pociąg pancerny¹⁷⁷. PP nr 4 „Hallerczyk” patrolował linię Zdołbunów–Równe w czasie odwrotu 3 Dywizji Piechoty Legionów. Z powodu silnych ataków nieprzyjaciela wycofał się do stacji w Zdołbunowie. W twierdzy Równe stworzono w tym czasie improwizowany pociąg opancerzony, którego dowódcą został por. Leonard Lech. Podczas wypadu na linii Równe–Aleksandrja rozbił on skutecznym ogniem bolszewicki oddział samochodów pancernych, niszcząc jeden z nich. Po otoczeniu twierdzy dowództwo 2 Armii zarządziło 4 lipca wycofanie wszystkich oddziałów z miasta¹⁷⁸.

Nim do tego doszło, pod koniec czerwca został wysłany na wschód PP „Generał Dąbrowski”, który 29 czerwca wyruszył z Jabłonny i po 4 dniach jazdy z Legionowa dotarł do stacji Zdołbunów, by zaraz wyjechać na patrol w kierunku stacji Szepetówka. Po powrocie ze zwiadu załoga spotkała w Zdołbunowie PP nr 8 „Wilk”. Nocą 3 lipca w wyniku radzieckiego ostrzału artyleryjskiego zajęł się ogniem wagon amunicyjny PP „Generał Dąbrowski”, który pozostawiono na stacji, następnie obie polskie maszyny wycofały się w kierunku Równego. Na zajutrz osłaniały one wycofujące się z Równego polskie oddziały, aby wreszcie samemu opuścić miasto. W tym czasie bolszewicy uszkodzili tory i wysadzili most pomiędzy oboma jednostkami. PP „Wilk” zdołał się wycofać, a dowódca odciętego PP „Generał Dąbrowski” – por. Grabowski – podjął decyzję o skierowaniu się do zajętego przez bolszewików Równego. By do tego nie dopuścić, przeciwnik wysadził most na drodze nadciągającego pociągu. W tej sytuacji dowódca pociągu podjął decyzję o zniszczeniu maszyny. Załoga opuściła skład wraz z niezbędnym sprzętem, a maszynista wyskoczył z pociągu skierowanego na

¹⁷⁶ *Ibidem*, s. 140.

¹⁷⁷ *Ibidem*.

¹⁷⁸ *Ibidem*, s. 141.

zniszczone tory. Pociąg uległ zniszczeniu, a załogę bolszewicy wzięli do niewoli. Oficerów bestialsko wymordowano, zaś pozostawionych w białej żółnierzy odprowadzono do Równego, a stamtąd do Zwiahla i wreszcie do Żytomierza¹⁷⁹.

Jak podano w komunikacie z 7 lipca 1920 r., pociągi pancerne „Wilk” i „Grot”, które zostały odcięte podczas odwrotu spod Równego, broniły się pod Kiwercami do wyczerpania ładunków. Opuszczone przez ocalałą część załogi, zostały rozpędzone i skierowane na zniszczony most na rzece Stuble. Nie uległy one jednak całkiem rozbiciu i już tydzień później bolszewikom udało się je częściowo uruchomić¹⁸⁰.

W działaniach rozpoznawczych w kierunku Równego, a następnie w ataku na miasto wzięły udział PP nr 22 „Groźny”, PP „Strzelec Kresowy” i PP „Podhalanin”, przyczyniając się do jego zdobycia 9 lipca¹⁸¹.

W rejonie opierającego się bolszewikom fortu Zahorce operował PP nr 7 „Chrobry”, blokując przeciwnikowi drogę na południe. Ta jednostka i PP nr 10 „Pionier” osłaniały wycofującą się w kierunku Brodów 18 DP. PP „Chrobry” udał się dla dokonania napraw do KBPP we Lwowie, a załoga „Pioniera” skierowała się pod miejscowość Michajówka, gdzie 24 lipca 35 DP została zaatakowana przez bolszewików. PP „Pionier” ostrzelawszy przeciwnika, otworzył drogę przemarszu własnym oddziałom. Wkrótce jednak sam został zmuszony do wycofania się. Powracając do walki, jednostka powstrzymała natarcie wrogiej kawalerii, umożliwiając przebiecie się dywizji do Radziwiłłowa. Przeciwnik zdobył eszelon gospodarczy jadącej na pomoc „Pomsty” i zniszczył tor kolejowy, co ograniczyło „Pionierowi” możliwość manewru do 1,5 km. Załoga ostrzeliwującego się pociągu pracowała nad naprawą torów, jednak wskutek braku amunicji, węgla i wody wycofała się, pozostawiając swój pojazd¹⁸².

Na południu, gdzie wojska radzieckie zdobyły Brody (25/26 lipca 1920), a bitwa pod tą miejscowością (29 lipca – 3 sierpnia 1920) nie przyniosła rozstrzygnięcia, w walkach przed przerzuceniem 18 DP z frontu południowo-wschodniego na północny brały udział PP nr 6 „Generał Iwaszkiewicz” i PP nr 10 „Pionier”. W walkach 4 sierpnia pod Brodami trzy pociągi pancerne

¹⁷⁹ *Ibidem*, s. 141–142.

¹⁸⁰ M. PRZYBYŁAK, *op. cit.*, s. 161. Z opisu dalszych działań wynika, że „Wilk” nadal w nich uczestniczył.

¹⁸¹ A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 142; M. PRZYBYŁAK, *op. cit.*, s. 160.

¹⁸² A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 142–143. Mjr S. Czerepiński podaje, że po naprawie toru pociąg został uratowany. Cf. S. CZEREPIŃSKI, *Powstanie i praca...*, s. 255–256.

ostrzelały polskie oddziały. W bezpośrednim starciu z dwoma z tych maszyn PP nr 10 „Pionier” i 19 Pułk Piechoty zmusiły je do odwrotu¹⁸³. Z kolei 7 sierpnia PP nr 6 „Generał Iwaszkiewicz” uszkodził i zmusił do odwrotu załogę pociągu „Krasnyj Kawalerist”. W dalszych walkach, wobec słabych sił obrońców, zagony wojsk Budionnego nie napotykały już poważnych przeszkód¹⁸⁴.

