

**TANK POWER VOL. CXLVIII**

**407**

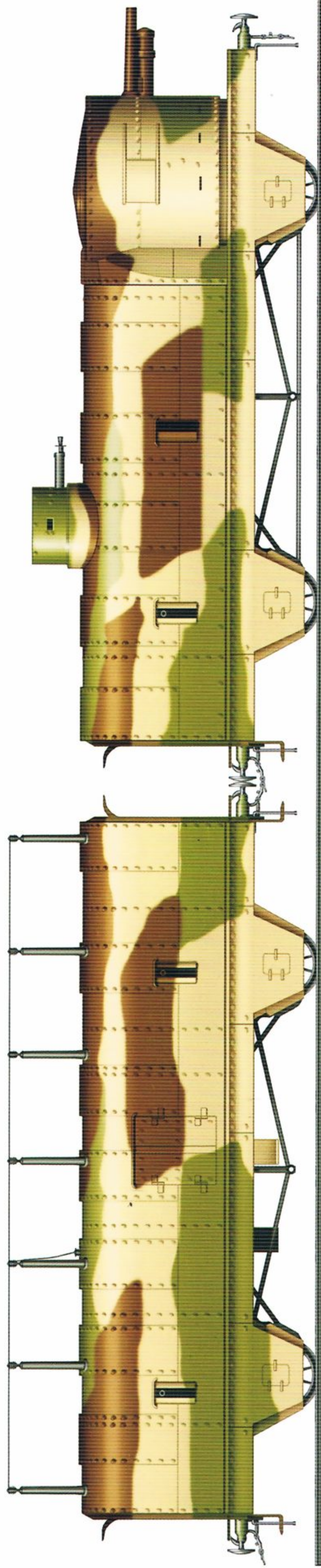
# **Polskie pociągi pancerne 1939**



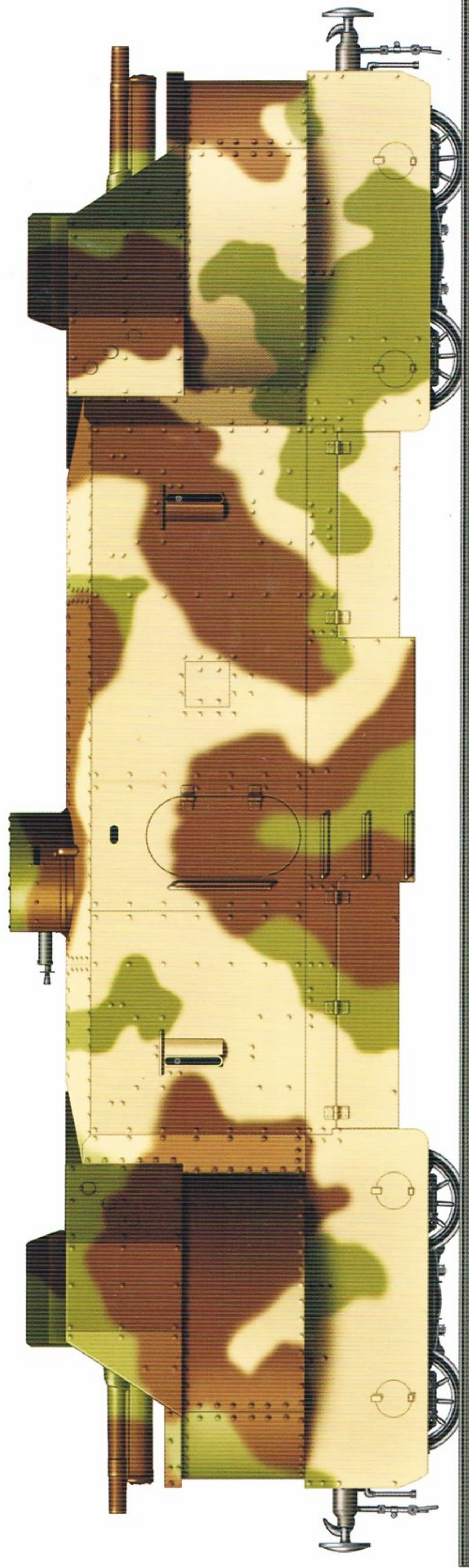
**Limited Edition**

  
**Wydawnictwo  
Militaria**





Wagon artyleryjski nr 630729 i wagon szturmowy nr 630726 pociągu pancernego nr 55, wrzesień 1939 roku.  
*An artillery wagon No. 630728/630729 and assault wagon No. 630726 of the Armoured Train No. 55, Poland, September 1939.*



Wagon artyleryjski nr 450012 pociągu pancernego nr 54, wrzesień 1939 roku.  
*An artillery wagon No. 450012 of the Armoured Train No. 54, Poland, September 1939.*



---

Janusz Ledwoch

# Polskie pociągi pancerne 1939

*Pamięci Landsers „uzbrojonych” w Leicy, którzy we wrześniu 1939 roku  
wykonali bezcenne fotografie polskich pociągów pancernych.*

Warszawa 2015

---



Okładka – Bundesarchiv Bild, Koblenz, BRD

Plansze barwne – Grzegorz Jackowski

Mapy – Jacek Domański, Jacek Solarz

Zdjęcia/Photo Credits: CAW, Warszawa, Polska,

OOO Strategia KM (ASKM), Moskwa, Rosja,

Wawrzyniec Markowski, Gdańsk,

ze zbiorów Janusza Magnuskiego,

Difrologicky Klub, Praha, Republika Czeska – ze zbiorów Janusza Magnuskiego,

Dr Wolfgang Sawodny, BRD,

Mariusz Zimny, Warszawa,

Wielkopolskie Muzeum Walk Niepodległościowych, Poznań,

Delta Publishing, Tokio, Japonia,

IPiMS, Londyn, Wielka Brytania,

ADM/NAC, Warszawa, Polska.

Wszelkie prawa zastrzeżone. Żadna część tej książki nie może być kopiowana w żadnej formie ani żadnymi metodami mechanicznymi ani elektronicznymi, łącznie z wykorzystaniem systemów przechowywania i odtwarzania informacji bez pisemnej zgody właściciela praw autorskich. Układ graficzny strony tytułowej i liternictwo prawnie zastrzeżone. Znak wydawnictwa i nazwa prawnie zastrzeżona jako znak towarowy. Tank Power™ jest zastrzeżonym znakiem towarowym Wydawnictwa Militaria. Nabywanie nielegalnie skopiowanych książek np. drogą elektroniczną, jest przestępstwem ściganym z urzędu i podlega odpowiedzialności karnej.

*All rights reserved. No part of this book may be reproduced or transmitted in any form or by any means, electronic or mechanical, including photocopying, recording or any information storage and retrieval system without written permission from copyright owner.*

Wydawnictwo  
„MILITARIA”™  
01-233 Warszawa 42  
skr. poczt. 106

tel 22 845 14 27

e mail:  
militaria@supermedia.pl

*Actual offer*  
Aktualna oferta

[www.militaria.net.pl](http://www.militaria.net.pl)

ISBN 9788372194077

© Copyright by Wydawnictwo „MILITARIA”™,  
Warszawa 2015

All rights reserved

Na okładce. Porzucony uszkodzony pociąg pancerny nr 11, Jackowice, wrzesień 1939 roku. Zniszczony jest tylko jeden wagon artyleryjski i tender lokomotywy, natomiast nie widać poważniejszych uszkodzeń innych wagonów i lokomotywy.

*Front page. An abandoned damaged Armoured Train No. 11, Jackowice area in September 1939. The partially destroyed (burned) an artillery wagon and a locomotive tender. The rest of armoured train had not been seriously damaged. [Bundesarchiv Bild 206-Bild-GD-52/oAng]*





We wrześniu 1939 roku w skład oddziałów pancernych wojska polskiego wchodziły jednostki czołgów lekkich (bataliony i kompanie), kompanie czołgów rozpoznawczych, czyli tankietek oraz dywizjony pancerne wchodzące w skład brygad kawalerii, uzbrojone w tankietki i samochody pancerne. Najcięższym, a przy okazji najlepiej opancerzonym, orężem były pociągi pancerne.

Armia polska posiadała wówczas 10 pociągów pancernych. We wrześniu 1939 roku dodatkowo został utworzony w II. dywizjonie pociągów pancernych pociąg pancerny sformowany z odstawionych wagonów bojowych wyprodukowanych lub zdobytych w latach 1918–1920, niezbyt prawidłowo nazywany „szkolnym”. Ponadto powstało kilka improwizowanych pociągów używanych podczas walk na wybrzeżu (I. i II. Pociąg Pancerny Lądowej Obrony Wybrzeża, pociąg „Smok Kaszubski”), obrony Warszawy i walk o Wilno z wojskami sowieckimi.

Niniejsze opracowanie nie zawiera wyczerpujących informacji o konstrukcji, modernizacjach i uzbrojeniu polskich pociągów pancernych.

Zamieszczone zostały tylko ogólne informacje o składzie i załodze każdego pociągu.

Zadaniem opracowania jest przedstawienie działań bojowych polskich pociągów pancernych we wrześniu 1939 roku. Książka została uzupełniona informacjami na temat niemieckich i sowieckich pociągów pancernych walczących w Polsce w tym okresie oraz losów wagonów i lokomotyw z polskich pociągów pancernych zdobytych przez Wehrmacht i Armię Czerwoną.

We wrześniu 1939 roku pociągi pancerne zostały przydzielone do armii „Poznań”, „Łódź”, „Kraków” i „Modlin” oraz grupy operacyjnej „Wyszków”, a po wybuchu wojny trafiły do innych armii („Pomorze” i „Prusy”) lub pozostawały w odwodzie Naczelnego Wodza. Dotyczy to dwóch odwodowych pociągów nr 14 i 15, które zostały zmobilizowane w I. dywizjonie pociągów pancernych w I. rzucie mobilizacji, w terminie plus trzy dni. Pociąg Pancerny nr 14 trafił, przynajmniej teoretycznie, do armii „Pomorze”, natomiast „15” zasiliła szeregi armii „Modlin” i ostatecznie załogę twierdzy Modlin. W późniejszym okresie wojny z Niemcami, a od 17 września z Sowietami, pociągi pancerne były przydzielane do różnych związków taktycznych, początkowo do dywizji (np. do 25. i 26. Dywizji Piechoty), a później w zależności od

Porzucony pod Jackowicami uszkodzony pociąg pancerny nr 11, wrzesień 1939 roku. Częściowo zniszczony został tylko jeden wagon artyleryjski i tender lokomotywy, natomiast nie widać poważnych uszkodzeń innych wagonów i lokomotywy. Widoczne dwa przestrzelenia pancerza tylnego wagonu artyleryjskiego.

An abandoned damaged Armoured Train No. 11, Jackowice area in September 1939. The partially destroyed (burned) an artillery wagon and a locomotive tender. The rest of armoured train had not been seriously damaged. Note seen two penetration of the rear artillery wagon. [Wawrzyniec Markowski]



bieżących potrzeb i sytuacji na froncie do mniejszych pododdziałów (np. **Pociąg Pancerny nr 51** do Grupy „Sandomierz” ppłk Antoniego Sikorskiego).

Trzy pociągi z I. Dywizjonu Pociągów Pancernych **nr 11, 12 i 13** (**pociąg nr 11** był w zasadzie mobilizowany od podstaw, **pociąg nr 12** to „szkolny pociąg pancerny”, a **nr 13**, to wymieniany w rozkazach „**pociąg pancerny**” lub „**kadrowy pociąg pancerny**”) mobilizowano w oparciu o przynależność do kategorii „M”, grupy mobilizacyjnej „czarnej” (Sztab Główny Oddział I. L.Dz.6051/mob. 37) w terminie 24, 30 i 48 godzin. Jednak, jak zauważył dowódca **pociągu pancernego nr 13**, kpt. Stanisław Młodzianowski II jego pociąg nie był gotowy do akcji 1 września, chociaż był mobilizowany już od tygodnia! Bałagan panujący podczas mobilizacji dobrze ilustruje informacja kpt. Młodzianowskiego na temat stanu osobowego podległego mu pociągu. „*Przy liczeniu z grubsza zawsze mieliśmy 2–3 ludzi za dużo lub też za mało*”. Wszystkie pociągi pancerne z I. dywizjonu były mobilizowane w Legionowie.

Od 28 lipca 1939 roku dowódcą I. dywizjonu był major Zdzisław Szulczewski. W publikacjach, np. Krawczak T., Odziemkowski J., Polskie pociągi pancerne w wojnie 1939 roku, Warszawa 1987, s. 33 i Szubański R., Polska broń pancerna 1939, Warszawa 1982, s. 61, podana jest informacja, że dowódcą dywizjonu we wrześniu 1939 roku był ppłk Jan Damasiewicz, natomiast rozkaz dowódcy dywizjonu nr 141/1939 (oczywiście cytowany rozkaz stanowił „echo” nominacji podjętej na wyższym szczeblu – w sztabie głównym WP) mówi o przeniesieniu ppłk Damasiewicza na stanowisko dowódcy 8. Płockiego Pułku Artylerii Lekkiej im. Króla Bolesława Krzywoustego w Płocku. Damasiewicz był dowódcą tego pułku podczas kampanii wrześniowej, o czym świadczą liczne dokumenty i relacje.

Pięć pociągów z II. dywizjonu pociągów pancernych (**nr 51, 52, 53, 54 i 55**) mobilizowano w oparciu przynależność do kategorii „M” grupy „żółtej” (Sztab Główny Oddział I. L.Dz. 6051/mob. 37), z tym że czas mobilizacji pociągów był różny, i wynosił od 20 godzin (**pociąg nr 51**) do 60 godzin (**pociągi pancerne nr 54 i 55**). Cztery pociągi mobilizowano na stacji Kraków-Bonarka, a **pociąg nr 52** w Niepołomicach. Dowódcą dywizjonu był major Tadeusz Sączewski (Szubański R. op.cit. s. 62, Krawczak T., Odziemkowski J., op.cit. s. 34 podają imię „Eugeniusz”, pilota 3. Pułku Lotniczego).

Mobilizacja pociągów pancernych została rozpoczęta w dniu 23 sierpnia 1939 roku, kiedy to zmobilizowano cały II. dywizjon i trzy pociągi z I. dywizjonu. Informacja o wysłaniu **pociągu pancernego nr 12** do Wielkopolski już wiosną 1939 roku (Krawczak T., Odziemkowski J., Polskie pociągi pancerne w wojnie 1939 roku, Warszawa 1987 s. 38) nie znajduje potwierdzenia, bowiem wymieniony pociąg (w rozkazach I. dywizjonu **pociąg szkolny**) znajdował się na stanie dywizjonu do końca sierpnia i np. 5 lipca jeden z oficerów dywizjonu udał się do Dębina, aby ustalić teren strzelań na poligonie „*dla pociągu szkolnego* (czyli **nr 12**)”, a dowódca tego pociągu – kpt. Kazimierz Majewski pełnił w tym czasie kilkakrotnie służbę garnizonową w... Legionowie (np. 1 lipca 1939 roku rozkaz nr 148/39), zatem nie mógł być jednocześnie w *Pyrlandii*. 13 lipca **szkolny pociąg pancerny (nr 12)** odbył strzelania na poligonie w Czerwonym Borze koło Łomży, a w dniu 27 lipca pod Dęblinem. W drodze powrotnej z głównej składnicy amunicyjnej nr 2 w Stawach zabrano ładunki i pociski do haubic kalibru 100 mm, których brakowało w Legionowie. Strzelania były elementem szkolenia rezerwistów, bowiem 19 czerwca 1939 roku do I. dywizjonu pociągów pancernych dotarła znaczna grupa rezerwistów (do **szkolnego pociągu pancernego** m.in. strzelcy

Tabela mobilizacyjna 5B-I-1 I. dywizjonu pociągów pancernych w Legionowie, aktualizowana w maju 1939 roku. Warto zwrócić uwagę, że wszystkie pociągi noszą oznaczenia mobilizacyjne, natomiast brak jest nazw zwyczajowych pociągów, które nadal funkcjonowały w różnych nieoficjalnych dokumentach.  
The mobilisation chart No. 5-I-1 of the 1st Armoured Trains Battalion based at Legionowo, updated in May 1939. [CAW]

CENTRALNE ARCHIWUM WOJSKOWE Im. mjr. Bolesława Władysława T. 303.3.379 Copyright: Centralne Archiwum Wojskowe							
SZTAB GŁÓWNY ODDZIAŁ I. L. dz. 6051 /mob. 37.							L. ew. 12
JEDNOSTKI MOBILIZOWANE							5 B - I - 1
Jednostka mobilizująca i jej m. p.	Pozycja	Kategoria	Przynależność do grupy	N A Z W A	Miejsce mobilizacji	Termin gotowości mob.	Zarządzenia szczególne
1	2	3	4	5	6	7	8
I dywizjon pociągów pancernych LEGIONOWO	1	M	czarnej	Pociąg pancerny Nr 11	Legionowo	A+24	
	2	M	czarnej	Pociąg pancerny Nr 12	Legionowo	A+30	
	3	M	czarnej	Pociąg pancerny Nr 13	Legionowo	A+48	
	4						
	5	M	I rzut	Pociąg pancerny Nr 14	Legionowo	3	
	6	M	I rzut	Pociąg pancerny Nr 15	Legionowo	3	
	7						
	8						
	9	S	II rzut	Park stały broni panc.Nr 11/bez czołwka/	Legionowo	X+3	
	10						



CENTRALNE ARCHIWUM WOJSKOWE <small>(m. mjr. Bolesław Waligórski)</small> T. 303.3.379 <small>Copyright: Centralne Archiwum Wojskowe</small>							
SZTAB GŁÓWNY ODDZIAŁ I. L. dz. 8051 /mob. 37.						L. ew. 12	
Jednostka mobilizująca i jej m. p.  2 dywizjon pociągów pancernych NIEPOŁOMICZE - KRAKÓW-BONARKA	JEDNOSTKI MOBILIZOWANE					5B-V-2	
	Pozycja	Kategoria	Przynależność do grupy	N A Z W A	Miejsce mobilizacji	Termin gotowości mob.	Zarządzenia szczególne
	1	2	3	4	5	6	7
	1	M	602tej	Pociąg pancerny Nr 51 a/	Kraków-Bonarka	A+20	1/Skład ośr.zap.pociągów panc: - dwa ośr.zap. - kompania gospodarcza - 1 szkolny pociąg pane. - 1 kompania zapasowa - 1 pluton łączności - 1 park ośrodka zap.  a/Mobilizuje się w oparciu o kadrę zapasową w Krakowie-Bonarce.
	2	M	602tej	Pociąg pancerny Nr 52	Niepołomice	A+24	
	3	M	602tej	Pociąg pancerny Nr 53 a/	Kraków-Bonarka	A+48	
	4	M	602tej	Pociąg pancerny Nr 54 a/	Kraków-Bonarka	A+60	
	5	M	602tej	Pociąg pancerny Nr 55 a/	Kraków-Bonarka	A+60	
	6						
	7						
	8						
	9						
	10						

Tabela mobilizacyjna 5B-V-2 II. dywizjonu pociągów pancernych w Niepołomicach, aktualizowana w lipcu 1939 roku. Wszystkie pociągi pancerne noszą oznaczenia mobilizacyjne, natomiast brak jest nazw zwyczajowych pociągów, które nadal funkcjonowały w różnych nieoficjalnych dokumentach. Warto zauważyć, że Sztab Główny WP nie przewidywał mobilizacji ŻADNEGO, nawet tzw. „szkolnego” pociągu pancernego i prawdopodobnie sformowanie takiego pociągu (de facto była to ewakuacja odstawionego sprzętu) we wrześniu 1939 roku była samodzielną decyzją dowódcy II. dywizjonu! W Legionowie natomiast ustalono wystawienie tylko parku stałego broni pancernej nr 11.

The mobilisation chart No. 5B-V-2 of the II<sup>nd</sup> Armoured Trains Battalion based at Niepołomice, updated in July 1939. [CAW]

pancerni Stanisław Całka, Wiktor Pyszyński, Jan Rojewski, Władysław Żdziebko, starszy strzelec pancerny Seweryn Kaliszyn, kaprale Stanisław Trębiński i Marian Madaliński), którzy odbywali 27-dniowe ćwiczenia wojskowe. Do **pociągu pancernego** (tak często był oznaczany **pociąg pancerny „Generał Sosnkowski”**) trafiła grupa aż 48 rezerwistów, natomiast do kompanii drezyn pancernych 26 żołnierzy i podoficerów rezerwy. W tej ostatniej jednostce istniała pilna potrzeba uzupełnienia stanu osobowego z powodu wysłania do Tczewa plutonu drezyn pancernych z **pociągu pancernego „Generał Sosnkowski”**.

Być może **szkolny pociąg pancerny** odbył krótki (biorąc pod uwagę stan i gęstość dróg żelaznych w Polsce i konieczność zamaskowania takiej akcji – kilka dni) rekonesansowy „wypad” do Wielkopolski, chociaż brak jest na ten temat stosownych wzmianek w rozkazach dywizjonu. Tak na marginesie, to tego typu akcja mogła być utajniona, bowiem działania **pociągu pancernego nr 260 „Syrena”** (tak był wówczas oznaczony **szkolny pociąg pancerny „Poznańczyk”**) podczas operacji zaolziańskiej w 1938 roku także prawie nie pozostawiły śladu w rozkazach (podstawowym dokumentem był rozkaz wyjazdu z 24 września 1938 roku, godz. 15.00 – *Rozk. MSW RP L8123/Org/Tajne*). Jednak na pewno niezwykłym faktem w tym okresie było wysłanie, zaznaczone w rozkazie dziennym, dużej grupy żołnierzy „do kina w Warszawie”. Być może żołnierze film obejrżeli dopiero w Cieszynie.

Nie znaczy to, że pociągi pancerne nie odbywały rajdów po szlakach kolejowych II Rzeczypospolitej. Przykładowo w czerwcu i w lipcu 1937 roku **szkolny pociąg pancerny** z I. dywizjonu pociągów pancernych odbył „wycieczkę” na teren województwa wileńskiego. **Szkolny pociąg pancerny** brał też udział w wielkich manewrach na Wołyniu we wrześniu 1938 roku.

Trudno też bezkrytycznie podchodzić do informacji o wypadach zmobilizowanego **pociągu pancernego „Groźny”** na Górny Śląsk latem 1939 roku. Żadne dokumenty nie potwierdzają jego wcześniejszej mobilizacji, być może tak jak w przypadku „**Poznańczyka**” z I. dywizjonu, prowadzono planowe 27-dniowe szkolenie grupy rezerwistów. Sytuacja polityczna w tym czasie była bardzo napięta i nie sądzę, aby dowództwo polskie (rząd i Naczelnny Wódz) dążyło za wszelką cenę do prowokacji, jaką niewątpliwie byłaby wizyta „*polskiego „Schleswiga-Holsteina”*” na terenach zamieszkałych głównie przez Niemców, a takich miejsc na Górnym Śląsku było całkiem sporo. Natomiast fakt, że dowódca pociągu (mowa tu o dowódcy pociągu we wrześniu 1939 roku kpt. Rybczyńskim) pochodził ze Śląska, dodatkowo nie potwierdza tej tezy, bowiem skoro znał dobrze układ linii kolejowych w tym rejonie, to nie musiał dodatkowo robić rekonesansów swoją „*pancerką*”. Zresztą do 23 sierpnia 1939 roku kapitan Jan Rybczyński był „tylko” oficerem mobilizacyjnym II. dywizjonu, a nie dowódcą pociągu (patrz rozkaz dzienny nr 171/39). Co innego, gdyby był „*kresowiakiem*” i pochodził z Baranowicz lub Wilna, wtedy takie rajdy miałyby usprawiedliwienie.

Zatem pierwszą zmobilizowaną w 1939 roku jednostką polskich pociągów pancernych był pluton drezyn pancernych na prowadnicach (4 tankietki TK-3 i 2 czołgi **Renault FT**) przydzielony do **pociągu pancernego „Generał Sosnkowski”**. „Na podstawie pisma z 2. Batalionu Strzelców (z Tczewa – przyp. autora) w dniu 2 czerwca do miejsca postoju plutonu drezyn pancernych wyjechał por. Martynian Sarnowski, dowódca kompanii drezyn pancernych (rozkaz dzienny I. dywizjonu nr 125/39)”. Jak można wywnioskować z treści rozkazu sprzęt pancerny już wcześniej został wysłany do Tczewa. Zatem nieprawdziwe są informacje o wysłaniu plutonu drezyn do Tczewa „na kilka dni



**Czołg Renault FT produkcji CWS na prototypowej prowadnicy szynowej, przyjętej później do uzbrojenia i produkowanej w niewielkiej serii w Zakładach Lilpop, Rau & Loevenstein, Warszawa, ul. Bema 65.**

*A Polish-made CWS/ Renault FT tank on railway chassis prototype seen at Lilpop, Rau & Loevenstein Plant in Warsaw, Bema Street 65. Later railway chassis will be manufactured in small series. [ze zbiorów Janusza Magnuskiego]*

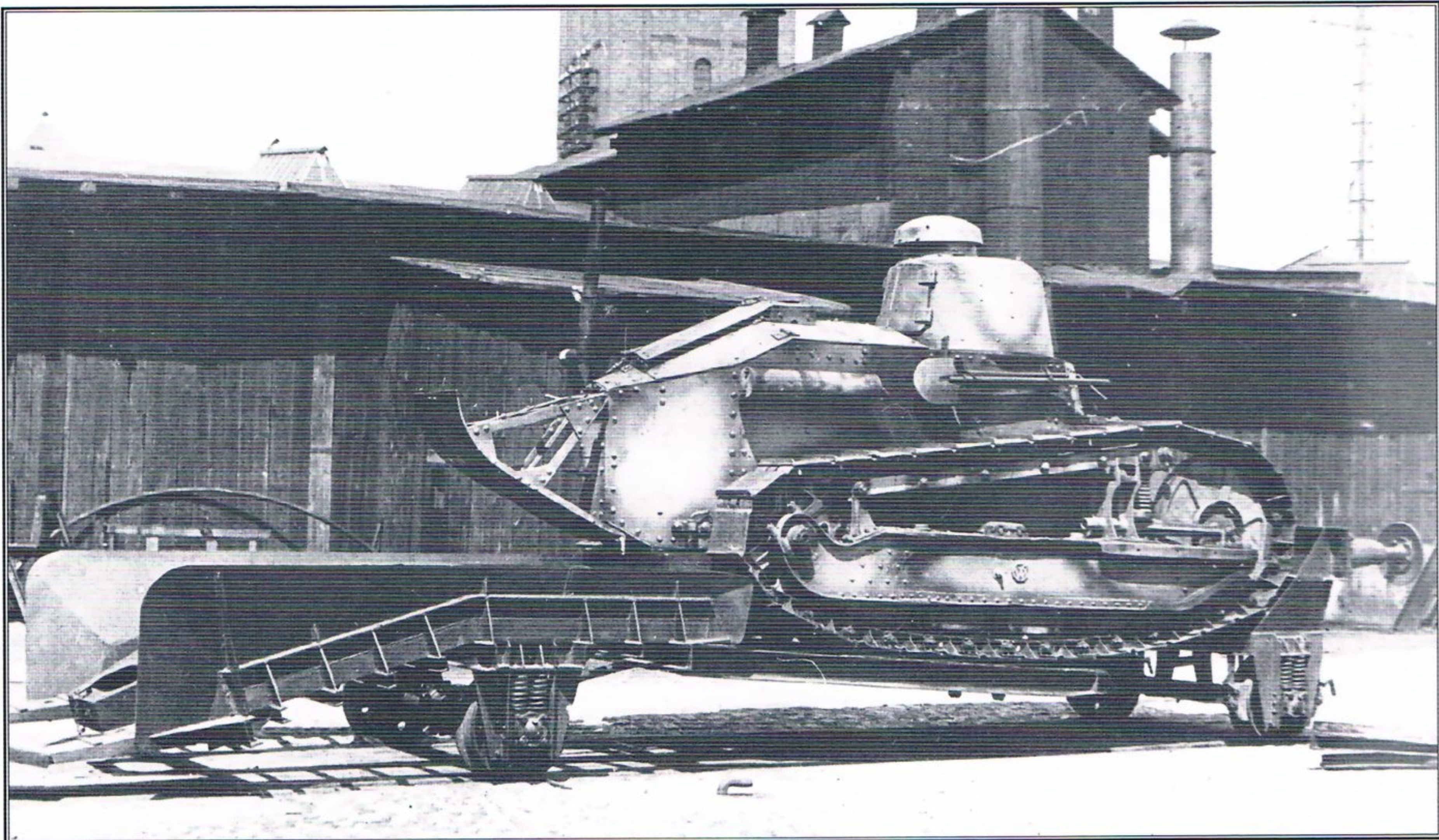
*przed wybuchem wojny*" (Szubański R., op.cit. s. 97). Zaprzecza temu też dowódca **pociągu pancernego nr 13** kapitan Stanisław Młodzianowski II (w dalszej części niniejszego opracowania pominiemy „II”, w okresie międzywojennym dodatkowo cyframi rzymskimi oznaczano oficerów o tym samym imieniu i nazwisku), który tak zapisał na ten temat. „Rozkazem szefa sztabu głównego WP na 3–4 miesiące przed wojną został odkomenderowany pluton czołgów TK na prowadnicach, na obronę mostu pod Tczewem”.

W skład wzmiankowanego plutonu wchodziły cztery tankietki **TK-3** i dwa czołgi **FT** na prowadnicach. W dniu 1 czerwca I. Dywizjon Pociągów Pancernych pobrał z Centralnej Składnicy Broni Pancernych, Warszawa ul. Stalowa 51 dwa czołgi **Renault FT** o numerach rejestracyjnych W04-571 i W04-572 i cztery tankietki **TK-3** o numerach rejestracyjnych W04-920, W05-318, W09-280 i W09-295 oraz dwie prowadnice W15-870 i W15-8... Wzmiankowane pojazdy stanowiły pełne uzbrojenie plutonu drezyn pancernych pociągu pancernego i były to w pełni sprawne wozy bojowe, które wysłano do Tczewa. Sprzęt uzupełniały dwa motocykle (prawdopodobnie „**Sokół**” 600 i 1000), samochód terenowy **Polski Fiat 508 „Łazik”** i półgąsienicowy samochód ciężarowy **wz. 34**, przystosowany do jazdy po torach o numerze rejestracyjnym W10-961. Samochód ten był testowany na torach kolejowych w rejonie Ciechanowa w lutym 1939 roku.

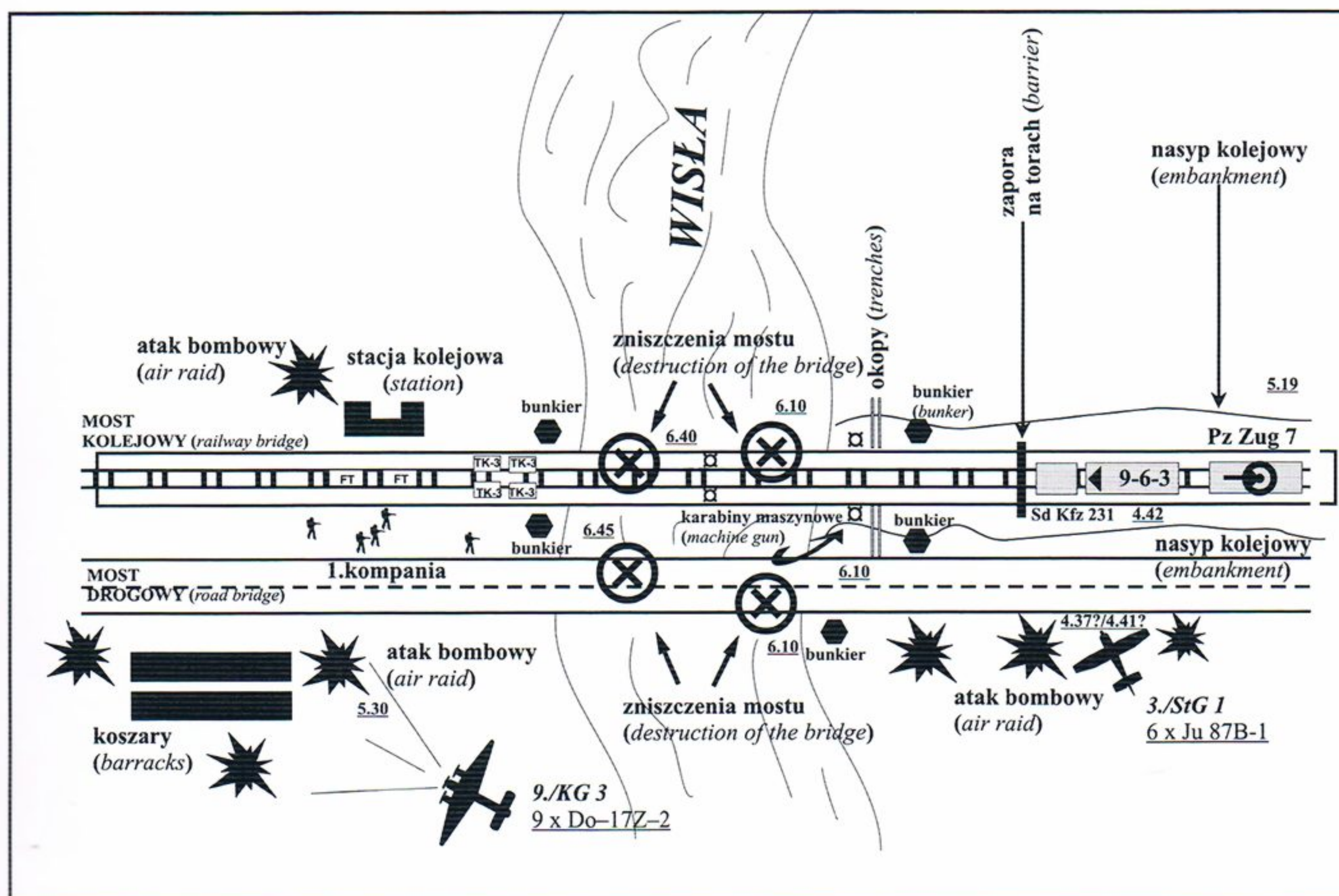
Podczas opracowywania planów ataku na Polskę *Oberkommando der Wehrmacht* (OKW) przywiązywało ogromną rolę do zapewnienia sprawnego transportu wojsk i zaopatrzenia z Pomorza przez „korytarz” do Prus Wschodnich. Było

to także związane z planowanym wielkim manewrem oskrzydającym, który miał wykonać XIX. Korpus Zmotoryzowany dowodzony przez generała porucznika Heinza Guderiana. OKW opracowało kilka wariantów zajęcia mostów w Tczewie (m.in. desant spadochronowy i atak grupy dywersyjnej przebranej w polskie mundury). Niemcy zamierzali zaatakować zarówno od strony Prus Wschodnich, z Marienburga (Malbork), jak i z terytorium Wolnego Miasta Gdańska, w kierunku Tczewa. Ostatecznie przyjęto następujący wariant ataku. Na ranek 1 września 1939 roku zostanie zapowiedziany tranzytowy pociąg towarowy nr 9-6-3, po który przyjedzie do Marienburga (Malbork) polski parowóz. Załoga polskiego parowozu zostanie aresztowana, a pociąg poprowadzi przebrana w polskie mundury załoga niemiecka. W pociągu zostanie ukryta jednostka saperów, a za pociągiem towarowym będzie podążał pociąg pancerny **Panzer Zug 7**, (w tym czasie nazywany **Kampfzug 7**). W chwili zbliżania się pociągu samoloty *Luftwaffe* miały zaatakować mosty (drogowe i kolejowe, jednak ten ostatni był najważniejszy), stację i koszarę 2. batalionu w Tczewie. Natomiast saperzy z pociągu, wykorzystując atak lotniczy i spowodowane nim zamieszanie mieli dostać się na mosty i je rozminować. Równocześnie miano opanować obsadzone przez kolejarzy polskich (koleje na terenie Wolnego Miasta Gdańska podlegały Polsce) stacje na terenie Wolnego Miasta Gdańska w Simmonsdorf (Szymankowo) i Ließau (Lisewo).

Mosty w Tczewie były bronione przez Oddział Wydzielony „Tczew”, w skład którego wchodził 2. Batalion Strzelców dowodzony przez ppłk Stanisława Janika i pluton saperów z 15. dywizji







Atak na mosty w Tczewie 4.37–7.00, 1 września 1939 roku.  
The attack on bridges in Tczew (Dirschau) 4.37–7.00 September 1, 1939.

piechoty (dowódca ppor. Tadeusz Bohlen), dodatkowo wsparty plutonem pancernym z **pociągu pancernego „Generał Sosnkowski”**. OW „Tczew” podlegał bezpośrednio dowódcy Armii „Pomorze” gen. dywizji Władysławowi Bortnowskiemu. Mosty miały być wysadzone na rozkaz dowódcy armii, a gdyby to było niemożliwe, dowódcy 2. batalionu strzelców. O godzinie 4.00 z Marienburga wyruszył pociąg tranzytowy nr 9-6-3 prowadzony już przez załogę niemiecką przebraną w polskie mundury kolejowe. W wagonach znajdował się oddział tzw. *Kampfgruppe „Medem”* dowodzony przez *Oberstleutnanta* (ppłk) Gerharda Medema.

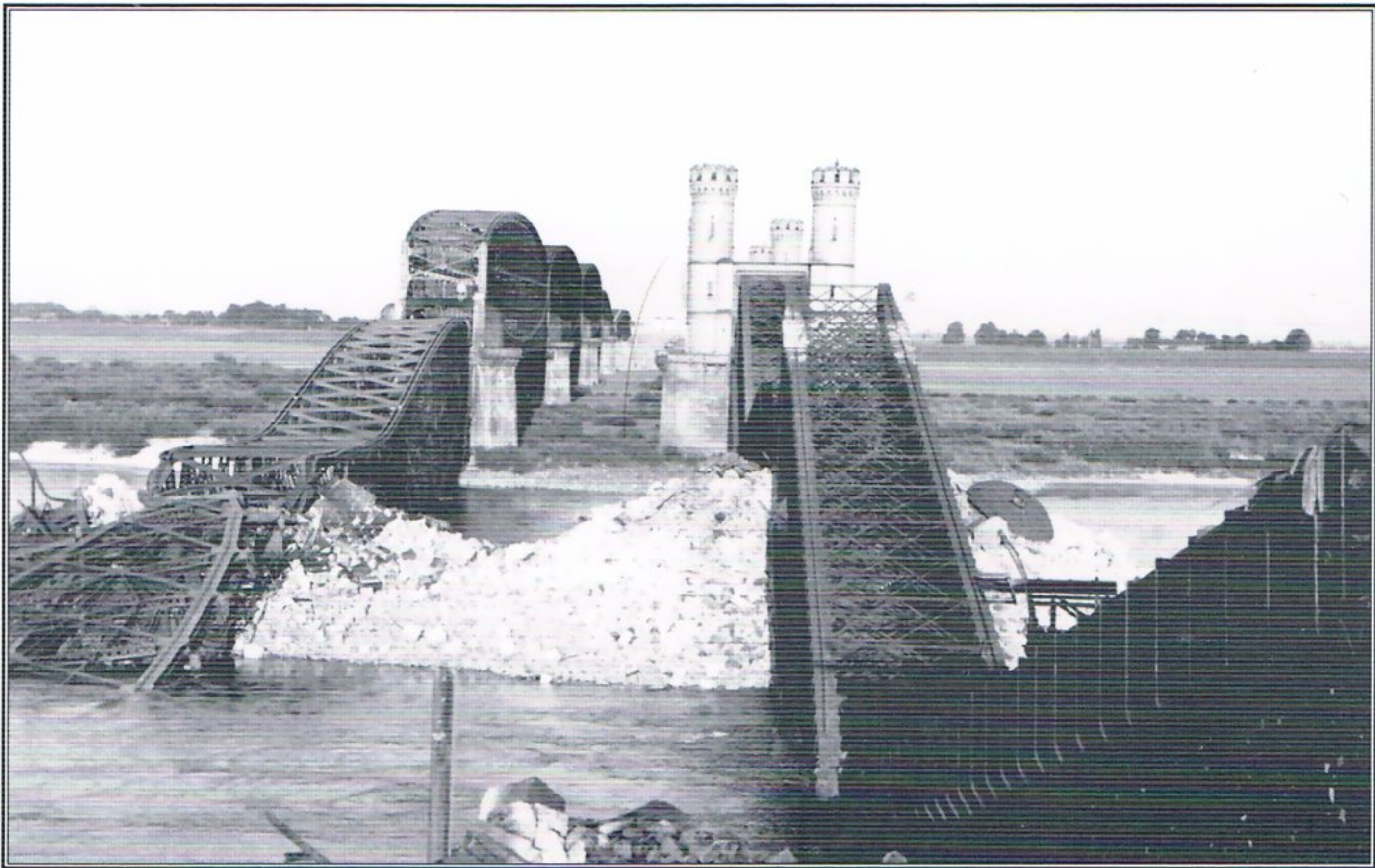
„Koń trojański” miał przejechać przez most, a ukryci żołnierze szybko zlikwidować ubezpieczenia polskie na moście i w rejonie stacji w Tczewie, oraz unieszkodliwić ładunki wybuchowe założone na moście. Atak miał być zgrany z atakiem bombowym sześciu **Junkersów 87B-1 „Stuka”** z 3. *Staffel St.G 1*, dowodzonych przez por. Bruno Dilleya, startujących na lotniska w Elbing (Elbląg), które miały zbombardować nasyp kolejowy, aby poprzerywać kable łączące ładunki wybuchowe na moście z polskimi stanowiskami na przyczółkach mostowych. O 4.41 (lub nawet o 4.37!) nad Tczew nadleciały „Stukasy” jednak z powodu zamglenia nad Wisłą atak na nasyp był nieskuteczny (ładunki wybuchowe były połączone zapasowymi przewodami, która nie zostały zniszczone!). Pod koniec bombardowania (o 4.42) nadjechał, poprzedzany przez samochód pancerny **Sd Kfz 231 (6-rad)** nr *Pol-1019* przystosowany do jazdy po torach, pociąg nr 9-6-3. Nie zdołał wjechać na most, gdyż solidna stalowa brama (wykonana latem 1939 roku) zagrządzająca wjazd na most została zamknięta. Wówczas z pociągu szybko wyładowała się piechota i podjęła wzdłuż nasypu kolejowego natarcie na most. Atak został zatrzymany skoncentrowanym ogniem broni maszynowej i ręcznej plutonu z 1. kompanii 2. batalionu strzelców, dowa-

zonego przez por. Walentego Faterkowskiego i plutonu ciężkich karabinów maszynowych ppor. Bernarda Biana. Żołnierze polscy zajmowali stanowiska w bunkrach i w okopach na nasypie. Zaalarmowany bombardowaniem ppłk. Janik przybył do koszar, gdzie ustalił jakie straty odniosły podległe mu jednostki. Do koszar przybył też por. Lebieź, który zrelacjonował sytuację na stacji i na mostach. Podpułkownik Janik niezwłocznie udał się na most. Tam dowódca 1. kompanii kpt. Monkosa zameldował o sytuacji. Podpułkownik Janik postanowił użyć przydzielonego mu plutonu pancernego. Dowódca plutonu pancernego por. Sarnowski otrzymał rozkaz przejechania po moście kolejowym (walka toczyła się o most kolejowy, obok znajdował się wąski most drogowy) i wsparcia żołnierzy na wschodnim przedmościu, którego nieliczna obsada była atakowana przez prawie dwa bataliony niemieckie. Tankietki strzelając dojechały tylko do połowy mostu i zawróciły, po czym por. Sarnowski zameldował, że ostrzał jest tak silny, że grozi niepotrzebnym zniszczeniem pojazdów. Trudno jednak nie zauważyć, że wysłanie silniej uzbrojonych i opancerzonych dwóch **Renaultów FT** przyniosło by lepszy rezultat. Decyzja porucznika Sarnowskiego o wycofaniu się z mostu była dość pochopna, bowiem dość dobrze opancerzone **FT** (pancerz 20 mm) na prowadnicach, uzbrojone w działka, mogły zapewnić osłonę ogniową żołnierzom polskim na moście. Tankietki nie były tak odporne na ogień, jak **czołgi FT**, ale mogły uczestniczyć w walce jako stałe stanowiska ogniowe, pozostając z tyłu za czołgami. Ponadto kratownicowa konstrukcja mostu, dodatkowo osłaniała polskie pojazdy pancerne.

Tak na marginesie, to nie doszło wówczas do pierwszego starcia pancernego w czasie II wojny światowej, polskich wozów bojowych z niemieckim samochodem pancernym **Sd Kfz 231** poprzedzającym pociąg z żołnierzami ppłk Medema.



Zniszczone mosty w Tczewie, po lewej most kolejowy, a po prawej most drogowy. W głębi, między mostami, widoczny majestatyczny zamek krzyżacki w Malborku.  
The destroyed bridges in Tczew. Left is a railway bridge, and right a road bridge.  
[NAC/ADM]



Samochód pancerny miał jechać przed **Kampfzugiem 7**, lecz po skierowaniu przez bohaterów polskich kolejarzy w Szymankowie pociągu nr 9-6-3 na bocznice nagle znalazł się na czele niemieckiej grupy bojowej. Za nim jechał pociąg nr 9-6-3, a na końcu toczyła się „pancerka”.

Porucznik Lebień rowerem przejechał na wschodni przyczółek, gdzie stwierdził duże straty obrońców i pojawienie się niemieckiego **pociągu pancernego nr 7** (godzina 5.18). W związku z trudną sytuacją (silny ostrzał) rozkazał ewakuację placówki, najpierw przetransportowano rannych, a później pod osłoną *ariergard* wycofali się pozostali obrońcy. Po wycofaniu oddziałów polskich, o godzinie 6.10 por. Norbert Juchtmann dokonał pierwszej fazy zniszczenia mostów, a o 6.40 i 6.45 wysadził pozostałe obiekty przeznaczone do zniszczenia. Most kolejowy i drogowy zostały wysadzone. Most kolejowy został odbudowany i przywrócony do ruchu rok później, 1 września 1940 roku.

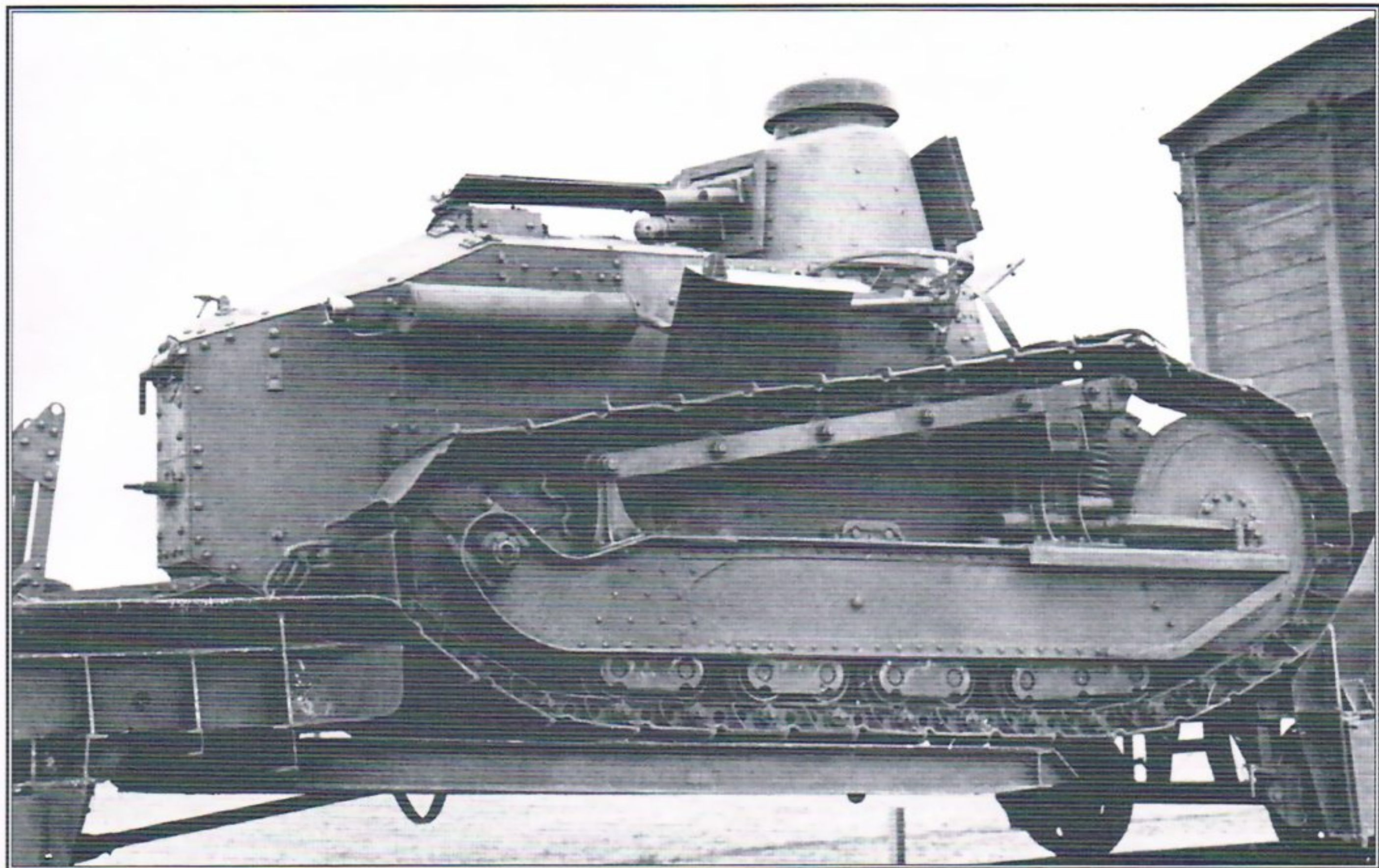
O godzinie 17.00, 2. Batalion Strzelców i pododdział por. Sarnowskiego otrzymał rozkaz, by o zmroku opuścić Tczew. Wieczorem batalion nie naciskany przez przeciwnika w porządku opuścił Tczew i wymaszerował w kierunku Starogardu Gdańskiego.

Z Tczewa wyjechały też, niepotrzebne już na tej wysuniętej placówce **Renaulty** i tankietki. Pojazdy jechały na południe, być może do miejsca stacjonowania macierzystego dywizjonu (Legionowo). Podczas odwrotu pojazdy plutonu pancernego zostały unieruchomione (zator na torach lub atak lotniczy) w okolicach Torunia i zdobyte przez wojska niemieckie. Informacja zawarta w monografii armii „Pomorze” (Ciechanowski K., Armia „Pomorze” 1939, Warszawa 1983 s. 83 i 87) o tym, że „wieczorem 1 września na linii Jabłonowo-Krotoszyny działał polski pociąg pancerny, który miał zostać zniszczony przez samoloty Luftwaffe na stacji Ostrowite” nie

Dwa czołgi Renault FT, dwie tankietki TK-3 i samochód półgąsienicowy wz. 34 przystosowany do jazdy po torach kolejowych z plutonu drezyn pancernych pociągu pancernego nr 13 porzucone w okolicach Torunia we wrześniu 1939 roku. Na platformach nie ma dwóch etatowych tankietek, zaś na końcu widoczny wagon Kd.  
Two Renault FT tanks, TK-3 tankettes and a half-tracked Model 34 truck fitted with rail chassis of the armoured dresines platoon attached to the Armoured Train No. 13 abandoned in Torun area in September 1939. Note lack of two TK-3 tankettes, background is a Kd wagon. [Delta Publishing]







Czołg Renault FT z wieżą cylindryczną uzbrojony w działko SA 18 z plutonu drezyn pancernych pociągu pancernego nr 13 porzucony w okolicach Torunia we wrześniu 1939 roku.  
A Renault FT tank fitted with conical turret and armed with a SA 18 gun of the armoured dresines platoon attached to the Armoured Train No. 13 abandoned in Torun area in September 1939. [Delta Publishing]

odpowiada prawdzie, bowiem na Pomorzu nie operował żaden polski pociąg pancerny, być może domniemanym „pociągiem pancernym” był po prostu wycofujący się z Tczewa pluton drezyn pancernych por. Sarnowskiego. Opublikowane zdjęcia pojazdów plutonu por. Sarnowskiego wykonywał niemiecki fotograf wojenny przydzielony wówczas do 4. Armii. Dlatego też warto analizować zdjęcia, pod kątem ustalenia autora fotografii, bowiem na podstawie nazwiska fotoreportera można poznać choćby przybliżoną lokalizację wykonania zdjęcia. W tym czasie każdy fotoreporter miał określony „rewir”, co pozwala niekiedy ustalić lokalizację wykonania zdjęcia. Zatem domniemania o dotarciu plutonu drezyn pancernych w okolice Warszawy (Ożarów, wybuch pociągu z amunicją i inne podobne „fakty”) są mało prawdopodobne.

### I. DYWIZJON POCIĄGÓW PANCERNYCH – LEGIONOWO

Dwa najsilniejsze pociągi pancerne z I. dywizjonu (11. i 12.) zostały przydzielone do armii „Poznań”. Było to bardzo rozsądne posunięcie, bowiem rozbudowana sieć połączeń kolejowych na terenie byłego zaboru pruskiego gwarantowała szybki przerzut pociągów pancernych. Ponadto specyficzne ugrupowanie jednostek armii „Poznań” otoczonej przez nieprzyjaciela od północy (Pomorze Zachodnie, Wał Pomorski) i od południa (Dolny Śląsk, kierunek wrocławski) wymagało szybkiego dostarczania aktualnych danych z rozpoznania na skrzydłach armii, a pociągi pancerne mogły to zadanie doskonale wykonać.

Jak już wspomniano mobilizacja rozpoczęła się 23 sierpnia i w terminie określonym tabelą „mob”

Tabela uzbrojenia 5B-I-1 mobilizowanych pociągów pancernych z I. dywizjonu pociągów pancernych w Legionowie. Zwraca uwagę podane niepełne (prawdopodobnie błąd maszynowy) uzbrojenie pociągu nr 11 (poz. 1) tylko armaty wz. 02/26 i uzbrojenie pociągu nr 13 (poz. 5) armata 02/26 i haubica wz. 14/19A, zamiast tylko armaty wz. 02/26. Brak też jest potwierdzenia dostarczenia do pociągów pancernych hełmów wz. 31 wzmiankowanych w zestawieniu. Karabiny maszynowe wz. 25 i działko 18 to uzbrojenie tankietek TK-3/TK-S i czołgów FT. Żołnierze stałego parku broni pancernych nr 11 otrzymali karabiny Berthier 86/93 i francuskie maski przeciwgazowe RSC. Po 1 lipca 1939 roku tabela 5B-I-1 została zmieniona, bowiem pociągi nr 11, 12 i 14 otrzymały po 5 tankietek TK-S, natomiast nr 13 i 15 zamiast tankietek, drezyny Tatra T18.  
The weapons chart No. 5B-I-1 of armoured trains attached to the 1st Armoured Trains Battalion. Armoured Train No. 11 (point 1) armed only with Model 02/26 guns and Armoured Train No. 13 (point 5) armed with a Model 02/26 gun and a Model 14/19A howitzer. [CAW]

5 B - I - 1

Rodzaj zasadniczego materiału

u z b r o j e n i a i t e c h n i c z n e g o

U W A G I

Jednostki mobilizowane  
(ad pozycja)

Kb. wz.

Kbk. wz.

K.M. wz.

Hełm wz.

Działko wz.

Działko wz.

Maska pgez. wz.

Czołgi wz.

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

1

98

98

25 1 31 1  
08 czołg

02/26

18

32

T.K.  
1 R.

2

98

98

25 1 31 1  
08 czołg

02/26

18

32

T.K.  
1 R.

3

98

98

25 1 31 1  
08 czołg

02/26

18

32

T.K.  
1 R.

4

5

98

98

25 1 31 1  
08 czołg

02/26

18

32

T.K.  
1 R.

6

98

98

25 1 31 1  
08 czołg

02/26

18

32

T.K.  
1 R.

7

8

9

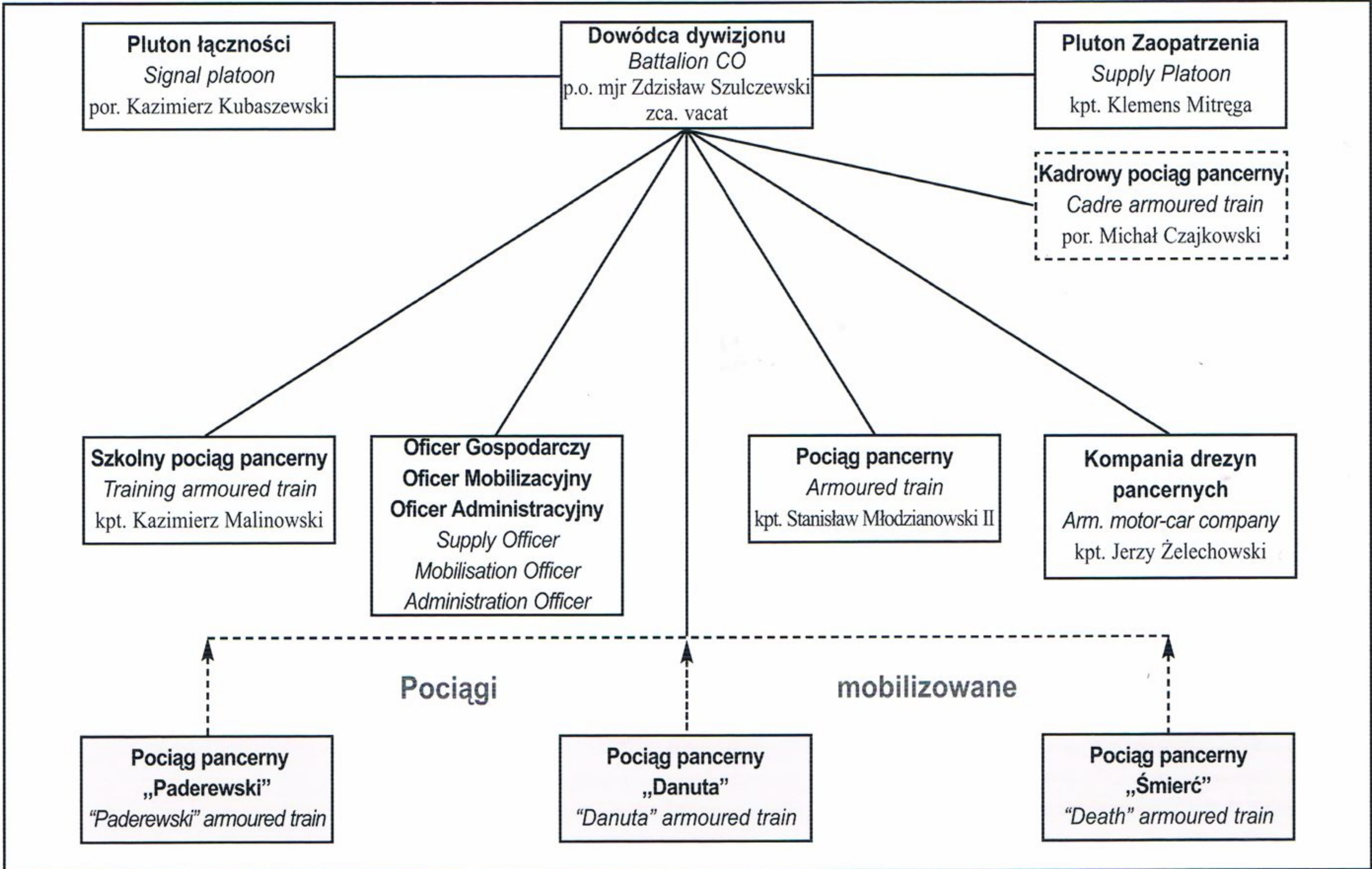
86/93

RSC

10

11





**Schemat I. Dywizjonu Pociągów Pancernych, sierpień 1939 roku.**

*The scheme of the 1st Armoured Train Battalion in August 1939.*

**Pociąg pancerny nr 11, sierpień 1939 roku.**

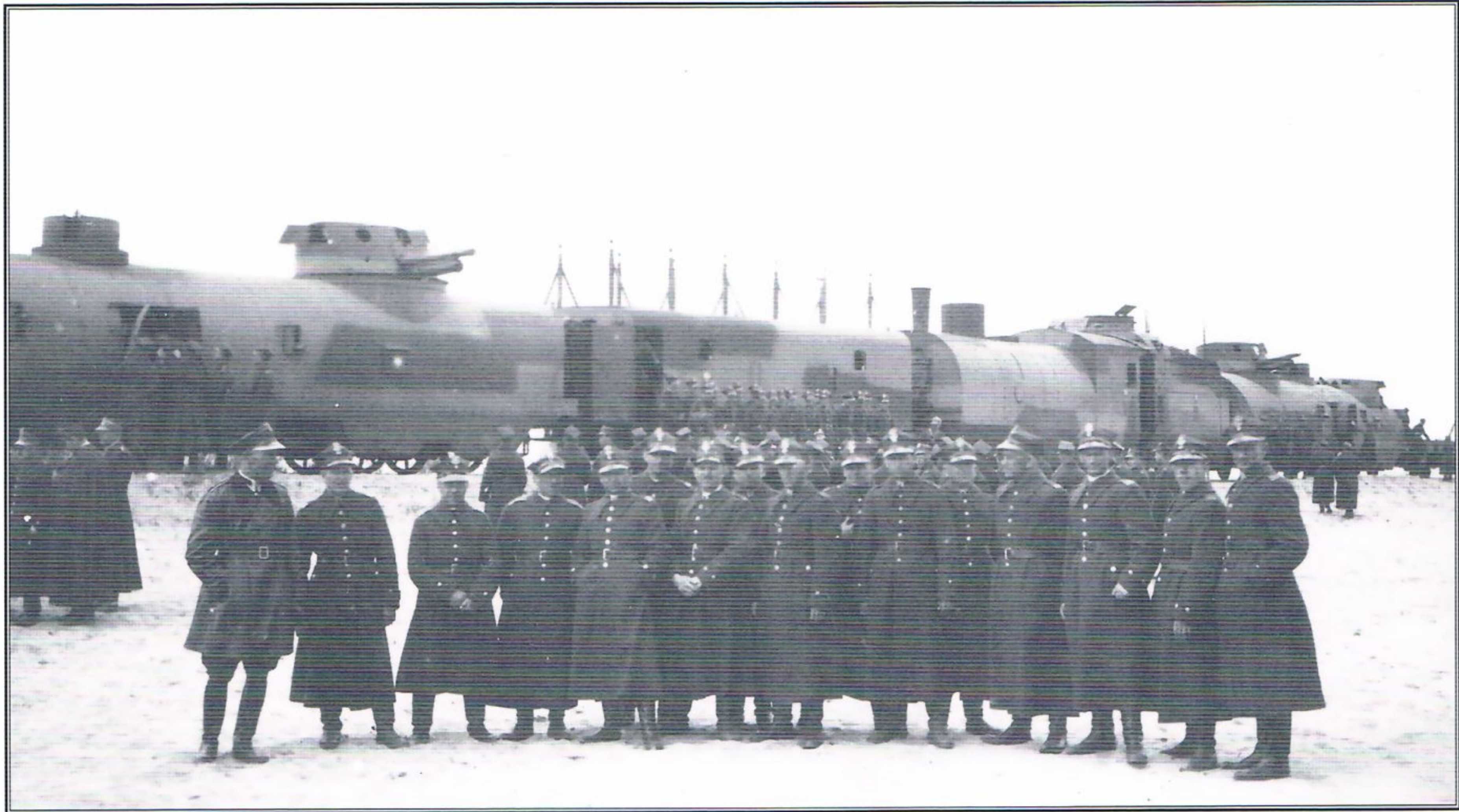
*An Armoured Train No. 11, August 1939.*

**[Wielkopolskie Muzeum Walk Niepodległościowych]**

pociągi pancerne nr 11 i 12 wyjechały z Legionowa zachód.

**Pociąg Pancerny nr 11 „Danuta”** dowodzony przez kapitana Bolesława Korobowicza znalazł się na prawym skrzydle Armii „Poznań” w składzie 26. Dywizji Piechoty dowodzonej przez płk dypl. Adama Brzechwę-Ajdukiewicza. Pociąg wyjechał z Legionowa wczesnym rankiem 27 sierpnia i w

nocy z 27 na 28 sierpnia dotarł na stację Margonin. Za pociągiem pancernym podążał skład gospodarczy. W dniach 28 i 29 sierpnia pociąg pancerny patrolował na odcinku Margonin–Chodzież. W dniu 30 sierpnia ze sztabu 26. dywizji nadszedł rozkaz dozoru linii kolejowej z Chodzieży przez Szamocin, Margonin, dalej do Kcyni, Nakła nad Notecią i Bydgoszczy. W nocy z 31 sierpnia na





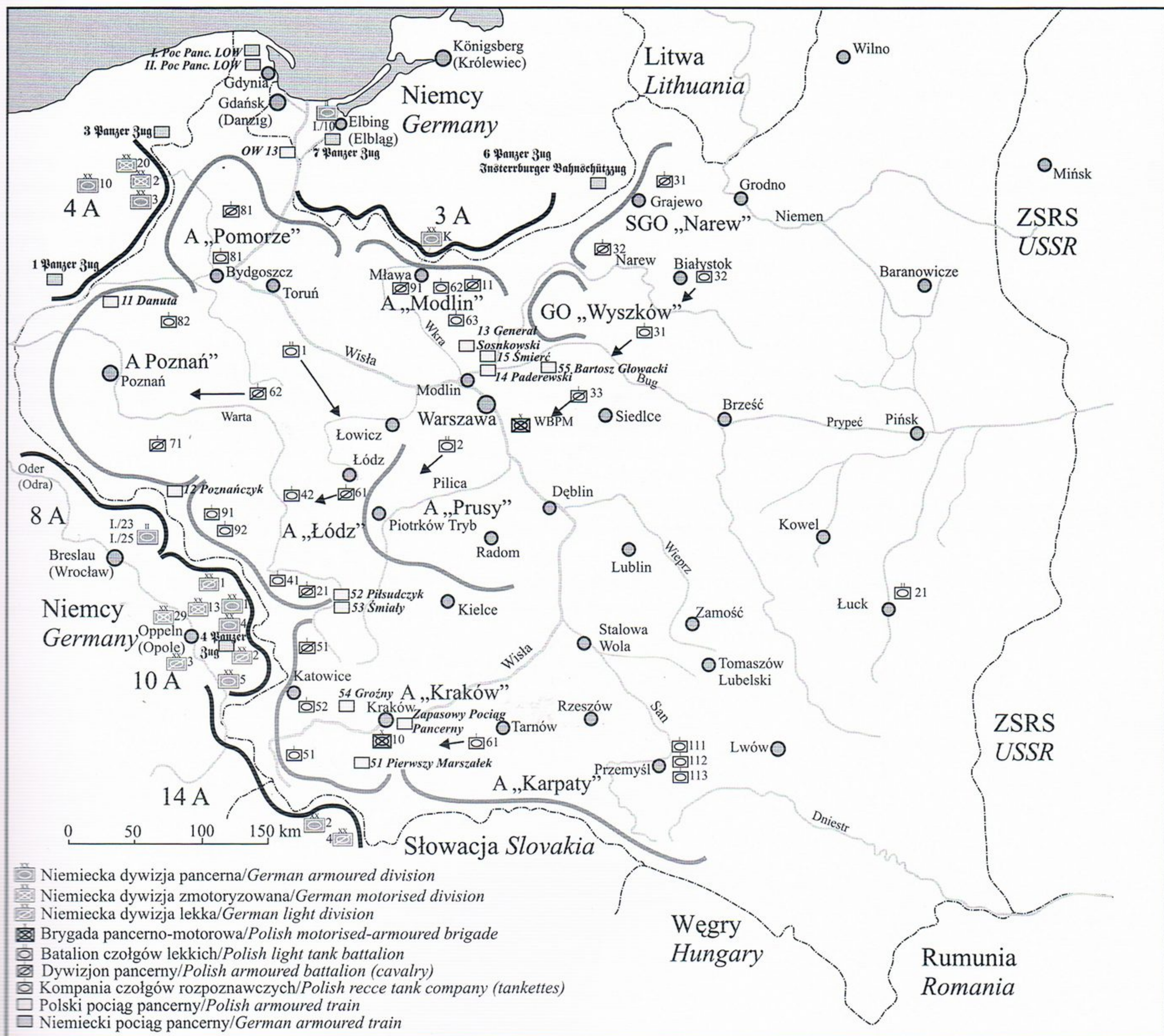
1 września pociąg przejechał do Chodzieży. Rankiem dowódca pociągu otrzymał rozkaz o mianowaniu jego zastępcą dotychczasowego dowódcy I. plutonu ogniowego porucznika Jana Tabortowskiego (w Roczniku Oficerskim 1939 „Taborowski”). Tabortowski był uprzednio (rozkaz 128/39 z 26 czerwca) dowódcą kompanii drezyn pancernych I. dywizjonu. Dowódcą plutonu drezyn pociągu został sierżant Kazimierz Jończyk.

Po wybuchu wojny pociąg patrolował odcinek z Chodzieży do Szamocina. Saperzy z pociągu pancernego i kolejarze dokonali planowych zniszczeń urządzeń kolejowych m.in. przepustów, rozjazdów. W dniu 2 września pociąg wyjechał z bombardowanej Kcyni (atak kilku He 111H z dowództwa KG 27) do Nakła nad Notecią. Następnego dnia pociąg pancerny osłaniał odwrót 26. dywizji na linię jezior żnińskich, patrolując trasę Kcynia–Nakło–Szubin. Załoga pociągu pancernego ostrzelała przelatujący samolot niemiecki, był to prawdopodobnie He 111H z KG 26 wykonujący lot rozpoznawczy.

W dniu 4 września na stacji w Szubinie pociąg pancerny nr 11 zbombardowały Heinkle 111H z II. Gruppe KG 26. „Gęsty ogień karabinów maszynowych nie pozwolił lotnikom na obniżenie pułapu” – Krawczak T., Odziemkowski J., op.cit. s. 41. Załogi He 111H nie obniżały pułapu, bowiem prowadząc bombardowanie leciały wystarczająco wysoko, by ogień karabinów maszynowych był dla nich nieskuteczny. Lotnicy niemieccy nie odnieśli sukcesu. Wcześniej cytowane źródło informuje, że wagony zostały tylko „nieznacznie uszkodzone i pociąg bez przeszkód odjechał do Żnina”.

Pociąg pancerny nr 11 miał wspierać obronę 26. dywizji piechoty pod Żninem. Dowództwo dywizji planowało, że „pancerka” będzie ubezpieczać skrzydła dywizji patrolując w kierunku Wągrowca i Kcyni. Jednak wieczorem 4 września pociąg pancerny został wysłany do stacji Białe Błoto koło Bydgoszczy. Z lasu Wilczak ostrzeliwał podchodzące do Kanału Bydgoskiego oddziały niemieckie z 50. Dywizji Piechoty i brygady „Netze”. Rajmund Szubański (op.cit. s. 136) poda-

**Polskie i niemieckie pociągi pancerne, 1 września 1939 roku.**  
*Polish and German armoured trains, September 1, 1939.*





Porzucony pod Jackowicami uszkodzony pociąg pancerny nr 11, 16 września 1939 roku. Płonie zniszczony wagon artyleryjski. Węgiel na tendrze jeszcze się nie zapalił. Parowóz Ti3 nr 12 i tender 12C1 nr 480. Na końcu składu platforma Pdk. Zaznaczono przebicia opancerzenia lokomotywy przez pociski przeciwpancerne kalibru 37 mm.

*An abandoned damaged Armoured Train No. 11, Jackowice area, September 16, 1939. The burned destroyed artillery waggon. A Ti3 No. 12 locomotive and an 12C1 tender No. 480. The tender had not been set on fire. On the rear is a Pdk flatcar. Note penetration of the 37mm calibre AT shells on locomotive. [Wawrzyniec Markowski]*



je informacje o ostrzelaniu w nocy pociągu pancernego, który zbliżył się do Kanału Bydgoskiego, przez działka przeciwpancerne ze 123. pułku piechoty 50. dywizji. W tym czasie wspomniany pułk, dowodzony przez płk Lothara von Blocka, został podporządkowany brygadzie „Netze” i przegrupowywał się na południe od Bydgoszczy, ostrzał mogły prowadzić tylko trzy działka przeciwpancerne ze 122. pułku (50. dywizja piechoty nie została w pełni wyekwipowana, należała do II. fali, dlatego pułk piechoty był uzbrojony tylko w trzy *Paki* 35/36). Rankiem 5 września 1939 roku pociąg pancerny odjechał do Inowrocławia. Początkowo przydzielono go obrony miasta, lecz wkrótce przejechał do Gniewkowa (linia Inowrocław–Toruń), skąd ostrzelał ogniem odwrót oddziałów 27. Dywizji Piechoty (grupa operacyjna gen. brygady Juliusza Drapelli).

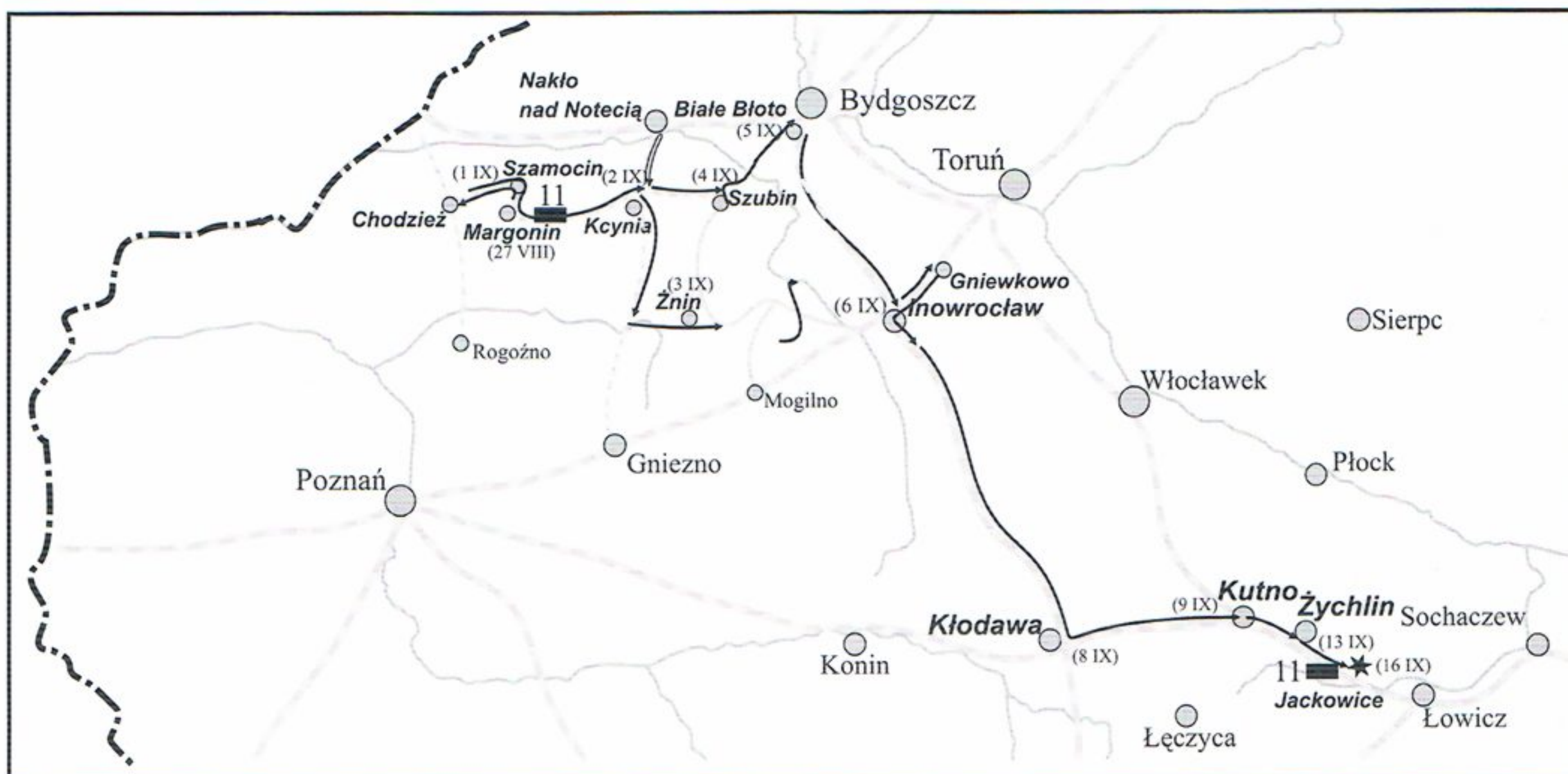
Załogę pociągu nękały problemy zaopatrzeniowe, bowiem pociąg gospodarczy pozostawiony w Szubinie utknął w zatorze spowodowanym uszkodzeniem linii kolejowej przez lotnictwo niemieckie i nie dołączył do pociągu pancernego. Brakowało żywności i amunicji działowej.

Apropozycji poprawiły rekwizycje żywności, natomiast brak amunicji był bardzo dotkliwy. Pociąg pancerny wycofał się z Inowrocławia do Kłodawy na linię kolejową Poznań–Warszawa. 9 września **pociąg pancerny nr 11** dotarł na stację w Kutnie. Przez dwa dni pozostawał w zasadzie beczynnie w Kutnie, narażony na atak *Luftwaffe*.

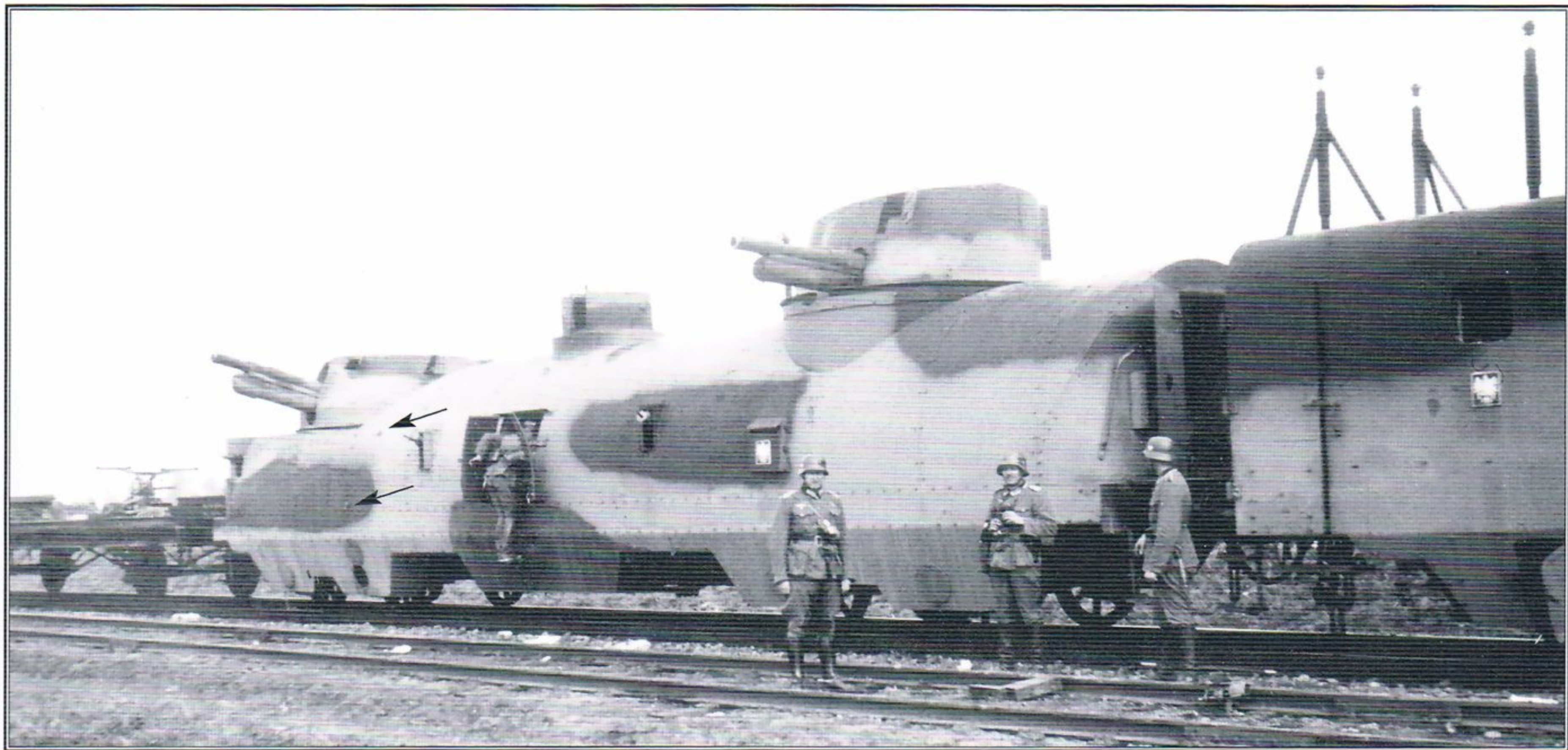
W dniu 11 września 1939 roku dowódca grupy operacyjnej generał brygady Mikołaj Bołtuć wysłał **pociąg pancerny nr 11** w kierunku Sochaczewa. Pociąg zdołał dojechać tylko do Żychlina, gdyż stacja i tory zostały zniszczone przez bomby. Między Żychlinem a Zosinowem na torze w kierunku Warszawy piętrzyły się pociągi ewakuacyjne. Przejazd był możliwy dopiero po zbudowaniu połączenia z wolnym torem (w kierunku Poznania). Po wykonaniu połączenia pociąg pojechał dalej. Kilkanaście kilometrów dalej tory tarasował wykolejony parowóz i wagony. W nocy z 12 na 13 września saperzy i załoga pociągu wykonała odpowiedni objazd (wykonano m.in. odcinek nowego nasypu i torowiska). Do stacji Jackowice koło Łowicza pociąg pancerny dotarł dopiero 13 września przed południem.

Działania bojowe pociągu pancernego nr 11, wrzesień 1939 roku.

*The combat operations of the Armoured Train No. 11 in September 1939.*







Następnego dnia na tym odcinku frontu rozgorzały zacięte walki. Dowódca pociągu wysłał na rozpoznanie cztery posiadane tankietki. Po przejechaniu kilku kilometrów TK-3 zostały ostrzelane przez oddział pochodzący z niemieckiej 24. dywizji piechoty. Celny pocisk zerwał gaśnicę w tankietce kaprała podchorążego rezerwy Michała Szymanowskiego. Załoga naprawiła gaśnicę korzystając z zapasowych ogniwo przewożonych przez inne tankietki plutonu. Tankietki bez przeszkód powróciły do pociągu przywożąc informacje o nieprzyjacielu.

15 września **pociąg pancerny nr 11** wspierał ogień oddziały 4. dywizji piechoty. Pociąg zajął stanowisko koło Bogorii. Artyleria pociągu pancernego ostrzeliwała oddziały niemieckie ze 102. pułku piechoty 24. dywizji piechoty.

Załoga pociągu obsadziła też cztery armaty wz. 96 kalibru 75 mm wyładowane z pociągu znajdującego się na stacji Jackowice. Bateria zajęła stanowisko ogniowe położone między Zdunami Kościelnymi a Sobotą. Zastępca dowódcy pociągu, por. Tabortowski obsadził punkt obserwacyjny, z którego kierował ogniem pociągu pancernego

(łączność telefoniczna) i baterii. Armaty baterii zostały przekazane jednostce artylerii wojska polskiego, a obsługa powróciła do pociągu.

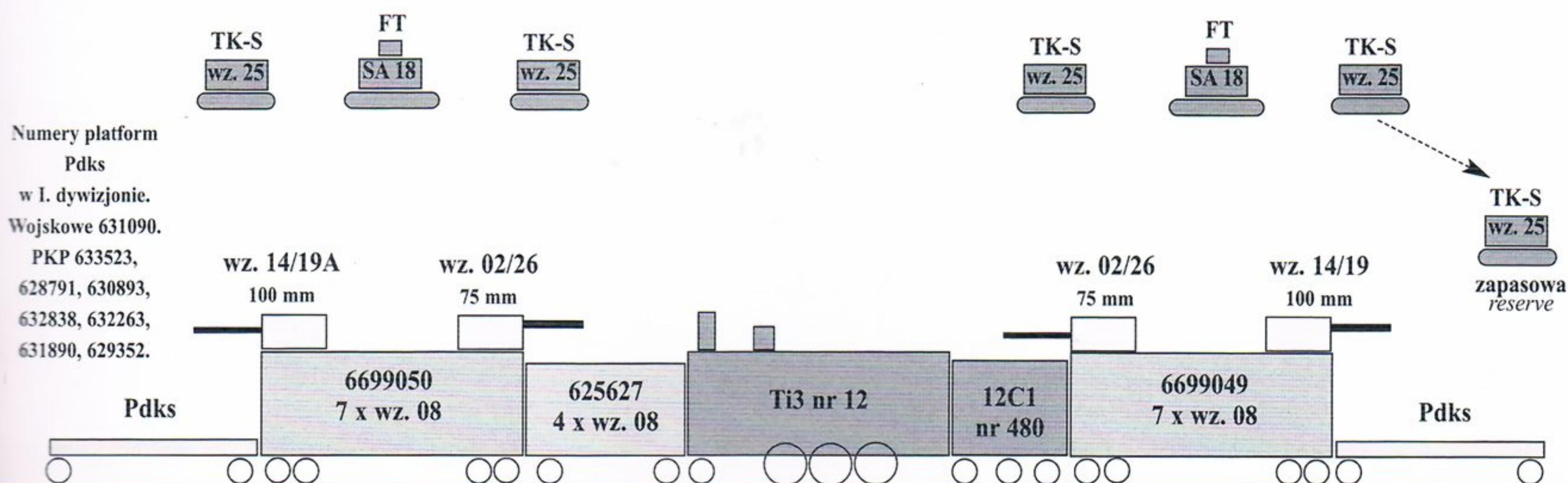
Następnego dnia wojska niemieckie podjęły zdecydowane natarcie. **Pociąg pancerny nr 11** wspierał ogień kontratak II. batalionu 70. pułku piechoty 16. dywizji. Tak jak poprzedniego dnia ogniem artylerii kierował przez telefon por. Tabortowski (relacja sierż. K. Jończyka).

Tak ostatnie chwilę **pociągu pancernego nr 11** przedstawia Rajmund Szubański (op.cit. s. 234-235). „Także i 16 września załoga 11 pociągu powstrzymała koło Jackowic natarcie oddziałów niemieckiego 31 pp z 24 DP. Celnym ogniem dział kierował za pomocą radia wysunięty na przedpole obserwator por. J. Tabortowski. Płaskim, pozbawionym na ogół osłon terenie niemieccy piechurzy nie mogli się posunąć naprzód, a artyleria długo nie była w stanie nakryć ogniem manewrującego pociągu, którego załoga kontynuowała walkę mimo rosnących strat (m.in. plutonowy Niemczyk podwiązał sobie opatrunkiem ciężką ranę na nodze i jeszcze przez dwie godziny podawał pociski). Niemcy wysunęli na niewielką odległość

**Porzucony pod Jackowicami uszkodzony pociąg pancerny nr 11, wrzesień 1939 roku. Wagon artyleryjski nr 699050 i szturmowy nr 625627. Na końcu składu platforma Pdks. Załoga wymontowała tylko przeciwlotniczy karabin maszynowy wz. 08. Widoczne przebicia opancerzenia pociągu.**

*An abandoned damaged Armoured Train No. 11, Jackowice area in September 1939. The artillery wagon No. 699050 and assault wagon No. 625627. On the rear is a Pdks type flatcar. The crew dismantled only AA Maxime Model 08 machine gun. [Wawrzyniec Markowski]*

**Schemat pociągu pancernego nr 11 („Danuta”), 1 września 1939 roku.**  
*The scheme of Armoured Train No. 11 („Danuta”), September 1, 1939.*





**Porzucony pod Jackowicami uszkodzony pociąg pancerny nr 11, wrzesień 1939 roku. Widoczny wagon artyleryjski, wagon szturmowy i lokomotywa. Zaznaczono przebicia pancerza pociągu.**

*An abandoned damaged Armoured Train No. 11, Jackowice area in September 1939. The artillery and assault wagons and a locomotive. Note marked penetrations of armor of the armoured train. [Wawrzyniec Markowski]*

armaty ppanc (z 24. Zmotoryzowanego Dywizjonu Przeciwpancerneho), które najpierw dwoma trafieniami unieruchomiły parowóz. Poległ w nim maszynista plutonowy Pińkowski (na fotografiach pociągu pancernego widać przebicie przez pocisk z armaty przeciwpancernej bocznego opancerzenia osłaniającego okno w kabinie parowozu), jego pomocnik kapral Dąbrowski i konduktor kapral Szewczyk. Następne pociski przebiły pancerz wieży armatniej (tego akurat nie widać na fotografiach, być może przebiły tylko pancerz w wieżach w czołowym wagonie, który się potem zapalił). Ponieważ równocześnie zaczęła się kończyć amunicja, kpt. Br. (często błędnie podawane jest imię Bolesław – przypis aut.) Korobowicz nakazał opuszczenie i zniszczenie pociągu. Wybuchy rozerwały opancerzenie wagonów bojowych, wysadzono w powietrze czołgi Renault, przy czym zginęło kilku Niemców”.

Niestety ten opis ma niewiele wspólnego z rzeczywistością, chociaż R. Szubański korzystał z relacji sierżanta K. Jończyka i kpr. H. Cieplińskiego. Przeczą temu zdjęcia **pociągu pancernego nr 11** wykonane przez żołnierzy niemieckich reprodukowane na okładce i kilku stronach niniejszego opracowania (w cytowanej książce R. Szubańskiego zamieszczona jest fotografia wysadzonego wagonu **pociągu pancernego nr 12**, jako **pociąg pancerny nr 11**). Pociąg miał częściowo wypalony czołowy wagon artyleryjski nr 699049 (tylny ma widoczny na dwóch zdjęciach numer 699050). Pożar powstał prawdopodobnie w wyniku zapalenia się drewnianej wewnętrznej wykładziny wagonu. Częściowo wypalony (prawdopodobnie w wyniku przeniesienia się ognia na

węgiel) został także tender parowozu. Trudno jest zaobserwować uszkodzenia wynikające z ostrzału artylerii (prawdopodobnie wagony zostały tylko kilkukrotnie trafione – patrz fotografia strona 5). Załoga musiała opuścić pociąg w wielkim pośpiechu, jeżeli nie w panice, bowiem na stanowiskach w wagonach pozostały karabiny maszynowe wz. 08, które choć bardzo ciężkie, mogły się przydać żołnierzom podczas odwrotu. Na fotografiach widoczne są obie platformy kontrolne typu **Pdks**. Natomiast nigdzie nie widać szczątków „wysadzonych” czołgów **Renault FT**!

Podobna relacja została zamieszczona w książce autorstwa T. Krawczaka i J. Odziemkowskiego, s. 47–49. Z tym, że autorzy uważają, że parowóz został trafiony przez niemieckie *Pak-i* w czasie wycofywania się pociągu na wschód w kierunku stanowisk 16. dywizji piechoty. Podają też informacje o wybuchach amunicji w wagonach (na fotografiach wagony nie wyglądają na rozerwane przez wybuchy amunicji!). Relacja sierżanta Jończyka (Bauer Piotr, Pawlak Bogusław, Armia „Poznań” w wojnie obronnej 1939 roku, Poznań 1982 s. 403) zawiera informacje o wysadzeniu pociągu, który jednak na fotografiach prezentuje się całkiem okazale. Być może po latach członkowie załogi pociągu nie chcą przyznać się do porzucenia swojej „pancerki” i dorabiają legendę o jej bohaterskim końcu, na miarę wysadzenia Kamieńca Podolskiego („Niemieccy żołnierze wskakiwali już na platformy i dopadali pociągu, myśleli, że tam są polscy żołnierze, w tym momencie nastąpiły silne wybuchy i płomienie, wstrząsy w powietrzu, wszystko się cofnęło”, relacja sierżanta Jończyka w cytowanej publikacji).







Czołg Renault FT z wieżą cylindryczną uzbrojony w działko SA 18 na prowadnicy, z plutonu drezyn pancernych pociągu pancernego nr 11, na stacji w Łowiczu we wrześniu 1939 roku.