W rejonie walk grupy poleskiej informacje o ruchach przeciwnika zdobywała załoga PP „Generał Sikorski”, patrolująca na linii Korosteń–Owruć. Ona też przekazała meldunek o zajęciu 20 czerwca miejscowości Owruć. W czasie ubezpieczania 22 pp podczas wypadu w kierunku Rudni Karolińskiej PP „Generał Sikorski” został kompletnie zniszczony przez dwie ciężkie baterie przeciwnika, których pociski trafiły lokomotywę i wagony bojowe, powodując eksplozję naboju w wagonie amunicyjnym¹⁸⁵.

PP nr 3 „Lis-Kula” powrócił 21 czerwca na front w okolicach Bobrujska po naprawach dokonanych w Wilnie i podporządkowany 14 DP patrolował odcinek Bobrujsk–Radmirowicze. Na początku lipca razem z PP nr 13 „Boruta” i dwoma kompaniami 47 pp wziął udział w zdobyciu Parafinowa. Potem oba pociągi osłaniały polskie oddziały w czasie odwrotu, niszcząc po drodze mosty, wieże wodne, stacje kolejowe, zwrotnice i sieci telefoniczne¹⁸⁶.

W składzie 4 Armii na Polesiu walczyły 4 maszyny: PP nr 1 „Piłsudczyk”, PP nr 9 „Danuta”, PP nr 11 „Poznańczyk” i improwizowany pociąg opancerzony „Grzmot”. Podczas obrony fortu Zahorce koło Dubna przez mjr. Wiktora Matczyńskiego załoga PP „Danuta” przerwała pierścień oblężenia, a dzięki dostarczanemu przez nią pomiędzy 7 a 20 lipca 1920 r. zaopatrzeniu fort udało się utrzymać. Kursując na linii Brody–Zahorce, PP „Danuta” zapewnił też ewakuację rannych z fortu i utrzymanie łączności pomiędzy jego załogą i 18 Dywizją Piechoty¹⁸⁷.

Podczas walk toczonych 12 lipca 1920 r. w rejonie jeziora Kniaź i rzeki Ptycz PP nr 9 „Danuta” i PP nr 11 „Poznańczyk” dokonały wypadu w kierunku Myszanki wraz z 3 Pułkiem Strzelców Podhalańskich i – zaskakując przeciwnika – umożliwiły przeprawę polskich wojsk, a następnie zniszczenie mostów

¹⁸³ A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 143; T. BASARABOWICZ, *Pociągi pancerne w walkach o granice Rzeczypospolitej 1918–1920. Część III*, „Militaria XX wieku” 2013, nr 4(55), s. 44.

¹⁸⁴ A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 143–144.

¹⁸⁵ *Ibidem*, s. 144.

¹⁸⁶ *Ibidem*, s. 145; F. MADEYSKI, *op. cit.*, s. 348–352.

¹⁸⁷ M. PRZYBYŁAK, *op. cit.*, s. 160.

kolejowych. Atak pociągów i piechoty doprowadził do ucieczki radzieckich żołnierzy z placówki na wschód od Myszanki¹⁸⁸.

Pozostałe pociągi z 4 Armii osłaniały odwrót polskich oddziałów w innych rejonach. PP nr 1 „Piłsudczyk” wykonywał takie zadanie 13 lipca na linii Łuniniec–Sarny. W pobliżu miejscowości Kołki jego załoga rozbiła oddział bolszewików, którzy próbowali zniszczyć trakt wodny na rzece Słucz. Później jednostka ta patrolowała tereny wokół torów i prowadziła walki z wojskami przeciwnika. Podczas wypadu 15 lipca 1920 r. w rejonie miejscowości Frydrychówka, współdziałająca z 12 Dywizją Piechoty załoga PP nr 1 „Piłsudczyk”, dowodzona przez por. Włodzimierza Ablamowicza, stoczyła pojedynek artyleryjski z improvizowanym pociągiem pancernym bolszewików. Polacy odnieśli zwycięstwo, doprowadzając celnym ostrzałem do eksplozji maszyny przeciwnika¹⁸⁹.

Podczas patrolu 17 lipca PP nr 1 „Piłsudczyk” został otoczony, a spod krzyżowego ognia artylerii i karabinów maszynowych zdołał się wycofać dzięki nadejściu z odsieczą własnej piechoty. Po wyparciu przez bolszewików polskich oddziałów z Rzeczyca 22 lipca „Piłsudczyk” został odcięty z powodu spalenia mostu na rzece Szczara pod Lachowiczami. Zniszczeniu uległ wówczas eszelon bojowy jednostki, natomiast działa i karabiny maszynowe udało się przenieść do jej składu gospodarczego¹⁹⁰.

PP nr 9 „Danuta”, dowodzony przez ppor. Bolesława Płóciennika, miał za zadanie osłonę własnych oddziałów i niszczenie urządzeń kolejowych. Podczas przepraw przez Bug oprócz prowadzenia działań osłonowych brał także udział w wypadach na nieprzyjacielskie stanowiska¹⁹¹.

Podczas obrony Niemna (20–24 lipca 1920) przy 1 Dywizji Litewsko-Białoruskiej operował PP nr 3 „Lis-Kula”, do którego zadań należały obrona przepraw w rejonie Mostów i ubezpieczanie zagrożonych odcinków na linii Roś–Deńkowice, przejmując przy obserwacji rzeki rolę niedostatecznych sił kawalerii i działając na słabo rozwiniętej tam sieci kolejowej¹⁹². Po przełamaniu pozycji Frontu Litewsko-Białoruskiego PP nr 3 „Lis-Kula”, PP nr 13 „Boruta” i PP nr 16 „Mściciel” zostały wycofane w kierunku zachodnim na linię

¹⁸⁸ A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 145–146.

¹⁸⁹ M. PRZYBYŁAK, *op. cit.*, s. 160.

¹⁹⁰ A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 146.

¹⁹¹ *Ibidem*.

¹⁹² *Ibidem*, s. 146–147; F. MADEYSKI, *op. cit.*, s. 350; T. BASARABOWICZ, *Pociągi pancerne... Część III*, s. 44.

Grodno–Sokółka–Białystok, gdzie wszystkie jednostki otrzymały trafienia, a „Boruta” uległ zniszczeniu. Trafione pociągi były odciągane z zagrożonych rejonów przez pozostałe załogi¹⁹³.

W czasie walk o Grodno, rozpoczętych w nocy z 18 na 19 lipca 1920 r., polskich obrońców wspierał PP nr 16 „Mściciel”, odpierający w tej fazie wszystkie ataki wroga. Po przełamaniu obrony i wobec groźby zniszczenia zaminowanego mostu na Niemnie polskie wojska pancerne wraz z „Mścicielem” wycofały się na zachód od miasta. W walkach odwrotowych w rejonie Grodna uczestniczyły PP nr 13 „Boruta” i PP nr 16 „Mściciel”, operujące na linii kolejowej Grodno–Sokółka. Współdziałający z czołgami „Boruta” rozbił oddział bolszewickiej kawalerii koło wsi Bakuny. Wspierał też własną piechotę w kontrataku na Nowy Dwór w dniu 24 lipca. Z kolei „Mściciel” ocalił dokonujące odwrotu oddziały piechoty, udaremniając szarżę wrogiej kawalerii koło Kuźnicy Białostockiej. Wieczorem 24 lipca przeciwnik uszkodził tor, po którym poruszał się „Boruta”, a z powodu silnego ognia artylerii załoga zniszczyła swój skład, udając się następnie w kierunku Sokółki. „Mściciel” tymczasem powstrzymywał radzieckie ataki na linii Grodno–Sokółka¹⁹⁴.

W maju 1920 r., po zakończeniu walk nad Dnieprem i Prypiecią, nowo zbudowany PP nr 1 „Piłsudczyk” znalazł się w składzie 12 DP i patrolując 28 lipca rejon Tarnopola, przekazywał meldunki do dowództwa 6 Armii. Dnia 29 lipca w potyczce pod Petrykowem jego artyleria osłaniała walczący na bagnety 52 pp, co przyczyniło się do zajęcia miasta. Po tych walkach jednostka została skierowana na naprawy i remont¹⁹⁵.

Polskie pociągi pancerne brały też udział w walkach odwrotowych w rejonie Lidy. W okolicach miejscowości Bohdanów nad Berezyną oddziały radzieckie zaatakowały 14 lipca polskie pozycje. PP nr 3 „Lis-Kula” z ustawionymi na platformach kolejowych kilkoma czołgami Renault FT-17 powstrzymał i odrzucił bolszewicką piechotę i kawalerię koło wsi Wojgiany, po czym wśród licznych potyczek przebił się w kierunku Lidy i udał w kierunku na Skrybowce. Dwa tygodnie później jednostka ta i improwizowany pociąg opancerzony (odczepione od PP nr 3 lory z czołgami i zwykły parowóz) dotarły w okolice Białegostoku, gdzie w składzie ochotniczej armii gen. ppor. Stanisława Hallera działały na linii Białystok–Łapy. Pod Łapami w wyniku ognia z dwóch dział i 7 ckm przeciwnik

¹⁹³ A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 147.

¹⁹⁴ *Ibidem*, s. 148–149; T. BASARABOWICZ, *Pociągi pancerne... Część III*, s. 44.

¹⁹⁵ A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 152–153.

stracił 40 zabitych, a wielu żołnierzy bolszewickich wzięto do niewoli. Następnie załoga „Lisa-Kuli” broniła przepraw przez Narew, by potem wraz z PP nr 16 „Mściciel” patrolować linię kolejową Szepietowo–Czyżew. PP nr 3 wypadem ze stacji kolejowej Małkinia 4 sierpnia zmusił kawalerię i piechotę bolszewików do odwrotu, co powtórzył 5 sierpnia pod Zawistami¹⁹⁶. Inne maszyny zostały użyte do samodzielnych ataków lub wsparcia własnych oddziałów, jak PP „Zagończyk” z 3 Armii, który 6 sierpnia wraz z 4 pp z 3 DPŁeg. zmusił do odwrotu przeciwnika wypadem z Włodawy na stację kolejową Domaczewo¹⁹⁷.

W ramach postępów Armii Czerwonej 2 sierpnia 1920 r. bolszewicy zajęli Brześć nad Bugiem i sforsowali tę rzekę. Podczas marszu na Brześć 31 lipca został okrążony w okolicach Żabinki 64 pp z 16 DP, który zdołał się przebić dzięki sprawnie manewrującym PP nr 9 „Danuta” i PP nr 11 „Poznańczyk”. Z kolei załogi tych pociągów zostały odcięte i ostrzelane w rejonie miasta Ogrodniki i przebiły się po naprawie spalonego mostu¹⁹⁸.

W bitwie pod Lwowem z początku sierpnia 1920 r. w działaniach 6 Armii opóźniających wojska przeciwnika uczestniczyły PP nr 1 „Piłsudczyk”, PP nr 6 „Generał Iwaszkiewicz”, PP nr 7 „Chrobry”, PP nr 10 „Pionier”, PP „Stefan Batory” i improwizowany pociąg opancerzony „Ukraina”. Na linii kolejowej Monasterzyska–Buczacz–Czortków operowały ponadto dwa pociągi sojuszniczej armii ukraińskiej – „Karmeluk” i „Zaporoziec”¹⁹⁹.

Pod rozkazami 6 Armii działał też na początku sierpnia 1920 r. PP „Stefan Batory”, który zajmował się naprawą torów i rozpoznaniem linii kolejowej wokół Radziechowa. Podczas wykonywania tych zadań jednostka ostrzelała bolszewicki patrol i pociąg pancerny oraz radzieckie pozycje w Dmytrowie²⁰⁰. Również do 6 Armii Dowództwo Okręgu Generalnego Lwów przydzieliło 10 sierpnia 1920 r. 9 Brygadę Piechoty, przy której operował PP nr 7 „Chrobry”. Maszynę tę skierowano do Radziechowa, a następnie Kamionki Strumiłowej, potem patrolowała ona linię Kamionka Strumiłowa–Sokal–Radziechów. Tę ostatnią miejscowość polskie wojska zajęły 11 sierpnia przy dużym udziale PP nr 7. Pociąg ten odpierał też bolszewickie ataki w kierunku Witkowa i Chwojewa²⁰¹.

¹⁹⁶ *Ibidem*, s. 149; F. MADEYSKI, *op. cit.*, s. 350–354.

¹⁹⁷ A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 149–150.

¹⁹⁸ *Ibidem*, s. 150.

¹⁹⁹ *Ibidem*, s. 152.

²⁰⁰ *Ibidem*, s. 153.

²⁰¹ *Ibidem*.

Wspomagający 9 sierpnia oddziały 6 DP PP nr 6 „Generał Iwaszkiewicz” w rejonie Radziwiłłowa ciężko uszkodził i zmusił do odwrotu pociąg pancerny przeciwnika. Jednak wobec naporu nieprzyjaciela polskie oddziały opuściły zdobyty w tych walkach Radziwiłłów²⁰².