*A Renault FT tank fitted with conical turret and armed with a SA 18 gun on railway chassis of the armoured motor-car platoon attached to the Armoured Train No. 11 seen on Łowicz station in September 1939.*

[ADM]

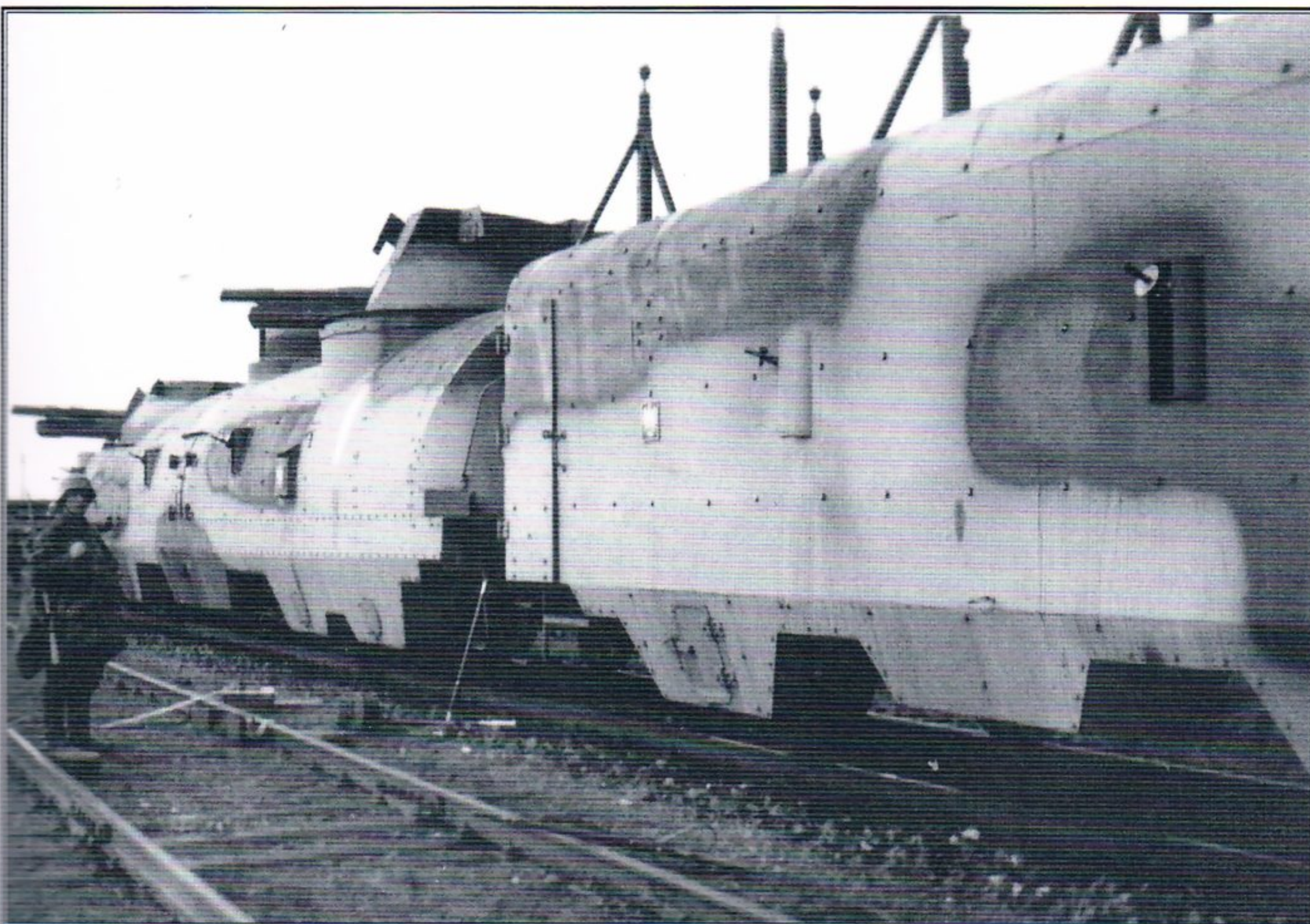
Pod koniec września 1939 roku na stacji w Łowiczu stał czołg **Renault FT** na prowadnicy, prawdopodobnie pochodzący z „11”, znane też jest zdjęcie czołgu tego typu stojącego na torze w kierunku do Poznania, a tym torem jechał **pociąg nr 11**. Natomiast oba **Renaulty FT** z prowadnicami z **pociągu pancernego nr 14** zostały zniszczone. Zatem upada też informacja o wysadzeniu **Renaultów FT** z 11. pociągu pancernego. Jak wspominał sierżant Jończyk 16 września wszystkie tankietki (cztery etatowe i zapasowa) zostały odesłane w „bezpieczne miejsce” i prawdopodobnie potem zostały zniszczone w walce lub porzucone podczas odwrotu.

Rozkaz nr 169/39 z 26 lipca mówi o przydzieleniu do „**pociągu pancernego**” czyli **nr 11** ze składnicy dwóch czołgów **FT** nr **W04-569** i **W04-570**,

czołgów **T.K.S.** (pisownia jak w rozkazie) **W02-569**, **W02-650**, **W02-652**, **W02-660** i **W02-735** z prowadnicami do tankietek numer **11**, **13**, **15**, **18** i **23** (jedna zapasowa) i dwóch samochodów **wz. 34** **W10-392** i **W10-394**.

**Pociąg pancerny nr 12 „Poznańczyk”**, dowodzony przez kapitana Kazimierza Malinowskiego 27 lub 28 sierpnia pojechał przez Łódź i Kalisz do dyspozycji 25. Dywizji Piechoty armii „Poznań”, dowódca generał brygady Franciszek Alter. W dniu 31 sierpnia **pociąg nr 12** został bezpośrednio podporządkowany dowódcy 56. Pułku Piechoty Wielkopolskiej płk Wojciechowi Tyczyńskiemu. 56. pułk stacjonował w Krotoszynie.

Wojna rozpoczęła się 1 września o godzinie 4.50 rano, wraz z przekroczeniem na odcinku: Bestwion–Zduny granicy państwowej przez 183.



Porzucony pod Jackowicami uszkodzony pociąg pancerny nr 11, wrzesień 1939 roku. Widoczny wagon szturmowy i artyleryjski. Widoczne pozostawione w pociągu karabiny maszynowe wz. 08.

*An abandoned damaged Armoured Train No. 11, Jackowice area in September 1939. The assault and artillery wagons. Note Maxime Model 08 machine guns remained in the armoured train.* [Mariusz Zimny]



Szkolny pociąg pancerny I. dywizjonu pociągów pancernych (pociąg pancerny nr 12) w rejonie Pilawy w 1937 roku.  
 The Training Armoured Train of the 1st Armoured Trains Battalion (Armoured Train No. 12) seen in Pilawa area in 1937.  
 [CAW]



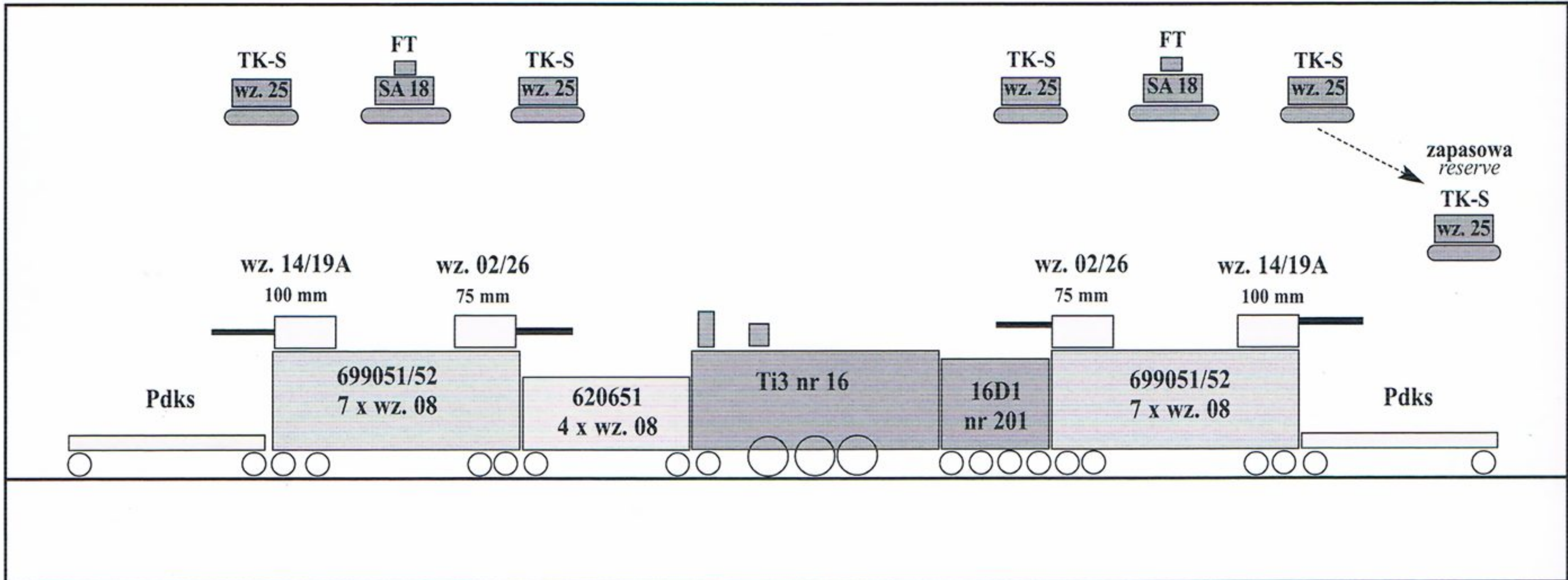
Landwehr Regiment. Próby przełamania dobrze zorganizowanej obrony 56. pułku i zdobycia Krotoszyna przez wojska niemieckie w pierwszym dniu wojny się nie powiodły się. Duża w tym zasługa załogi **pociągu pancernego nr 12**. Już około godziny 6.00 pociąg przejechał ze stacji Krotoszyn w kierunku Zdun atakowanych przez *landwehrystów*. Ze stanowiska ogniowego koło stacji Krotoszyn Stary ostrzeliwał także zgrupowanie piechoty niemieckiej na północ od Freyhan (Cieszków) na terytorium Rzeszy. Następnie pociąg wspierał ogniem I. batalion 56. pułku. Celny ogień polskich armat (i haubic) przyczynił się do odparcia ataku. Załoga pociągu próbowała też unieszkodliwić niemiecką baterię artylerii ostrzeliwującą Krotoszyn.

Kilka godzin później saperzy wysadzili obiekty przeznaczone do zniszczenia, w tym wiadukt na linii kolejowej Zduny–Krotoszyn, unieruchamiając w ten sposób linię kolejową Poznań–Breslau (Wrocław). Później pociąg dozorował linię kole-

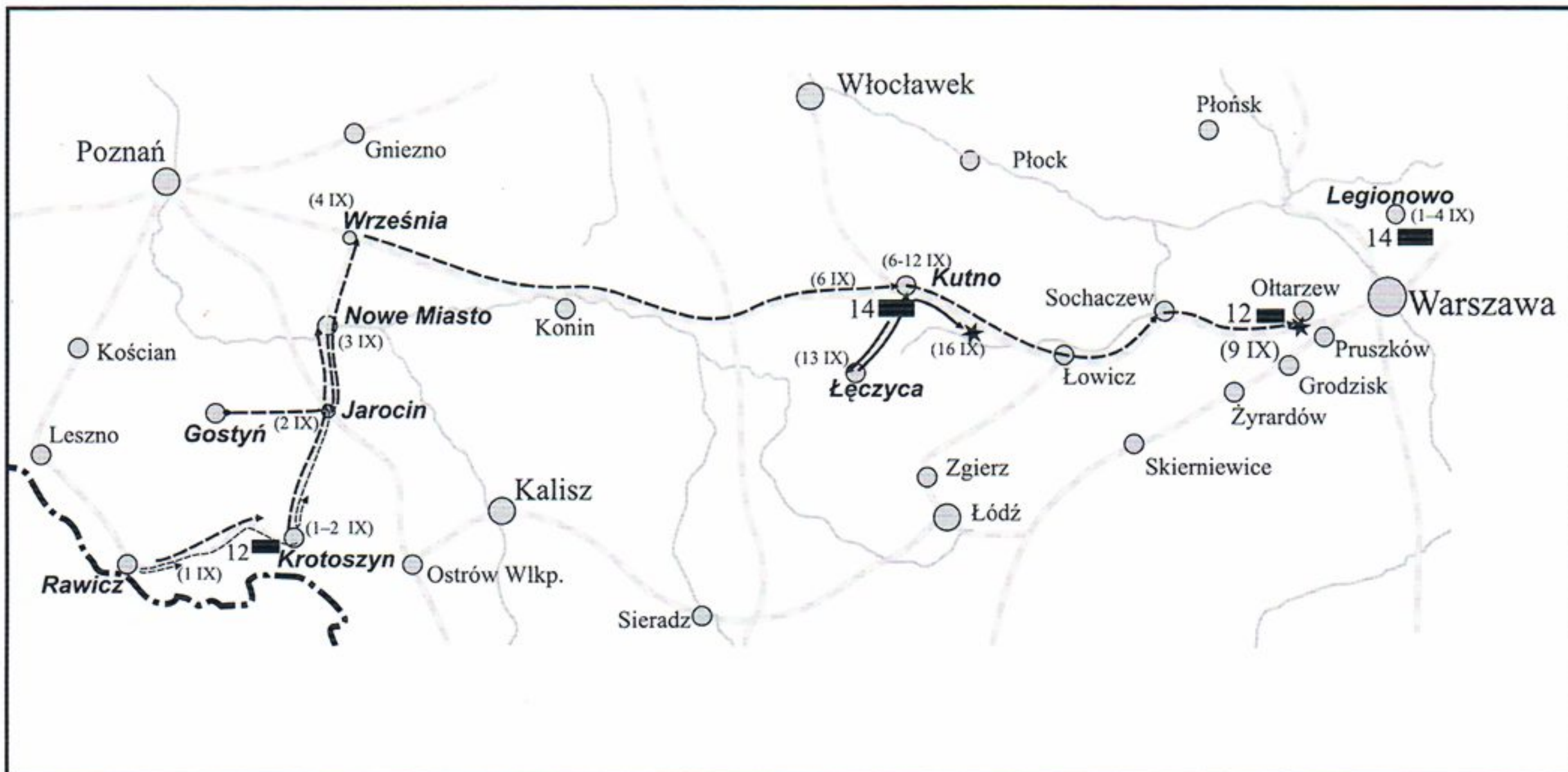
jową do Rawicza i interweniował w walkach o to miasto, jako skuteczna artyleria bezpośredniego wsparcia. Wieczorem 1 września **pociąg pancerny nr 12** patrolował na trasie Barzęcin–Wolenice (w dostępnych publikacjach uparcie powielana jest błędna nazwa „Borzecin” i „Wołonicze”) i osłaniał odejście 56. pułku na linię rzeki Prosnę. Aktywnie działały dreżyny pancerne pociągu pancernego, które wyjeżdżały w kierunku granicy z Niemcami.

Rankiem 2 września pociąg przejechał do Jarocina, gdzie został podporządkowany dowódcy Wielkopolskiej Brygady Kawalerii gen. brygady Romanowi Abrahamowi. Tego dnia pociąg patrolował odcinek z Krotoszyna do Gostynia. Niemcy nie prowadzili tam aktywnych działań. Załoga odnotowała tylko przeloty samolotów niemieckich, które jednak nie atakowały pociągu. Pierwsze dni walki z Niemcami dokładnie opisuje relacja zastępcy dowódcy pociągu porucznika Tadeusza Lajourdie złożona w Instytucie i Muzeum im. gen. Władysława Sikorskiego w Londynie.

Schemat pociągu pancernego nr 12 („Poznańczyk”), 1 września 1939 roku.  
 The scheme of Armoured Train No. 12 („Poznańczyk”), September 1, 1939.







Działania bojowe pociągów pancernych nr 12 i 14, wrzesień 1939 roku.

*The combat operations of the Armoured Trains Nos. 12 and 14 in September 1939.*

W dniu 3 września pociąg pancerny ubezpieczał mosty na Warcie koło Nowego Miasta nad Wartą. Pierwsze trzy dni walk były dość pasywne i znaczny potencjał bojowy (ogniowy) **pociągu pancernego nr 12** nie został należycie wykorzystany, zresztą w południowej Wielkopolsce nie dochodziło do intensywnych działań bojowych, a walki ograniczały się starć patroli rozpoznawczych. Kilkakrotnie interweniowały dreżyny pancerne pociągu, które patrolowały tory z Nowego Miasta do Jarocina i ostrzeliwały pojawiające się patrole wojsk niemieckich.

W dniu 4 września 1939 roku kapitan Majewski otrzymał rozkaz odjazdu „do Warszawy” (brak jest informacji, czy pociąg pancerny został skierowany do obrony stolicy, czy też wracał do bazy w Legionowie). **Pociąg Pancerny Nr 12** i pociąg

gospodarczy przejechały z Nowego Miasta do Wrześni. Tam pociągi zostały zatrzymane do czasu naprawy uszkodzonych torów na linii Poznań–Warszawa (wynik ataku trzech **He 111H** z dowództwa KG 26 – Emmerling M., Luftwaffe nad Polską 1939 cz. II Kampfllieger, Gdynia 2005, s. 82). Porucznik Lajourdie wspomina, że na trasie z Wrześni do Kutna pociąg był atakowany przez lotnictwo niemieckie.

W dniu 6 września **Pociąg Pancerny nr 12** przejechał przez Kutno w kierunku Warszawy, rankiem 7 września stanął w ogromnym zatorze między Łowiczem a Sochaczewem. Dzięki wyłożonej pracy saperów i załogi pociągu zdołano pokonać i ten zator. Niestety tory do Warszawy zostały ponownie zablokowane. Pociągi ewakuacyjne i wraki wagonów tarasowały tor od Sochaczewa do Błonia.

**Wysadzony w powietrze tylny wagon artyleryjski i platforma Pdks pociągu pancernego nr 12, Ołtarzew, wrzesień 1939 roku. Widoczny oderwany dach wagonu artyleryjskiego z wieżyczką przeciwlotniczego karabinu maszynowego.**

*The blown up rear an artillery wagon and a Pdks flatcar of the Armoured Train No. 12 seen in Ołtarzew in September 1939. Note dismantled roof of the artillery wagon with a turret of the AA machine gun. [Wawrzyniec Markowski]*

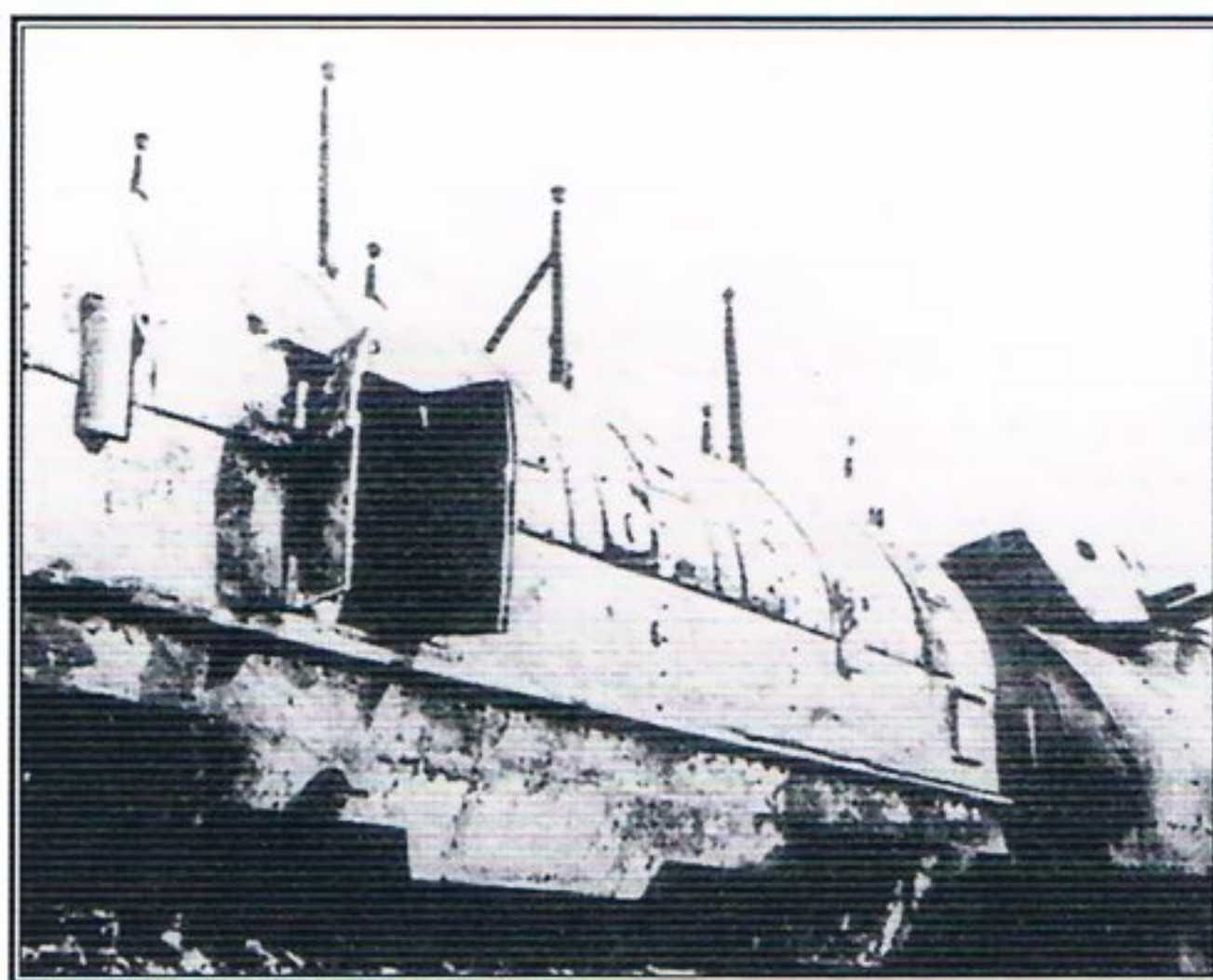






Po prawej. Wagon szturmowy i tylny wagon artyleryjski pociągu pancernego nr 12, Ołtarzew, wrzesień 1939 roku. Poniżej. Wysadzony w powietrze przedni wagon artyleryjski i platforma Pdks pociągu pancernego nr 12, Ołtarzew, wrzesień 1939 roku.

Right. An assault wagon and a rear artillery wagon of Armoured Train No. 12 seen in Ołtarzew in September 1939. Below. The blown up a front artillery wagon and a Pdks flatcar of Armoured Train No. 12 seen in Ołtarzew in September 1939. [CAW, Mariusz Zimny]



W dniu 9 września rano załoga **pociągu pancernego nr 12** pod Leonowem nawiązała kontakt bojowy ze wzmocnionym oddziałem rozpoznawczym z 24. Dywizji Piechoty (bateria artylerii, 24. Dywizjon Rozpoznawczy i część I. Batalionu 102. Pułku Piechoty) mającym za zadanie uchwycenie przepraw na Bzurze. Załoga pociągu otworzyła celny ogień do grupy pojazdów niemieckich (polskie źródła mówią o zniszczeniu 7 pojazdów – nie wiadomo samochodów, czy też samochodów pancernych, tych ostatnich w 24. dywizji były tylko trzy). Niemcy podciągnęli działka przeciwpancerne, których pociski uszkodziły





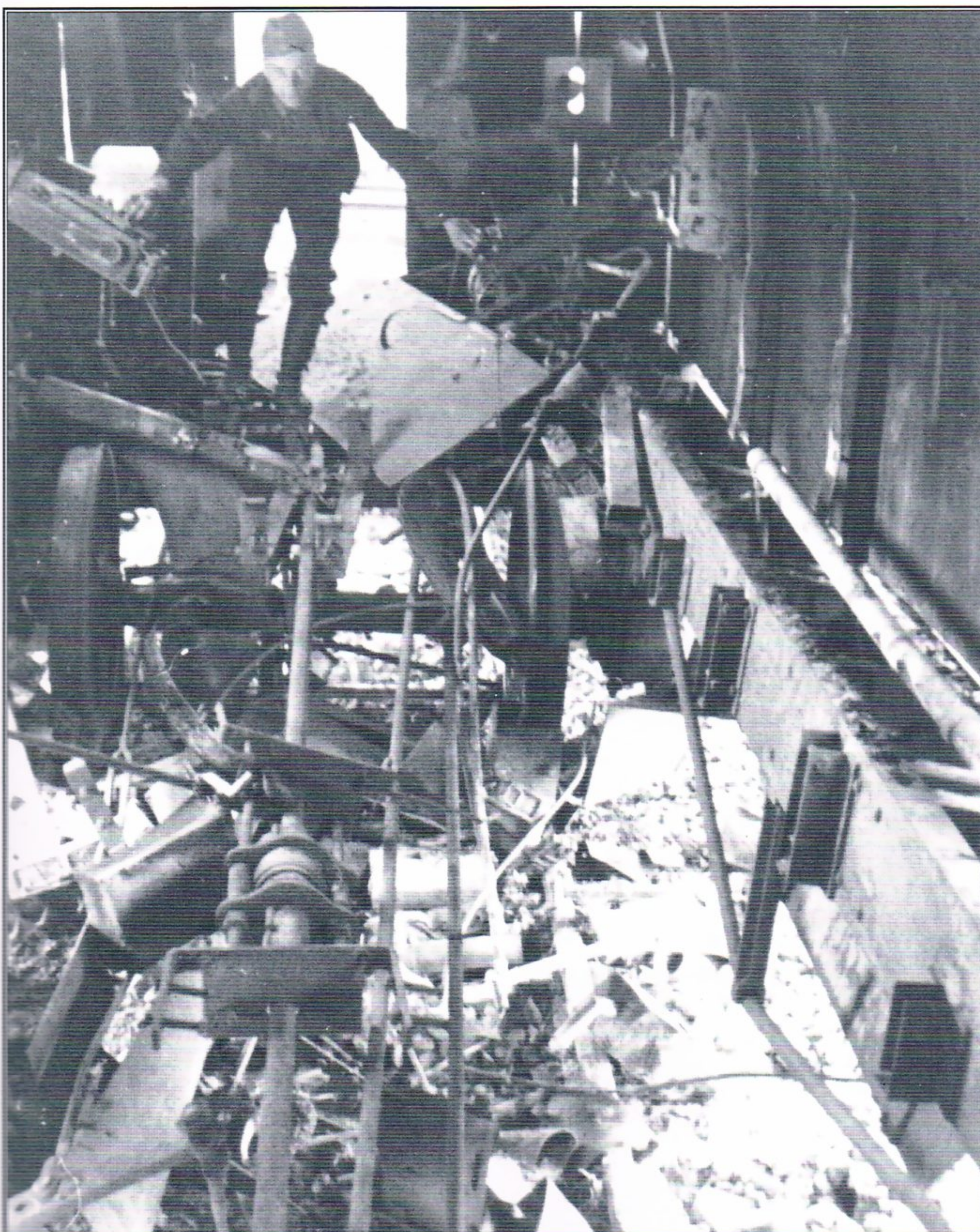


Strona 20 u góry. Tankietka TK-S z radiostacją i czołg Renault FT na prowadnicy W10-872 z pociągu pancernego nr 12.

*Page 20 top. A TK-S tankette fitted with radio set and a Renault FT tank on No. W10-872 railway chassis of the Armoured Train No. 12. [Wawrzyniec Markowski]*

Po lewej. Lokomotywa Ti3 nr 16 z tendrem 16D1 nr 280 i wysadzony przedni wagon artyleryjski z pociągu pancernego nr 12.

*Left. A Ti3 No. 16 locomotive with Type 16D1 No. 280 tender and blown up a front artillery wagon of the Armoured Train No. 12. [Mariusz Zimny]*



Wnętrze wysadzonego wagonu szturmowego nr 620651 pociągu pancernego nr 12.

*The interior of a destroyed assault wagon No. 620651 of the Armoured Train No. 12. [Mariusz Zimny]*



**Zniszczony przedni wagon artyleryjski pociągu pancernego nr 12, Ołtarzew, wrzesień 1939 roku. Widoczne zerwane godło „PKP”.**

*A destroyed front artillery wagon of the armoured train No. 12 seen in Ołtarzew in September 1939. [Mariusz Zimny]*



**Wysadzony tylny wagon artyleryjski i wagon szturmowy z pociągu pancernego nr 12.**

*A blown up rear artillery wagon and an assault wagon of the Armoured Train No. 12. [Wawrzyniec Markowski]*



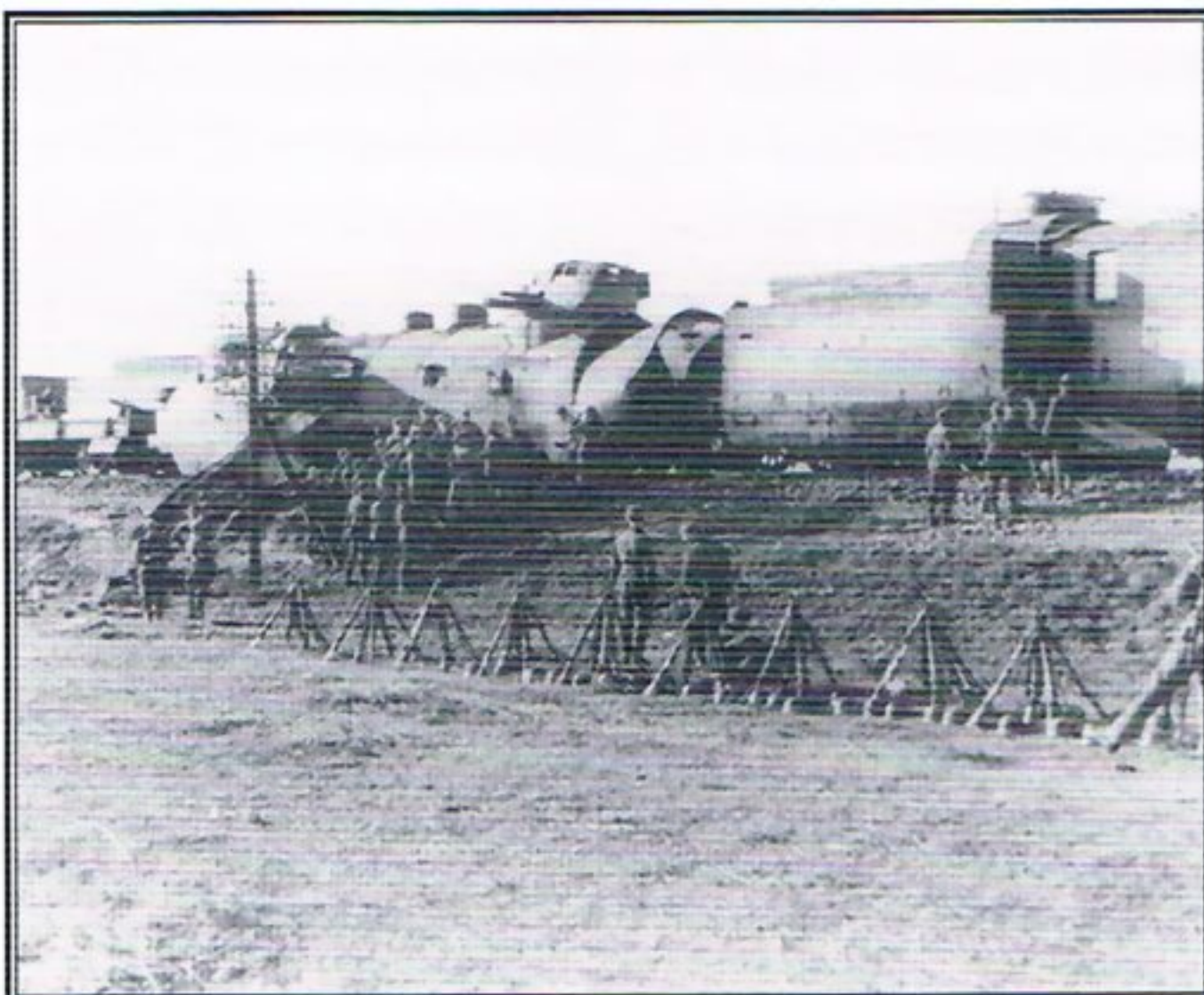
**Zniszczony wagon artyleryjski pociągu pancernego nr 12, Ołtarzew, wrzesień 1939 roku.**

*A destroyed artillery wagon of the armoured train No. 12 seen in Ołtarzew in September 1939.*



**Lokomotywa Ti3 nr 16 z tendrem 16D1 nr 201 i wysadzony wagon artyleryjski z pociągu pancernego nr 12.**

*A Ti3 No. 16 locomotive with a Type 16D1 No. 201 tender and a blown up artillery wagon of the Armoured Train No. 12. [Mariusz Zimny]*

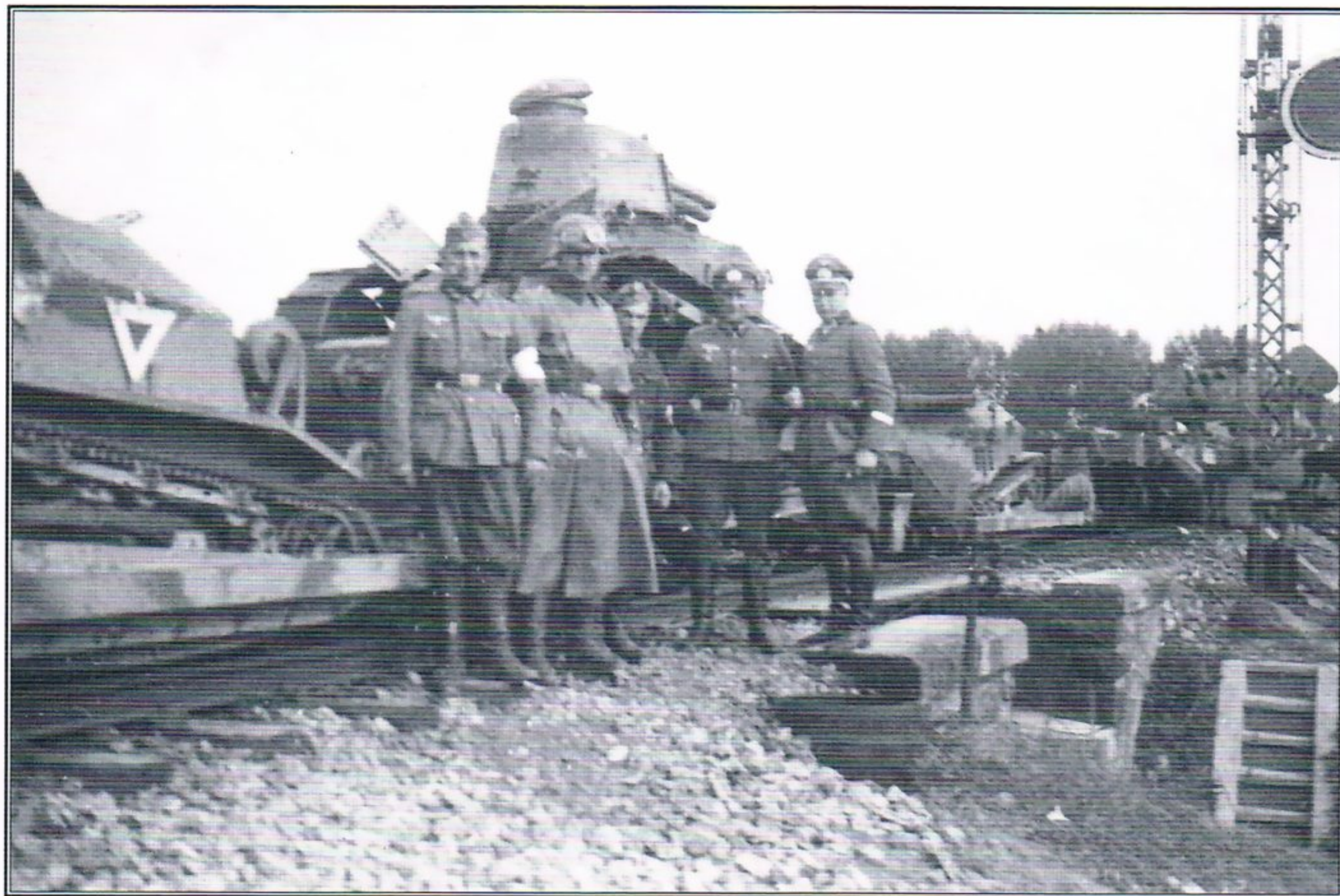


jeden z wagonów artyleryjskich. Według relacji członków załogi pociąg był też atakowany przez samoloty niemieckie. W czasie walki Niemcy podciągnęli do Leonowa nowe oddziały m.in. część I. Batalionu 32. Pułku Piechoty. W tej sytuacji kapitan Majewski nakazał odjazd do Błonia. Pociąg przejechał przez Błonie prowizorycznym torem, położonym między bocznica a torem głównym. **Pociąg Pancerny nr 12** ruszył dalej do Warszawy, bowiem odwrót w kierunku Łowicza lub Kutna zamykały oddziały z 24. Dywizji Piechoty.

Pod Ołtarzewem (lokalizacja z 1939 roku, obecnie jest to część Ożarowa Mazowieckiego) załoga polskiego pociągu napotkała 7. Zmotoryzowany Dywizjon Rozpoznawczy ubezpieczający tyły jednostek 4. Dywizji Pancernej atakujących Warszawę (głównie 36. Pułku Pancernego walczącego na Woli). Dalsza droga była zamknięta, bowiem saperzy niemieccy mogli w każdej chwili wysadzić tory przed pociągiem skutecznie go unieruchamiając. Jak już wcześniej wspomniano, także droga na zachód została odcięta. W tej sytuacji załoga wysadziła w powietrze wagony pancerne. Trudno ustalić, dlaczego nie zniszczono tankietek i dwóch czołgów **Renault FT** na prowadnicach nr W10-872 i W10-875. Później jeden z czołgów **FT** na prowadnicy Niemcy przeholowali do Błonia. W przypadku **pociągu nr 12** zniszczenia były skuteczne, bowiem wagony pancerne nie zostały naprawione i nie były później używane w jednostkach niemieckich. Niemcy używali jedynie platform i parowozu **Ti3 nr 16**.

W chwili wybuchu wojny, 1 września 1939 roku, **pociąg pancerny nr 13 „Paderewski”** znajdował się na bocznicy w Legionowie, gdzie pośpiesznie kończył mobilizację („O wybuchu wojny dowiedziałem się około godz. 9 rano, gdy padły pierwsze bomby na Zegrze (3-4 km). Wówczas spokojnie ćwoczyłem..” wspomina dowódca pociągu). W południe na rozkaz dowódcy dywizjonu majora Zdzisława Szulczewskiego szybko wyjechał z bazy I. dywizjonu pociągów



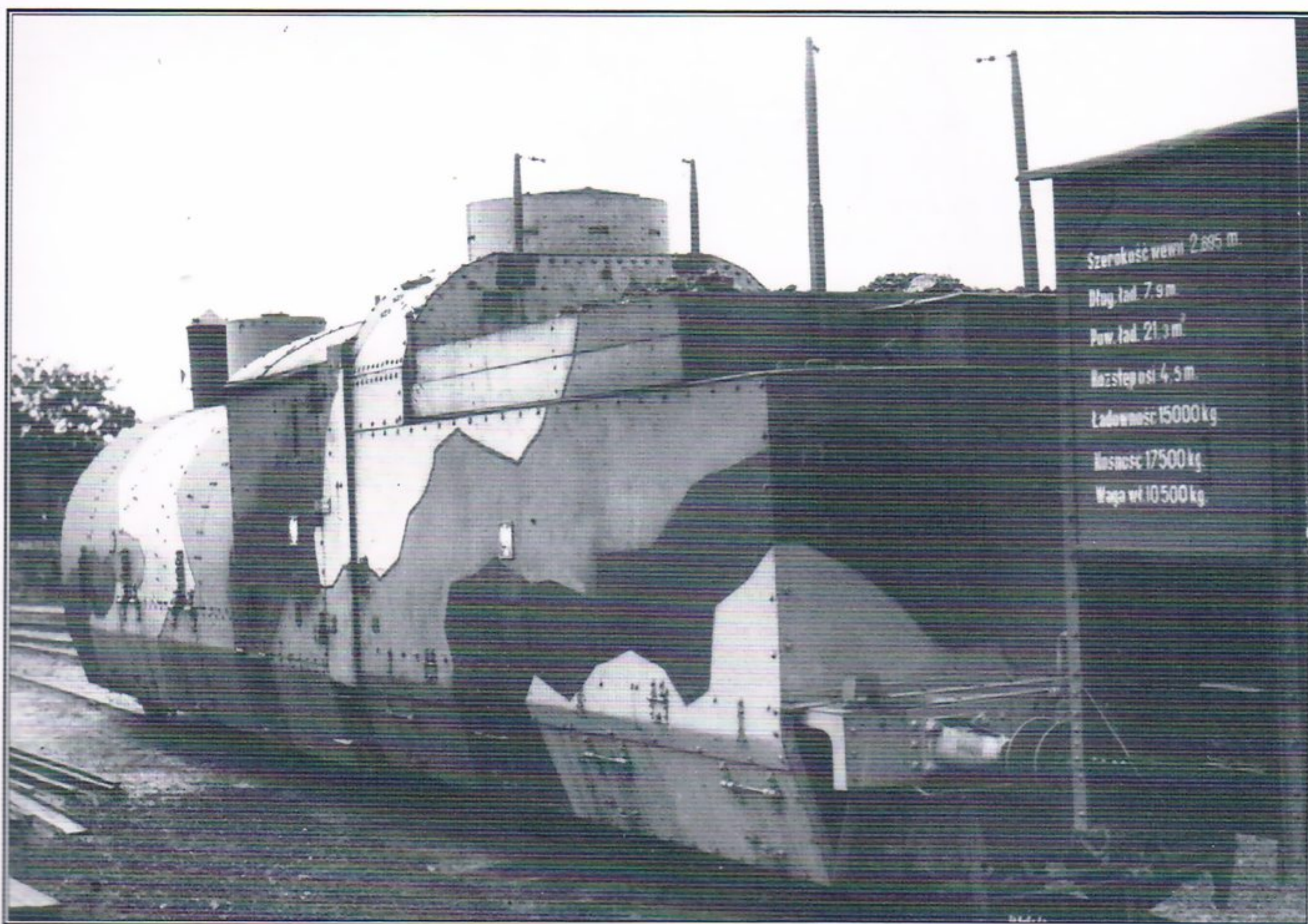


**Tankietka TK-S z radiostacją i czołg Renault FT na prowadnicy W10-872 z pociągu pancernego nr 12.**

*A TK-S tankette fitted with a radio set and a Renault FT tank on No. W10-872 railway chassis of the Armoured Train No. 12. [Mariusz Zimny]*

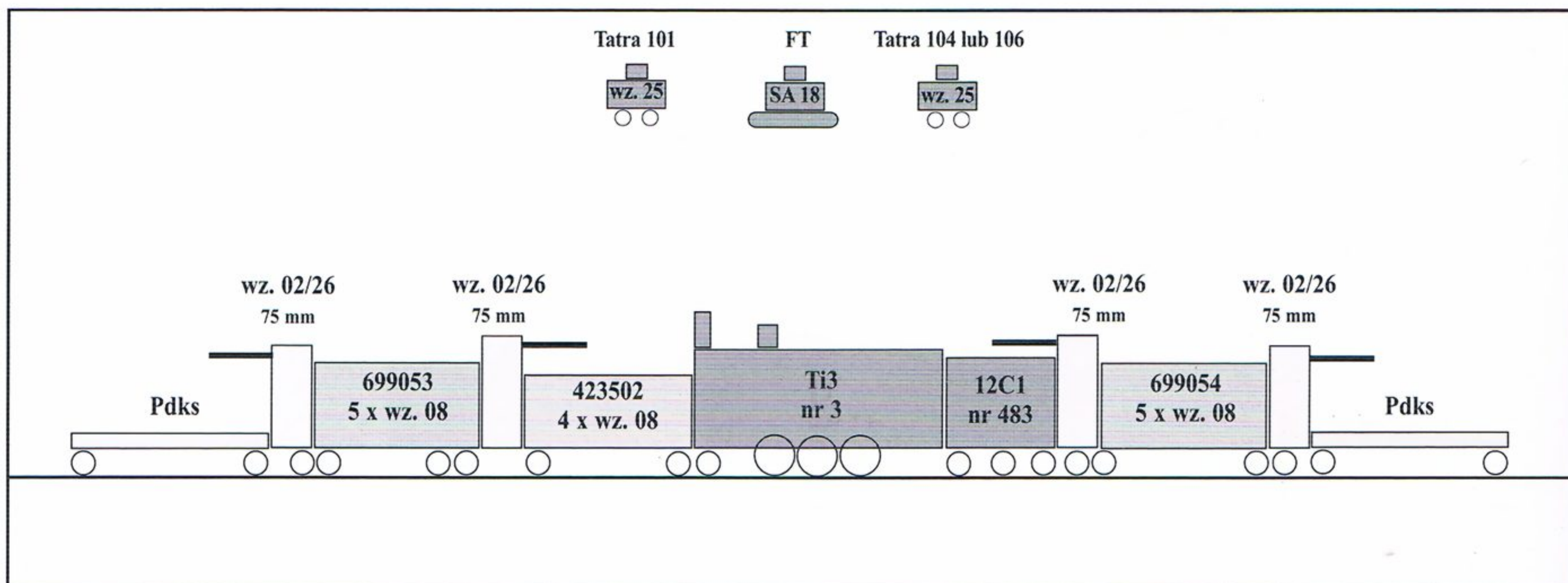
pancernych w Legionowie kierując się do Nasielska. **Pociąg pancerny nr 13** nie miał swojego plutonu pancernego (drezyn) odesłanego wcześniej do obrony mostów w Tczewie. Natomiast do pociągu przydzielono dwa czołgi **Renault FT** (prawdopodobnie o numerach rejestracyjnych W04-569 i W04-570, pobrane ze składnicy 21 sierpnia 1939 roku) na prowadnicach i dwie drezyny pancerne **Tatra** (na pewno drezyna nr 101 i druga o nieustalonym numerze, być może nr 104 lub 106, które były wykazywane w jednostce przy okazji remontów, drezyny nie miały przydzielonych wojskowych numerów rejestracyjnych, jak np. czołgi **FT** i prowadnice do nich, tylko numery kolejowe). Podstawowym źródłem informacji na temat

działań **pociągu pancernego nr 13** jest „Sprawozdanie kapitana Stanisława Młodzianowskiego z działań pociągu pancernego 13 w czasie wojny 1939 r.” – Instytut i Muzeum im. gen. W. Sikorskiego w Londynie – B.I. 105/N”, sporządzone w 1946 roku w Londynie. Dokument obok cennych informacji i faktów z okresu walk pociągu pancernego jest próbą ukrycia nieudolności oficera kwatermistrzostwa dywizjonu, mianowanego, prawdopodobnie w sierpniu 1939 roku, dowódcą pociągu pancernego. Dokument zawiera różne zmyślane fakty, nie pokrywające się z relacjami innych świadków wydarzeń. „Sprawozdanie” jest pełne inwektyw pod adresem innych oficerów. Na przykład informacja dotycząca dowódcy dywiz-



**Lokomotywa Ti3 nr 3 z tendrem 16D1 nr 201 z pociągu pancernego „General Sosnkowski” z I. dywizjonu pociągów pancernych, Legionowo w 1933 roku.**  
*A Ti3 No. 3 locomotive with Type 16D1 No. 201 tender of the Armoured Train nicknamed after “General Sosnkowski” of the 1st Armoured Trains Battalion, Legionowo in 1933. [ADM]*





**Schemat pociągu pancernego nr 13 („General Sosnkowski”), 1 września 1939 roku.**

*The scheme of Armoured Train No. 13 (“General Sosnkowski”), September 1, 1939.*

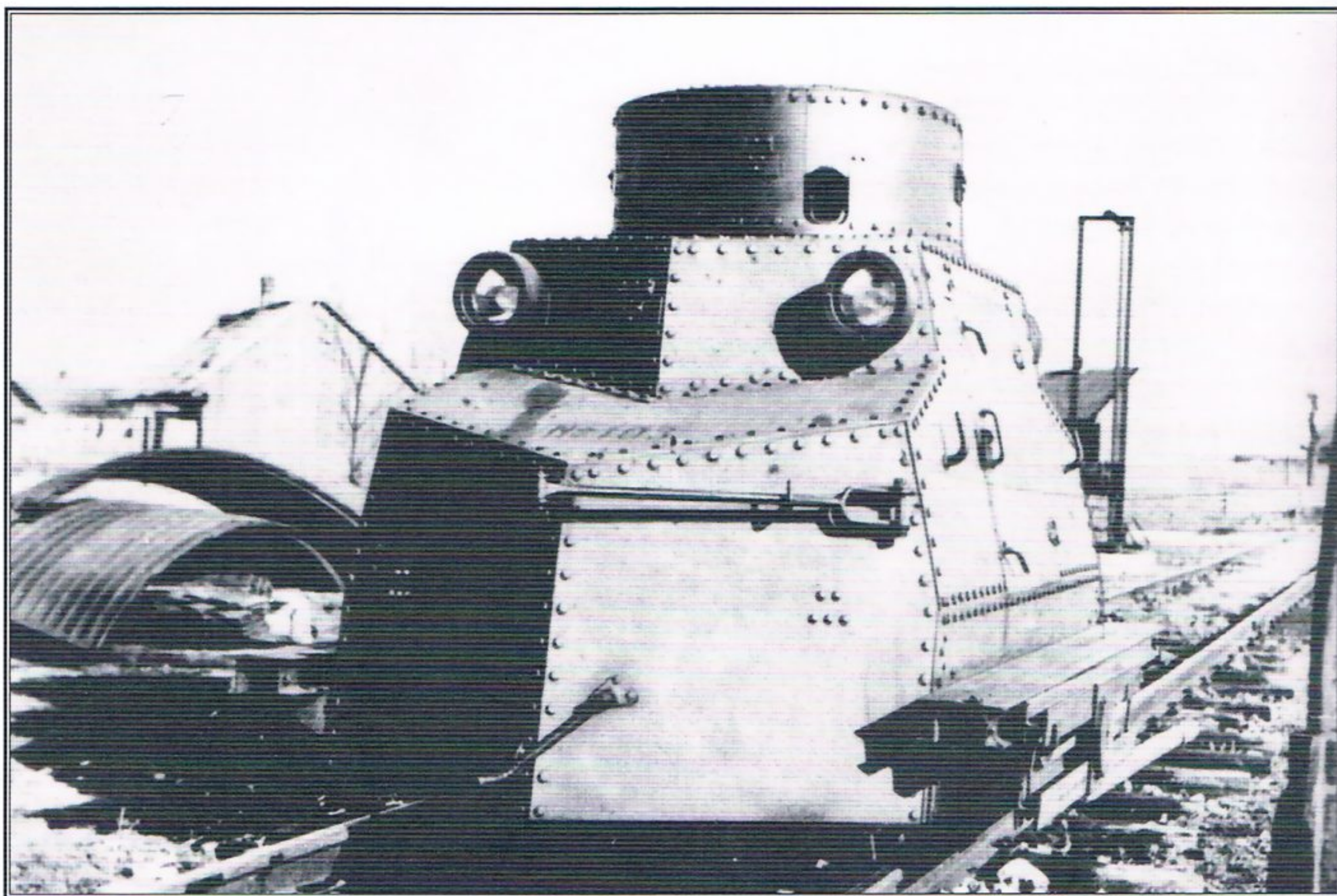
jonu. „Według moich przypuszczeń major Szulczewski namówił i wyciągnął go (mowa tu o dowódcy **pociągu pancernego nr 15** kpt. Kubańskim – przyp. aut.) z obozu jenieckiego – do służby dla Niemców w oddziałach „SS Galicja”. Wyjątkowo nikczemna insynuacja, określająca poziom „kapitana” Młodzianowskiego, bowiem major Zdzisław Szulczewski został zamordowany przez NKWD w Charkowie w kwietniu 1940 roku, a więc nie mógł dokonać wszystkich podłości przypisywanych mu przez Młodzianowskiego.