Dnia 14 sierpnia 1920 r. Dowództwo Frontu Południowego przydzieliło pociągi pancerne do poszczególnych dywizji i przypisało im linie działania. Pociągi „Karmeluk”, „Zaporożec” i „Czarnomorzec” zostały przydzielone do ukraińskiej armii gen. Michaiła Pawlenki i miały działać na linii Monasterzyska–Buczacz–Czortków. Na linii Kozowa–Tarnopol miał operować w ramach 12 DP „Stefan Batory”. „Generał Iwaszkiewicz” otrzymał przydział do 13 DP i do linii Krasne–Zborów. Linij Krasne–Brody miał kontrolować „Pionier” w składzie 6 DP. „Chrobry” i improwizowany pociąg opancerzony „Ukraina” miały wspierać 5 DP na linii Kamionka Strumiłowa–Sokal. Przydziału nie otrzymał pozostający wówczas w remoncie pociąg „Piłsudczyk”²⁰³.

Doceniając rolę pancernych pociągów w walkach, 22 sierpnia Dowództwo Frontu Południowego nakazało SKP w jak najszybszym terminie utworzenie improwizowanych pociągów opancerzonych. Jednostki takie, zbudowane w Lwowskich Zakładach Kolejowych, walczyły przeciw bolszewikom na linii Drohobycz–Stryj–Żydaczów, podczas gdy pociągi pancerne czyniły to w rejonie Lwowa. PP nr 10 „Pionier” obsadził 22 sierpnia koło Mikołajewa uszkodzony most na Dniestrze, PP „Stefan Batory” zajmował się osłoną pociągu sanitarnego na trasie Lwów–Bóbrka. Dwa pociągi wyznaczone zostały do przeprowadzania patroli – PP nr 7 „Chrobry” w rejonie Rawy Ruskiej, a PP nr 6 „Generał Iwaszkiewicz” w rejonie Zadwórza. Do działań włączył się również wyremontowany PP nr 1 „Piłsudczyk”, rozbijając z pomocą własnej jazdy oddział bolszewickiej kawalerii pod Chlebowicami²⁰⁴.

Przez niemal miesiąc wojska Frontu Południowo-Wschodniego, a w ich składzie pociągi pancerne, walczyły skutecznie w obronie Lwowa. Pociągi ukraińskie ubezpieczały linię Stanisławów–Stryj („Czarnomorzec”), rejon Halicz–Chodorów („Kozak”) i okolice Czortkowa („Zaporożec”). Z polskich maszyn PP nr 6 „Generał Iwaszkiewicz” koło Zadwórza został w walce z pociągiem przeciwnika 29 sierpnia ciężko uszkodzony i musiał się wycofać. PP „Stefan

²⁰² *Ibidem*.

²⁰³ *Ibidem*, s. 154.

²⁰⁴ *Ibidem*, s. 155.

Batory” i świeżo przybyły PP nr 25 „Stefan Czarniecki” patrolowały 2 września linię Sapieżanka–Dobrotwór, uczestnicząc potem w ataku na drugą z tych miejscowości²⁰⁵.

Dnia 13 sierpnia 1920 r. rozpoczęła się bitwa warszawska, w której wzięły udział także pociągi pancerne, przyporządkowane poszczególnym armiom. Przydzielone do 5 Armii w rejonie dolnej Wisły pociągi pancerne „Kaniów” i „Wilk” oraz improwizowany pociąg opancerzony „Wilczek” operowały odpowiednio na liniach Działdowo–Mława, Mława–Ciechanów i Działdowo. Na trasach Tłuszcz–Warszawa, Wołomin–Warszawa i Piława–Miłosna–Dębe Wielkie działały pociągi 1 Armii – „Mściciel”, „Paderewski” i „Danuta”. Linia Lublin–Lubartów pozostawała w gestii pociągów „Zagończyk” i „Poznańczyk” z 3 Armii. W składzie 4 Armii znalazły się „Pierwszy Marszałek” (dawniej „Generał Listowski”), „Śmigły”, „Groźny” i „Podhalanin”, poruszające się odpowiednio na liniach Dęblin–Ryki–Łuków, Dęblin–Ryki, Dęblin oraz Ryki–Łuków. Na trasach Nasielsk–Ciechanów–Mława i Płońsk–Nasielsk–Ciechanów operowały pociągi „Hallerczyk” i „Lis-Kula”, przyporządkowane do 5 Armii. Pozostałe maszyny poddawane były remontom w warsztatach znajdujących się w Warszawie, Poznaniu oraz Nowym Sączu²⁰⁶.

Broniąca odcinka Dęblin–Warszawa–Modlin GO „Działdowo”, w której składzie znajdował się PP nr 12 „Kaniów”, została zmuszona do wycofania się w rejon Włocławka, gdzie 16 sierpnia wyladowany pluton szturmowy pociągu ogniem karabinów maszynowych powstrzymywał szarżę bolszewickiej kawalerii, zdążającej ku mostowi na Wiśle we Włocławku. Unikając okrążenia, załoga „Kaniowa” wycofała się do stacji Szpetal Dolny na lewym brzegu Wisły, skąd ostrzeliwała wrogie oddziały²⁰⁷.

W obronie Mławy wziął udział PP nr 8 „Wilk”, zabezpieczający trasę kolejową Mława–Ciechanów i ostrzeliwujący nadciągające wzdłuż niej oddziały radzieckiej konnicy. Po utracie Mławy jednostce przypadła osłona oddziałów cofających się do Działdowa, a po przeniesieniu na linię Toruń–Kowalewo–Jabłonowo – ochrona transportów wojskowych. Zgodnie z rozkazem z 16 sierpnia załoga pociągu skierowała się w pobliże granicy polsko-niemieckiej, którą przekroczył oddział ochotników niemieckich i zajął stację kolejową Biskupice,

²⁰⁵ *Ibidem*, s. 155–156.

²⁰⁶ *Ibidem*, s. 156–157; M.M. MÜNNICH, *op. cit.*, s. 265.

²⁰⁷ A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 157–158; T. BASARABOWICZ, *Pociągi pancerne... Część III*, s. 45.

zdejmując polską flagę z budynku stacyjnego. Po krótkiej walce z Niemcami załoga „Wilka” przywróciła poprzedni stan²⁰⁸.