Do Nasielska pociąg przyjechał o godzinie 15.15. Na stacji dowódca pociągu kapitan Młodzianowski (cytaty i niektóre informacje z *Sprawozdania kapitana Stanisława Młodzianowskiego z działań pociągu pancernego 13 w czasie wojny 1939 r.*) bezskutecznie próbował nawiązać łączność ze sztabem armii „Modlin” (poszukiwał na stacji mitycznego „Augusta” u którego miał się zameldować, pod tym kryptonimem ukryta została centrala telefoniczna armii „Modlin”!) do której został przydzielony pociąg. Dopiero około godziny 23.00(!) do **pociągu**

**pancernego nr 13** dotarł pociąg(!) z łącznikiem, który przywiózł mapy i dokumenty dotyczące zaopatrzenia pociągu. W dniu 2 września pociąg nie prowadził żadnych działań (stał nadal na stacji w Nasielsku), bowiem jego dowódca udał się do Modlina w celu odebrania kodów do radiostacji, których w Modlinie i tak zakazano mu używać... bowiem dostały już się w ręce Niemców w rozbitym pod Częstochową sztabie 7. dywizji piechoty (tutaj kpt. Młodzianowskiego zawiodła chyba pamięć, kody wpadły w ręce *Wehrmachtu* dopiero 3 września – przyp. aut.). Także 2 września dowódca pociągu otrzymał informacje o podporządkowaniu pociągu dowództwu broni pancernych Armii „Modlin” (to dość dziwny fakt, bowiem przynależność pociągu najpierw do dowództwa artylerii, a później do broni pancernych wynikała z dokumentów mobilizacyjnych, dlatego chyba nie było konieczne „wcielenie” pociągu do broni pancernych armii „Modlin” i wizyta w sztabie, być może autor relacji – kpt. Młodzianowski, chciał w ten sposób usprawiedliwić swoje częste wyjazdy i brak bezpośred-

**Nieuzbrojona drezyna pancerna Tatra T18 nr 103, widok od tyłu. Drezyny T18 zostały przydzielone we wrześniu 1939 roku do pociągów pancernych nr 13 i 15**

*An unarmed Tatra T18 No. 103 armoured rail car. T18s rail cars were attached to the Armoured Trains Nos. 13 and 15 in September 1939. Rear view. [ze zbiorów Janusza Magnuskiego]*







Wykolejony przedni wagon artyleryjski pociągu pancernego nr 13, nr 699053 lub nr 699054 Łochów, wrzesień 1939 roku. Widoczne wyrzucone z wojskowej platformy Pdks akcesoria do naprawy torów. Bomba nie mogła eksplodować obok pociągu, bowiem platforma nie została zasypana piaskiem i ziemią.  
A derailed front artillery wagon of Armoured Train No. 13 No. 699053 or 699054 seen in Łochów in September 1939. Note foreground are seen a rail repair accessories set get out of a Pdks military flatcar. [Wawrzyniec Markowski]

niego dowodzenia przydzielonym mu pociągiem pancernym). Rano 3 września dowódca pociągu (w tym czasie załoga prowadziła naprawy i „konserwacje silników”) otrzymał rozkaz przygotowania go do walki. W tym czasie stacja w Nasielsku została dwukrotnie zbombardowana przez samoloty *Luftwaffe*. Około godziny 11.00 grupa 6 bombowców **Heinkel He 111H** z 5. *Staffel* II. *Gruppe* (*Kampf*) *Lehrgeschwader* 1 (każdy samolot przenosił 10 bomb *SD 50* i 22 *SC 50*, każda o masie 50 kg) zaatakowała stację. Bombardowanie spowodowało uszkodzenia budynków i torów. Klucz trzech **Heinkli** ze sztabu II. *Gruppe* ponownie znalazł się nad Nasielskiem około godziny 15.00. Niemieckie samoloty obrzuciły stację bombami i wykonały zdjęcia fotograficzne dokumentujące skuteczny atak „chłopców Göringa”, (Emmerling M. *Luftwaffe nad Polską*, Gdynia 2005, str. 68). Oba naloty wyrządziły znaczne szkody, w wielu miejscach zostały zniszczone tory. Jak zauważył kpt. Młodzianowski „załoga zaczęła ulegać panice i uciekać w las i pola” (tu wyjaśnienie, jest to metoda biernej obrony przeciwlotniczej pozwalająca na zmniejszeniu strat osobowych). W czasie ataku samolotów (kpt. Młodzianowski stojąc na dachu wagonu próbował opanować panikę, „a więc kulom się nie kłaniał”) przybył ze sztabu Armii „Modlin” „major Prewczyn-Kwinto” (prawidłowo major Romuald Prewysz-Kwinto, natomiast R. Szubański op.cit. s. 97 podaje, że był to ppłk Michał Piwoszczuk, dowódca broni pancernych armii „Modlin”, rację ma chyba Młodzianowski, bowiem po co pułkownik fatygowałby się z Modlina do Nasielska), który ustalił stopień zniszczeń na stacji i przekazał kapitanowi Młodzianowskiemu rozkaz wyjazdu do Mławy, w celu nawiązania łączności z dowódcami 8. i 20. Dywizji Piechoty. Dopiero po kilkugodzinnej naprawie torów, wieczorem, po zapadnięciu ciemności, **pociąg pancerny nr 13** wyjechał z Nasielska do Ciechanowa, dokąd przybył około północy. Od

strony Mławy dochodziły odgłosy walki i widać było łunę, natomiast w Ciechanowie trwały walki o miasto prowadzone przez 63. Samodzielną Kompanię Czołgów Rozpoznawczych („w mieście walczy kompania T.K. kapitana Koszewicza M. (prawidłowo Mieczysław Kosiewicz) ze Lwowa”). W panujących ciemnościach dowódca pociągu nie zdecydował się jednak na wjazd do miasta i wsparcie ogniem walczących tam tankietek. Młodzianowski wspomina, że „czołgów które by mogły zejść w teren nie miałem”. Jest to niezwykle stwierdzenie, w kontekście tego, że niebawem „odnalazł” się czołg, Młodzianowski myślał pewnie o tankietkach.

Na rozpoznanie sytuacji na stacji w Ciechanowie został wysłany czołg **Renault FT** na prowadnicy dowodzony przez zastępcę dowódcy **pociągu pancernego nr 13** kapitana Mieczysława Wnukowskiego (Młodzianowski podaje, że był to **Renault**, natomiast R. Szubański op.cit. s. 97 **Tatra**), chyba jednak Młodzianowski lepiej wiedział kogo i jaki pojazd wysłał „na śmierć”, zresztą zastępca dowódcy pociągu zgłosił się do tej misji na „ochotnika”. W nocy działanie pociągu



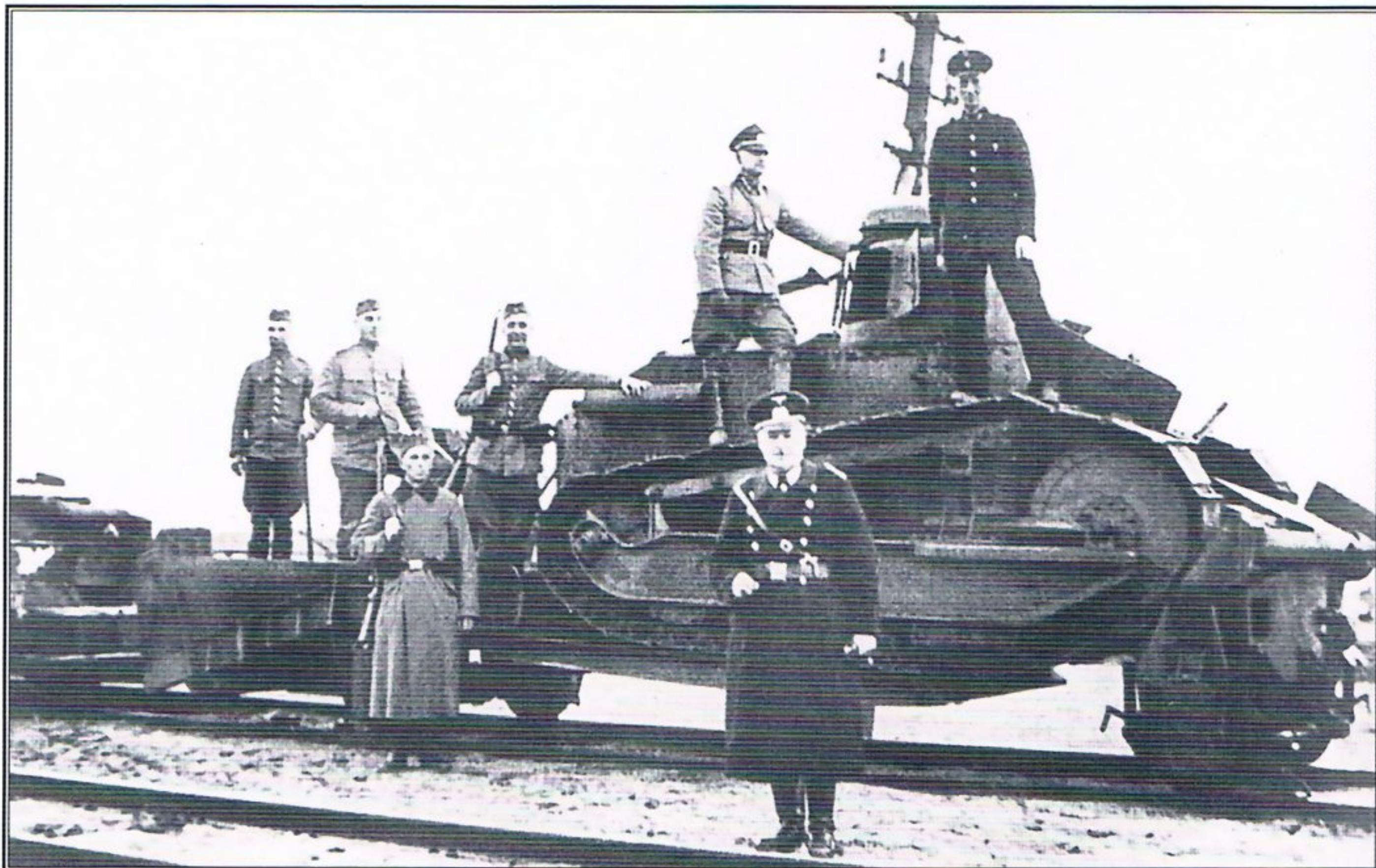
Działania bojowe pociągu pancernego nr 13, wrzesień 1939 roku.

The combat operations of the Armoured Train No. 13 in September 1939.



Zdobyty czołg Renault FT na prowadnicy z wieżą cylindryczną uzbrojony w działko SA 18 z plutonu drezyn pancernych z nieustalonego pociągu pancernego, wrzesień 1939 roku.

*A captured Renault FT tank on railway chassis fitted with conical turret and armed with a SA 18 gun of the armoured rail car platoon attached to the armoured train in September 1939. [ASKM]*



pancernego było utrudnione (brak rozpoznania i ustalonych sygnałów rozpoznawczych dla własnych wojsk), dlatego dowódca pociągu po powrocie **Renaulta** wydał rozkaz o wycofaniu całego składu na stację Świercze. Rano dowódca pociągu nawiązał łączność telefoniczną (radiostacja pociągu nie mogła być używana z powodu przechwycenia kodów) z dowództwem armii, skąd otrzymał rozkaz ponownego wykonania rozpoznania Ciechanowa. Pociąg przejechał ze Świerczy w okolice Ciechanowa. Powtórnie na rozpoznanie został wysłany czołg **Renault FT** na prowadnicy, którego załoga przywiozła jeńca. Jeniec poinformował, że Ciechanów zajął niewielki oddział zmotoryzowany z dywizji pancerniej „Kempf”. Dowódca pociągu pancernego wysłał do sztabu armii drogą telefoniczną meldunek opisujący sytuację w Ciechanowie, jednocześnie prosił o przydzielenie piechoty w celu zaatakowania Ciechanowa.

Niestety dowództwo armii nie dysponowało wówczas żadnym dyspozycyjnym oddziałem piechoty, a etatowy pluton wypadowy pociągu był zbyt słaby. Wieczorem kapitan Młodzianowski został wezwany do sztabu armii do Modlina. Tam został mianowany dowódcą grupy pociągów pancernych złożonej z **13. i 15. pociągu pancernego**, który właśnie ukończył mobilizację. Była to bardzo ciekawa koncepcja taktyczna (prawdopodobnie zainicjowana przez ppłk Piwoszczuka, dowódcę broni pancernych armii „Modlin”), bowiem w oparciu o rozwinięty system szlaków kolejowych w okolicach Warszawy, silną jeszcze wówczas obronę przeciwlotniczą i bazę zaopatrzeniową w Legionowie, polskie pociągi pancerne mogły być skutecznie używane na różnych newralgicznych odcinkach frontu wokół stolicy Polski. Ponadto do walki dowództwo mogło jednocześnie wysłać nie jeden, a dwa pociągi pancerne. Niestety niebawem

Wykolejony tylny wagon artyleryjski i wagon szturmowy pociągu pancernego nr 13, Łochów, wrzesień 1939 roku. Widoczne wymontowane działa.

*A derailed rear artillery and assault wagons of Armoured Train No. 13 seen in Łochów in September 1939. Note dismounted guns. [Wawrzyniec Markowski]*





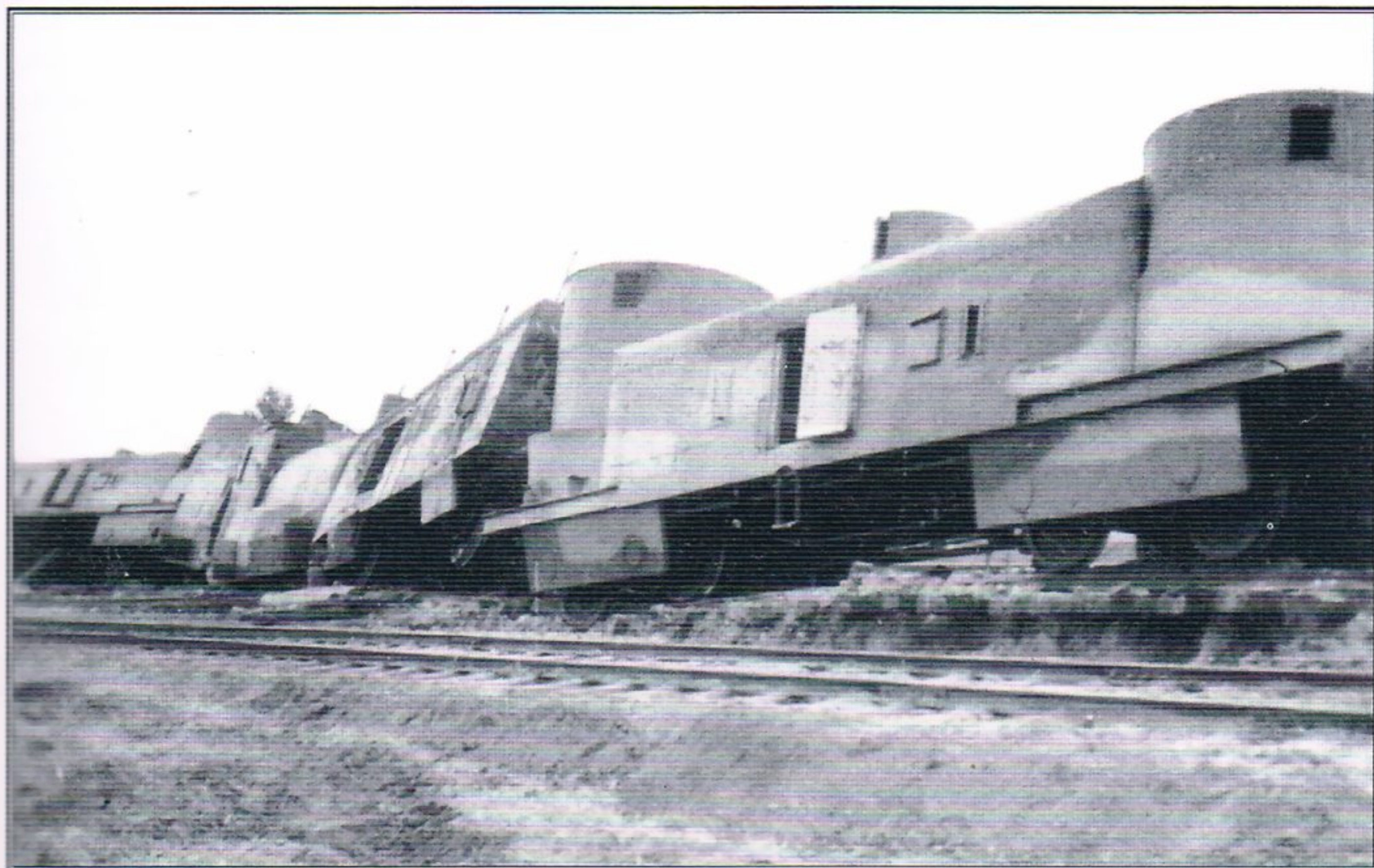
katastrofalna sytuacja wojsk polskich zniweczyła ten zamiar.

Rankiem 5 września oba pociągi pancerne ponownie znalazły się w Nasielsku. **Pociąg pancerny nr 13** otrzymał rozkaz rozpoznania w kierunku Płońsk, a „15” w kierunku Ciechanowa, a więc szlakiem przetartym wcześniej przez **pociąg pancerny nr 13**. Oba pociągi aktywnie rozpoznawały wyznaczone kierunki, co 2–3 godziny wysyłając dokładne meldunki telefoniczne o sytuacji.

Pod wieczór załoga **pociągu nr 13** koło Poniechówka zestrzeliła samolot niemiecki. Był to już drugi (według relacji kapitana Młodzianowskiego) samolot *Luftwaffe* zniszczony przez załogę pociągu pancernego. W zestawieniach strat *Luftwaffe* (dokładnie 1. *Luftflotte*, która operowała wówczas nad północną Polską) z 5 września brak jest jednak informacji potwierdzających utratę samolotu (lub dwóch samolotów) w tym rejonie, być może samolot niemiecki został tylko uszkodzony (zadymił) i zdołał powrócić na lotnisko macierzyste, bądź odniósł wprawdzie znaczne uszkodzenia i lądował przymusowo, czy rozbił się, lecz w rejonie odległym od miejsca walki z załogą polskiego pociągu pancernego.

Rano 6 września 1939 roku, **pociąg pancerny nr 13** został podporządkowany dowódcy Warszawskiej Brygady Obrony Narodowej pułkownikowi Józefowi Sas-Hoszowskiemu w Zegrzu. Pociąg przejechał z Modlina przez Legionowo, gdzie w bazie dywizjonu uzupełniono zaopatrzenie, amunicję i paliwo (węgiel). Pociąg miał zabezpieczać przyczółek na Bugu-Narwi stacjonując w Zegrzu Południowym. Po wysadzeniu mostów w Zegrzu, 7 września po południu, na rozkaz dowództwa armii, stacjonującego wówczas „w pałacu” w pobliskiej Jabłonie, pociąg powrócił do Legionowa. Tam dowódca broni pancernych armii „Modlin” rozkazał dowódcy pociągu pancernego zorganizowanie obrony przeciwpancernej w tym rejonie.

Jednak niemieckie oddziały pancerne nie uderzyły bezpośrednio z północy na Warszawę, bowiem kierowały się bardziej na wschód w kierunku Brześcia Litewskiego. Wieczorem dowództwo armii rozkazało, aby pociąg natychmiast przewiózł rozkazy do 1. Dywizji Piechoty Legionów w rejonie Wyszkowa, które z braku innych środków łączności nie mogły być tam dostarczone. Dowódca pociągu odebrał dokumenty w sztabie armii w Jabłonie i w nocy załoga pociągu, nie ukończywszy załadunku węgla (węgiel był ładowany ręcznie), wyruszyła przez zbombardowaną stację w Tłuszczu do Wyszkowa. Z Legionowa do Tłuszcza wyjechał też skład gospodarczy **pociągu pancernego nr 13**. Pociąg pancerny pojechał nową trasą (oddana w 1936 roku) przez Wieliszew i Radzynim, tak, że uniknął zatoru na linii z Warszawy do Białegostoku. Pociąg z trudem przebił się przez zniszczony Tłuszcz i dopiero rankiem dojechał do Wyszkowa, lecz nie mógł przejechać przez most na Bugu, bowiem most został wcześniej uszkodzony przez lotnictwo niemieckie (zbombardowany 5 i 7 września przez **Dornier**y z II. *Gruppe KG 2*) i był przygotowany przez saperów do wysadzenia. W tej sytuacji kapitan Młodzianowski przewiózł rozkazy do dowódcy 1. Dywizji Piechoty Legionów gen. brygady Wincentego Kowalskiego, który miał stanowisko zaraz za mostem, przez most motocyklem (pociąg posiadał dwa motocykle **Sokół 600** i **1000**). Generał Kowalski rozkazał, aby pociąg pozostał na linii kolejowej Tłuszcz–Wyszków gotów do akcji na korzyść dywizji lub do.... przewiezienia meldunku do sztabu armii! Pociąg pancerny zatrzymał się w lesie pod Rybieniem (podawana nazwa stacji Rybno, jest nieprawidłowa, bowiem Rybno leży bardziej na południe od Wyszkowa, natomiast linia kolejowa przebiega z Lucynowa przez Rybienko do Wyszkowa, wzdłuż „starej” drogi z Warszawy do Białegostoku), gdzie dodatkową osłonę zapewniał zmotoryzowany pluton dział



Wykolejony tylny wagon artyleryjski i szturmowy pociągu pancernego nr 13, Łochów, wrzesień 1939 roku.

*The derailed rear artillery and assault wagons of Armoured Train No. 13 seen in Łochów in September 1939 [Wawrzyniec Markowski]*



Pociąg pancerny i dowódca <i>Armoured train and CO</i>	Lokomotywa <i>Locomotive</i>	Tender	Wagon szturmowy <i>Assault wagon</i>	Wagony artyleryjskie <i>Artillery wagons</i>	Platformy <i>Flatcars</i>	Drezyny pancerne <i>Armoured dresines</i>
Pociąg Pancerny nr 11 („Danuta”) kpt. Bronisław Korobowicz	Ti3 nr 12 (1771)	12C1 nr 480	625627	699049 699050	2 x Pdks	2 x TK-R-TK (TK-S)
Pociąg Pancerny nr 12 („Poznańczyk”) kpt. Kazimierz Majewski	Ti3 nr 16 (232)	16D1 nr 201	620651	699051 699052	2 x Pdks	2 x TK-R-TK (TK-S)
Pociąg Pancerny nr 13 („Generał Sosnkowski”) kpt. Stanisław Młodzianowski II	Ti3 nr 3 (4125)	12C1 nr 483	423502	699053 699054	2 x Pdks	Tatra-R-Tatra
Pociąg Pancerny nr 14 („Paderewski”) kpt. Jerzy Żelechowski	Ti3 nr 8 (6555)	12C1 nr 479	430044	690601 658641	2 x Pdks	2 x TK-R-TK (TK-S)
Pociąg Pancerny nr 15 („Śmierć”) kpt. Kazimierz Kubaszewski	Ti3 nr 5 (4118)	12C1 nr 4....	390243	141164 430047	2 x Pdks	Tatra-R-Tatra
Pociąg Pancerny nr 51 („Pierwszy Marszałek”) kpt. Leon Cymborski/Zdzisław Rokossowski	Ti3 nr 2 (4117)	12C1 nr 428	393088	460022 460023	2 x Pdks	2 x TK-R-TK (TK-3)
Pociąg Pancerny nr 52 („Piłsudczyk”) kpt. Mikołaj Gonczar/por. Bolesław Sitkowski	Ti3 nr 13 (1773/1775)	12C1 nr 481	402633	699069 699070	2 x Pdks	2 x TK-R-TK (TK-S)
Pociąg Pancerny nr 53 („Śmiały”) kpt. Mieczysław Malinowski	Ti3 nr 9 (5604)	12C1 nr 482	627950	699051 699052	2 x Pdks	2 x TK-R-TK (TK-3)
Pociąg Pancerny nr 54 („Groźny”) kpt. Jan Rybczyński/Józef Kulesza	Ti3 nr 4 (4116)	12C1 nr 427	631550	450012 450025	2 x Pdks	2 x TK-R-TK (TK-S)
Pociąg Pancerny nr 55 („Bartosz Głowacki”) kpt. Andrzej Podgórski	Ti3 nr 10 (3372)	12C1 nr 478	630726	630728 630729	2 x Pdks	2 x TK-R-TK (TK-S)

**Skład pociągów pancernych z I. i II. dywizjonu pociągów pancernych, wrzesień 1939 roku.**  
*The components of armoured trains from the 1st and IInd Armoured Trains battalions in September 1939.*

przeciwlotniczych kalibru 40 mm z 1. Baterii Artylerii Przeciwlotniczej Motorowej Typ A z 1. dywizji piechoty legionów. Przez cały dzień pociąg pozostawał beczynnie pod Wyszkiem, chociaż kapitan Młodzianowski zabiegał w sztabie dywizji o przydzielenie mu zadania bojowego. Według relacji kapitana Młodzianowskiego 8 września pociąg ostrzelał drogę Wyszów-Serock (na odcinku na północ od Wyszowa) wystrzelując („ogień nie obserwowany – z mapy”) 40 pocisków kalibru 75 mm, wspierając tym III. Batalion 5. Pułku Piechoty Legionów. Niektóre opracowania (Bronisław Cereniewicz, Wrześniowe drogi, Warszawa 1969, s. 83–85, Krawczak T.,

Odziemkowski J., op.cit. s. 98) informują o udziale pociągu w obronie linii Bugu i ostrzeliwaniu innych celów w rejonie Wyszowa – Rybna (na południe od Wyszowa) i Brańszczyka (ten ostatni cel był położony ok. 10 km od Rybienka, dlatego ogień pociągu pancernego na pewno nie mógł być zbyt celny), gdzie walczył 6. Pułk Piechoty Legionów. Pod Rybnem został ostrzelany przygotowujący się do przeprawy 176. pułk piechoty z 61. dywizji piechoty. Wczesnym rankiem 10 września, w związku z otrzymaniem od łącznika ze sztabu 1. dywizji rozkazu odwrotu z linii Bugu, dowódca pociągu otrzymał rozkaz opóźniania na linii kolejowej Wyszów-Tłuszcz-Łochów.

**Wykolejona lokomotywa Ti3 nr 3, wagon szturmowy i artyleryjski pociągu pancernego nr 13, Łochów, wrzesień 1939 roku.**  
*The derailed locomotive Type Ti3 No. 3 assault and artillery wagons of the Armoured Train No. 13 seen in Łochów in September 1939. [Wawrzyniec Markowski]*







Wykolejony przedni wagon artyleryjski pociągu pancernego nr 13, Łochów, wrzesień 1939 roku.

*A derailed front artillery wagon of the Armoured Train No. 13 seen in Łochów in September 1939. [Wawrzyniec Markowski]*



Wykolejony tylny wagon artyleryjski pociągu pancernego nr 13, Łochów, wrzesień 1939 roku.

*A derailed rear artillery wagon of the Armoured Train No. 13 seen in Łochów in September 1939. [Wawrzyniec Markowski]*

Wykonując ten rozkaz, około godziny 7.00 pociąg odjechał do Tłuszcza. Tam załoga **pociągu nr 13** spotkała **Pociąg Pancerny nr 52 „Piłsudczyk”** z II. dywizjonu pociągów pancernych. W tym czasie samoloty *Luftwaffe* dokonały nalotu na Tłuszcz (**Dornieri Do 17Z** z II. *Gruppe KG 3*, polska artyleria przeciwlotnicza zestrzeliła jeden bombowiec niemiecki, a inny uszkodziła). Według M. Emmerlinga, op.cit. s. 192, nastąpiło to jednak wczesnym popołudniem, a nie rano. Bomby zniszczyły tory kolejowe w kierunku Wyszkowa. W tej sytuacji ponowny przejazd do Wyszkowa był niemożliwy i kapitan Młodzianowski wydał rozkaz odjazdu pociągu pancernego na linię kolejową do Małkini i Białegostoku („*Ponieważ na stacji węzłowej, która bardzo często była bombardowana niebezpiecznie było pozostawać, postanowiłem jechać na Łochów.*”). Do pociągu pancernego została doczepiona cysterna z wodą i wagon gospodarczy (wartownia). Skład gospodarczy pociągu odjechał do Mińska Mazowieckiego.

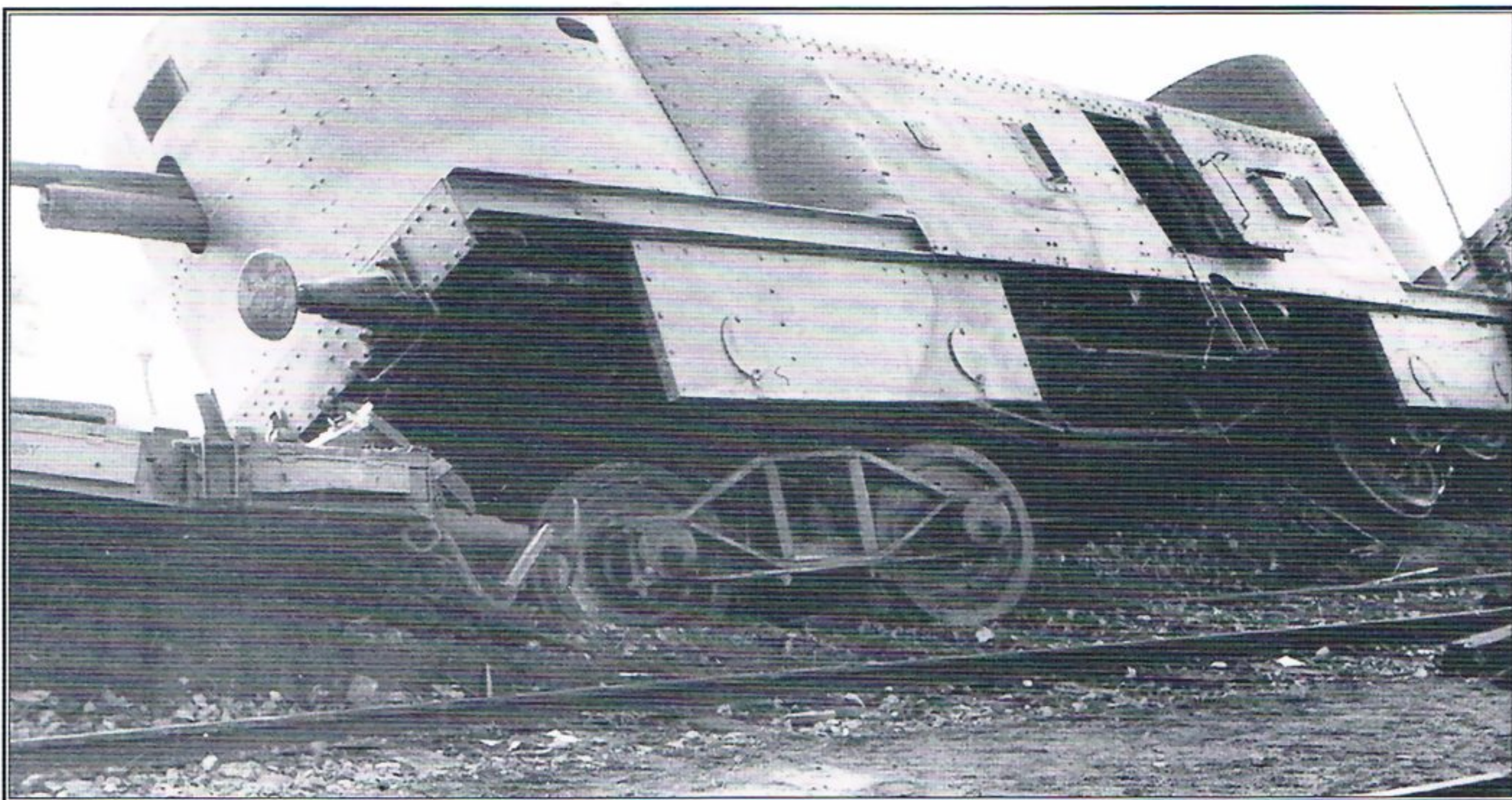
W rejonie Urli dowódca pociągu otrzymał rozkaz przyjazdu do dowództwa 1. dywizji w Łochowie (według R. Szubańskiego pociąg pancerny osłaniał odwrót 116. pułku piechoty z 41. dywizji piechoty rezerwowej – Szubański R., op.cit. s. 195). Około południa pociąg dotarł do Łochowa. Po przyjeździe do Łochowa dowódca pociągu wysłał czołg **Renault FT** (z **Tatrą**) na prowadnicy w kierunku Tłuszcza w celu rozpoznania stanu torów i ustalenia, czy linia kolejowa nie jest zablokowana. Nakazał też naprawienie toru w kierunku Małkini, aby umożliwić ewentualny odjazd pociągu ze stacji. Niebawem kapitan Młodzianowski wyruszył na kolejne „poszukiwanie sztabu”, a pociąg pancerny pozostał w Łochowie pod dowództwem kapitana Wnukowskiego.

Po naprawieniu uszkodzonych torów (około godziny 14.30) pociąg ruszył przez stację. Wtedy nastąpił atak samolotów (samolotu) niemieckich. Do chwili obecnej z całą pewnością nie udało się ustalić, jaka jednostka lotnictwa niemieckiego była



Wykolejony przedni wagon artyleryjski pociągu pancernego nr 13, Łochów, wrzesień 1939 roku. Widoczne amerykańskie zawieszenie wagonu typu „diamond”.

A derailed front artillery wagon of the Armoured Train No. 13 seen in Łochów in September 1939. Note U.S. „Diamond” track. [ze zbiorów Janusza Magnuskiego]



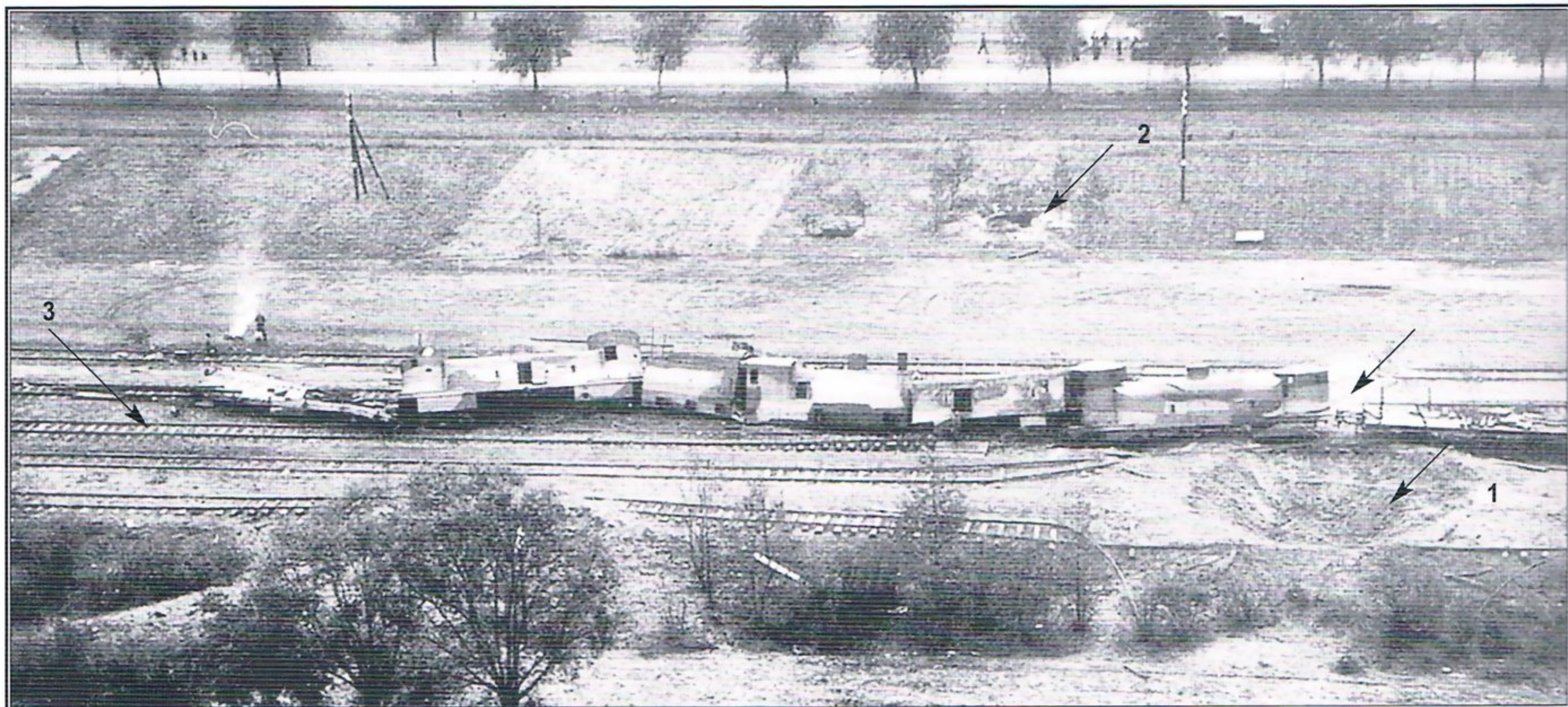
sprawcą wyeliminowania z walki polskiego pociągu pancernego (**pociąg nr 13** prawdopodobnie nie odniósł wówczas poważniejszych uszkodzeń i przy wykorzystaniu odpowiedniego sprzętu np. dźwigów kolejowych była możliwość postawienia go na tory). Z dużą dozą prawdopodobieństwa sprawcami nieszczęścia nie były mityczne „**Stukasy**”, czyli samoloty **Junkers Ju 87B**. Zresztą żadna jednostka niemieckich bombowców nurkujących nie przyznaje się do unicestwienia „**polskiego Panzerzuga**”. W przypadku „**Stukasa**” każdy atak, był skierowany na cel punktowy, dlatego też załoga planowała atak i rzut bomby (bomb) oraz miała możliwość obserwowania rezultatu bombardowania (tylny strzelec **Junkersa** podczas wznoszenia miał doskonały widok na atakowany cel). Zresztą jednostki „**Stukasów**” tego dnia nie operowały w tym rejonie.

W przypadku bombowca horyzontalnego załoga mogła „**siać**” bombami, a zrzucona bomba mogła zupełnie przypadkowo wyrządzić tak destrukcyjny rezultat. Z kolei żadna załoga bombowca nie odnotowała swojego sukcesu, bowiem nie zauważyła skutków upadku bomby.

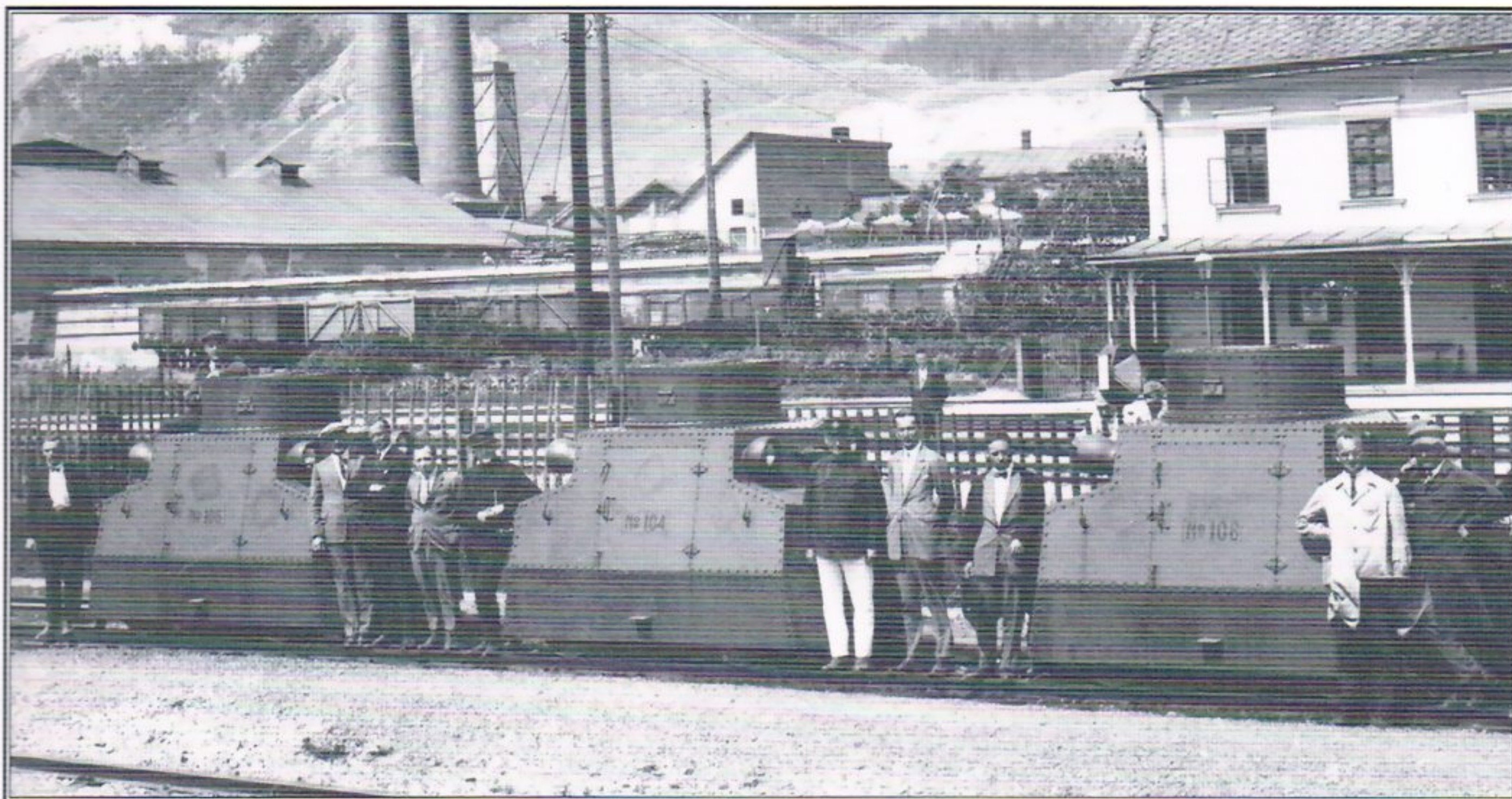
Racjonalne wyjaśnienie zagadki zagłady **pociągu pancernego nr 13** odnajdujemy na kartach opracowania M. Emmerlinga Luftwaffe nad Polską 1939 Część II Kampfflieger, Gdynia 2005 s. 194–195. „Od godz 13.30 do 15.40 (w więc wczesnym popołudniem) 2. Staffel KG 27 zbombardowała wycofujące się wojska w rejonie Łochów–Jędrzejów (tu występuje jakaś pomyłka w tłumaczeniu meldunku lub błędne określenie celu, bowiem w pobliżu Łochowa nie ma miejscowości lub wsi o podanej nazwie – przyp. aut.). Dowódca eskadry relacjonował. Godzina 12.00 rozkaz. Atak z niskiego lotu na polskie wojska w czworokącie dróg Małkinia Górna–Lokotów (pomyłka w tłumaczeniu meldunku lub dwukrotnie użyta nazwa Łochów, albo Łuków)–Węgrów–Łochów. Pogoda już nie za bardzo dobra. Dwa oddziały (pary) po 2 samoloty. Na pułapie 1500 metrów nad Sokółowem robimy zwrot na zachód w kierunku Węgrowa. Tam na placu wojskowym nagromadzenie wojskowych zaprzęgów. W dół na 800 m, 1x250 kg na plac targowy z dobrym rezultatem. Dalej, na północny-zachód (kierunek na Łochów – przyp. aut.) atak na kolumnę marszową średniej

Wykolejony pociąg pancerny nr 13, Łochów, październik 1939 roku. Widoczny lej po bombie 250 kg [1] i mniejszej bombie 50 kg [2] i tor po którym poruszał się pociąg [3]. Ziemia z leja po wybuchu bomby znajduje się pod wagonami pociągu pancernego, a więc wybuch nie mógł nastąpić w chwili przejazdu składu!