Jedną z maszyn operujących nad dolną Wisłą był „Wilczek”, zbudowany 17 sierpnia w Działdowie, i już następnego dnia, podczas ataku na Brodnicę, została uszkodzona w wyniku ostrzału koło wsi Kruszyny Szlacheckie, po czym wycofała się do Jabłonowa²⁰⁹. Tymczasem PP nr 8 „Wilk” uczestniczył w natarciu na linii Golub–Brodnica, podczas którego musiał wycofać się do stacji Kawki z powodu silnego ognia ciężkiej artylerii przeciwnika. Oddziały polskie zdobyły Brodnicę, a przy wsparciu „Wilka” także Lidzbark, Lubawę i Rypin²¹⁰.

Pociągi podlegające 1 Armii brały udział w akcjach na Wołomin, Tłuszcz i Mińsk Mazowiecki, pod Leśniakowizną zadawały straty bolszewickiej artylerii²¹¹.

W rozpoczętym 16 sierpnia 1920 r. uderzeniu znad Wieprza, oddziały 3 i 4 Armii były wspierane przez PP nr 11 „Poznańczyk”, PP nr 14 „Zagończyk”, PP nr 21 „Pierwszy Marszałek”, PP nr 22 „Groźny”, PP nr 24 „Śmigły” i PP „Podhalanin”. Niszczyły one tabory i ostrzeliwały tyły oddziałów nieprzyjacielskich wzdłuż dróg ich odwrotu. W ramach działań pościgowych 16 sierpnia została zorganizowana grupa pancerna, dowodzona przez mjr. Seweryna Nowickiego, w której składzie znalazły się PP nr 4 „Hallerczyk”, PP nr 9 „Danuta” i PP nr 15 „Paderewski”. Jednostka ta 17 sierpnia miała dokonać wypadu na Mińsk Mazowiecki, a do zadań pociągów pancernych należało wsparcie czołgów i piechoty oraz prześcignięcie oddziałów wroga. Kolumna pociągów i czołgów dostała się koło stacji Dębe Wielkie pod ogień bolszewickiej artylerii, lecz pomimo konieczności prowadzenia zaciętych walk i zerwania torów nadal posuwała się naprzód. Bolszewicy pomimo dokonanych przygotowań nie zdążyli zburzyć mostów i około godziny 18 polskie pociągi zajęły stację w Mińsku, a za nimi dotarły tam czołgi i piechota. Nazajutrz załoga PP nr 15 „Paderewski” wzięła w okolicach Mińska 860 jeńców oraz zdobyła dużą ilość sprzętu wojennego²¹².

Ataki radzieckie w rejonie Modlina powstrzymywała 17 DP, w której skład wchodził 203 Pułk Kawalerii płk. Zygmunta Podhorskiego. Podlegały mu też

²⁰⁸ A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 158.

²⁰⁹ *Ibidem*.

²¹⁰ *Ibidem*; T. BASARABOWICZ, *Pociągi pancerne... Część III*, s. 45.

²¹¹ A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 158–159.

²¹² *Ibidem*, s. 159–161.

dwa pociągi pancerne – PP nr 3 „Lis-Kula” i PP nr 4 „Hallerczyk”. Ostrzeliwany przez bolszewicką artylerię pułk rozpraszal 10 sierpnia oddziały przeciwnika wzdłuż toru Gąsocin–Świercze–Ciechanów. Dalszą jazdę uniemożliwiło uszkodzenie mostu na Łudyni i ostrzał, więc w obawie przed odcięciem pociągi wycofały się, osłaniając jednocześnie własną piechotę, podążającą w stronę Ciechanowa i Modlina. „Hallerczyk” wsparł natarcie pułku na ciechanowski dworzec, a kursujący pomiędzy Gąsocinem i Ciechanowem „Lis-Kula” osłaniał tyły i wschodnie skrzydło pułku podążającego wzdłuż pociągu. Płk Z. Podhorski wycofał swój oddział i „Hallerczyka” spod Ciechanowa z powodu silnych ataków przeciwnika i obsadził Gąsocin. PP nr 3 „Lis-Kula”, który podlegał 67 pp, walczącemu o Nasielsk, nadjechał dopiero po zakończeniu walk i nie wziął udziału w ataku²¹³.

Po reorganizacji grupy pancernej mjr. S. Nowickiego, skierowanej 18 sierpnia na Dworzec Wileński w Warszawie, by stamtąd dołączyć do 5 Armii, w stolicy pozostał PP nr 16 „Mściciel”. Dwa dni później grupa zajęła pozycje w rejonie Ciechanowa i miała tam współpracować z 18 DP. Dysponowała ona pociągami PP nr 3 „Lis-Kula”, PP nr 4 „Hallerczyk”, PP nr 8 „Wilk”, PP nr 9 „Danuta” i PP nr 15 „Paderewski”. Utworzono też improwizowany pociąg opancerzony w 2 kompanii czołgów – z 5 czołgami ustawionymi na prowadnicach, i kolejny w 4 kompanii czołgów – także z 5 czołgami²¹⁴.

Część grupy, z jej dowódcą w PP „Danuta”, wyruszyła z Ciechanowa 20 sierpnia. Po nich w stronę Mławy udały się „Wilk”, „Hallerczyk” i obie jednostki improwizowane. Następnego dnia w okolicach Krośnicy improwizowany pociąg 2 kompanii czołgów zmusił oddział bolszewickiej piechoty do poddania się. Drugi z pociągów improwizowanych odparł wraz z oddziałem czołgów atak piechoty przeciwnika w rejonie stacji Pawłów i Kargoszynek. Tego samego dnia PP nr 9 „Danuta” i jednostki pancerne rozbiły kolejny oddział radzieckiej piechoty w czasie wypadu na stację kolejową Mława. W nocy z 21 na 22 sierpnia oddziały grupy pancernej patrolowały linię Ciechanów–Mława, a za dnia poszczególnym pociągom przydzielono konkretne odcinki tej linii. Odcinek Wyszyny–Konopki przypadł PP nr 4 „Hallerczyk”, odcinek Mława–Wiśniewko – PP nr 8 „Wilk”, a Modła–Wyszyny – PP nr 9 „Danuta”. Na odcinek Konopki–Krośnica skierowano improwizowany pociąg

²¹³ *Ibidem*, s. 161; F. MADEYSKI, *op. cit.*, s. 354–355.

²¹⁴ A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 162.

opancerzony 2 kompanii czołgów, a improwizowanej jednostce 4 kompanii czołgów przydzielono odcinek Pawłów–Kargoszynek²¹⁵.

PP nr 9 „Danuta” został kilkakrotnie trafiony 22 sierpnia podczas ataku oddziałów radzieckiej 53 Dywizji Syberyjskiej, wspieranej przez artylerię. Pociąg wycofał się do Mławy, tracąc przy tym znajdującego się w nim dowódcę grupy – mjr. S. Nowickiego. Znajdujący się nieopodal PP nr 4 „Hallerczyk” wycofał się na południe z powodu silnego ognia artylerii przeciwnika. Dla wsparcia oddziałów 18 DP, powstrzymujących bolszewików koło Szydłowa, został wysłany PP nr 8 „Wilk”. Jego załoga i załoga „Hallerczyka” naprawiły tor koło Wyszyny, zamykając tym samym odwrót oddziałom wroga, których większość jednak przedostała się wcześniej na wschód. Do większych walk w tym rejonie już nie doszło i jednostki tej grupy od 23 do 25 sierpnia wykonywały zadania patrolowe na linii Ciechanów–Mława. Poza „Hallerczykiem” grupa pancerna wyjechała 25 sierpnia do Modlina, a potem do Warszawy²¹⁶.

Tymczasem spóźniona I Armia Konna dotarła 29 sierpnia w okolice Zamościa i otoczyła miasto z jego słabą załogą. Obrońców wspierały PP nr 14 „Zagończyk”, PP nr 16 „Mściciel” i PP nr 23 „Śmierć”, patrolujące odpowiednio linie Zamość–Koniuchy, Zamość–Krasnystaw i Zamość–Zawada²¹⁷. Wszystkie ataki bolszewików zostały powstrzymane przez obrońców, którzy mieli połączenie z własnymi oddziałami tylko w kierunku północnym, przy udziale pociągów pancernych. W walkach tych, w rejonie Miączyna, poważnych uszkodzeń doznał PP nr 16 „Mściciel”. Dzięki wsparciu pociągów pancernych obrońcy utrzymali miasto do nadejścia odsieczy 30 sierpnia. Pociągi wraz z piechotą ścigały też wycofującą się spod Zamościa 1 Armię Konną²¹⁸.

Polskie pociągi pancerne brały również udział w pościgu za Armią Czerwoną, cofającą się spod Warszawy. Już po zakończeniu bitwy warszawskiej został oddany do użytku przez warsztaty kolejowe w Nowym Sączu PP „Huragan”, obsadzony przez załogę zniszczonego w lipcu 1920 r. PP „Generał Konarzewski”. Po poświęceniu pociągu w Łodzi, 24 sierpnia wyjechał on na front w kierunku Lwowa, by 27 sierpnia uczestniczyć w pojedynku ogniowym z maszynami przeciwnika w okolicach stacji kolejowej Zadwórze. W walce tej ciężkich uszkodzeń

²¹⁵ *Ibidem*.

²¹⁶ *Ibidem*, s. 163; F. MADEYSKI, *op. cit.*, s. 356; T. BASARABOWICZ, *Pociągi pancerne... Część III*, s. 46.

²¹⁷ A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 163; T. BASARABOWICZ, *Pociągi pancerne... Część III*, s. 46.

²¹⁸ A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 163–164.

doznał współpracujący z „Huraganem” PP nr 6 „Generał Iwaszkiewicz”. „Huragan” utrzymał pozycję do przybycia z odsieczą PP nr 10 „Pionier”. Ostatniego dnia sierpnia „Huragan” wykonywał swe zadania w rejonie rzeki Pełtwi, nie uczestnicząc jednak bezpośrednio w walkach z powodu zerwania mostów na tej rzece. Dopiero 6 września pociąg ten mógł przejechać na drugi brzeg Pełtwi, by wspomóc pod Krasnem własną piechotę, która na widok takiego wsparcia zawróciła ponownie do ataku na Krasne. W czasie ostrzału lufa przedniego działła „Huragana” zerwała się z łoża i załoga wycofała tak rozbrojoną maszynę. Pociąg powrócił do walki po przestawieniu wagonów. Były to ostatnie działania bojowe PP „Huragan”, który po zakończeniu walk został wycofany do Lublina, a jego miejsce zajął przybyły 7 września do stacji Krasne PP nr 3 „Lis-Kula”. Jednostka ta zmusiła do wycofania się pociąg przeciwnika podczas starcia na linii Krasne-Brody, wystrzeliwując w jego stronę ok. 50 pocisków artyleryjskich. Do 16 września „Lis-Kula” wspierał oddziały 5 i 6 DP, po czym został skierowany do Lwowa²¹⁹.

Pociągi pancerne brały też udział w przeprowadzonym 11–12 września 1920 r. przez 3 Armię, wyznaczoną do ścigania i rozbicia 1 Armii Konnej, ataku na Kowel, Włodzimierz Wołyński i Łuck²²⁰. Pociągi pancerne WP uczestniczyły również w batalii nad Niemnem w dniach od 20 do 27 września 1920 r. Do 2 Armii zostały przydzielone pociągi „Poznańczyk”, „Paderewski”, „Pierwszy Marszałek” i „Zawisza Czarny”; do 3 Armii – „Zagończyk”, „Mściciel”, „Śmierć”, „Kaniów” i „Huragan”; do 4 Armii – „Śmiały”, „Hallerczyk”, „Wilk” i „Bartosz Głowacki”, do 6 Armii – „Generał Iwaszkiewicz”, „Piłsudczyk”, „Chrobry”, „Pionier”, „Stefan Batory” oraz ukraińskie: „Czarmomorzec”, „Karmeluk” i „Zaporoziec”. Pociągi „Śmigły”, „Groźny”, „Danuta”, „Stefan Czarniecki”, „Generał Weygand” i „Reduta Ordona” miały podlegać bezpośrednio NDWP²²¹. Dzięki dogodnemu przebiegowi linii kolejowych, wydajnym działaniom służb kolejowych i załóg pociągów pancernych, możliwe stało się sprawne przegrupowanie wojsk, dowożenie uzupełnień i zaopatrzenia, a w rezultacie osiągnięcie pełnej gotowości do ofensywy 20 września 1920 r.²²²

Ze znajdujących się w 4 Armii pociągów pancernych „Hallerczyk” w ramach 16 DP operował na torze pomiędzy Brześciem nad Bugiem a Pińskiem,

²¹⁹ *Ibidem*, s. 164–165; F. MADEYSKI, *op. cit.*, s. 356–357.