A derailed Armoured Train No. 13 seen in Łochów in October 1939. Note 250kg bomb crater [1], small 50kg bomb crater [2] and the rail used by armoured train [3]. [ADM]







Drezyny pancerne Tatra T18 nr 104, 105 i 106 na stacji Stramberk w 1927 roku. Drezyna nr 104 lub nr 106 we wrześniu 1939 roku została przydzielona do pociągu pancernego nr 13. Tatra T18 Nos. 104, 105 and 106 rail cars on Stramberk station in 1927. The No. 104 or No. 106 vehicles were attached to the Armoured Train No. 13 in September 1939. [ze zbiorów Janusza Magnuskiego]

wielkości (prawdopodobnie oddziały 41. dywizji piechoty rezerwowej – przyp. aut.) 1x 250. Dalsze ataki na kolumnę bombami 50 kg.” „[...] Nieco później 3. Staffel zaatakowała pociągi i kolumny wojsk.” Poniższe relacja sugeruje, że **Heinkel He 111H** z KG 27 zrzucił pojedynczą bombę SC 250. Na fotografiach lotniczych wykolejonego pociągu pancernego nie widać innych dużych lejów, nieco powyżej znajduje się tylko niewielki lej po bombie 10 kg lub 50 kg, która wybuchła daleko od toru, po którym potem jechał **pociąg nr 13**.

Podczas przejazdu przez stację Łochów, tuż za skrzyżowaniem z szosą Wyszaków–Węgrów pociąg przejeżdżał obok świeżego leja po wybuchu bomby SC 250 o masie 250 kg. Tor, po którym przejeżdżał pociąg został powyginany i przerwany, dlatego „13” się wykoleiła.

Wybuchająca bomba nie spowodowała „zdmuchnięcia” z toru jadącego (maksymalnie 10–15 km/h z uwagi na rozjazdy na stacji) pociągu pancernego, bowiem część ziemi z leja znajduje się pod składem pociągu, a więc pociąg pancerny najechał na istniejący już lej (to tłumaczy, dlaczego żadna załoga samolotu nie zgłosiła zniszczenia pociągu, po prostu załoga **Heinkla** zbombardowała stację i odleciała, a pociąg po pewnym czasie przejechał obok leja). Za takim scenariuszem przemawia też fakt, że pociąg i platforma nie zostały przysypane piaskiem i ziemią. Wybuch bomby obok pociągu spowodowałby jego dokumentne „upudrowanie”. Natomiast, gdy pociąg jechał kilka minut po eksplozji, a ziemia i piasek już opadły i wtedy skład pozostał „czysty”.

Platforma, wagon artyleryjski i parowóz z tendrem wypadły z szyn i częściowo zaryły się w miękkim poboczu. Z szyn wypadł też wagon artyleryjski za lokomotywą, platformy, cysterna i wagon gospodarczy. Dodatkowo w wagonie szturmowym wybuchł pożar. Pociąg nie nadawał się do walki i załoga opuściła go kierując się do Mińska Mazowieckiego, gdzie miał znajdować się skład gospodarczy. Brak jest informacji o stratach załogi pociągu podczas ataku Luftwaffe!

**Pociąg pancerny nr 13** na stacji Łochów stał swoistym celem „pielgrzymek” żołnierzy i dygni-

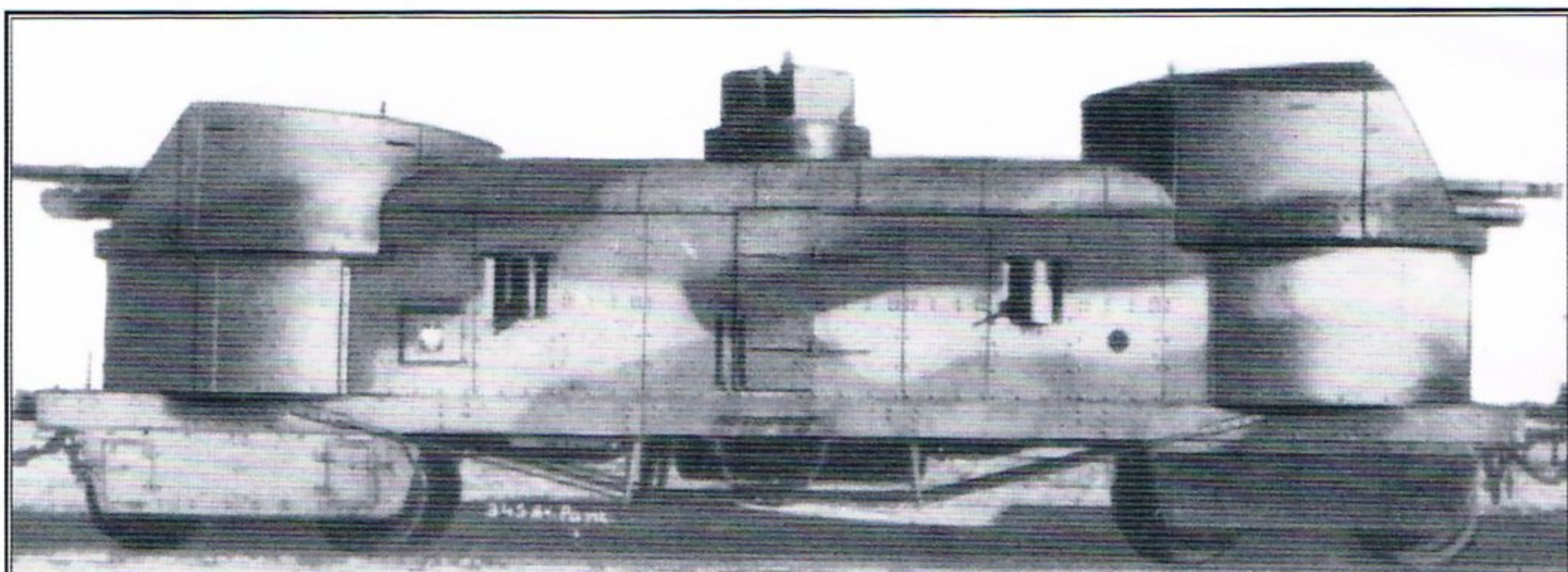
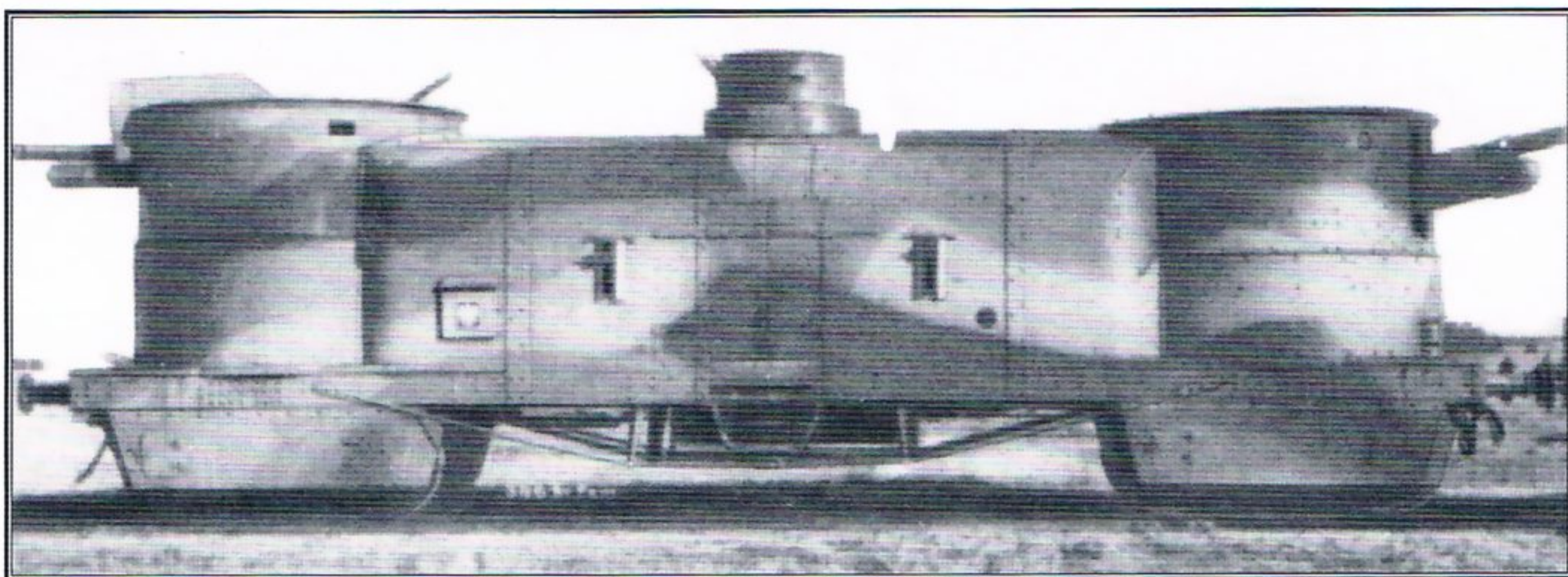
tarzy III Rzeszy. Dlatego też **pociąg nr 13** został uwieczniony na bez mała tysiącach fotografii wykonanych przez żołnierzy Wehrmachtu. Polskim panzerzugiem zainteresował się sam **Führer**, który podczas objazdu Polski, 22 września złożył wizytę na stacji w Łochowie. Pociąg pancerny przez dość długi okres czasu pozostawał na stacji, bowiem Niemcy wybudowali objazd umożliwiający nie skrępowany ruch kolejowy. Pociąg został ustawiony na torach dopiero zimą 1939–1940 lub wczesną wiosną 1940 roku. Wagony pociągu prawdopodobnie trafiły na złom, bowiem brak jest fotografii potwierdzających ich użycie w składzie niemieckiego pociągu pancernego. Informacja Paula Malmassariego o użyciu **Panzer Zuga 23**, czyli ex-polskiego **nr 13** podczas operacji „Wesserübung” w Danii w kwietniu 1940 roku nie odpowiada prawdzie (Malmassari P., Les Trainees Blindés 1826–1989, Bayeux 1989 s. 59). **Panzer Zug 23** powstał z wykorzystaniem czechosłowackich wagonów pancernych. Także parowóz z **pociągu pancernego nr 13** nie był używany przez koleje niemieckie. Być może jego uszkodzenia były zbyt poważne, aby opłacało się remontować dość wiekową lokomotywę.

Po zakończeniu mobilizacji, w dniu 4 września 1939 roku, do akcji wszedł **Pociąg Pancerny nr 14** („Paderewski”). Zgodnie z rozkazem mobilizacyjnym, początkowo pociąg został przydzielony do odwodu Naczelnego Wodza. Warto jednak dodać, że już 1 września około godziny 19.00 został wydany rozkaz szefa sztabu głównego o przydzieleniu pociągu do armii „Pomorze”. Dowództwo planowało wysłanie „14” w rejon walk 9. i 27. Dywizji Piechoty w celu osłony ich wycofania się z „korytarza”. Na szczęście ten rozkaz nie został wykonany, bowiem „14” podzieliłaby los jednostek wojska polskiego zmiążdżonych w „korytarzu” przez oddziały pancerne generała Guderiana. Rozkaz wsparcia armii „Pomorze” zdołano zrealizować dopiero 6 września, gdy czołowe oddziały „pomorskiej armii” dochodziły już do Kutna. Tam też został wysłany z Legionowa przez Warszawę, Skierniewice (?) i



Wagony artyleryjskie pociągu pancernego nr 14. Obok wagon nr 658641, a poniżej nr 690601. Wagony były uzbrojone w armaty wz. 02/26 kalibru i haubice wz. 14/19A kalibru 100 mm

*The artillery wagons of the Armoured Train No.14. Right is wagon a No. 658641 and below a No. 690601. Each wagon are armed with a Model 02/26 75mm calibre gun and a Model 14/19A 100mm calibre howitzer.*  
[ze zbiorów Janusza Magnuskiego]



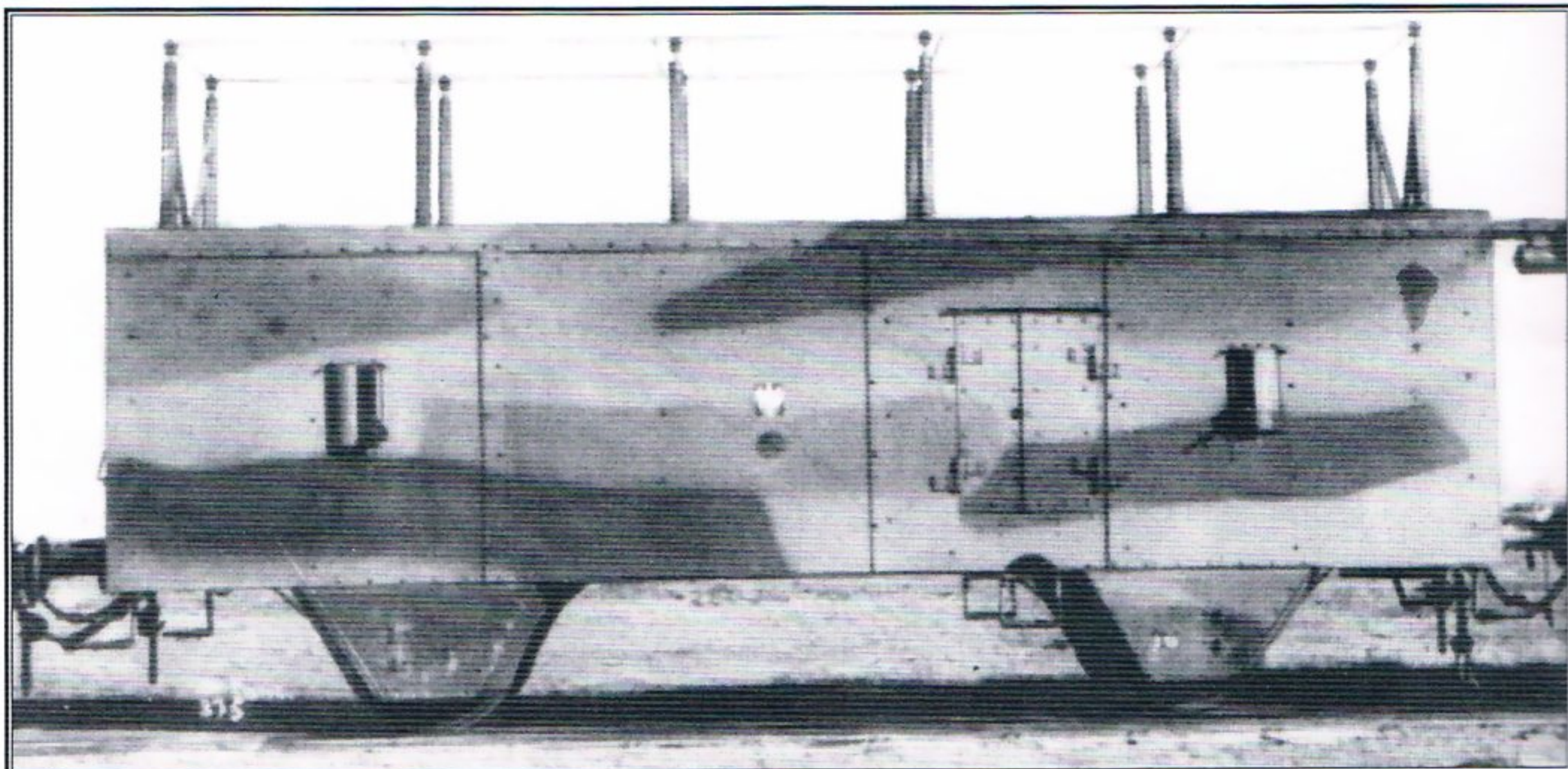
Łowicz **pociąg pancerny nr 14**. Dowodzony przez kapitana Jerzego Żelechowskiego 6 września zameldował się na stacji w Kutnie. Pozostawienie pociągu pancernego w atakowanym wówczas Kutnie niosło za sobą ryzyko utraty lub uszkodzenia pociągu podczas bombardowania tej węzłowej stacji kolejowej. Przymusowa bezczynność i zagrożenie atakiem lotniczym mocno podkopało morale załogi pociągu (w skład załogi **pociągu nr 14** wchodziła spora grupa rezerwistów wcielonych 1 i 2 września). Podczas pobytu w Kutnie doszło do zmiany dowódcy pociągu. W dniu 9 września niezbyt energicznego (taką opinię przedstawił już po wojnie dowódca **pociągu pancernego nr 13** kpt. Młodzianowski, jednak należy dość ostrożnie podchodzić do oceny kpt. Młodzianowskiego, bowiem jego powojenna relacja o walkach w 1939 roku zawiera wiele subiektywnych opinii dotyczących kadry, raczej nakierowanych na poklask londyńskich przełożonych

lub nawet „silnego obciążenia psychicznego” (Krawczak T., Odziemkowski J., op.cit s. 43). Kapitana Żelechowskiego zmienił zastępca dowódcy pociągu, kapitan Henryk Gawęłczyk (Krawczak T., Odziemkowski J., op.cit s. 43, „Jerzy Gawęłczyk”, wystarczy sprawdzić rozkazy dywizjonu lub rocznik oficerski Henryk Gawęłczyk).

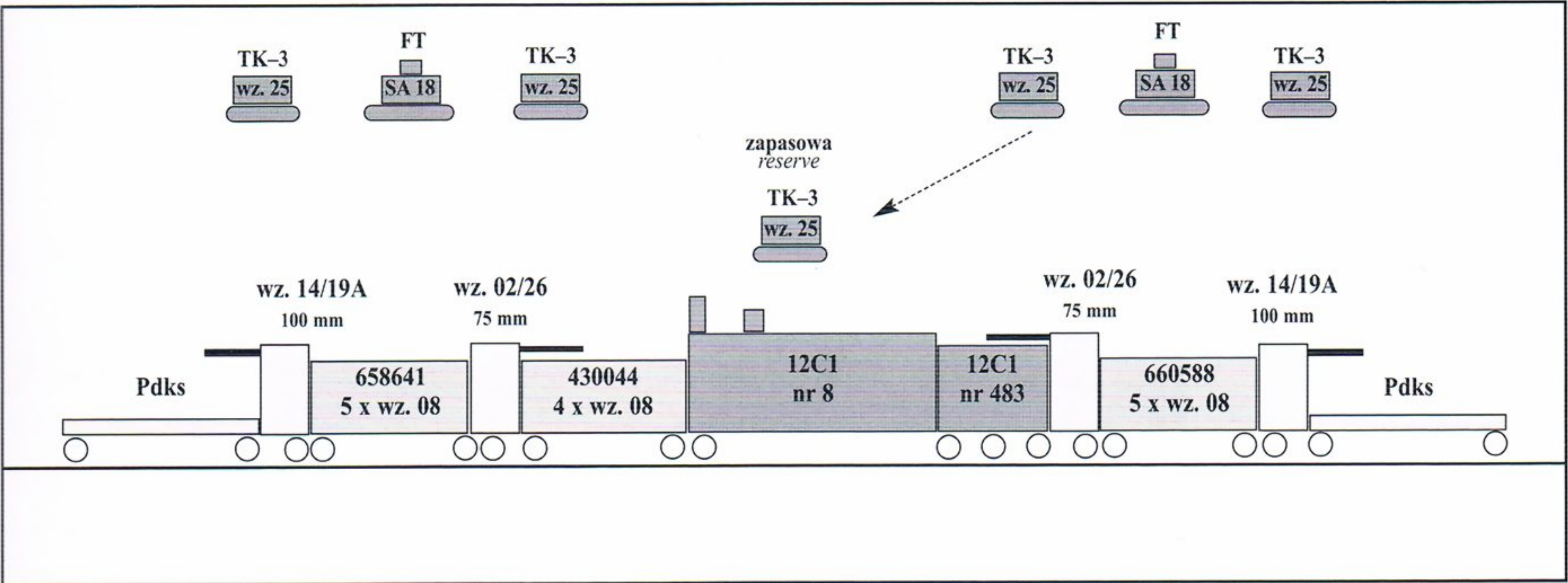
Dopiero 13 września wieczorem **pociąg pancerny nr 14** wyruszył z Kutna do Łęczycy w celu wsparcia oddziałów Pomorskiej Brygady Kawalerii. Niewielką odległość z Kutna do Łęczycy pociąg pokonał bez przeszkód. Linia kolejowa z Kutna do Łodzi nie była zablokowana przez pociągi ewakuacyjne i nie odniosła też uszkodzeń w wyniku bombardowania. W tym okresie wojny ewakuacja była kierowana głównie liniami kolejowymi o przebiegu równoleżnikowym, tzn. zachód–wschód, a tylko wyjątkowo o przebiegu południkowym (np. ewakuacja z „korytarza pomorskiego”), zresztą skomplikowany łódzki węzeł

Wagony szturmowy nr 430044 z pociągu pancernego nr 14.

*An assault wagon No. 430044 of the Armoured Train No.14. [ze zbiorów Janusza Magnuskiego]*







kolejowy nie ułatwiał przerzucenia pociągów ewakuacyjnych np. ze Zgierza do Koluszek. Załoga pociągu brała udział w walkach o miasto (m.in. współpracowała z 11. dywizjonem artylerii konnej ze składu Pomorskiej Brygady Kawalerii) i stoczyła pojedynki ogniowe z armatami i haubicami z I. i II. Dywizjonu 221. Pułku Artylerii (pułk wówczas składał się tylko z dwóch dywizjonów) z 221. Dywizji Piechoty 8. Armii atakującej Łęczycę. W nocy z 13 na 14 września piechota niemiecka zajęła miasto i **pociąg pancerny nr 14** otrzymał rozkaz powrotu do Kutna, dokąd dotarł w nocy z 13 na 14 września. Wczesnym rankiem ruszył w kierunku Łowicza. Za pociągiem pancernym podążał jego skład gospodarczy, który nie brał udziału w wypadzie na Łęczycę i pozostał w Kutnie.

Pociąg pancerny dojechał tylko do Jackowic, 16 września załoga pociągu brała udział w walkach pod Urzeczem. W południe pociąg podjechał na stanowisko ogniowe na północ od Soboty, skąd armaty „14” wspierały kontratak II. batalionu 70. pułku piechoty 16. dywizji piechoty. Źródła pol-

skie (Krawczak T., Odziemkowski J., op.cit. s. 53) wspominają ataku lotniczym na pociąg pancerny, jednak raporty niemieckie nie zawierają informacji o takiej akcji. Być może pociąg został ostrzelany z broni pokładowej przez samolot myśliwski lub rozpoznawczy np. **Henschel Hs 126** lub **Heinkel He 45/46**, bowiem spotkanie z bombowym **Heinklem He 111** lub **Dornierem Do 17** załadowanym bombami miałoby opłakany skutek. Zresztą załoga **pociągu nr 14** nie poniosła strat, co świadczy o tym, że pociąg był ostrzeliwany prawdopodobnie tylko ogniem karabinów maszynowych, bowiem działka kalibru 20 mm, w które były uzbrojone myśliwskie **Messerschmitty Bf 109E-3** i wielozadaniowe **Bf 110B/C** z niewielkiej odległości, np. 200 metrów, bez trudu rozpruwały opancerzenie polskich „pancerków” (patrz dalej – **pociąg pancerny nr 52**). W tym rejonie operował też pojedynczy **Heinkel He 111P** z dowództwa KG 4. **Heinkel** nie przenosił bomb, bowiem wykonywał zadania rozpoznawcze, może właśnie załoga tego **Heinkla** zapolowała na **pociąg nr 14**. Tak na marginesie załogi pociągów pancernych zgłaszały

**Schemat pociągu pancernego nr 14 („Paderewski”), 1 września 1939 roku.**  
*The scheme of the Armoured Train No. 14 (“Paderewski”), September 1, 1939.*

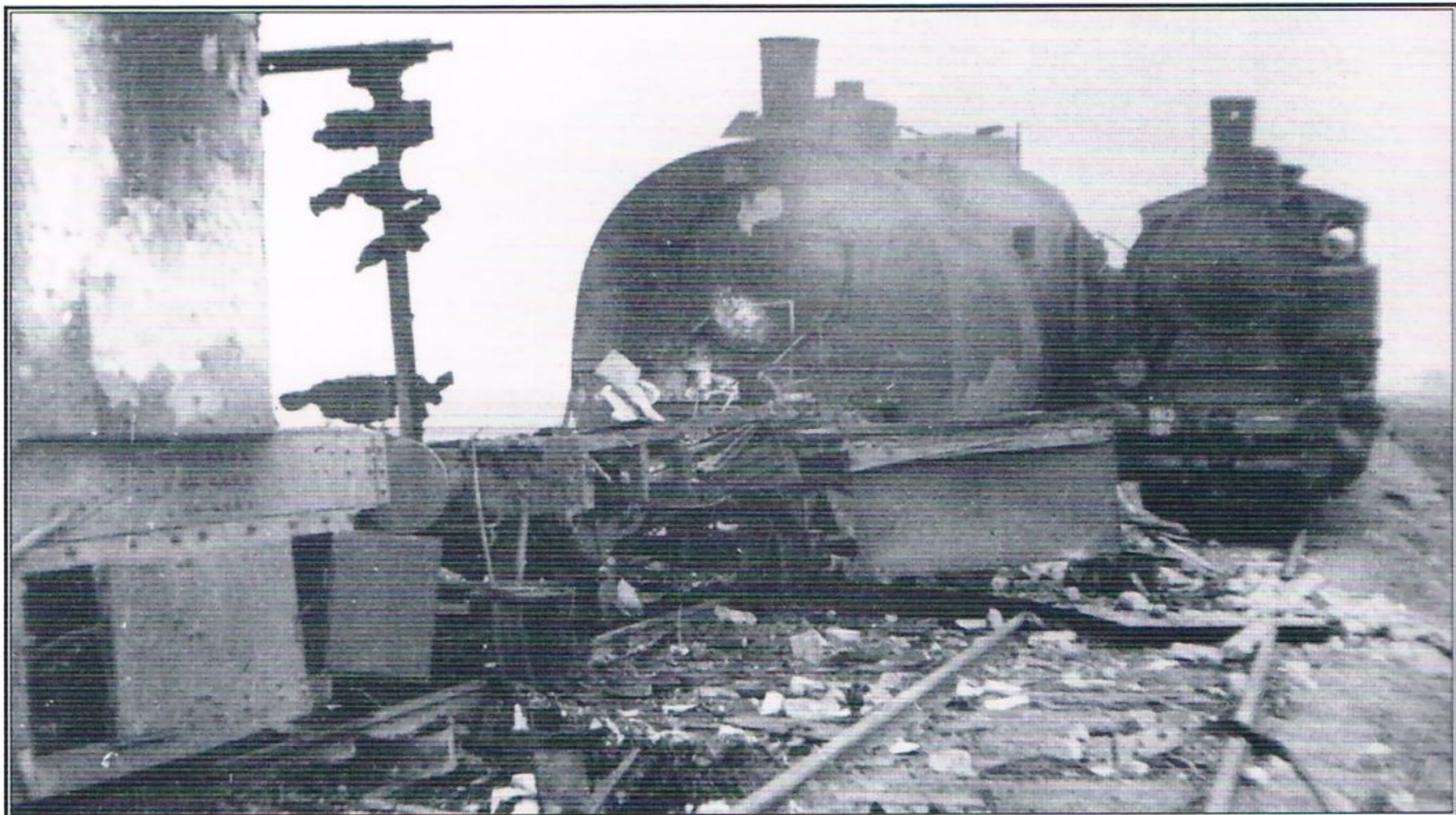


**Wysadzony w powietrze tylny wagon artyleryjski nr 658641 pociągu pancernego nr 14, wrzesień 1939 roku.**  
*A blown up rear artillery wagon No. 658641 of the Armoured Train No. 14 seen in September 1939. [Mariusz Zimny]*



Całkowicie wysadzony w powietrze wagon szurmowy nr 430044 pociągu pancernego nr 14, wrzesień 1939 roku.

*A blown up assault wagon No. 430044 of the Armoured Train No. 14 seen in September 1939. [Mariusz Zimny]*



Parowóz Ti3 nr 8 z tendrem 12C1 nr 479, wysadzony wagon szurmowy nr 430044, wysadzony wagon artyleryjski nr 658641 pociągu pancernego nr 14, wrzesień 1939 roku. Na końcu składu widoczna prowadnica z wysadzonym czołgiem FT.

*A Ti3 No. 8 locomotive with a type 12C1 No. 479 tender, blown up a rear assault wagon No. 430044, blown up an artillery wagon No. 658641 of the Armoured Train No. 14 seen in September 1939. Background is a destroyed FT tank on railway chassis. [Mariusz Zimny]*



ataki lotnicze (ostrzał i bombardowanie!), które potem nie zostały odnotowane w skrupulatnie prowadzonych zestawieniach i raportach bojowych jednostek *Luftwaffe*. \*Zatem można przyjąć, niekiedy nawet przelot pojedynczego samolotu niemieckiego został potem uznany za „atak”.

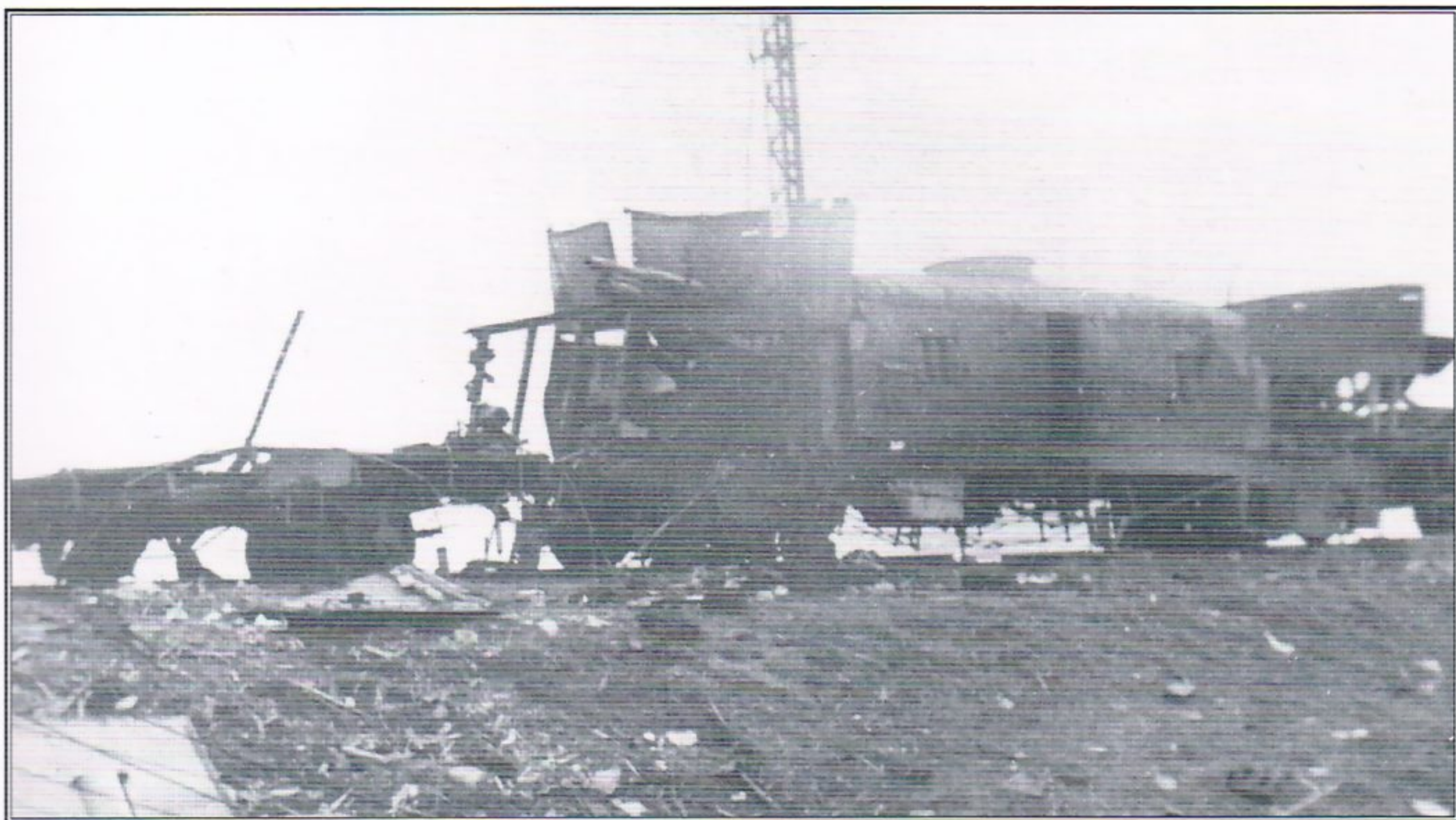
W wyniku odwrotu oddziałów 4. dywizji piechoty została zablokowana droga odwrotu w kierunku wschodnim. W tej sytuacji kapitan Gawełczyk wydał rozkaz opuszczenia pociągu. Załoga prawdopodobnie wymontowała wszystkie karabiny maszynowe, zniszczyła wieże artyleryjskie i

Prowadnica z wysadzonym w powietrze czołgiem FT i tankietką TK-S (po lewej), wysadzony wagon artyleryjski nr 658641 pociągu pancernego nr 14, wrzesień 1939 roku.

*Foreground is a blown up a FT tank with a TK-S tankette on railway chassis and next blown up artillery wagon No. 658641 of the Armoured Train No. 14 seen in September 1939. [Mariusz Zimny]*







Wysadzony tylny wagon artyleryjski nr 658641 pociągu pancernego nr 14, wrzesień 1939 roku.

*A blown up rear artillery wagon No. 658641 of the Armoured Train No. 14 seen in September 1939. [Mariusz Zimny]*

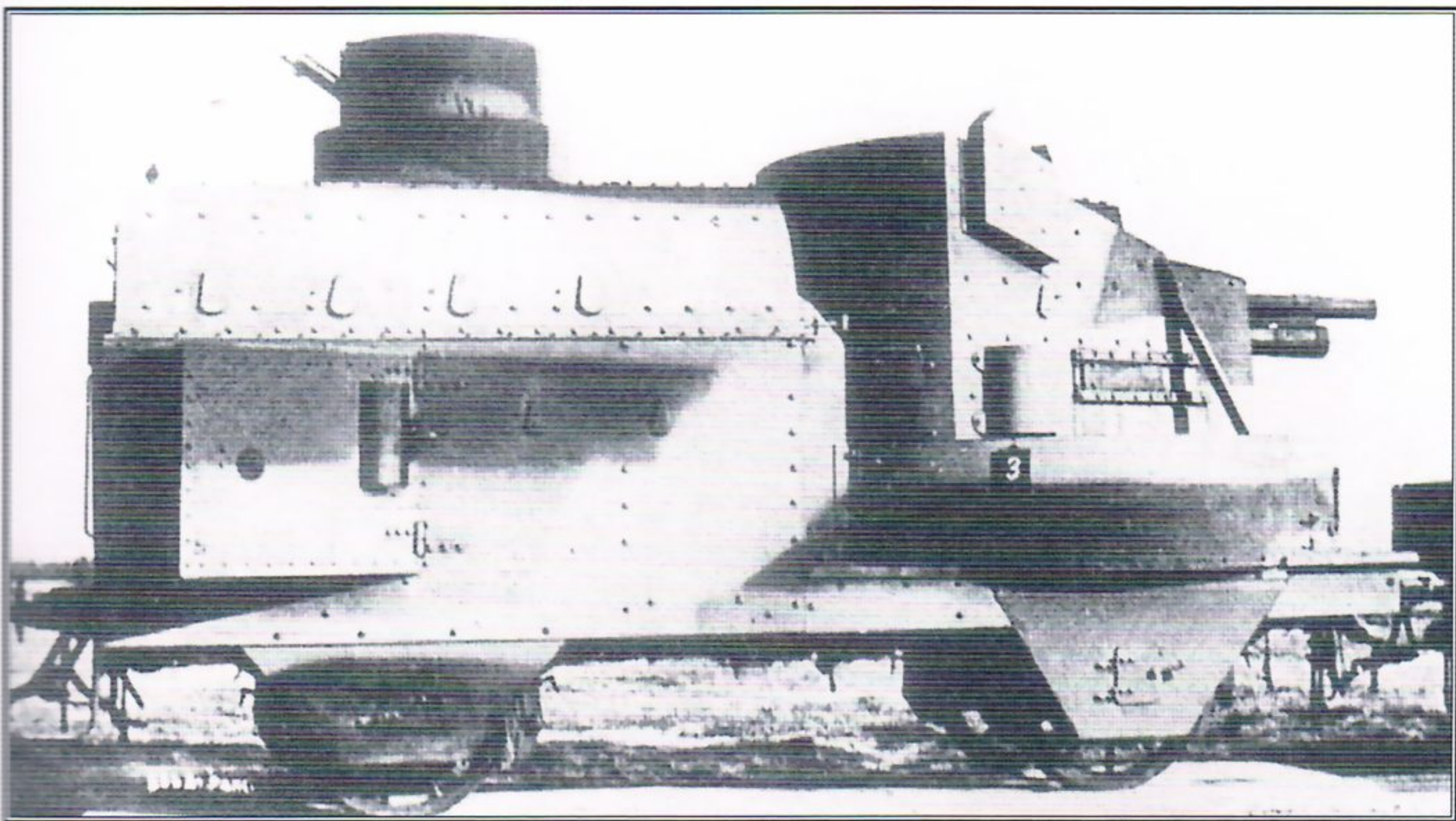
całkowicie wysadziła w powietrze wagon szturmowy (taki stan pociągu pokazują fotografie wykonane po walce przez żołnierzy niemieckich). Podobny los spotkał pojazdy plutonu drezyn, dwa czołgi **Renault FT** i cztery tankietki **TK-3**. Niemcy na pewno nie zdobyli też zapasowej tankietki pociągu pancernego znajdującej się na platformie.

Natomiast sfotografowany przez żołnierzy niemieckich w Kutnie czołg **FT** na prowadnicy, pochodził z **pociągu nr 11**, a na pewno nie z **pociągu nr 14**.

Oczywiście żaden wagon pancerny z **pociągu nr 14** nie został zdobyty przez Niemców, resztki powędrowały do hut.

Po zakończeniu mobilizacji (pociąg pancerny mobilizowany był w I. rzucie w terminie plus 3 dni), 4 września 1939 roku, **Pociąg Pancerny nr 15** („Śmierć”) przejechał z Legionowa do Modlina. We wrześniu 1939 roku pociąg miał w swoim składzie dwa wagony pancerne. Przedni nr 141164 ex-austro-węgierski zdobyty w 1918 roku na stacji Kraków-Prokocim był uzbrojony w armatę wz. 02/26 kalibru 75 mm, natomiast tylny, znajdujący się na końcu składu nr 430047 uzbrojony w

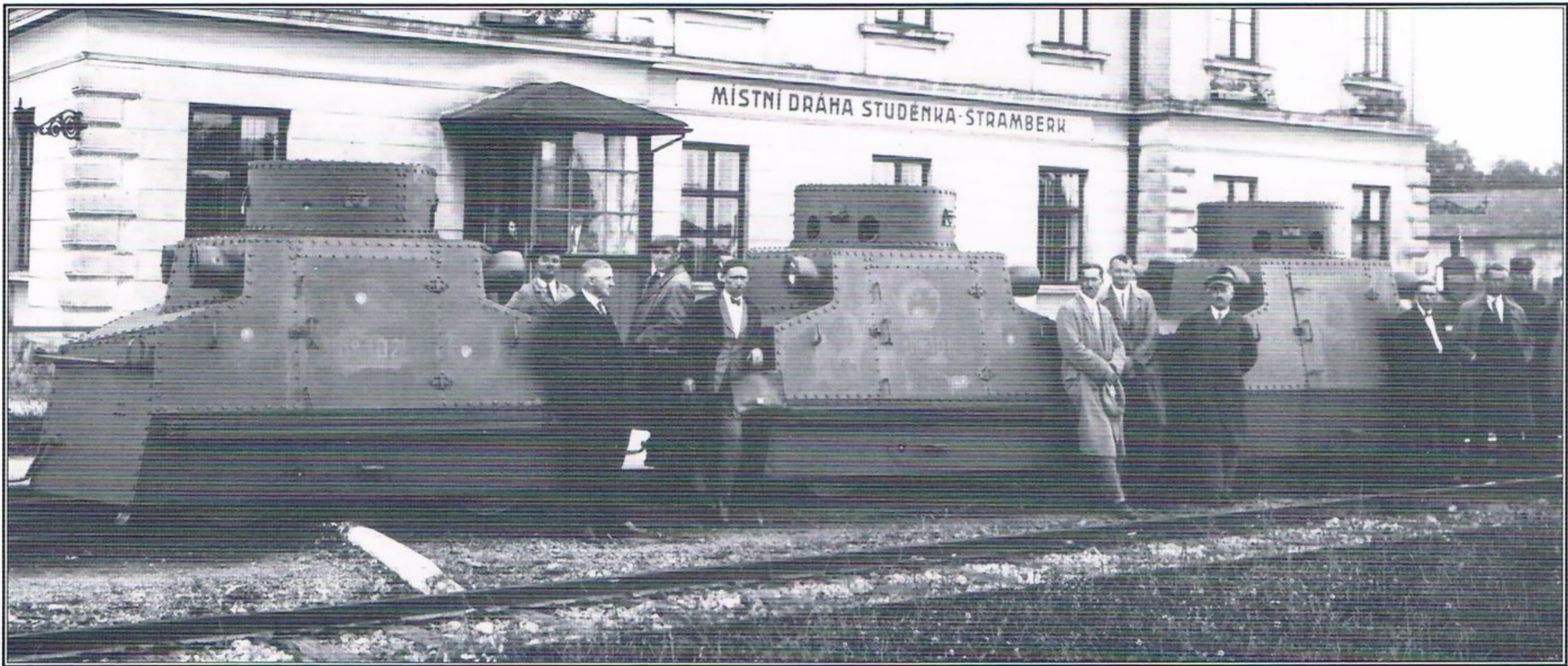
typową haubicę wz. 14/19A kalibru 100 mm, skład pociągu uzupełniał wagon szturmowy nr 3902243, również zdobyty w Krakowie. Z przodu i z tyłu składu znajdowały się dwie typowe platformy typu **Pdks**. Skład uzupełniała lokomotywa **Ti3** z tendrem **12C1**. Pociąg pancerny posiadał dwie drezyny pancerne typu **Tatra T18** i czołg **FT**, natomiast nie posiadał typowego plutonu rozpoznawczego składającego się z czterech tankietek i dwóch czołgów na prowadnicach. Czy w wojnie wzięły udział tylko dwa wagony pancerne, co się stało z trzecim wagonem (był to austro-węgierski nr 141455) trudno ustalić. Być może był to wagon z „75”, który włączono do pociągu ewakuacyjnego I. Dywizjonu Pociągów Pancernych, lub wzmiankowany wagon pozostał w Legionowie. Zdjęcia **pociągu nr 15**, wykonane przez Niemców w Modlinie w 1939 roku pokazują skład z dwoma wagonami. Być może w walkach brał udział też trzeci wagon, który został uszkodzony i wyłączony ze składu pociągu pancernego. **Pociąg pancerny nr 15** należy zaliczyć do typu lekkiego (o ile taka klasyfikacja ma sens), bowiem w stosunku np. do **pociągu nr 11** lub **12**, które były uzbrojone w dwie



Wagon artyleryjski nr 141164 pociągu pancernego nr 15 uzbrojony w armatę wz. 02/26 kalibru 75 mm.