²²⁰ A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 166.

²²¹ *Ibidem*, s. 166–167; T. BASARABOWICZ, *Pociągi pancerne... Część III*, s. 48.

²²² A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 168.

„Śmiały” pod rozkazami 14 DP działał na linii Horki–Linówka–Kalniewicz, a dyon pociągów pancernych, złożony z PP nr 8 „Wilk” i PP nr 20 „Bartosz Głowacki”, znajdujący się w składzie GO gen. ppor. Władysława Junga, wykonywał swe zadania w rejonie Świsłocz–Łaszewicze. Dzięki wypadowi dyonu i oddziału szturmowego z 18 września zajęto Świsłocz²²³.

Uczestniczący w siedmiodniowych, odpartych przez bolszewików atakach na Horodec, PP nr 4 „Hallerczyk” atakowany przez dwie maszyny przeciwnika zmuszany został przez nie do odwrotu. Zwrot nastąpił podczas ataku 25 września, gdy ukryty za drzewami „Hallerczyk” z całym impetem przejechał strefę, w którą wstrzelana była radziecka artyleria i po dotarciu do mostu kolejowego rozpoczął ostrzał wrogich pozycji, podczas gdy piechota rozpoczęła atak. Na odsiecz bolszewikom zjawił się ich pociąg pancerny, ale mogąc ze swojej pozycji strzelać z jednego działła, uległ dwóm działom „Hallerczyka” i wycofał się, a w rezultacie wrogie pozycje zostały zdobyte²²⁴.

W walkach pod Wołkowyskiem, do uderzenia na to miasto, które miało poprawić sytuację 3 DP Leg., wyznaczono dyon pociągów pancernych z GO gen. Junga. PP nr 8 „Wilk” i PP nr 20 „Bartosz Głowacki” miały patrolować linie kolejowe, neutralizować działania pociągów pancernych przeciwnika, zaopatrywać własne oddziały i uczestniczyć w walkach, m.in. 23 września razem z piechotą brały one udział w opanowaniu wsi Połonki²²⁵.

W wyniku zwycięstwa w bitwie nad Niemnem w dalszych działaniach WP oczyszczało teren z rozbitych i pozostających w odwrocie jednostek przeciwnika. Podczas gdy pościg ten docierał do Berezyny, 12 października 1920 r. podpisane zostało w Rydze zawieszenie broni²²⁶.

Zakończenie

Podczas wojny polsko-bolszewickiej jedną z wykorzystywanych w walkach broni były pociągi pancerne. Ich użyciu sprzyjał rozległy teren, na którym toczyły się działania wojenne. Dla ich przebiegu istotne było posiadanie kontroli

²²³ *Ibidem*, s. 169; Z. ZABORSKI, *op. cit.*, s. 165–174.

²²⁴ A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 169; S. CZEREPIŃSKI, *Powstanie i praca...*, s. 256–258; T. BASA-RABOWICZ, *Pociągi pancerne... Część III*, s. 48.

²²⁵ A.J. OSTRÓWKA, *op. cit.*, s. 170–171.

²²⁶ *Ibidem*, s. 171.

nad liniami i węzłami kolejowymi, co w dużej mierze osiągnano dzięki użyciu pociągów pancernych.

Brak tradycji w wykorzystaniu tej broni przez Polaków skutkowało tym, że posilkowano się wzorami konstrukcyjnymi i taktycznymi stosowanymi przez państwa zaborcze. Intensywność walk i zapotrzebowanie wojska na ten rodzaj broni powodowały, że duża część tych maszyn nie była wytworem fabryk, lecz była doraźnie improwizowana za pomocą materiałów znajdujących się pod ręką.

Z jednej strony dzięki kolejnym doświadczeniom frontowym nastąpił rozwój konstrukcyjny pociągów pancernych, z drugiej zaś – brak sprawdzonych na szerszą skalę rozwiązań i opracowanych na bazie doświadczeń instrukcji i szkoleń powodował straty w sprzęcie i załogach, wskutek nieumiejętnego ich użycia. Niemniej walki okresu I wojny światowej i wojen toczonych w dwudziestolecium międzywojennym pokazały, że pociągi pancerne mogą odgrywać istotną rolę w tych działaniach. Stąd też podejmowano próby dalszego rozwoju tej broni, opracowywano taktykę jej użycia i wdrażano odpowiednie instrukcje.

Autorzy *Encyklopedii wojskowej* z lat międzywojennych dostrzegli braki techniczne, dotyczące pociągów pancernych, zauważając jednocześnie próby podejmowane dla ich zniwelowania. Starania te obejmowały zastąpienie parowozu pojazdem wyposażonym w silnik elektrospalinowy. Miał on być umieszczony w każdym wagonie pancernym lub chociaż w jednym z nich. Niwelowałoby to dym zdradzający obecność i położenie pociągu, skracało jego długość i likwidowało trudności w zaopatrzeniu w materiały pędne. Spodziewano się także zwiększenia taktycznych możliwości działania pociągów pancernych i tym samym roli, jaką miałyby odgrywać w przyszłych konfliktach zbrojnych²²⁷.

W okresie międzywojennym pociągi pancerne były wykorzystywane również w innych konfliktach. Tak więc w roku 1927 użyto ich podczas wojny domowej w Chinach. Spore sukcesy odniosły w wojnie japońsko-mandżurskiej w roku 1932²²⁸. W wojsku polskim pociągi pancerne zostały wykorzystane w formie funkcjonujących w okresie międzywojennym dwóch dywizjonów tej broni i podczas walk kampanii wrześniowej roku 1939. W Wielkiej Brytanii w latach 1940–1941 istniały cztery dywizjony pociągów pancernych, których 12 składów stanowiły załogi złożone z Polaków. Stosowały je także Armia Czer-

²²⁷ *Encyklopedia wojskowa...*, s. 466.

²²⁸ *Ibidem*, s. 465.

wona oraz Niemcy w działaniach przeciwko partyzantce²²⁹. Podczas II wojny światowej niejednokrotnie sprawdzały się jako nowoczesna i skuteczna broń. Zagrożeniem dla nich stało się jednak lotnictwo wojskowe, którego rozwój przyczynił się do zмирchu pociągów pancernych²³⁰.