*An artillery wagon No. 141164 of the Armoured Train No.15 armed with a Model 02/26 75mm calibre gun. [ze zbiorów Janusza Magnuskiego]*



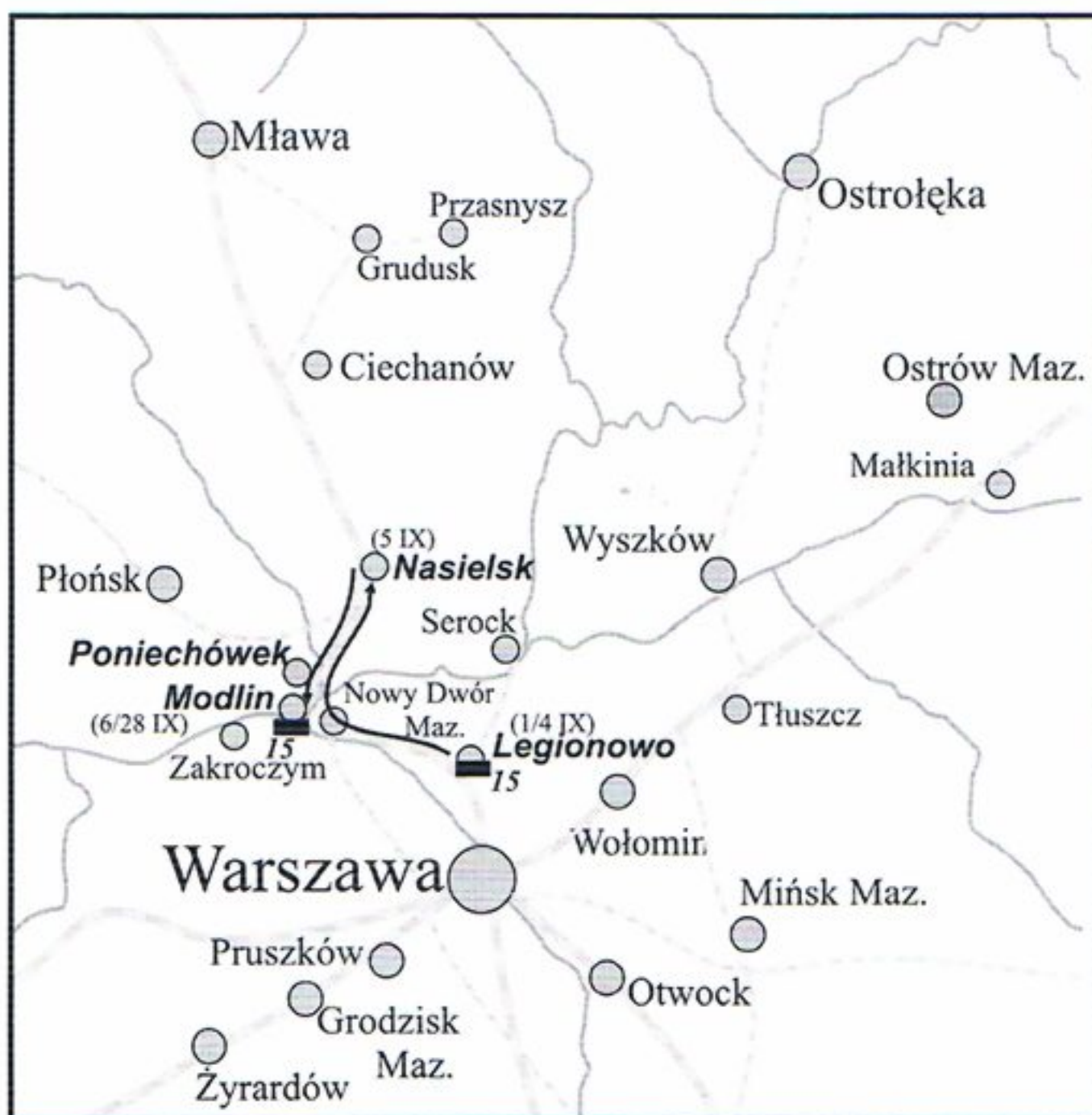


Drezyny pancerne Tatra T18 nr 101, 102 i 103 po próbach ostrzału na stacji Stramberk w 1927 roku. We wrześniu 1939 roku w skład pociągu pancernego nr 15 wchodziły dwie drezyny T18.

*The Tatra T18 No. 101, 102 and 103 armoured rail cars after shooting test at Stramberk station in 1927. In September 1939 two T18 were attached to Armoured Train No. 15. [Difrologický Klub Praha ze zbiorów Janusza Magnuskiego]*

Działania bojowe pociągu pancernego nr 15, wrzesień 1939 roku.

*The combat operations of the Armoured Train No. 15 in September 1939.*



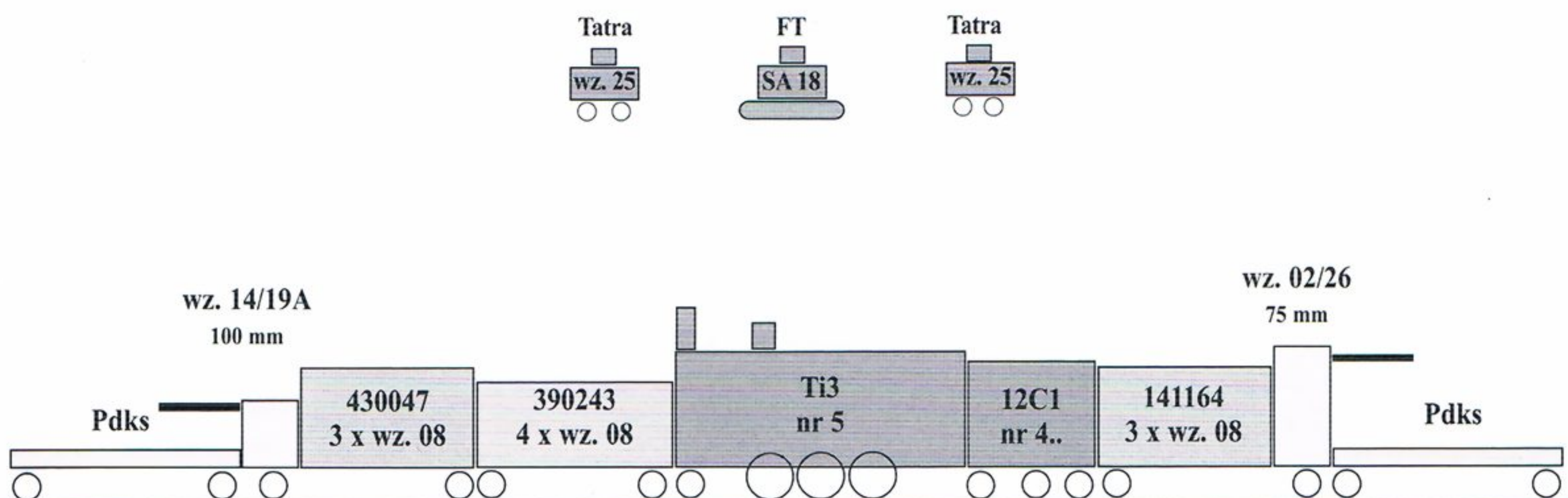
armaty i haubice, posiadał o połowę mniejszą siłę ognia – haubicę kalibru 100 mm i armatę kalibru 75 mm.

W Modlinie pociąg nr 15 został podporządkowany dowódcy pociągu nr 13. Dowódca pociągu nr 15 kapitan Kazimierz Kubaszewski, zastępcą był por. Germiński (Szubański R., op.cit. s. 301), od 20 września dowódca 2. baterii 67. dywizjonu artylerii lekkiej por. Zdzisław Frej.

Schemat pociągu pancernego nr 15 („Śmierć”), 1 września 1939 roku.

*The scheme of the Armoured Train No. 15 („Death”), September 1, 1939.*

Według kpt. Młodzianowskiego pierwotnie pociągiem miał dowodzić mjr Szulczewski, dowódca dywizjonu, który jednak wysłał „zaufanego człowieka bez żadnych skrupułów i etyki, a sam wyjechał do Rumunii” – cytat za *Sprawozdaniem...* Dowódca pociągu otrzymał rozkaz patrolowania w kierunku Ciechanowa, lecz rozległe uszkodzenia torów, których nie była w stanie usunąć załoga pociągu uniemożliwiły wykonanie tego zadania. Wysłana na rozpoznanie drezyna pancerna typu Tatra T18 została zniszczona przez obsługę niemieckiego działka przeciwpancernego na północ od Nasielska (prawdopodobnie w rejonie stacji Świercze, skąd uprzednio działał pociąg nr 13), w tej sytuacji dowódca pociągu wysłał na patrol kolejną drezynę, która szczęśliwie powróciła do Nasielska. 6 września 1939 roku pociąg pancerny nr 15 został podporządkowany dowódcy obrony Bugo-Narwi (wcześniej dowódcy 5. dywizji piechoty) gen. brygady Juliuszowi Zalaufowi. 8 września pociąg został podporządkowany dowódcy obrony Modlina pułkownikowi Teodorowi Furgalskiemu (wcześniej dowódcy 8. dywizji piechoty). Już 9 września samoloty *Luftwaffe* uszkodziły most na Bugo-Narwi uniemożliwiając przejazd pociągu w kierunku Legionowa i





Warszawy. W wyniku eksplozji bomby także eksplodował ładunek wybuchowy zamontowany na moście. Pociąg nie posiadał pociągu gospodarczego, który po zniszczeniu mostu na Bugo-Narwi został odcięty w Legionowie, a potem na stacji Warszawa-Wschodnia. Po przedarciu się do twierdzy wojsk armii „Łódź” pociąg został włączony do 28. dywizji piechoty broniącej odcinka „Pomiechówek” pomiędzy fortami „Pomiechówek” I i „Stanisławów” II. Unieruchomiony w twierdzy pociąg operował na kilkukilometrowym odcinku toru na trasie Modlin–Pomiechówek, dalej przejazd był niemożliwy po wysadzeniu mostu na Wkrze. Tor na tym odcinku częściowo znajdował się w wykopie, co dodatkowo osłaniało i maskowało pociąg pancerny. Najczęściej pociąg stał w wykopie koło stacji Modlin (Stary Modlin) lub położonej w wykopie boczny do składów amunicyjnych w Pomiechówku (wykop do składów amunicyjnych miał głębokość około 10 metrów, dlatego pociąg był tam doskonale zamaskowany). Do 17 września 1939 roku wspierał 32. pułk piechoty pod Zakroczymiem. Łączność z piechotą zapewniała linia telefoniczna i łącznik. (Marcinkiewicz R. Pociąg pancerny nr 15 „Śmierć”, IX 1939, Warszawa 1948, s. 3).

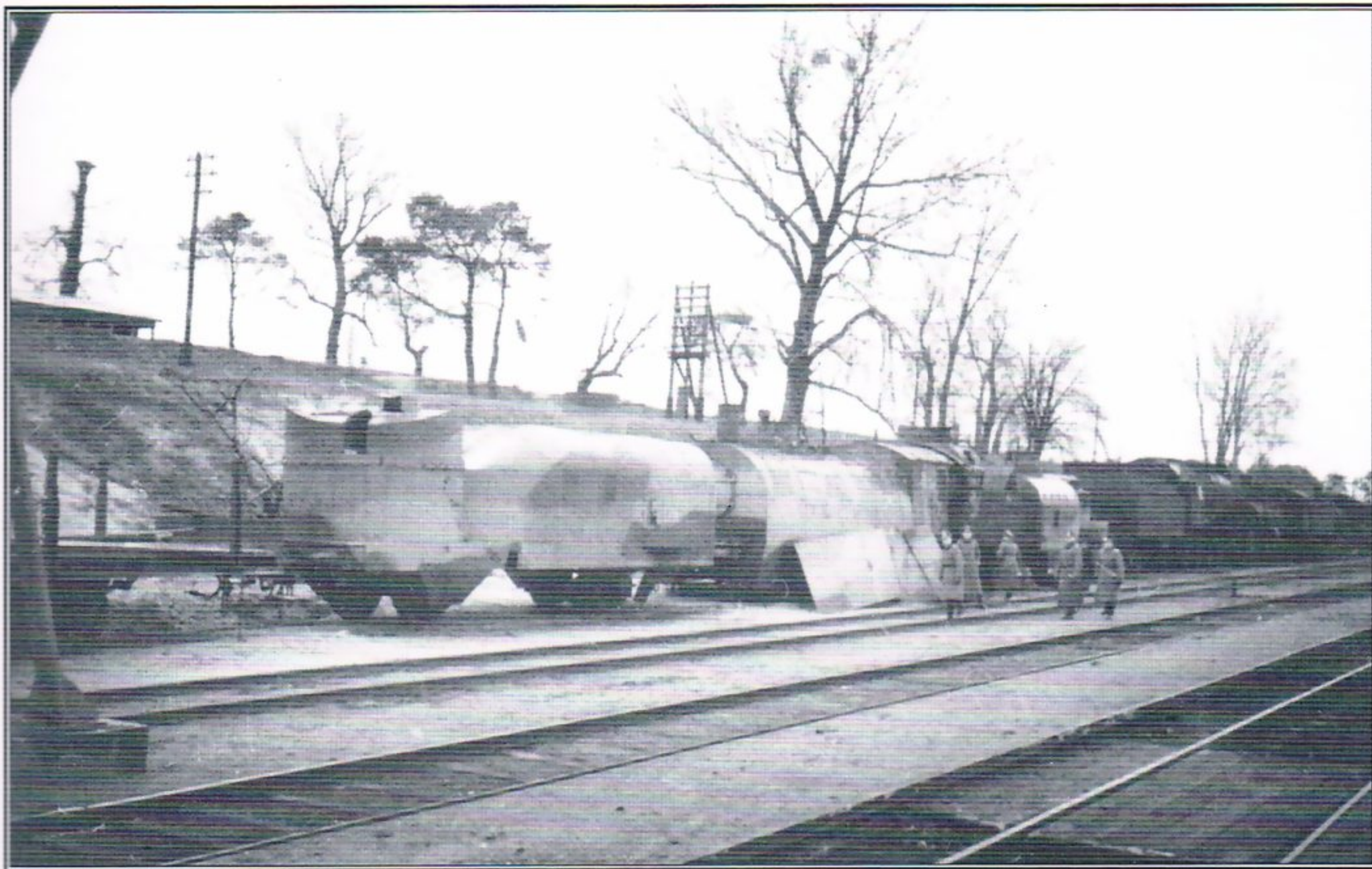
19 września pociąg wspierał ogniem I. Batalion 36. Pułku Piechoty Legii Akademickiej (z 20. Dywizji Piechoty). Tego też dnia stoczył pojedynek ogniowy z niemieckim **pociągiem pancernym nr 7** operującym na linii z Nasielska. Niemiecki **pociąg pancerny nr 7** nie został uszkodzony pod Tczewem (**pociąg nr 7** jest nagminnie mylony z **pociągiem nr 3**), jak starają się to przedstawić różne źródła i mógł być wysłany na patrolowanie torów w rejonie Nasielsk–Modlin. W tym miejscu nasuwa się pytanie, dlaczego wycofujące się oddziały saperów nie dokonały poważnych zniszczeń na linii Mława–Warszawa, które miała przecież pierwszorzędne znaczenie w transporcie zaopatrzenia dla jednostek niemieckiej 3. Armii.

Po zniszczeniu mostu, amunicja kalibru 100 i 75 mm, przeznaczona dla pociągu pancernego, była przewożona ze składów w Palmirach łódziami przez Bugo-Narew. Wieczorem 22 września pociąg pancerny wspierał koło Pomiechówka kontratak III. batalionu 36. pułku piechoty Legii Akademickiej, mający na celu likwidację wyłomu dokonanego przez oddziały niemieckiej 221. dywizji piechoty. Polski pociąg pancerny brał także udział w odpieraniu niemieckich ataków 24, 25 i 27 września. 25 września artyleria niemiecka uszkodziła parowóz pancerny (pożar), który został zastąpiony nie opancerzonym typu **Ty23**. Pożar wybuchł też w wagonie szturmowym. (Marcinkiewicz R. Pociąg pancerny nr 15 „Śmierć”, IX 1939, Warszawa 1948, s. 4).

Prawdopodobnie w dniach 25 i 27 września skład pociągu był przetaczany na stanowisko ogniowe i po wykonaniu zadania przeciągany do wykopu na stacji Modlin. W ostatnich dniach obrony pociąg pancerny stał w wykopie koło fortu „Ostrołęka”. Przed kapitulacją, na rozkaz dowódcy artylerii dywizyjnej 28. dywizji piechoty płk Włodzimierza Dembińskiego załoga pociągu uszkodziła uzbrojenie i przyrządy celownicze (Marcinkiewicz R. Pociąg pancerny nr 15 „Śmierć”, IX 1939, Warszawa 1948 s. 5). Brak jest informacji o wcieleniu tego pociągu do *Wehrmachtu*. Pod koniec 1939 roku z pociągu wymontowano uzbrojenie.

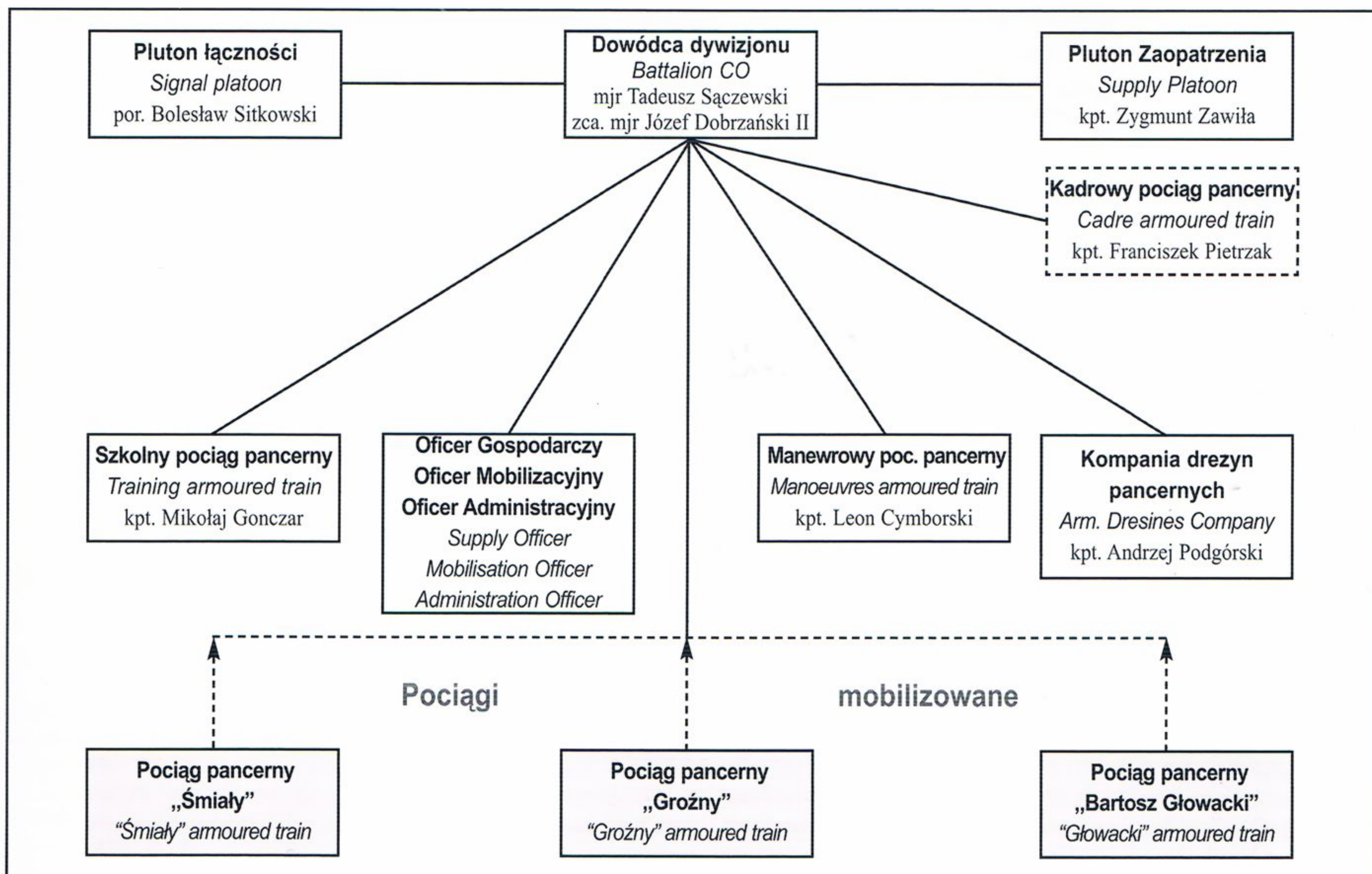
Pociąg stał stacji w Modlinie jeszcze zimą 1939–1940. Wiosną 1940 roku wagony zostały wysłane do Rzeszy. Prawdopodobnie nie zostały użyte bojowo, bowiem znane fotografie niemieckich pociągów pancernych nie pokazują dość nietypowych wagonów pochodzących z **pociągu pancernego nr 15**.

Brak jest informacji na temat losu czołgu **Renault FT** i dreźny typu **Tatra T18** ze składu **pociągu pancernego nr 15**, ostatnio opublikowana fotografia przedstawia raczej zespół z **pociągu nr 13**.



**Pociąg pancerny nr 15 („Śmierć”) po kapitulacji na stacji Modlin (Stary Modlin) wiosną 1940 roku. Widoczny wagon artyleryjski nr 430047, uszkodzony parowóz Ti3 nr 5 z tendrem 12C1 (z częściowo zdjętym pancerzem) i wagon artyleryjski nr 141164. Na końcu „cywilny” parowóz prawdopodobnie używany do przetaczania składu. Brak spalonego wagonu szturmowego.**  
*An Armoured Train No.15 („Death”) seen after surrender of Polish troops at Modlin (Stary Modlin) station in Spring 1940. Foreground is No. 430047 artillery wagon, damaged Ti3 No. 5 locomotive with type 12C1 tender (with partially removed armour), artillery wagon No. 141164. Background is a “civil” locomotive used for towing armoured train. Lack of a burned assault wagon. [Wawrzyniec Markowski]*





**Schemat II. Dywizjonu Pociągów Pancernych, sierpień 1939 roku.**  
The scheme of the IInd Armoured Train Battalion in August 1939.

## II. DYWIZJON POCIĄGÓW PAN-CERNYCH – NIEPOŁOMICE

**Pociąg pancerny nr 51**, dowódca kapitan Leon Cymborski, rozpoczął mobilizację w dniu 23 sierpnia i w nocy z 26 na 27 sierpnia wyruszył ze stacji Kraków-Bonarka do Skawiny. Termin mobilizacji pociągu wynosił tylko 20 godzin, dlatego mobilizacja była kontynuowana w Skawinie. **Pociąg nr 51** był w dokumentach dywizjonu określany jako „**pociąg pancerny**” lub „**pociąg pancerny manewrowy**”, dlatego też miał już w zasadzie zmobilizowaną załogę, która po ogłoszeniu mobilizacji została uzupełniona rezerwistami i żołnierzami

„kadry zapasowej 2. Dywizjonu Pociągów Pancernych”. Natomiast część etatowej załogi „51” trafiła do innych pociągów pancernych dywizjonu. Na stanowisko zastępcy dowódcy pociągu został powołany kapitan Zdzisław Rokossowski.

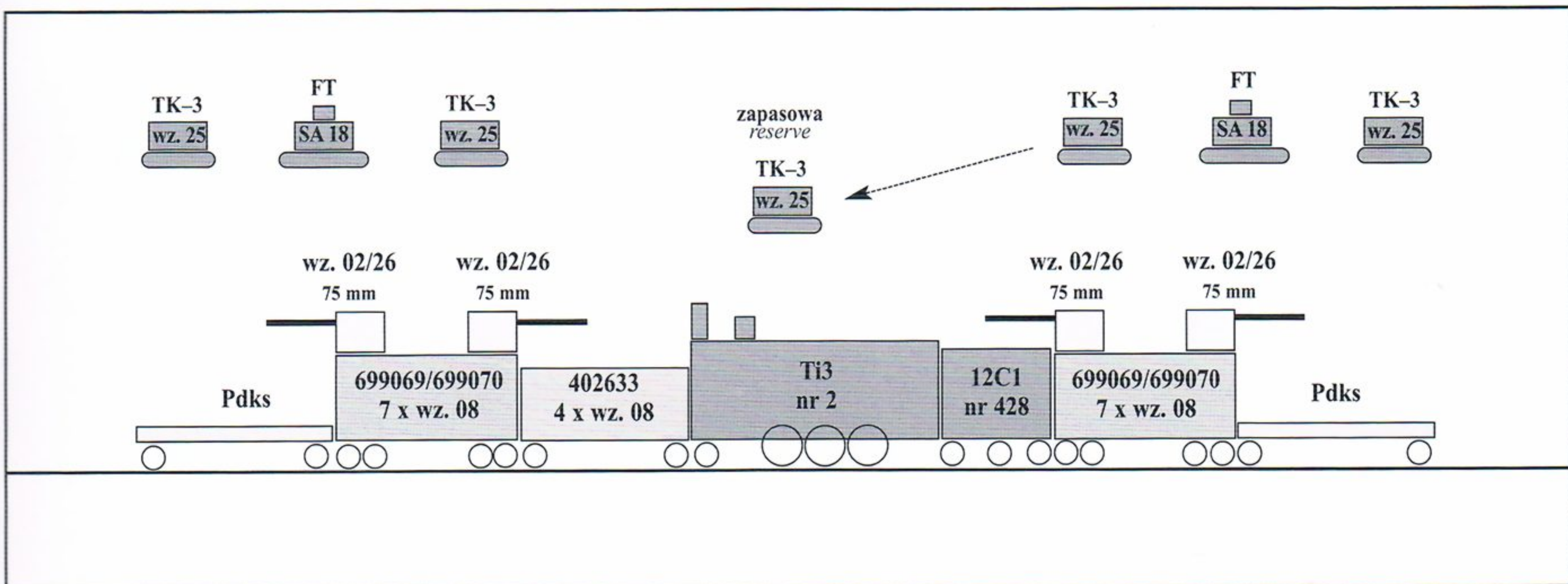
Załoga pociągu kończyła mobilizację na stacji Skawina. Pociąg został podporządkowany armii „Kraków”. W dniu 1 września, po otrzymaniu wiadomości o wybuchu wojny (o 13.00 do Skawiny przybył płatnik dywizjonu kpt. Bolesław Konieczny, który wypłacił zaliczkę pieniędzy na potrzeby pociągu w czasie wojny), o 14.00 pociąg odjechał w kierunku Chabówki i Jordanowa. Po

**Wagon artyleryjski nr 460022 lub 460023 i lokomotywa Ti3 nr 2 z tendrem 12C1 nr 428 pociągu pancernego „Pierwszy Marszałek”, na stacji w Krakowie-Bonarce, 1938 lub 1939 rok.**

An artillery wagon No. 460022 or No. 460023 and a locomotive Ti3 No. 2 with 12C1 No. 428 tender of the Armoured Train “Pierwszy Marszałek” seen at Krakow-Bonarka station in 1938 or 1939. [Mariusz Zimny]







południu 1 września, załoga pociągu ze stanowisk na południe od Jordanowa ostrzelała oddziały niemieckie na Przełęczy Spytkowickiej i na Obidowej atakujące pozycje 1. Brygady Górskiej. Dowódca 1. Pułku KOP ppłk Wojciech Wójcik rozkazał dowódcy pociągu patrolowanie na trasie Osielec–Jordanów. Brak jest potwierdzonej informacji, czy pociąg pozostał nadal w Jordanowie, czy na noc opuścił stację i odjechał do Kalwarii Zebrzydowskiej.

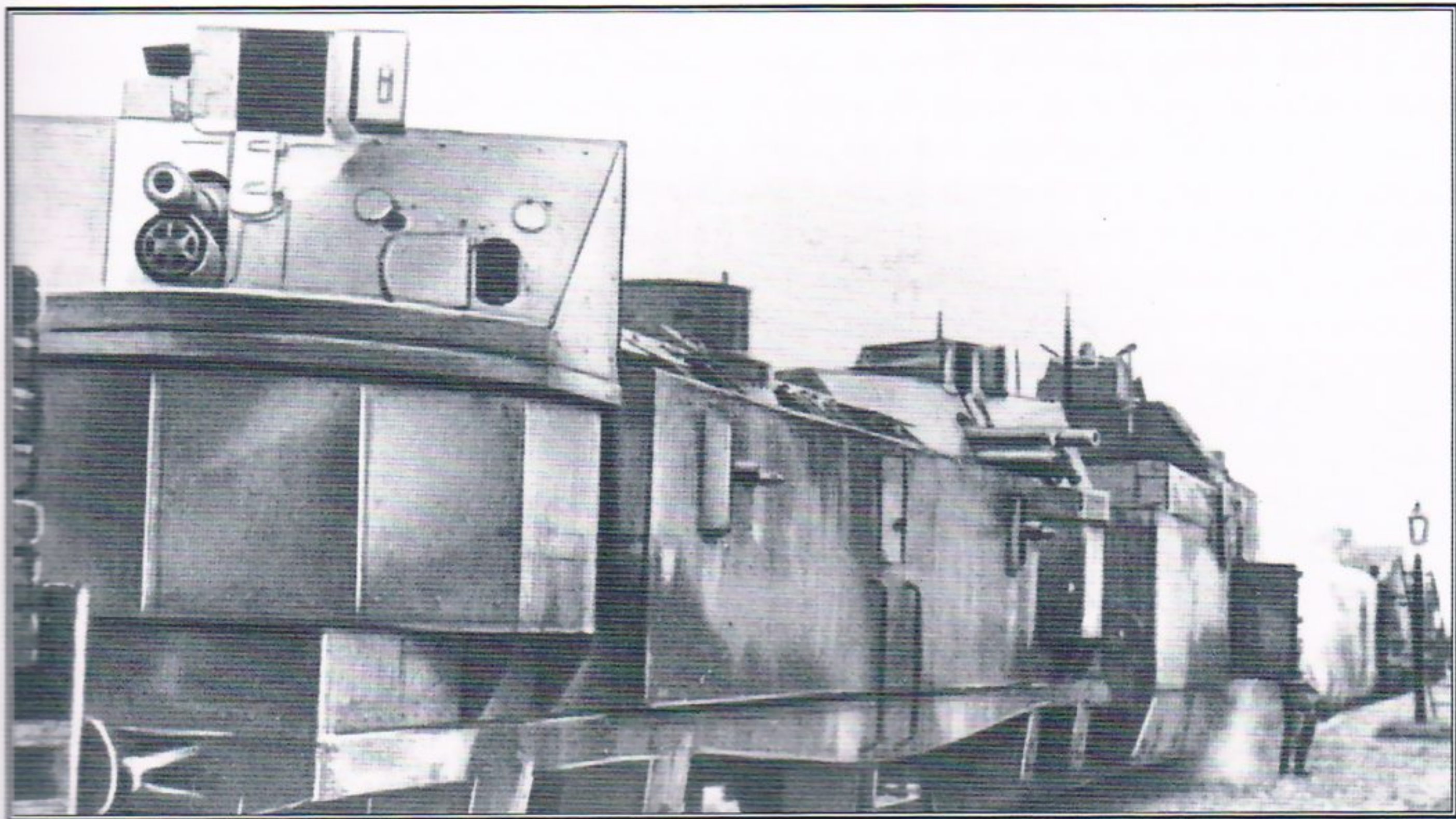
Następnego dnia ponownie zajęł pozycje w Jordanowie, z zadaniem udzielenia wsparcia oddziałom 10. Brygady Kawalerii (zmotoryzowanej). Dowódca pociągu wysłał dowódcę pocztu dowódcy pociągu lub plutonu drezyn pancernych (informacje na temat stanowiska są sprzeczne, bowiem brak jest informacji w rozkazach, a wspomniany oficer był oficerem rezerwy, który na kilka dni przed wybuchem wojny wrócił ze Szwecji) por. rezerwy Kazimierza *Freiherr* Pfaffenhofen-Chłędowskiego, który na wysunięte stanowisko obserwacyjne udał się prawdopodobnie tankietką TK-3 z radiostacją (R. Szubański uważa, że był to stały posterunek obserwacyjny, ale dostarczenie do takiego punktu radiostacji było dość trudne, a w przypadku radiostacji zabudowanej w tankietce

odpadała np. konieczność zasilania bateryjnego radiostacji, Krawczuk T., Odziemkowski J., op.cit s. 78 uważają, że z obserwatorem nawiązano łączność telefoniczną). Na podstawie jego meldunków pociąg pancerny rozpoczął ostrzał pozycji nieprzyjaciela. Wkrótce odpowiedziała artyleria niemiecka, najpewniej z 74. Pułku Artylerii Zmotoryzowanej 2. Dywizji Pancerniej, bowiem holowane przez ciągniki półgąsienicowe armaty i haubice tego pułku mogły najszybciej zająć dogodne stanowiska ogniowe. Natężenie ognia niemieckiego rosło. Ranny w nogę został kapitan Cymborski, który został odwieziony do szpitala w Myślenicach. Dowództwo objął jego zastępca kapitan Rokossowski. Po południu został zniszczony punkt obserwacyjny lub tankietka por. Chłędowskiego, a on sam został poważnie ranny, w szpitalu w Krakowie amputowano mu lewą rękę.

W tej sytuacji kapitan Rokossowski wysłał w kierunku Chabówki w celu rozpoznania i korygowania ognia **dreżynę TK-R-TK**, która jednak została rozbita przez artylerię niemiecką (wysłanie drezyny jest kwestionowane w niektórych relacjach). Z powodu silnego nacisku oddziałów niemieckich i możliwości oskrzydlenia oddziały polskie w Jordanowie i 10. Brygada Kawalerii opuś-

**Schemat pociągu pancernego nr 51 („Pierwszy Marszałek”), 1 września 1939 roku.**

*The scheme of Armoured Train No. 51 („Pierwszy Marszałek”), September 1, 1939.*



**Pociąg pancerny „Pierwszy Marszałek” podczas manewrów na Pomorzu we wrześniu 1937 roku. W okresie pokojowym używano nazw, numery pociągów zostały przydzielone dopiero po mobilizacji.**

*An Armoured Train „Pierwszy Marszałek” seen during the Great Pomeranian Manoeuvres in September 1937. [ADM/NAC]*





Dwa wagony artyleryjskie nr 460022/460023 i wagon szturmowy nr 393088 pociągu pancernego „Pierwszy Marszałek”, na stacji w Krakowie-Bonarce, 1938 lub 1939 rok.

*Two artillery wagons No. 460022/460023 and an assault wagon No. 393088 of the Armoured Train „Pierwszy Marszałek” seen at Krakow-Bonarka station in 1938 or 1939.*  
[Mariusz Zimny]

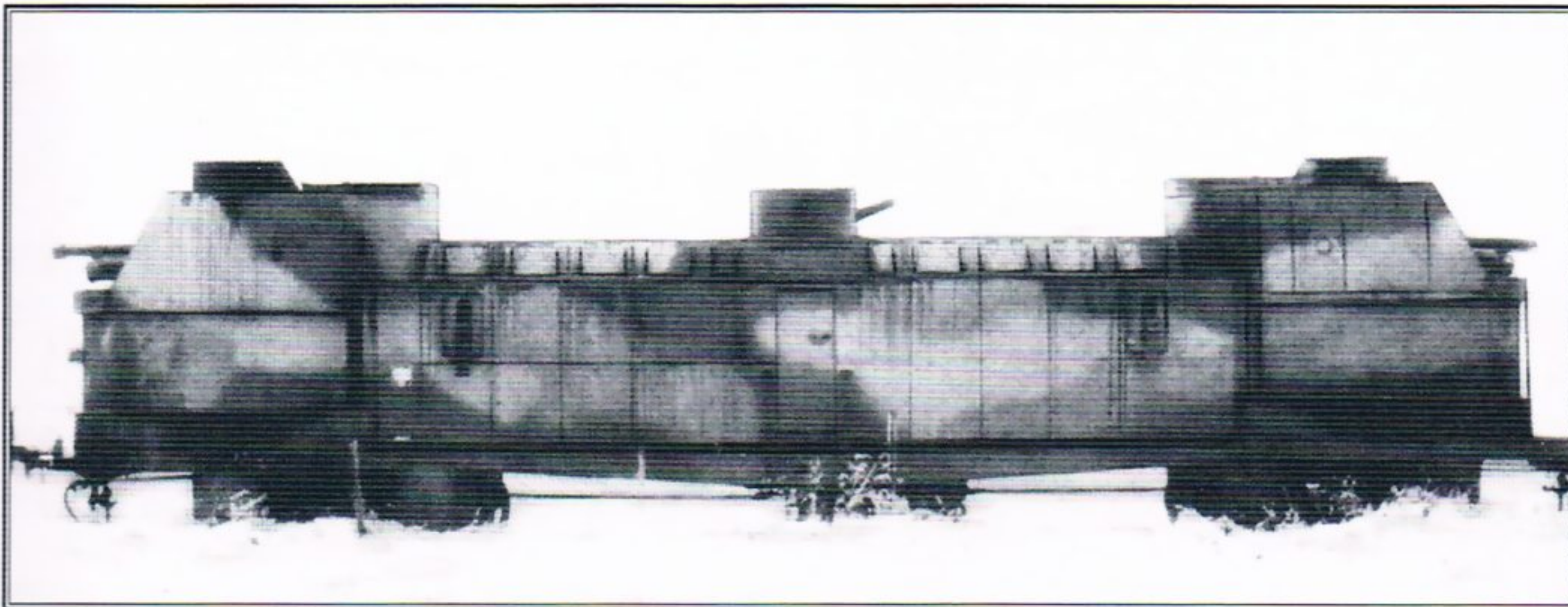
ciły dolinę Skawy, i odeszły na przełęcz górskie, aby bronić dróg w kierunku Pcimia i Mszany Dolnej.

W dniu 2 września wieczorem **pociąg pancerny nr 51** odjechał do Skawiny (Krawczak T., Odziemkowski J., op.cit. s. 79 informują, że po południu dowódca dywizjonu rozpoznawczego 10. brygady major Ksawery Świącicki skierował pociąg do Suchej Beskidzkiej, po drodze załoga pociągu stoczyła potyczkę z niemieckimi czołgami, natomiast w Suchej Beskidzkiej dowódca 1. pułku KOP rozkazał wycofać pociąg do Skawiny). Na stacji w Skawinie gorączkowo naprawiano uszkodzenia pociągu, a ze składu gospodarczego pobrano amunicję i węgiel. Według relacji st. sierżanta Jana Cabaja na stacji załoga pociągu aresztowała dywersanta, który podczas odprawiania na posterunek żandarmerii rozerwał się granatem (Krawczak T., Odziemkowski J., op.cit. s. 80). Następnego dnia rano pociąg trafił pod rozkazy dowódcy 6. dywizji piechoty gen. brygady Bernarda Monda. Pociąg był chwilowo niesprawny, dlatego na rozkaz generała Monda została wysłana **dreżyna pancerna TK-R-TK**, która miała rozpoznać sytuację na przedpolu polskich pozycji w kierunku Oświęcimia. Dreżyna miała dotrzeć tylko do stacji Zator, lecz załoga pojechała dalej do Oświęcimia dostarczając najświeższych informacji o jednostkach niemieckich budujących przeprawę przez Wisłę i Sołę. Według innego autora (Jońca A. Pociągi pancerne z Niepołomic, Warszawa 2014, s. 27) rajd rozpoznawczy odbył pociąg pancerny, a nie dreżyna, co jednak biorąc pod uwagę konieczność dokonania remontu pociągu (przepłukanie parowozu) i uzupełnienia zaopatrzenia wydaje się mało prawdopodobne.

Jednostki armii „Kraków” znajdowały się w odwrocie i w związku z planowanymi zniszczeniami na liniach kolejowych generał Mond rozkazał odjazd do Krakowa (inna wersja kapitan Rokossowski pojechał do Krakowa i postanowił – sam postano-

wił, bez rozkazu – odjechać na wschód!). Tuż przed północą 4 września **pociąg pancerny nr 51** ruszył na stację Kraków-Płaszów, dokąd dotarł dopiero 5 września rano (Rajmund Szubański op.cit. s. 152 wspomina o dreźnie pancernej wysłanej na patrol w kierunku Skawiny, za Borkiem Fałęckim dreżyna napotkała oddział niemiecki, w czasie wymiany ognia został ranny dowódca dreżyny). Pociąg natychmiast odjechał przez Kraków i Niepołomice w kierunku Tarnowa (co umożliwiło jego przejazd przed wysadzeniem mostu na Dunajcu, w ten sposób nie podzielił losu **pociągu nr 54**). Jazdę w kierunku wschodnim utrudniały liczne zniszczone wagony z transportów ewakuacyjnych i rozjazdy...przedwcześnie wysadzone przez polskich saperów. W dniu 6 września w południe „51” dojechała do Tarnowa. Krawczak i Odziemkowski (op.cit. s. 81) opisują, że przejściowo pociąg pancerny trafił pod rozkazy dowódcy 24. dywizji piechoty płk Bolesława Krzyżanowskiego. Rano 7 września pociąg wyjechał do Dębicy (szef sztabu 24. dywizji piechoty major dyplomowany Edward Różycki wydał rozkaz używania w kierunku wschodnim obu torów magistrali Kraków-Lwów, co rozładowało zator na stacji w Dębicy), niedługo po jego przybyciu, stację kolejową w Dębicy zaatakowało 8 bombowców **Heinkel He 111P** z II. *Gruppe KG 55* (jak zwykle podejrzewano dywersantów, lecz był to zaplanowany atak *Luftwaffe* na połączenia transportowe i „wizyta” **pociągu pancernego nr 51** nie miała z tym nic wspólnego). Bombardowanie nie spowodowało szkód. Kapitan Rokossowski otrzymał informację o koncentracji wojsk Grupy Operacyjnej „*Boruta*” w Mielcu, dlatego postanowił odjechać z zagrożonej bombardowaniami stacji w Dębicy. Rankiem 8 września koło Pustkowa doszło do starcia z patrolem samochodów pancernych z 2. Dywizjonu Rozpoznawczego 2. Dywizji Pancernej, które szybko wycofały się spod ognia. W południe pociąg dotarł do Mielca.





Wagon artyleryjski nr 460022 pociągu pancernego nr 51 uzbrojony w dwie armaty wz. 02/26 kalibru 75 mm.

An artillery wagon No. 460022 of the Armoured Train No. 51 armed with two Model 02/26 75mm calibre guns. [ze zbiorów Janusza Magnuskiego]

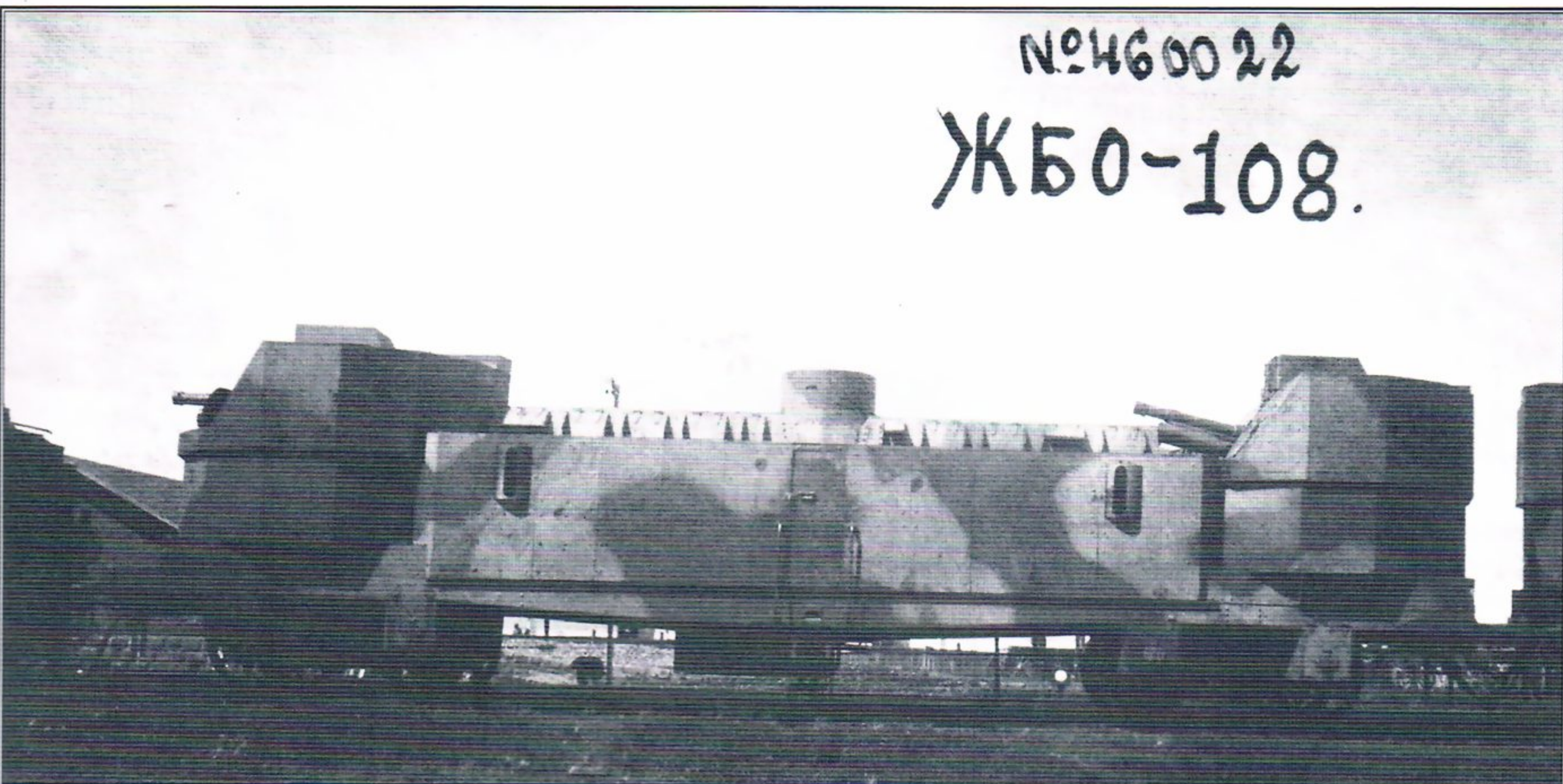
W Mielcu kapitan Rokossowski otrzymał informację o odmarśzu GO „Boruta” w kierunku Tarnobrzega i Rozwadowa. Dopiero w nocy z 8 na 9 września pociąg pancerny dojechał do Tarnobrzegu. Miasto było zagrożone przez czołgi z 5. Dywizji Pancerniej, dlatego dowódca pociągu postanowił odjechać do Rozwadowa. Chyba lepszym rozwiązaniem było zaprzestanie pogoni za GO „Boruta” i próba powstrzymania 5. *Panzer Division*, razem z oddziałami polskimi zgromadzonymi w rejonie Sandomierza. Tory do Rozwadowa były zablokowane przez pociągi ewakuacyjne i rozbite wagony, dlatego krótki odcinek trasy pociąg pokonywał aż 10 godzin. Nieprawdopodobna jest informacja o walce załogi pociągu z niemieckim oddziałem rozpoznawczym koło Tarnobrzegu „ogień pociągu uszkodził samochód pancerny” (Jońca op.cit. s. 26), gdyż Niemcy jeszcze nie sforsowali Wisły i nie mogli 9 września operować na jej prawym brzegu!

W dniu 10 lub 11 września załoga pociągu odkryła porzucone (być może było przeznaczone na eksport) na stacji w Stalowej Woli działko przeciwlotnicze wz. 36 kalibru 40 mm, które zostało umieszczone na jednej z platform pociągu (działko zostało potem przejęte wraz z pociągiem przez

Armię Czerwoną, widnieje na fotografiach pociągu wykonanych przez NKWD). Pociąg przejechał ze zbombardowanego Rozwadowa do Zaklikowa. Tam dowódca pociągu otrzymał rozkaz kwatermistrza armii „Kraków” płk dypl. Franciszka Tomsy-Zapolskiego przetransportowania żywności i amunicji przeznaczonej dla żołnierzy armii walczących nadal na lewym brzegu Wisły. W nocy z 10 na 11 załoga pociągu załadowała zaopatrzenie i przewiozła na stację Kępa (Krawczak T., Odziemkowski J., op.cit. s. 83) Dowódca GO „Jagmin” generał brygady Jan Jagmin-Sadowski rozkazał kapitanowi Rokossowskiemu dozorowanie Sanu i osłonę mostu w Kępie. Po zakończeniu ewakuacji 55. dywizji piechoty rezerwowej saperzy wysadzili most. Rankiem 14 września pociąg wyjechał do Lublina. Na stacji Szastarka pociąg był atakowany przez 4 **Heinkle He 111P** z 2. eskadry KG 55, zatem informacje o „ciężkim nalocie” (Szubański R. op.cit. s. 245 i Jońca A. op.cit. s. 26) są mocno przesadzone, jeżeli nalot byłby rzeczywiście ciężki, to pociąg by ucierpiał. W Lublinie dowódca armii „Lublin” gen. dyw. Tadeusz Piskor wysłał pociąg ponownie do Zaklikowa, gdzie wspierał do rana 15 września 94. pułk piechoty z grupy „Sandomierz”.

Fotografia zdobytego wagonu artyleryjskiego nr 460022 z pociągu pancernego nr 51 wykonana przez NKWD.

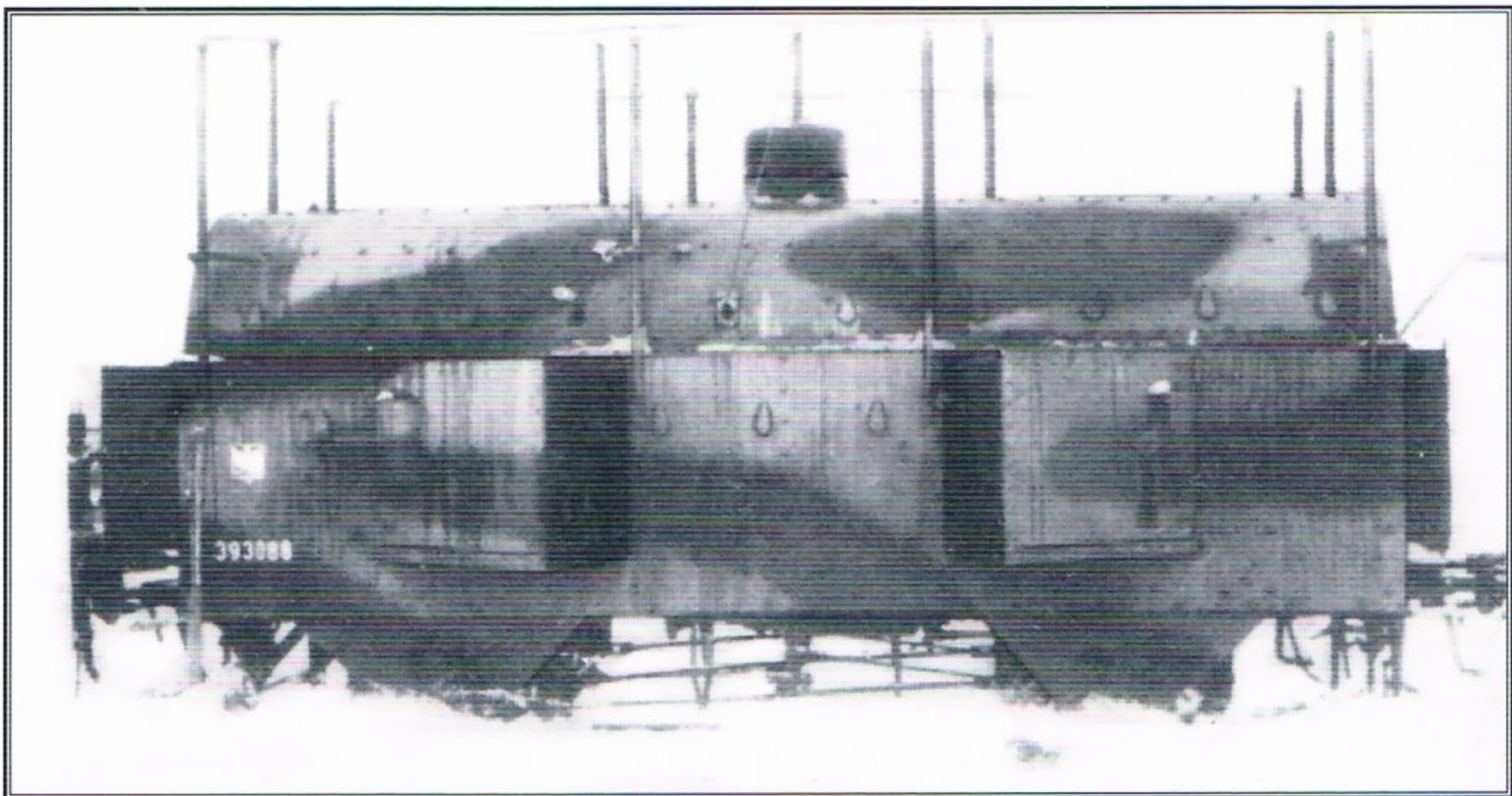
The photo taken by NKVD of a captured artillery wagon No. 460022 of the Armoured Train No. 51. [ASKM]





**Wagon szturmowy nr 393088 pociągu pancernego nr 51.**

*An assault wagon No. 393088 of the Armoured Train No. 51. [ze zbiorów Janusza Magnuskiego]*

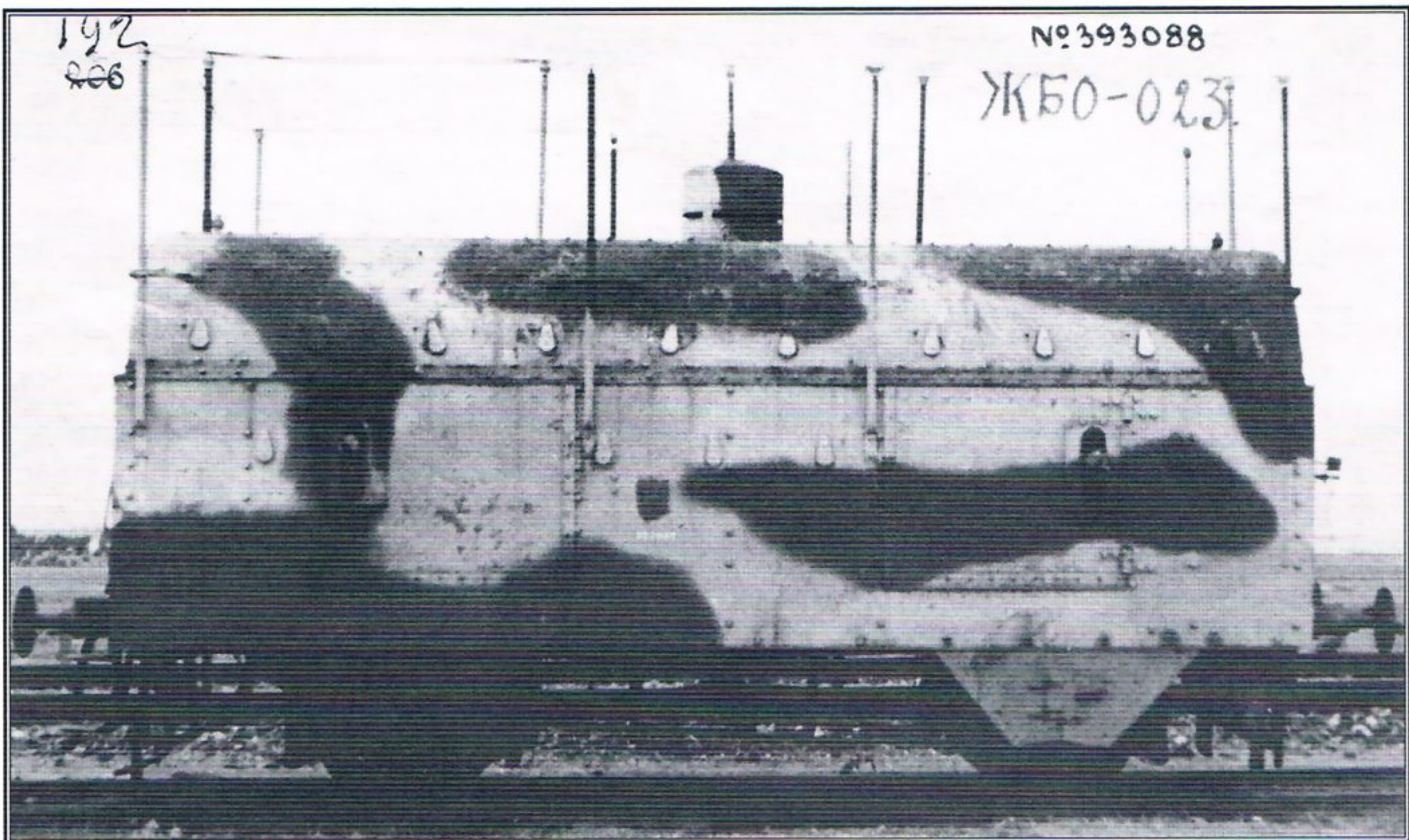


W Lublinie kapitan Rokossowski podjął decyzję przejechania do Lwowa. Kapitan Rokossowski od 4 września jechał na front, ale nie brał udziału w poważniejszych walkach, zachowywał się podobnie, jak kapitan Młodzianowski – dowódca **13. pociągu pancernego**, szukał sztabu i jechał. Szlak przez Rejowiec i Rawę Ruską był zatarasowany, dlatego też 16 września kapitan Rokossowski postanowił pojechać do Lwowa okężną drogą przez Chełm Lubelski, Kowel i Włodzimierz Wołyński. Przejazd utrudniały wraki wagonów, które trzeba było usuwać z torów. 16 września po południu pociąg dobił do Kowla. W Kowlu dowódca pociągu otrzymał informację o zagrożeniu przez Niemców linii kolejowej do Włodzimierza Wołyńskiego przez podchodzące oddziały niemieckiej 4. Dywizji Lekkiej.

W czasie przejazdu do Kowla w Dorohusku pociąg był atakowany przez klucz **Heinkli 111H** z KG 27, w Maciejowie dwa klucze bombowców niemieckich wzięły sobie za cel pociąg pancerny i skład gospodarczy. Jak relacjonuje Uffz. Rödel z 8. Staffel KG 27 (Emmerling M., op. cit s. 259) załoga jego samolotu dokonała zrzutu czterech bomb SC

250 o masie 250 kg każda, które... nie wybuchły. Wprawdzie relacja starszego sierżanta Jana Cabaja z nalotu jest bardzo sugestywna (Krawczak T., Odziemkowski J., op.cit. s. 86), to jednak niewielka grupa samolotów, bombardujących z pułapu 3000–4000 metrów nie mogła zniszczyć jadącego, bądź manewrującego pociągu pancernego. Cabaj wspomina o ostrzeliwaniu nadlatujących samolotów z armat kalibru 75 mm. Ostrzał wysoko lecących bombowców miał tylko znaczenie psychologiczne, bowiem pociski odłamkowe nie mogły wyrządzić szkody **Heinklom**. Pociski odłamkowe nie posiadały odpowiednich zapalników ze zwłoką, zatem wybuchwały na różnej wysokości, a ponadto załoga nie miała odpowiedniego doświadczenia w ostrzeliwaniu celów powietrznych (np. określenie szybkości lotu samolotu).

W Kowlu kapitan Rokossowski otrzymał informacje o zablokowaniu torów do Lwowa, dalsza droga przez Włodzimierz i Kiwerce była niemożliwa. W tej sytuacji postanowił jechać inną drogą, trasą Baranowicze–Sarny. Wieczorem 16 września **Pociąg Pancerny Nr 51** dojechał do Sarn na Wołyniu.



**Fotografia zdobytego wagonu szturmowego nr 393088 z pociągu pancernego nr 51 wykonana przez NKWD. Widoczne różnice w malowaniu, u góry strony ten sam wagon sfotografowany zimą 1937 roku.**

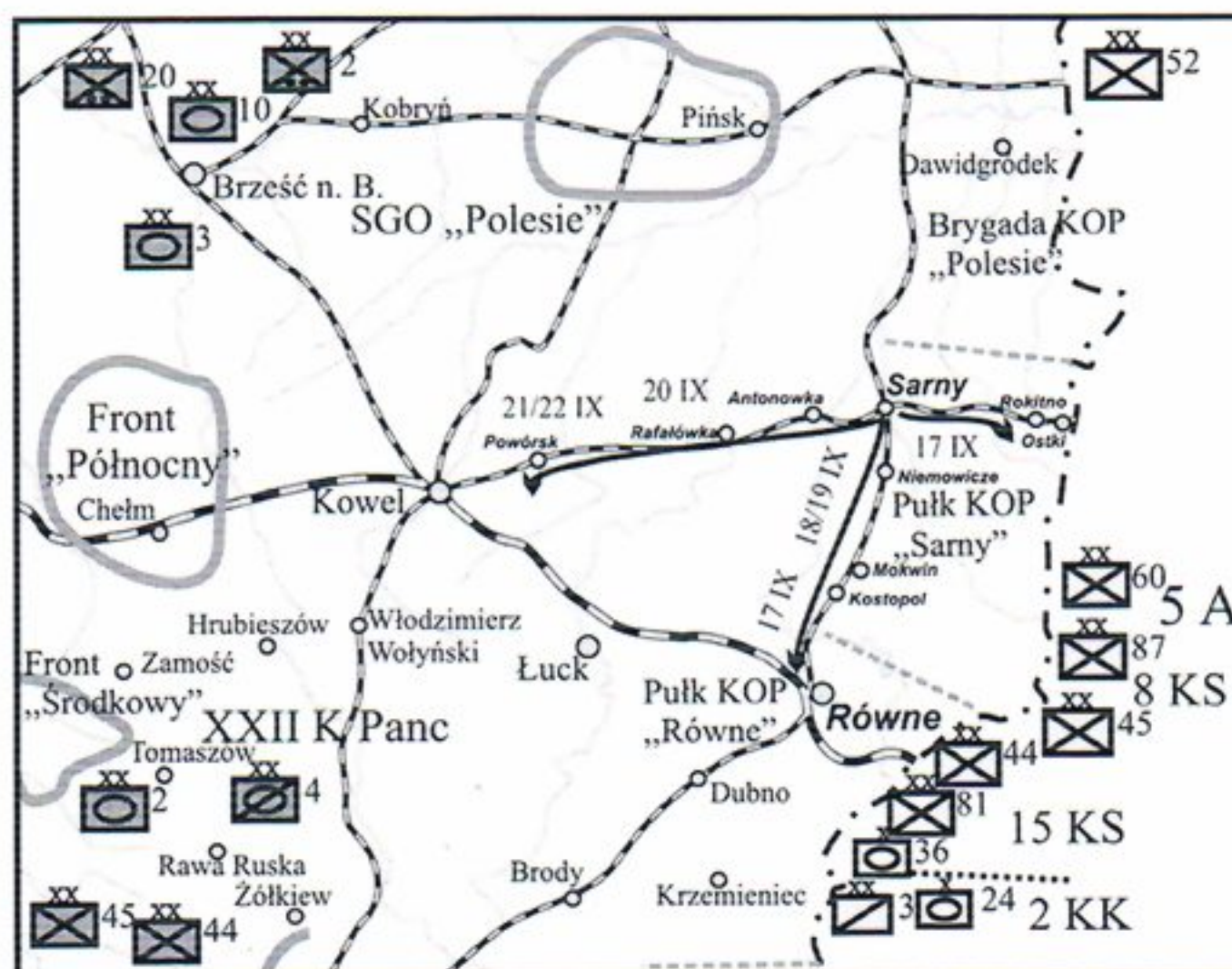
*The photo taken by the NKVD of a captured assault wagon No. 393088 of the Armoured Train No. 51. [ASKM]*



„Tam, po otrzymaniu meldunku o wkroczeniu Armii Czerwonej, podporządkował go sobie dowódca pułku Korpusu Ochrony Pogranicza „Sarny” ppłk Nikodem Sulik i postanowił wykorzystać do wyjaśnienia sytuacji na dalekim przedpolu i na odkrytym południowym skrzydle swego odcinka obrony. Na jego rozkaz pociąg odjechał rankiem 17 września w kierunku wschodnim i ze stacji Rokitno wysłał na granicę, w celu przeprowadzenia rozpoznania, zespół czołgów (czołg **Renault FT** i dwie tankietki **TK-3**) na prowadnicach kolejowych. Zespół czołgów ten dojechał do stacji Ostki, jednak tamtejsza placówka z 3. kompanii batalionu KOP „Rokitno” kontaktu z nieprzyjacielem jeszcze nie miała, o czym po powrocie do Sarn kpt. Rokossowski złożył meldunek ppłk Sulikowi.

Wkrótce potem obrona przeciwlotnicza pociągu – która oprócz dwóch karabinów maszynowych w wieżyczkach na dachu wagonów bojowych dysponowała także pobranym w Zakładach Południowych w Stalowej Woli działkiem przeciwlotniczym wz. 36 Bofors kalibru 40 mm – odpierała naloty sowieckich samolotów na Sarny. Trafiono jeden z bombowców **SB-2**, który spadł na południowy-wschód od miasta (trzy pułki szybkich bombowców Frontu Ukraińskiego zgłosiły 17 września utratę samolotu **SB-2/M100**, zatem trudno ustalić, z której jednostki pochodził samolot zestrzelony przez załogę pociągu pancernego – przyp. aut.).

Po południu pociąg pancerny wysłano na kolejne rozpoznanie, tym razem w kierunku południowym, z zadaniem nawiązania kontaktu z dowództwem sąsiedniego pułku KOP „Równe”. Poprzedzający pociąg zespół czołgów na prowadnicach osiągnął stację w Równem tuż przed wkroczeniem do miasta oddziałów sowieckich, skutkiem czego łączności nie udało się już nawiązać. W tej sytuacji pociąg powrócił do Sarn, przywożąc informacje o postępach nieprzyjaciela. Na noc odjechał to lasu leżącego na południe od miasta.



Rankiem 18 września kapitan Rokossowski otrzymał rozkaz ponownego rozpoznania sytuacji na południowym skrzydle, a także nawiązania łączności z dowództwem batalionu KOP „Małyńsk”, zaś na stacji Mokwin – z dowództwem tzw. Grupy Grodzieńskiej ppłk Edwarda Czernego. W trakcie tych działań zaobserwowano, w niewielkiej odległości od toru, oddział sowieckich samochodów pancernych (**BA-10** z 36. Brygady Czołgów Lekkich) eskortujących kolumnę samochodów ciężarowych i opancerzonych ciągników „Komsomolec”, zdążającą w kierunku Kostopola. Po chwili cztery armaty kalibru 75 mm pociągu otworzyły ogień, trafiając dwa samochody pancerne, które spłonęły, unieruchomiono dwa dalsze, zniszczono kilka ciągników. Reszta kolumny zawróciła w kierunku Równego. Po tej akcji pociąg, manewrując między stacjami Niemowicze i Sarny, kilkakrotnie ostrzeliwał sowieckie samoloty, które tego dnia przejawiały wzmożoną aktywność na tym odcinku frontu.

Pociąg Pancerny nr 51 pozostawał 19 września na tym samym odcinku, skutecznie zwalczając sowieckie oddziały kawalerii, które próbowały wyjść na tyły pułku „Sarny”, w celu odcięcia go od przepraw przez Horyń w Stiepaniu. W dalszym ciągu ostrzeliwano też samoloty sowieckie, dokonujące lotów zwiadowczych nad zapleczem pułku KOP.

Działania bojowe pociągu pancernego nr 51 w dniach 17–22 września 1939 roku. Ugrupowanie wojsk, 16 września 1939 roku.

The combat operations of the Armoured Train No. 51. The troops displacement on, September 16, 1939.



Fotografia wykonana przez NKWD zdobytego parowozu Ti3 nr 2 z tendrem 12C1 nr 428 pociągu pancernego nr 51. Błędnie podany rok produkcji parowozu, 1902 zamiast 1904.

The photo taken by NKVD of a captured locomotive Ti3 No. 2 with tender 12C1 No. 428 of the Armoured Train No. 51. [ASKM]



**Szkolenie polityczne w 62. Brygadzie Lekkich Bombowców (samoloty Polikarpow R-5) Frontu Ukraińskiego we wrześniu 1939 roku.**

*The political classes in 62nd Light Bomber Brigade (Polikarpov R-5 light bombers background) of the Ukrainian Front in September 1939. [ASKM]*



Wczesnym popołudniem następnego dnia działą pociągu ostrzelały las na wschód od stacji Niemowicze, gdzie zaobserwowano koncentrację większych sił przeciwnika, próbujących obejść skrzydło pozycji obronnej „Tynne”. Wieczorem pociąg odesłano na stację Antonowka nad Horyniem z zadaniem osłony wycofujących się tamtędy oddziałów pułku KOP „Sarny”.

Po przeprawie przez Horyń skierowały się one na północny-zachód, na spotkanie głównych sił zgrupowania KOP, dowodzonego przez gen. brygady Wilhelma Orlika-Rückemanna, natomiast linia kolejowa, którą musiał jechać pociąg prowadziła prosto na zachód, do Kowla. Przed mostem na Styrze koło Rafałówki nastąpiło starcie z oddziałem sowieckiej kawalerii, który odparto, a oddział sowiecki rozproszono ogniem dział. Za stacją Powórska Pociąg Pancerny nr 51 utknął w zatorze pociągów. Otoczyły go tam uzbrojone bojówki ukraińskie (w istocie był to 1. batalion 61. pułku strzelców z 45. dywizji strzelców, bojcy niewątpliwie wyglądali jak banda obdartusów, stąd pewnie wzięcie ich za „ukraińską bandę”), ale odstąpiły wobec zdecydowanej postawy jego załogi.

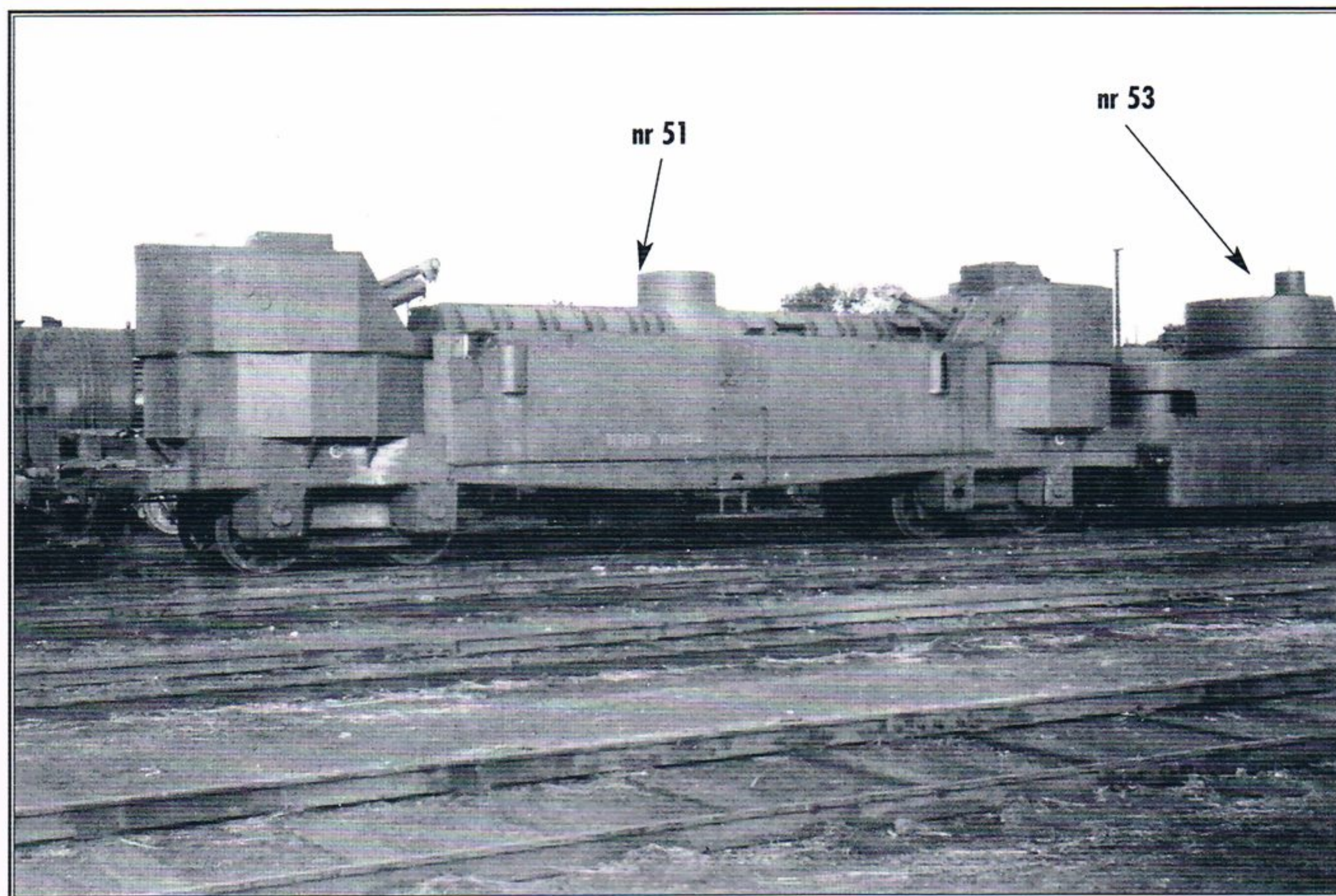
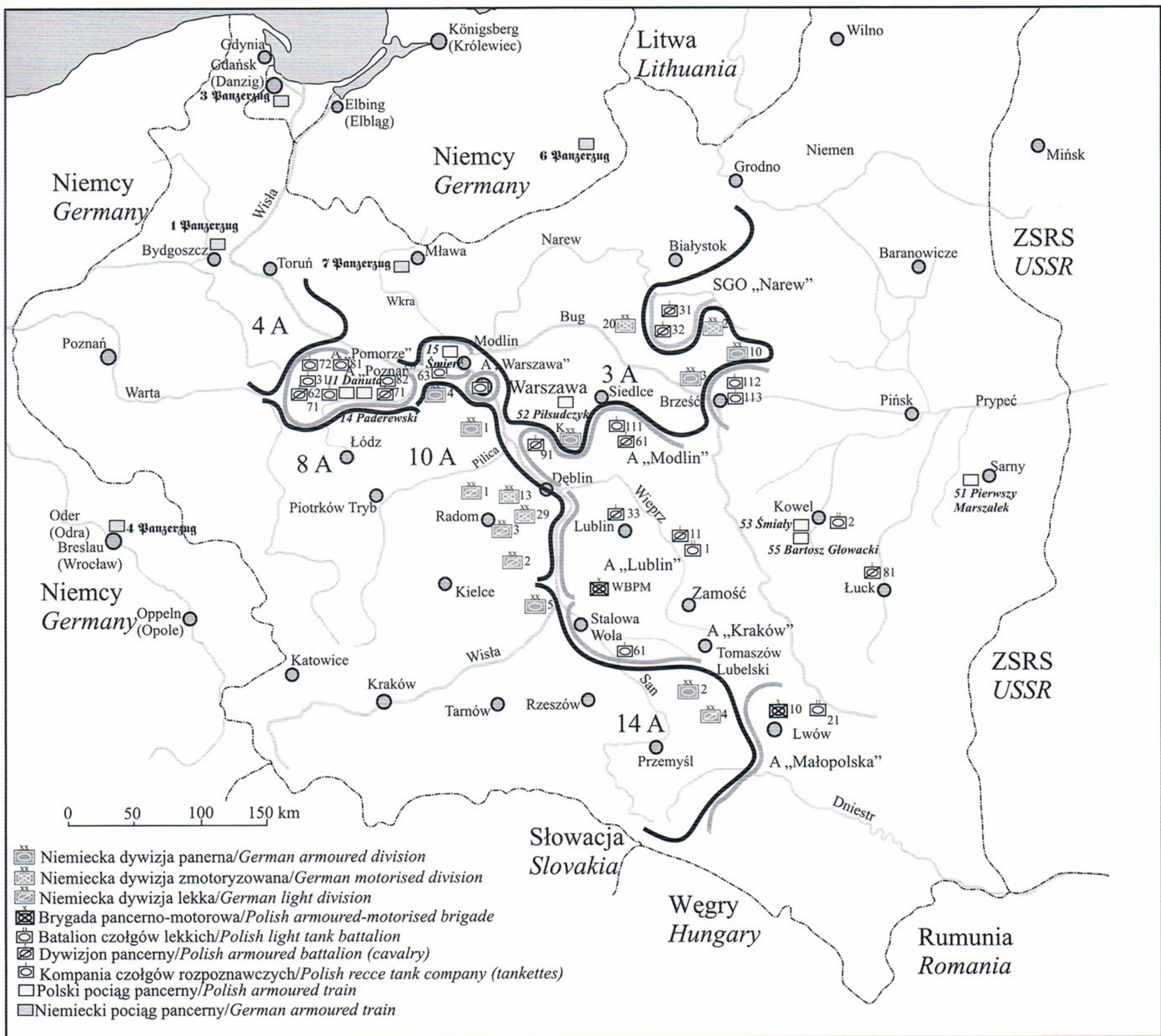
W dniu 22 września 1939 roku miejscowi kolejarze odebrali telefonicznie żądanie dowództwa sił sowieckich w Kowlu, domagające się poddania pociągu. Przekazano je kpt. Rokossowskiemu, który odpowiedział, że z Sowietami rozmawiać nie będzie. Dowódca i załoga postanowili czekać na dalszy rozwój wydarzeń. Po południu pociąg został więc zaatakowany przez zespół sowieckich lekkich bombowców Polikarpow R-5, prawdopodobnie z 62. Brygady Lekkich Bombowców. Mimo ognia przeciwlotniczego, w rezultacie którego zestrzelono dwa samoloty sowieckie (według dowódcy pociągu), uszkodzonych zostało bombami wiele wagonów gospodarczych, a także wagony z bojowej części pociągu, były też straty w ludziach. W tej sytuacji dowódca pociągu dał rozkaz opuszczenia uszkodzonego pociągu. O zmroku (na rozkaz dowódcy) załoga opuściła pociąg zabierając uzbrojenie lekkie (karabiny maszynowe). Część załogi pociągu weszła później w skład Samodzielnej Grupy Operacyjnej „Polesie”. (Szubański R., Polska 1939, Warszawa 2009, s. 63–65). Zdobyty **pociąg pancerny nr 51** używało potem NKWD.



**Zdobyty przez Niemców sowiecki pociąg pancerny NKWD BEPO 77, uprzednio polski Pociąg Pancerny nr 51.**

*A captured by the Germans a Soviet BEPO 77 armoured train attached to the NKVD units, the former Polish Armoured Train No. 51. [Wawrzyniec Markowski]*





**Polskie i niemieckie pociągi pancerne, 16 września 1939 roku.**

*Polish and German armoured trains seen in September 16, 1939.*

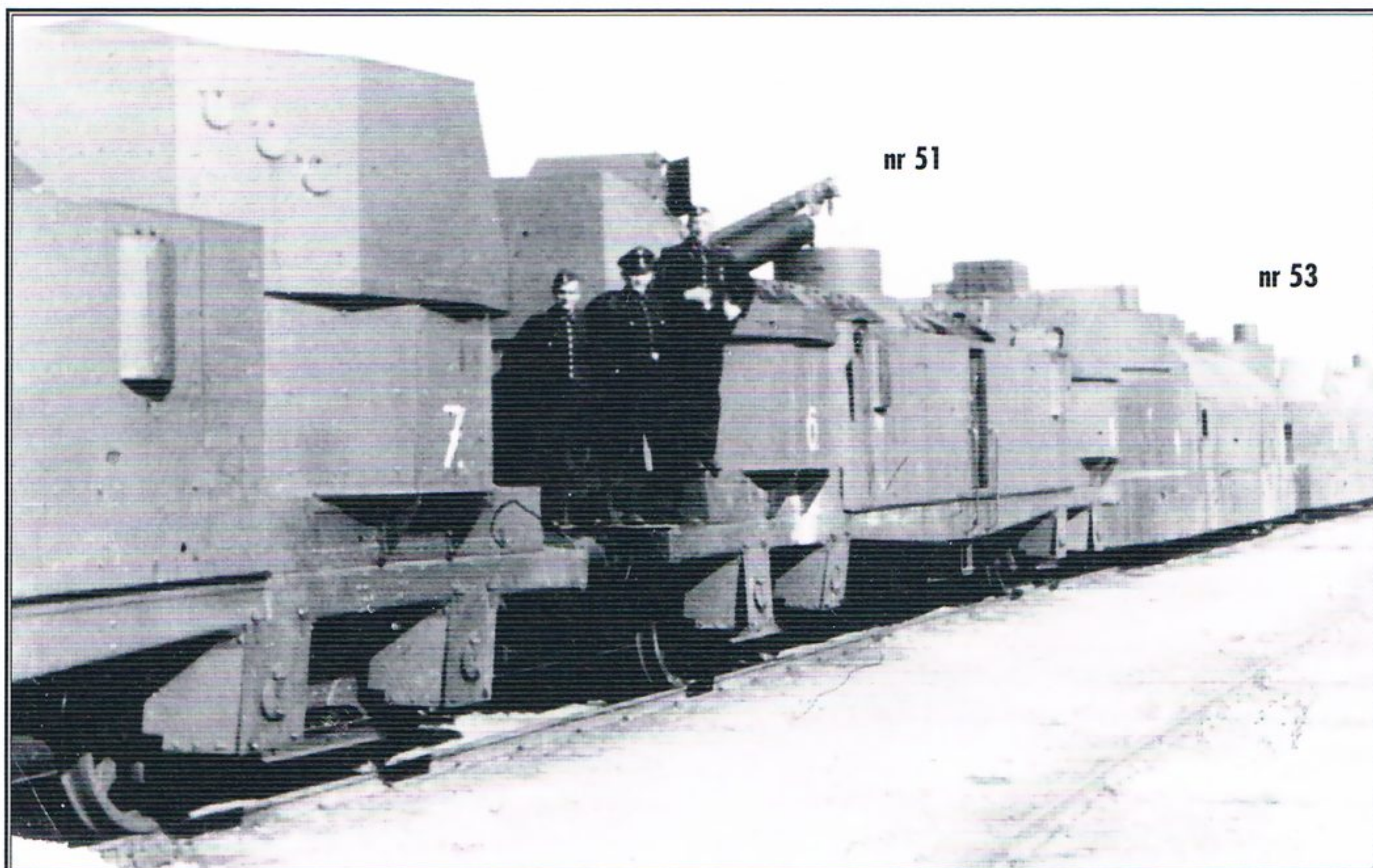
**Niemiecki pociąg pancerny Panzerzug 10 na stacji w Kijowie, 29 września 1941 roku. Widoczny wagon artyleryjski z polskiego pociągu pancernego nr 51. Po prawej wagon artyleryjski z pociągu pancernego nr 53.**

*The German Panzerzug 10 seen at Kiev station, September 28, 1941. Centre is an artillery wagon from the former Polish Armoured Train No. 51. Right is an artillery wagon from the former Polish Armoured Train No. 53. [Wawrzyniec Markowski]*



Niemiecki Panzerzug 10 na stacji w Kijowie, 29 września 1941 roku. Widoczne dwa wagony artyleryjskie z pociągu pancernego nr 51 (wieże oznaczone „7”, „6” i „5”). Po prawej wagony artyleryjskie z pociągu pancernego nr 53 (wieże „4”, „3” i „2”).

German Panzerzug 10 seen at Kiev station, September 28, 1941. Centre are artillery wagons from the former Polish Armoured Train No. 51 (turrets numbered Nos. "7", "6" and "5"). Right are artillery wagons from the former Polish Armoured Train No. 53 (Nos. "4", "3" and "2"). [Wawrzyniec Markowski]

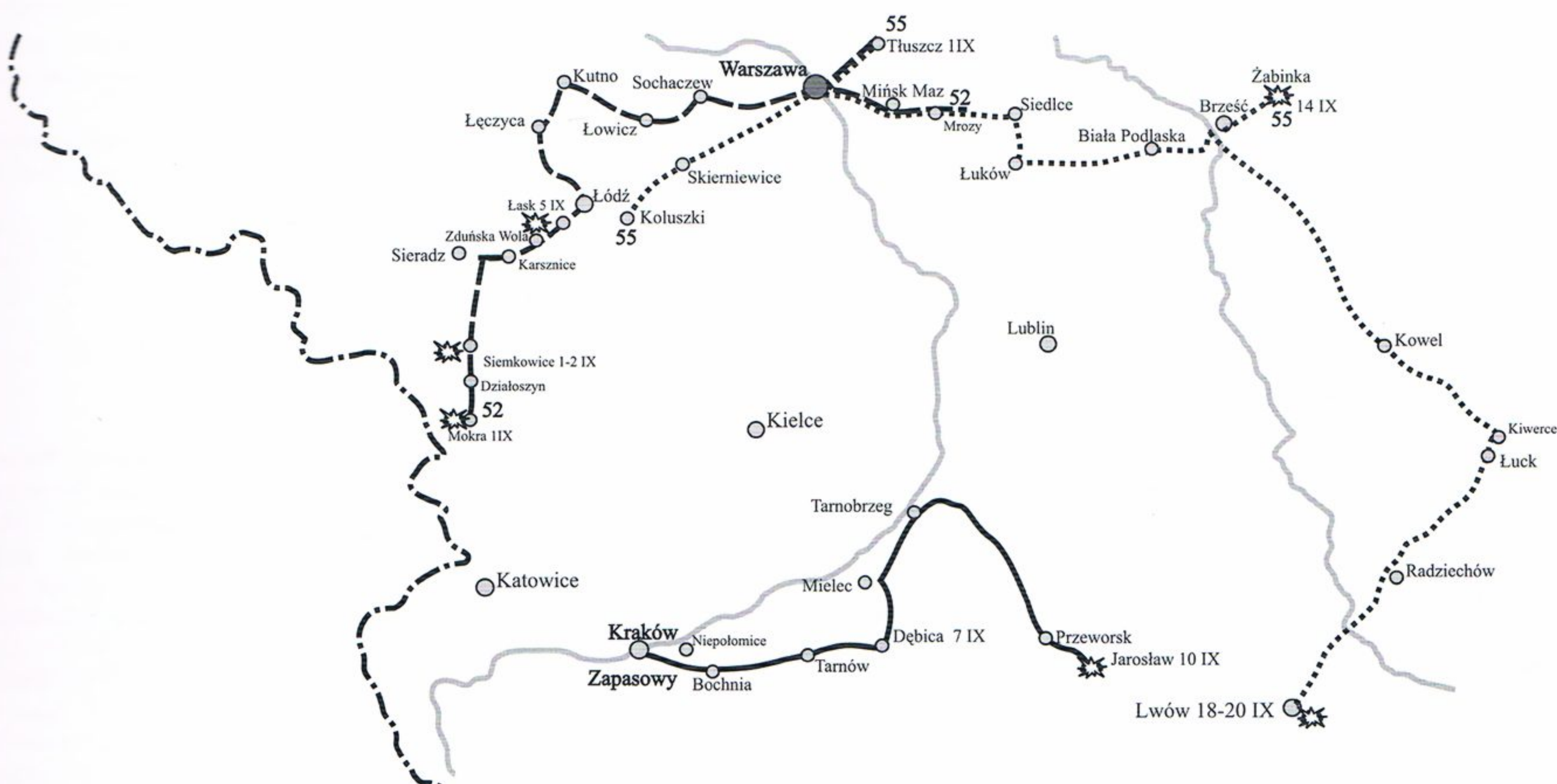


Działania bojowe pociągów pancernych nr 52, 55 i zapasowego pociągu pancernego, wrzesień 1939 roku.

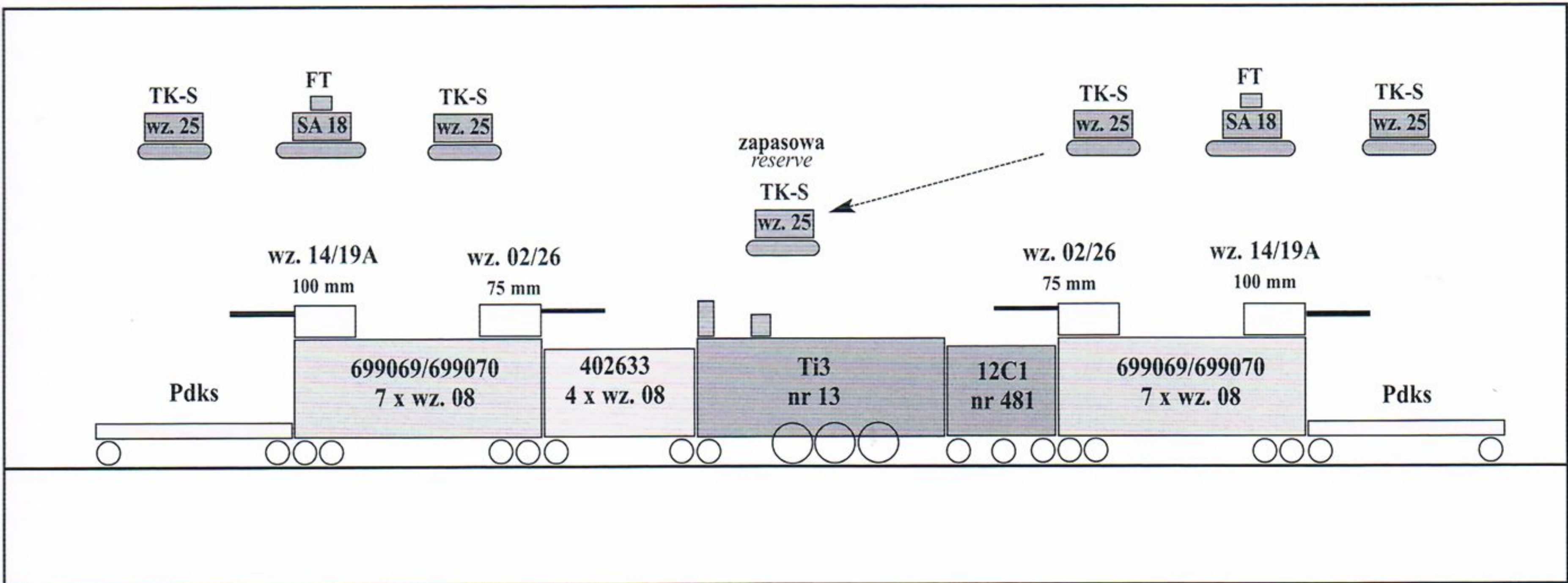
The combat operations of the Armoured Trains Nos. 52, 55 and Reserve Armoured Train in September 1939.

Podobnie jak w przypadku pociągu nr 11, na kilkunastu zdjęciach zdobytego pociągu nr 51, wykonanych przez NKWD, nie widać żadnych uszkodzeń parowozu i wagonów, zatem wiarygodna staje się informacja o opuszczeniu pociągu przez załogę, a nie o jego uszkodzeniu, jak podawały to różne źródła (np. Krawczak T., Odziemkowski J., op.cit. s. 88. „Dowódca „Pierwszego Marszałka” stwierdził jednak, że z Rosjanami rozmawiać nie będzie i biernie czekał na dalszy rozwój wypadków. Po południu duża grupa ludzi (tzn. żołnierzy, czyli dezercja!), nie widząc szans prowadzenia walki, opuściła wagony. Przy składzie pozostała część załogi, w tym wszyscy podoficerowie.”).

Pociąg pancerny nr 52 był w strukturach II. dywizjonu pociągów pancernych „pociągiem szkolnym”, zatem w okresie pokojowym służyła w nim kadra jednostki i żołnierze służby zasadniczej oraz okresowo rezerwiści. Po mobilizacji załogę uzupełniali rezerwiści, a część kadry zasilala mobilizowane pociągi nr 53, 54 i 55. Dowódcą pociągu był kpt. Mikołaj Gonczar, zastępcą dowódcą plutonu łączności por. Bolesław Sitkowski. Mobilizacja rozpoczęła się 23 sierpnia. Pociąg był mobilizowany (zgodnie z tabelą mobilizacyjną) na stacji w Niepołomicach, a nie w Krakowie, 27 sierpnia przejechał na stację Kraków-Podłęże. O 2.00 w nocy 29 sierpnia pociąg nr 52 wyruszył na wojnę.







Początkowo rozkaz armii „Łódź” kierował pociąg pancerny do Kuluszek, co być może wiązało się z planem użycia go nie tylko w składzie armii „Łódź”, ale także na korzyść armii odwodowej „Prusy”. Kuluszki były stacją węzłową, skąd pociąg mógł być skierowany do Piotrkowa lub Radomska, a więc w kierunku frontu, istniała też możliwość wykorzystania składu na innych liniach. W ostatniej chwili zmieniono trasę (rozkaz z dowództwa armii „Łódź” lub sztabu głównego) i pociąg wyjechał do Zduńskiej Woli.

**Pociąg nr 52** nie dotarł także do Zduńskiej Woli, bowiem wieczorem 30 sierpnia zatrzymał się na stacji w Siemkowicach, gdzie został podporządkowany dowódcy 30. dywizji piechoty generałowi brygady Leopoldowi Cehakowi. Skierowanie „52” na nową rokadową linię kolejową Częstochowa–Zduńska Wola pozwalało na nieskrępowane użycie pociągu na wielu newralgicznych odcinkach frontu obsadzonego przez jednostki armii „Łódź”. Jak się niebawem okazało, było niezwykle słuszne posunięcie.