BIBLIOGRAFIA

Źródła drukowane

- Atak na przedmoście Dyneburga 27–28 września 1919 r. Relacja dowódcy dyonu pociągów pancernych kpt. Michała Münnicha*, oprac. M.M. MÜNNICH, „Przegląd Historyczno-Wojskowy” 2018, nr 3–4, s. 241–273.
- MADEYSKI F., *Wspomnienia z czynów bojowych Lwowskiego Pociągu Pancernego Nr. 3, „Pepetrójki” (Późniejszego „pułkownika Lis-Kuli”)*, „Przegląd Wojskowo-Techniczny” 1928, *Broń pancerna*, t. 4, z. 6, s. 337–357.
- ZABORSKI Z., *„Śmiałym” ku zwycięstwu. Listy Ziemomysła Zaborskiego z wojny 1914–1920*, oprac. Z. ZABORSKI, [Pruszków] 2013.

Opracowania

- BARTNICKI [brak imienia], *Zadania wojsk kolejowych w czasie pokoju i wojny*, „Bellona” 1923, R. 6, t. 11, z. 1, s. 64–79.
- BASARABOWICZ T., *Pociągi pancerne w walkach o granice Rzeczypospolitej 1918–1920. Część I*, „Militaria XX wieku” 2013, nr 1(52), s. 34–45.
- BASARABOWICZ T., *Pociągi pancerne w walkach o granice Rzeczypospolitej 1918–1920. Część II*, „Militaria XX wieku” 2013, nr 3(54), s. 38–48.
- BASARABOWICZ T., *Pociągi pancerne w walkach o granice Rzeczypospolitej 1918–1920. Część III*, „Militaria XX wieku” 2013, nr 4(55), s. 42–49.
- BOCHENEK W., *Opociągach i samochodach pancernych*, „Bellona” 1921, R. 4, z. 5, s. 401–411.
- CZEREPIŃSKI S., *Historyczny rozwój pociągu pancernego w Polsce*, „Przegląd Artyleryjski” 1924, R. 2, nr 10–11–12, s. 361–364.
- CZEREPIŃSKI S., *Powstanie i praca pierwszych polskich pociągów pancernych*, „Przegląd Wojskowo-Techniczny” 1928, *Broń pancerna*, t. 4, z. 6, s. 250–258.

²²⁹ *Mała encyklopedia wojskowa...*, s. 561.

²³⁰ M. PRZYBYŁAK, *op. cit.*, s. 161.

- Encyklopedia wojskowa*, red. O. LASKOWSKI, t. 6, Warszawa 1937.
- JOŃCA A., *Polskie pociągi pancerne 1921–1939*, Czerwonak 2020.
- Mała encyklopedia wojskowa*, t. 2, Warszawa 1970.
- MAŁAGOWSKI S., *O zastosowaniu i taktyce pociągów pancernych*, „Bellona” 1919, R. 2, z. 3, s. 180–184.
- OSTRÓWKA A.J., *Pociągi pancerne Wojska Polskiego 1918–1939*, Toruń 2013.
- PRZYBYŁAK M., *Kolejowi pancerniacy*, „Polska Zbrojna. Historia” 2022, nr 1, s. 157–161.
- RADZIWIŁŁOWICZ D., *Ewakuacja Koleją Transsyberyjską 5. Dywizji Strzelców Polskich. Walki odwrotowe (1919–1920) i kapitulacja dywizji*, „Acta Universitatis Lodzensis. Folia Historica” 2017, t. 99, s. 195–227.
- SCHRAGE I., *W sprawie Pociągów Pancernych*, „Bellona” 1920, R. 3, z. 10, s. 762–763.
- SKRZYŃSKI T., *W Wojskach Kolejowych i na Politechnice Lwowskiej – Roman Witkiewicz (1886–1941)*, „Wrocławskie Studia Wschodnie” 2019, nr 23, s. 205–232.
- SMOLIŃSKI A., *Pociągi pancerne 1 Armii Konnej podczas jej walk na polskim teatrze działań wojennych w 1920 roku. Przyczynek do dziejów wojny polsko-sowieckiej z lat 1919–1920–1921*, [w:] *Kolejnictwo polskie w okresie bitwy warszawskiej 1920 roku i w pierwszych latach odbudowy II Rzeczypospolitej*, red. D. ROGUT, Łódź–Warszawa 2021, s. 181–214.
- SOBCZYŃSKI B., *Rozwój historyczny pociągów pancernych*, „Przegląd Wojskowo-Techniczny” 1934, *Broń pancerna i samochody*, t. 15, z. 1, s. 14–30.
- SZYCHOWSKI A., *Pociągi pancerne*, „Bellona” 1923, R. 6, t. 9, z. 2, s. 162–179.
- SZYCHOWSKI A.H., *Wojska kolejowe i ich zadania w ubiegłej wojnie polsko-bolszewickiej (1918–1920 r.)*, „Bellona” 1922, R. 5, t. 6, z. 1, s. 37–44.
- Śmiały 1919 – 5.XI – 1920*, [Warszawa 1920].
- ZAKRZEWSKI L., *Pociągi pancerne z Warsztatów Głównych w Nowym Sączu*, „Zeszyty Naukowo-Techniczne Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej Oddział w Krakowie” 2018, nr 3(117), s. 97–121.
- ZAKRZEWSKI T., *Organizowanie siły zbrojnej w państwie*, Warszawa 1938.

Adam Lajdenfrost

POLISH ARMOR TRAINS IN THE POLISH-SOVIET WAR 1919–1921

Summary. An armored train is an armored steam locomotive with several wagons, armed with cannons and machine guns. This weapon has evolved since the invention of the train in 1825. Poland did not have a tradition of using armored trains. The development of this weapon, after Poland regained independence in 1918, followed the patterns taken from the partitioning powers. During the Polish-Soviet war, their use was favored by the vast terrain on which the hostilities took place. For their course, it was important to have control over railway lines and junctions, which was achieved thanks to the use of armored trains. The intensity of the fighting and the military's need for this type of weapon, with the simultaneous lack of appropriate

plants and specialists, meant that a large part of these machines did not come from factories but was temporarily improvised with the use of materials at hand. The effectiveness of armored trains in battle during the war with the Bolsheviks meant that in the interwar period this type of weapon was still being developed. It was successfully used during World War II, which was followed by the decline of armored trains.

Keywords: armored train, Polish-Soviet war, weapon, tactics, history of Poland, military conflict