Na stacji w Siemkowicach znalazł się też skład gospodarczy pociągu. Rano 31 sierpnia, na stacji zjechały z platform dwa czołgi **FT** i cztery tankietki

**TK-S** (podczas dłuższych przemarszów tankietki i czołgi **FT** oraz prowadnice transportowano na platformach, co pozwalało osiągnąć większą prędkość podróży pociągu). Pojazdy wjechały na ustawione prowadnice. Około południa (dwie różne relacje – w południe lub po południu) pociąg wyruszył na patrol rozpoznawczy do Działoszyna. Kapitan Gonczar chciał poznać kwalifikację nowo przydzielonego maszynisty, starszego sierżanta Grygorowicza („stary” maszynista pociągu prawdopodobnie otrzymał przydział do formowanego pociągu pancernego), który jednak nie okazał się „asem żelaznych szlaków” i spowodował wypadek najeżdżając na tankietkę **TK-S** na prowadnicy. Uderzenie platformy **Pdks** wgniotło tylny pancerz pojazdu, uszkodzone zostało koło napinające i podwozie. Jakby było mało kłopotów, został uszkodzony (maźnica lub łożysko podwozia) inny wagon. Konieczna była natychmiastowa naprawa. Wagon (według opublikowanej relacji kpr. Adama Wierciocha była to „bojówka”, czyli wagon artyleryjski) wraz z opancerzonym parowozem pociągu zostały wysłane do warsztatów w Karsznicach. Było to niezwykle ryzykowna decyzja kapitana Gonczara, bowiem w przypadku wybuchu

**Schemat pociągu pancernego nr 52 („Piłsudczyk”), 1 września 1939 roku.**

*The scheme of Armoured Train No. 52(“Piłsudczyk”), September 1, 1939.*



**Pociąg pancerny „Piłsudczyk”, na stacji w Krakowie-Bonarcie, 1938 lub 1939 rok.**

*An Armoured Train “Piłsudczyk” seen at Krakow-Bonarka station in 1938 or 1939. [Wawrzyniec Markowski]*



wojny **pociąg nr 52** był całkowicie unieruchomiony i zdany tylko na lokomotywę składu gospodarczego, o ile ta ostatnia była w pobliżu i pod parą, a w dodatku dowódca dysponował tylko jednym wagonem artyleryjskim.

Pechowy wagon i parowóz **Ti 3 nr 12** powróciły do Siemkowic krótko przed wybuchem wojny. Natychmiast został skompletowany pełny skład. Uszkodzony **TK-S** trafił na platformę, natomiast w składzie pociągu pozostał rezerwowo **TK-S**. W dniu 1 września wczesnym rankiem (o 4.30 lub około 5.00) do Siemkowic zawitał **Pociąg Pancerny nr 53**. Około godziny 6.00 nad stację nadleciał dwusilnikowy samolot rozpoznawczy. Mógł to być **Dornier Do 17P** z jednostki 4. floty powietrznej przydzielonej do 10. Armii, czyli 3.(F)/31 lub samolot bombowy wykonujący lot rozpoznawczy tzw. *Kampfaufklärer*. W samoloty rozpoznawcze były uzbrojone też jednostki bombowców nurkujących 4. floty (każda *Gruppe StG 77*, *StG 76* i *StG 2* dysponowała trzema **Do 17P**, które wyszukiwały cele dla „**Stukasów**” i prowadziły rozpoznanie warunków meteo) i najpewniej był to samolot z jednostki „**Stukasów**” np. **Do 17P** z II./*StG 77* ppor. Lehmana. Załoga pociągu otworzyła ogień z przeciwlotniczych karabinów maszynowych umieszczonych na wagonach artyleryjskich. Kapitan Gonczar rozkazał przerwać ogień, bowiem nie otrzymał wiadomości o rozpoczęciu działań wojennych. Wkrótce nadeszła wiadomość o agresji III Rzeszy na Polskę. Wizyta niemieckiego *Aufklärera* zwiastowała możliwość rychłego ataku bombowego (mała stacja była przepełniona, stały tam dwa pociągi pancerne, dwa składy gospodarcze pociągów pancernych i pociąg z żołnierzami), dlatego też dowódca pociągu chciał natychmiast przejechać do Działoszyna. **Pociąg pancerny nr 52** odjechał z Siemkowic (sporne informacje około 8.00–9.00, czy też na krótko przed atakiem *Luftwaffe*, chyba raczej ta druga możliwość, bowiem załoga pociągu słyszała odgłosy nalotu na Siemkowice). W Siemkowicach pozostał tylko skład gospodarczy. Wizyta **Dorniera** (lub **Heinkla**) nie pozostała bez echa, bowiem około 10.00 Siemkowice zostały zaatakowane przez niemieckie bombowce nurkujące **Ju 87B** (5 samolotów). „*Ciężka bomba trafiła w sam środek stacji, wyrzucając lej o średnicy 10 metrów i głębokości 4 metrów*” (Krawczak T., Odziemkowski J., op.cit s. 112). Niemieckie samoloty pochodziły z I. lub z II. *Gruppe StG 77*, które atakowały pobliski Działoszyń. Być może kilka „**Stukasów**” „*zabłądziło*” nad Siemkowice i zaatakowało stację kolejową. Działoszyń bombardowało ponad 40 niemieckich bombowców nurkujących i prawdopodobnie kilka mogło zbombardować także pobliskie cele.

Niebawem także i **pociąg pancerny nr 52** stał się celem ataku samolotów *Luftwaffe*. Samoloty zwalczały tylko dwa karabiny maszynowe zamontowane w wagonach artyleryjskich (strzelcem przeciwlotniczego karabinu maszynowego był kapral Trzeszkowski). Bombowce bezkarnie zniżały się

nad praktycznie bezbronnym pociągiem pancernym. Polski pociąg pancerny wzięły na celowniki **Henschle Hs 123A** z II. *Gruppe (Schlacht) LG 2* („*W godz. 11.45–13.30 operowało 30 Hs 123A, których celem było zniszczenie pociągu pancernego i dział kolejowych w miejscowości Popów*” – Emmerling M., *Luftwaffe nad Polską* Stukaflieger, Gdynia 2006 s. 30). Piloci **Hs 123A** nad celem tworzyli „łańcuch” i po zrzuconiu bomb schodzili kolejno nad cel i „polewali” go ze swoich dwóch *MG 17*. W tej sytuacji kapitan Gonczar rozkazał otworzyć ogień z dwóch haubic kalibru 100 mm na maksymalnym kącie podniesienia. Ogień miał znaczenie psychologiczne, natomiast skuteczność była żadna. Jako ciekawostkę warto dodać, że w ataku na polski pociąg pancerny uczestniczył czołowy as myśliwski *Luftwaffe Hptm.* Adolf Galland, wówczas dowódca 4. eskadry (*Staffel*) II. *Gruppe LG 2* (samolot **Hs 123A-1 L2+BM**). Wkrótce samoloty zaprzestały atakować „*pancerkę*”, a skoncentrowały się na jej unieruchomieniu, bombardując tory między Działoszyń a Siemkowicami. Drezyna pancerna **TK-R-TK** wysłana na rozpoznanie stwierdziła uszkodzenie toru także w kierunku Działoszyna. W tej sytuacji drużyna saperów (dowódca kpr. Franciszek Kumosa) pociągu przystąpiła do naprawy. W naprawie toru, i zasypaniu leja pomagała okoliczna ludność.

Około godziny 15.00 do pociągu wsiadł dowódca 30. dywizji piechoty (prawdopodobnie podróżował w tendrze, na stanowisku dowodzenia), który pragnął rozpoznać sytuację na przedpolu swojej dywizji. Godzinę później **pociąg nr 52** wziął udział w walce z czołgami z 36. pułku pancernego toczonej przez załogę **pociągu nr 53**. Po walce „**52**” przejechała do Działoszyna, a za pociągiem pancernym polscy saperzy wysadzili most przez Wartę.

Nad ranem pociąg powrócił do Siemkowic. Kapitan Gonczar postanowił nawiązać kontakt z dowództwem armii, bowiem utracił kontakt z „macierzystą” 30. dywizją (kolejny dowódca pociągu uganiający się za sztabem). Niejako przy okazji w Karsznicach planowano wykonanie przeglądu parowozu pociągu gospodarczego i dokonanie naprawy uszkodzonej tankietki. Dowódca pociągu zamierzał także uzyskać nowe rozkazy w sztabie armii. Gonczar pojechał motocyklem z Karsznic do Łodzi, lecz nie zastał tam dowództwa. Według innej mniej wiarygodnej relacji, kapitan Gonczar dostarczył do sztabu tylko wnioski odznaczeniowe (tylko po co „*telepał*” się z wnioskami do Łodzi, i kogo mógł odznaczyć po jednym dniu walki!).

W tym czasie pociąg dowodzony przez zastępcę por. Bolesława Sitkowskiego wspierał obronę 83. pułku piechoty nad Wartą. Załoga pociągu ostrzeliwała oddziały niemieckie próbujące sforsować rzekę w rejonie Działoszyna. Po południu pociąg ostrzeliwał oddziały niemieckie ogniem pośrednim. W tym czasie z Karsznic powrócił z naprawioną tankietką **TK-S** dowódca pociągu.





Messerschmitt Bf 110C-2 M8+FK z 3. Staffel ZG 76, wrzesień 1939 roku. Samoloty z tej jednostki atakowały 5 września Pociąg Pancerny nr 52. PO lewej dowódca eskadry Hptm. Wolfgang Falck.

A Messerschmitt Bf 110C-2 coded M8+FK of the 3rd Staffel ZG 76 in September 1939. Aircraft belonged to the 3rd Staffel attacked Polish Armoured Train No. 52 on September 5, 1939. Left is CO Staffelführer Hptm. Wolfgang Falck.

3 września rankiem **pociąg pancerny nr 52** wyjechał z Siemkowic w kierunku Karsznic. Na stacji Rusiec był celem ataku kilku bombowców niemieckich (prawdopodobnie **Do 17Z** z KG 76). Po ataku bombowców pociąg przejechał do Widawy, gdzie został podporządkowany dowódcy 28. dywizji piechoty gen. brygady Władysławowi Bończy-Uzdowskiemu. Później pociąg przejechał do Łasku. Podczas uzupełniania węgla i wody w Karsznicach skład bojowy był celem ataku pojedynczego samolotu. „*Lekka bomba eksplodowała kilka metrów od parowozu, szczęśliwie nie powodując szkód*” (Krawczak T., Odziemkowski J., op.cit. s. 118).

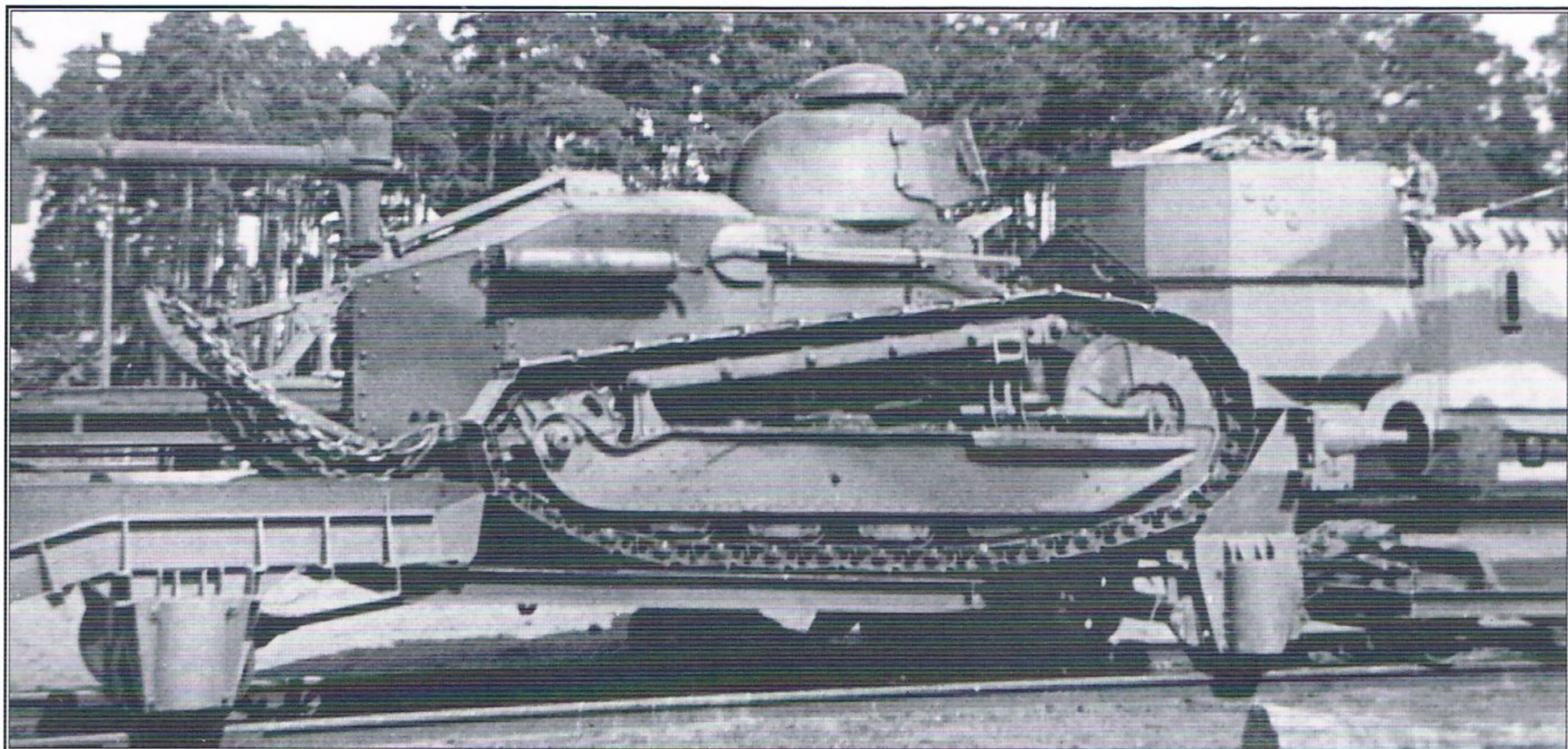
4 września pociąg stał na stacji w Łasku, a następnego dnia rano patrolował na trasie Łask–Zduńska Wola. Dojeżdżając do Zduńskiej Woli został zaatakowany przez **Messerschmitty Bf 110C** z 3. Staffel ZG 76. Atak na polski pociąg pancerny opisuje kapitan Wolfgang Falck (Zerstörer auf „freier Jagd”, w Eichenbaum H. Schlacht auf Schlacht, Berlin, 1939)

„Na dworcu Zduńska Wola panuje ożywiony ruch, przetaczają lokomotywy, pociągi towarowe, transporty wojskowe, nasze serca lotników jednostek niszczycielskich raduje jednak najbardziej widok pociągu pancernego. Widząc ten obraz kieruję całą eskadrę w dół otwierając ogień ze wszystkich luf. W naszą stronę strzela lekka artyleria przeciwlotnicza (40 mm), a także karabiny maszynowe. My jednak ćwiczyliśmy w ostatnim czasie „dziurkowanie” lokomotyw tak często, że nic nie jest w stanie nam przeszkodzić.” (cytat za Emmerling M. op.cit. s. 85). Atak eskadry kapitana Falcka był skuteczny, bowiem pociski kalibru 20 mm wystrzelwane z działek MG-FF przebijały bez trudu opancerzenie wagonów. Ranny został kpt. Gonczar i 11 innych żołnierzy z załogi pociągu. Po nalocie, 5 września przed południem, załoga pociągu wspierała kontratak II. batalionu 31. pułku strzelców kaniowskich 10. dywizji piechoty pod Mnichowem. Ogniem kierowali specjalnie przystąpi do pociągu oficerowie 31. pułku, znający położenie pozycji nieprzyjaciela. Ogień pociągu był skuteczny i pozwolił piechocie na odzyskanie utraconego terenu. Po pewnym czasie do walki

włączyły się też armaty i haubice z niemieckiego 17. pułku artylerii 17. dywizji piechoty, które ostrzeliwały manewrujący pociąg pancerny.

Z powodu silnego ognia artylerii niemieckiej pociąg został ponownie wycofany do Łasku. Podczas wjazdu na bombardowaną stację w Łasku część załogi pociągu uległa panice i w popłochu opuściła wagony. Psychozie uległ też ranny kapitan Gonczar (Krawczak T., Odziemkowski J., op.cit. s. 122), bowiem zapoznawszy się ze zniszczeniami torów i spodziewając się rychłego nadejścia Niemców nakazał opuszczenie pociągu i jego zniszczenie. Jednak w tej beznadziejnej sytuacji wielką przytomność okazał maszynista pociągu sierżant Dolczewski, który postanowił jednak wolno przejechać obok leja, znajdującego się obok toru. Powolny i ostrożny przejazd zakończył się sukcesem (na marginesie, gdyby **pociąg nr 13** w Łochowie także wolno przejeżdżał obok leja, być może nie doszłoby do jego wykolejenia). Po południu kapitan Gonczar otrzymał od dowódcy 10. dywizji piechoty gen. brygady Franciszka Dindorfa-Ankowicza rozkaz przejazdu do Łodzi. 6 września rano pociąg patrolował trasę Łask–Pabianice osłaniając odejście jednostek armii „Łódź” za rzekę Ner. W południe pociąg wrócił na stację Łódź-Kaliska, gdzie dowódca otrzymał rozkaz odjazdu do Warszawy trasą przez Łowicz. Zaraz po opuszczeniu Łodzi okazało się, że tor do Ozorkowa i Łowicza został zablokowany. Pociąg pancerny zawrócił do Łodzi i pojechał trasą przez Łęczycę i Kutno. Pociąg pancerny był poprzedzany przez skład gospodarczy, którego załoga miała ewentualnie dokonywać napraw toru. Po usunięciu zatorów spowodowanych przez zniszczony tabor kolejowy **pociąg pancerny nr 52** pomyślnie dotarł do Łęczycy. Za „pancerką” podążał pociąg wiozący złoto i pieniądze z Banku Poznańskiego. Dopiero 6 września wieczorem pociąg dotarł do Kutna i trzy pociągi niezwłocznie wyruszyły do Warszawy. Rankiem pociąg pancerny dojechał do Łowicza, a późnym popołudniem dotarł do stacji Warszawa-Włochy. Na stacji doszło do tragicznego wypadku, kierowca jednej z tankietek **TK-3** siedzący na prowadnicy zasnął, spadł z prowadnicy i dostał się pod koła pociągu. Po





Czołg Renault FT na prowadnicy z pociągu pancernego „Piłsudczyk” i wagon artyleryjski z pociągu pancernego „Pierwszy Marszałek”, na stacji w Krakowie-Bonarce, 1938 lub 1939 rok.

*A Renault FT tank on railway chassis attached to the „Piłsudczyk” Armoured Train and an artillery wagon of the Armoured Train „Pierwszy Marszałek” seen at Krakow-Bonarka station in 1938 or 1939. [Mariusz Zimny]*

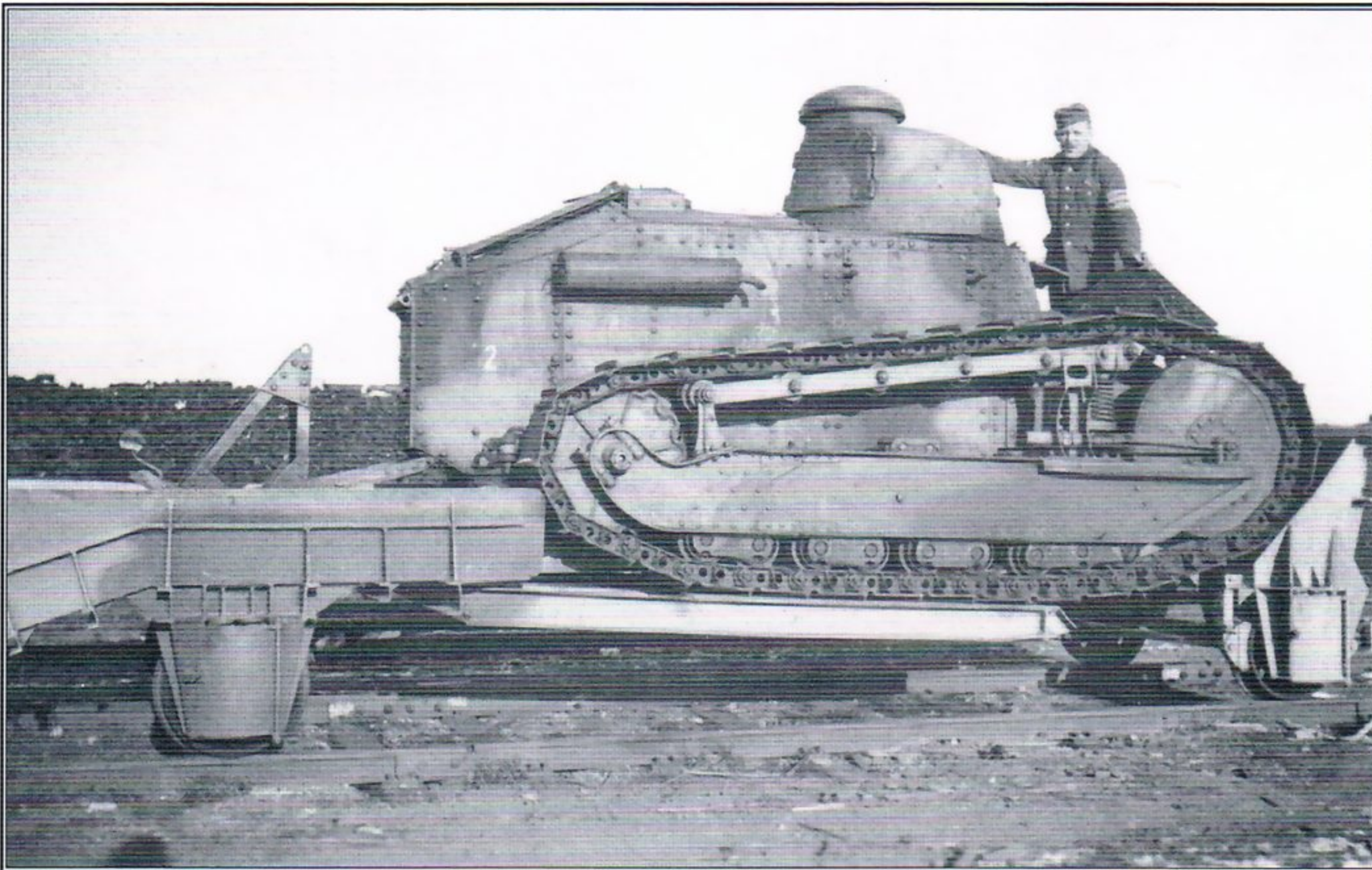
usunięciu transportów blokujących wjazd do stolicy pociąg udał się w dalszą drogę. Trudno jest ustalić, czy objechał Warszawę korzystając z linii obwodowej, lub jak sugerują T. Krawczak i J. Odziemkowski (op.cit. s. 129 „Szarżało już, gdy pojawiły się zabudowania stacji Warszawa Główna”) przejechał linią średnicową do stacji Warszawa-Praga. W Warszawie pozostał „bankowóz”, a po południu **pociąg pancerny 52** ze składem gospodarczym przejechał do ewakuowanej bazy I. dywizjonu pociągów pancernych w Legionowie. Wiązało się to z podporządkowaniem pociągu Grupie Operacyjnej „Wyszków”. Tam uzupełniono zapasy, chociaż nie załadowano amunicji (amunicja do Legionowa była dostarczana za składów w Palmirach lub w Stawach, a po odjeździe pociągów pancernych na front w bazie nie pozostały zbędne pociski, zresztą Legionowo nie było planowane jako baza pociągów pancernych). W nocy pociąg przejechał trasą przez Radzymin do Tłuszcza. Okolice stacji były ostrzeliwane przez artylerię niemiecką strzelającą zza Bugu, a most przez Bug w Wyszku został wysadzony (zresztą już wcześniej został uszkodzony, co uniemożliwiło akcję **pociągu nr 13**). W tej sytuacji dowódca pociągu otrzymał rozkaz powrotu do Rembertowa. Pociąg musiał wrócić do stolicy, bowiem fragment linii obwodowej z Zielonki do Rembertowa był uszkodzony. W nocy z 9 na 10 września pociąg utknął w zatorze przed stacją Warszawa-Wschodnia. Po kilku godzinach ruszył przez Rembertów w kierunku Mińska Mazowieckiego i Siedlec. Wiązało się to planami sztabu głównego wzmocnienia prawego skrzydła GO „Wyszków” (podobne zadanie miał wykonywać także **pociąg pancerny nr 13**). **Pociąg pancerny nr 52** dotarł tylko do stacji Dębe Wielkie. Dalej tory były całkowicie zatrasowane przez transporty ewakuacyjne. 10 września po południu pociąg był atakowany przez samoloty niemieckie (prawdopodobnie kilka

**Heinkli He 111H z I.(Kampf)/LG 1 w osłonie Messerschmittów Bf 110C I./ZG 1**). Załoga pociągu po raz kolejny broniła się przed samolotami *Luftwaffe* ostrzałem prowadzonym z haubic. **Messerschmitty** ostrzelały pociąg z działek. Duże straty poniósł skład gospodarczy, poważnie został uszkodzony parowóz składu gospodarczego. Załoga meldowała zestrzelenie samolotu *Luftwaffe*. Niestety zestrzelenie niemieckiego samolotu pozostało jedynie w sferze „chciejstwa” załogi pociągu. Ostrzał samolotów z haubic, jakkolwiek efektywny, był po prostu nieskuteczny.

Powodem zatoru na trasie do Brześcia był brak wody na stacji w Mińsku. Po naprawieniu pompy wody transporty były sukcesywnie kierowane dalej na wschód. Podczas manewrowania koło stacji w Mińsku uległo uszkodzeniu połączenie pomiędzy platformą **Pdks**, a zespołem drezyn **TK-R-TK**. W tej sytuacji tankietki na stacji załadowano na platformę, natomiast czołg **FT** na prowadnicy pozostawiono na stacji. Według innej relacji po prostu pociąg najechał na własną drezynę **TK-R-TK**, którą zrzucano z toru (pozbyto się prawdopodobnie tylko czołgu **FT**).

**Pociąg pancerny nr 52** nadal kierował się do Siedlec, lecz do tego miasta zbliżał się już *Wehrmacht* i dalsza droga została odcięta (**pociągi nr 53 i 55** zdołały przejechać przez Siedlce tuż przed nadejściem jednostek 3. armii). W ten sposób w pociągach ewakuacyjnych na trasie z Mińska do Siedlec została otoczona dość duża grupa żołnierzy polskich z różnych jednostek. Wieczorem 12 września saperom z pociągu pancernego, wspieranym przez saperów z ewakuowanego 1. batalionu saperów kolejowych z Legionowa udało się udrozić jeden, lewy tor, jednocześnie kierując unieruchomione transporty z tego toru na bocznice. Pozwoliło to manewrowanie pociągiem pancernym i kontynuowanie jazdy. W ten sposób pociąg dojechał do Olesina, lecz w Siedlcach pojawili się już Niemcy.





Czołg Renault FT na prowadnicy prawdopodobnie z pociągu pancernego nr 11, wrzesień 1939 roku.  
A Renault FT tank on railway chassis probably attached to the Armoured Train No. 11 in September 1939. [Mariusz Zimny]

Obecność wojsk niemieckich w Siedlcach została potwierdzona przez dowódcę tankietki **TK-3** wysłanej na rozpoznanie.

Poważnym problemem był brak amunicji działowej i węgla. Załoga pociągu zgromadziła cały węgiel pochodzący z lokomotyw z opuszczonych transportów. Niestety nie znaleziono amunicji. Dodatkowo posiłkowano się spalaniem podkładami, które wyjmowanymi spod torów. 14 września do otoczonych oddziałów podeszły czołówki z niemieckiej 12. dywizji piechoty. Ostrzał rozpoczęły armaty i haubice z niemieckiego 48. pułku artylerii. Dowódca pociągu chciał zniszczyć pociąg (już po raz drugi), lecz wówczas pojawił się oficer z rozkazem o podporządkowaniu „52” dowódcy grupy bojowej tworzonej przez płk Mikołaja Prus-Więckowskiego (Krawczak T., Odziemkowski J., op.cit s. 138).

Stojący w lesie koło stacji Sosnowa **pociąg pancerny nr 52** rozpoczął patrole, a skład gospodarczy pozostał na stacji Mrozy. Kapitan Gonczar został dowódcą batalionu zbiorczego złożonego z żołnierzy z różnych jednostek, zaś pociągiem dowodził por. Sitkowski. Artyleria i karabiny maszynowe pociągu wspierały m.in. oddział saperów kolejowych z 17. kompanii. 17 września pociąg kilkakrotnie zmieniał miejsce postoju w lasach, tak aby uniemożliwić „nakrycie” przez artylerię jego pozycji. Pociąg interweniował w Mrozach i wzdłuż drogi z Kałuszyna od strony Cegłowa. Także **Pociąg Pancerny nr 52** poprowadził kontratak, który doprowadził do odbicia zajętych przez oddział niemiecki Mrozów. Podczas walki artyleria niemiecka uszkodziła wagon artyleryjski pociągu. Zostały wyeliminowane z walki oba działa zamontowane w tym wagonie.

Rano 18 września, **Pociąg Pancerny nr 52** wspierał kolejny atak na Mrozy, a niebawem trafił na zagrożony odcinek pod Sosnowem. Pociąg był wówczas uzbrojony tylko w 2 działa i 7 karabinów

maszynowych w jednym wagonie bojowym. 19 września po południu artyleria niemiecka wyeliminowała kolejny wagon artyleryjski. W nocy załodze udało się naprawić armatę kalibru 75 mm i trzy ciężkie karabiny maszynowe. Brakowało amunicji, bowiem pozostały tylko trzy pociski artyleryjskie i niewielka ilość amunicji karabinowej. Rano 20 września kapitan Gonczar otrzymał rozkaz zniszczenia pociągu. Ponieważ saperzy nie mieli odpowiedniej ilości materiałów wybuchowych, wysadzili niewielki odcinek toru. Maszynista pociągu, wcześniej już wspomniany sierżant Dolczewski, uruchomił parowóz i wyskoczył z pociągu. Rozpędzony pociąg najechał na uszkodzony tor i wykoleił się. Niemcy wprawdzie ogłosili o zdobyciu pociągu, lecz w istocie w ręce *Wehrmachtu* wpadł poważnie uszkodzony skład bojowy, który potem został wysłany do Krakowa. Wagon artyleryjski został włączony w skład niemieckiego **pociągu pancernego nr 21**.

**Pociąg pancerny nr 53** nie istniał pokojowych w strukturach II. dywizjonu pociągów pancernych. Po mobilizacji załogę kadrową przekazaną z dwóch czynnych pociągów dywizjonu uzupełnili rezerwiści. Dowódcą pociągu był kpt. Mieczysław Malinowski, a zastępcą por. Wacław Elertowicz. Mobilizacja rozpoczęła się 23 sierpnia. Pociąg był mobilizowany (zgodnie z tabelą mobilizacyjną) na stacji Kraków-Bonarka. 27 sierpnia po południu załoga zakończyła mobilizację i pociąg odjechał na stację Rudniki koło Częstochowy. W następnych dniach patrolował linią kolejową z Rudnik do Działoszyna. W nocy z 31 sierpnia na 1 września przejechał na stację Siemkowice. Wydarzenia na stacji, rankiem 1 września zostały już wcześniej opisane, zatem możemy przedstawić dalsze losy **pociągu nr 53**. Pociąg tuż przed nalotem na Siemkowice odjechał na stację Miedzno. Pociąg został ukryty w lesie. Po otrzymaniu rozkazu od dowódcy Wołyńskiej Brygady Kawalerii płk dypl. Juliana Filipowicza ruszył do boju.



Wagon artyleryjski pociągu pancernego „Śmiały” w gali banderowej z okazji Święta Żołnierza, 15 sierpnia, 1921 rok. Wagon uzbrojony był wówczas w rosyjską haubicę kalibru 122 mm tzw. 48-liniową wzór 1909 i rosyjską armatę 3-calową wzór 1902 kalibru 76,2 mm.

*An artillery wagon of the Armoured Train „Śmiały” seen in flag dress during Polish Army holiday, August 15, 1921. Wagon was armed with a Russian 122mm (48-line) Model 1909 howitzer and a Russian 3' Model 1902 76.2mm gun.*

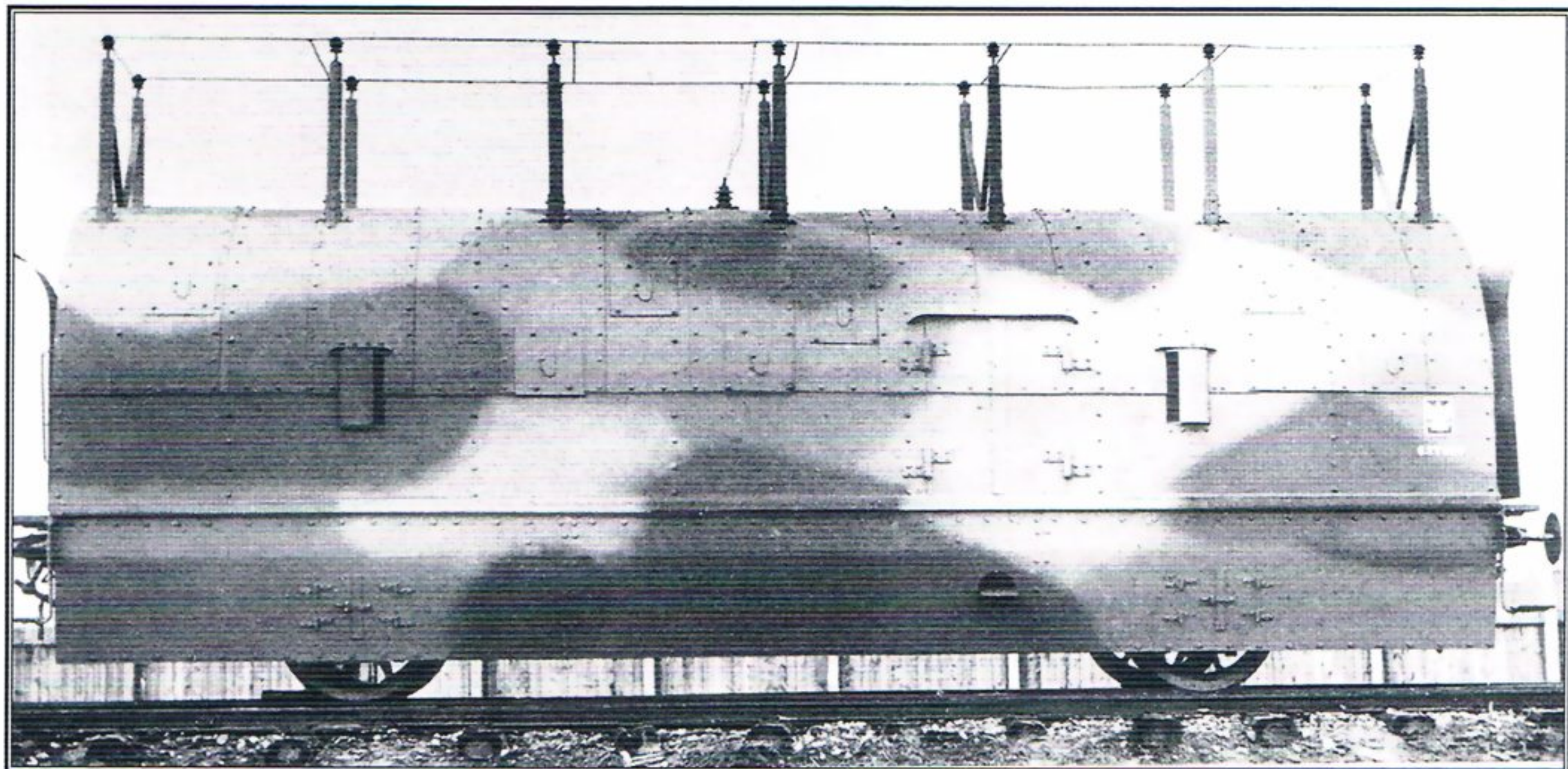


Walka **pociągu pancernego nr 53** pod Mokrą (zarówno ta przed południem, jak i po południu 1 września) była już wielokrotnie opisywana (np. Wilczkowski A., Anatomia Boju: Wołyńska Brygada Kawalerii pod Mokrą, 1 września 1939, Łódź, 1992), dlatego warto skoncentrować się tylko na kilku niewłaściwie przedstawionych epizodach, dotyczących udziału **pociągu pancernego nr 53** w bitwie. W pierwszym starciu „53” walczyła z pododdziałem z 12. Pułku Strzelców Zmotoryzowanych i czołgami z 3. (i być może z 2.) kompanii 35. pułku pancernego, zatem nie z „całą 4. dywizją pancerną”, jak zazwyczaj się to opisuje. Do walki nie mogło dojść około 9.00 rano (Krawczak T., Odziemkowski J., op.cit s. 149), bowiem wówczas pociąg odjeżdżał z Siemkowic, lecz po nalocie na Siemkowice, czyli około godziny 11.00. Podczas najczęściej opisywanej, drugiej potyczki, około godziny 15.30, załoga **pociągu nr 53** „przytapała” podczas tankowania tylko czołgi **PzKpfw I** i **PzKpfw II** z 5. i 6. kompanii 36. pułku pancernego. Zresztą załoga pociągu może mówić o pewnym szczęściu, że nie natknęła się wówczas na **PzKpfw IV** z 8. kompanii uzbrojone w armaty kalibru 75 mm, bo „czwórki”

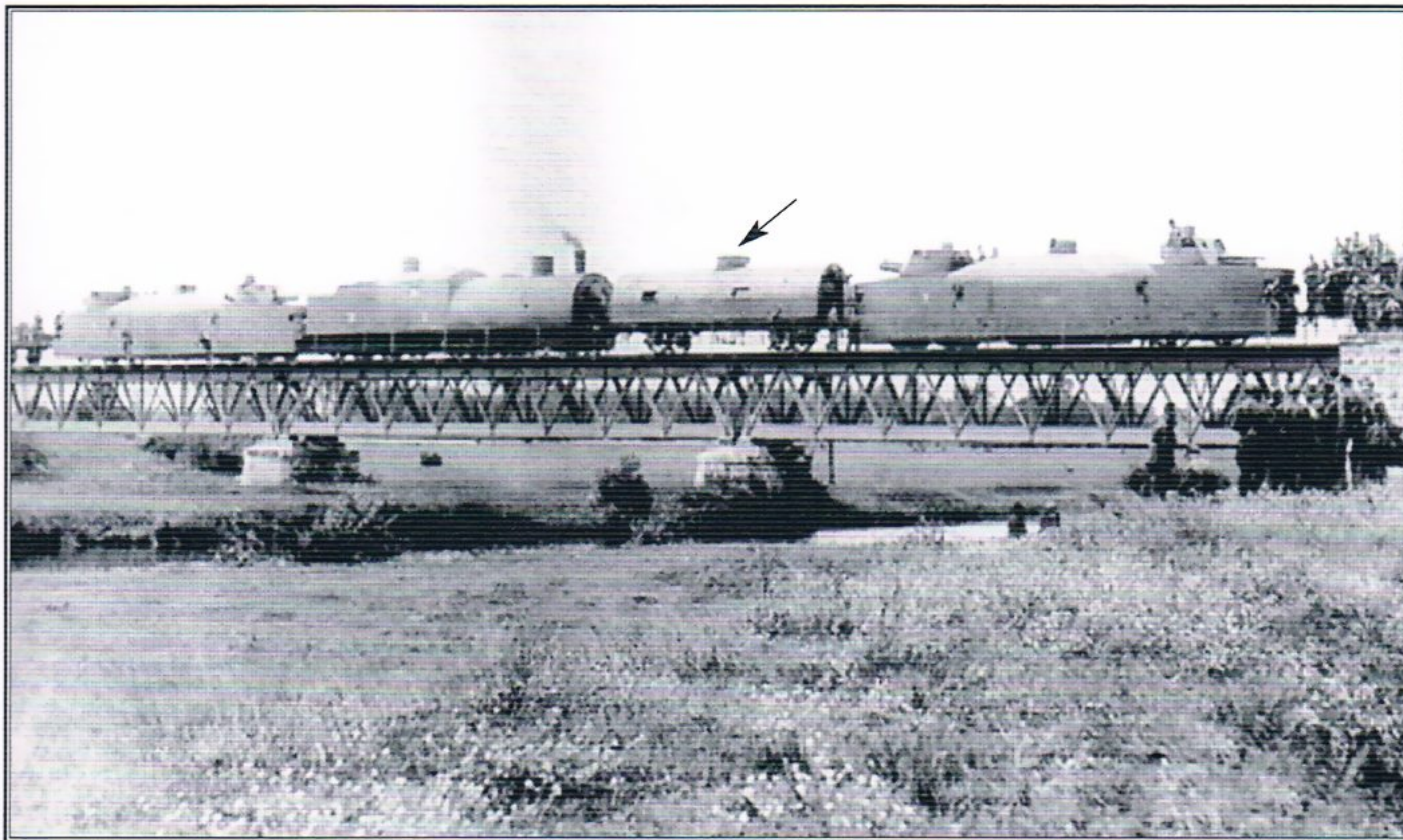
poradziłyby sobie z pancerzem polskiego „panzerzuga”. Straty niemieckie nie wynosiły „ponad 100 pojazdów uszkodzonych” i „czołgi nie wznosiły się w powietrze”, lecz były znacznie mniejsze (J. Neumann Die 4. Panzer-Division 1938–1943. Bericht und Betrachtungen zu zwei Blitzfeldzügen und zwei Jahren Krieg in Rußland, Bonn 1985 s. 29, 31, 32, 33 i dalsze). Tego dnia straty 36. pułku wynosiły około 10–15 czołgów, część z nich oczywiście została bezpowrotnie stracona. O sukcesie pociągu (a w zasadzie pociągów, bo w późniejszej fazie bitwy także **pociąg nr 52**) zadecydowało schematyczne natarcie niemieckich oddziałów pancernych, brak skoncentrowanego wsparcia ze strony 103. Pułku Artylerii Zmotoryzowanej i doskonałe położenie (i wykorzystanie) linii kolejowej umożliwiające nieskrępowane „wjechanie” w głąb pozycji przeciwnika (podobny epizod zanotowano podczas walk **pociągu nr 54** pod Tychami) i następnie ukrycie pociągu w wykopie. Oczywiście niemieckie czołgi nie były seryjnie niszczone przez dzielną załogę pociągu, bowiem podczas tankowania obowiązywało je rozproszenie. Ostatnio została opublikowana fotografia czołgów z 36. Pułku, wykonana podczas

Wagonu szturmowy nr 627950 z pociągu pancernego nr 53.

*An assault wagon No. 627950 of the Armoured Train No. 53. [ze zbiorów Janusza Magnuskiego]*







Przejazd pociągu pancernego „Śmiały” przez rzekę Świder w drodze na poligon w Pilawie, 1934 rok. Pociąg został częściowo zmodernizowany, ale nadal posiada wieżyczkę w wagonie szturmowym.

The Armoured Train „Śmiały” crossing Świder river en route to Pilawa proving ground in 1934. The train had been partially modified, still fitted with an observation coupola in assault wagon. [Wawrzyniec Markowski]

tankowania pod Mokrą, tuż przed „wizytą” pociągu pancernego. Czołgi były rozproszone, a cysterny podjeżdżały do kolejnych pojazdów. Zatem cztery polskie armaty nie mogły wyrządzić gigantycznych szkód.

Walka **pociągu pancernego nr 53** urosła już do rangi legendy „1939”, jednak rzeczywisty rezultat starcia „opancerzonej, ruchomej 4-działowej baterii (równowartość plutonu czołgów lub dział samobieżnych)” z częścią 4. *Panzer Division* nie był aż tak katastrofalny dla niemieckiej jednostki pancerniej, która niebawem atakowała stolicę Polski i walczyła nad Bzurą.

Podczas popołudniowej walki pod Mokrą **pociąg pancerny nr 53** został zaatakowany przez **Hs 123A** z II.(*Schlacht*)/LG 2, brak jest informacji o ewentualnych uszkodzeniach w rezultacie ataku **Henschli**. Natomiast w wyniku ostrzału przez niemieckie działka przeciwpancerne uszkodzony został wagon artyleryjski (mechanizm obrotu wieży z armatą kalibru 75 mm). W trakcie pierwszego starcia pociąg był ubezpieczany przez czołg **FT** patrolujący na południe od pociągu, dlatego też kapitan Malinowski na czas otrzymał wiadomość o nadciąganiu na pole bitwy nowych czołgów

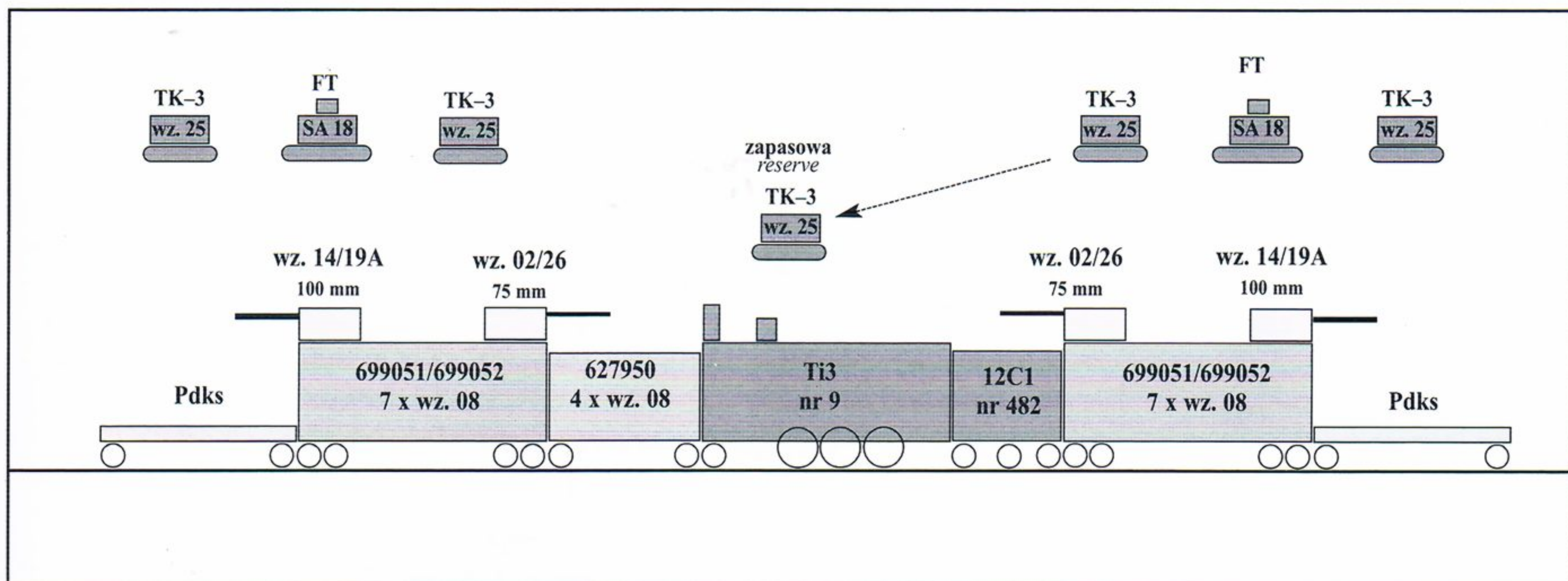
niemieckich (35. pułk) i wycofał pociąg pancerny z walki.

Po południu do akcji ruszyli saperzy niemieccy z 3. kompanii 79. zmotoryzowanego batalionu saperów, którzy wysadzili część torów uniemożliwiając kolejny rajd polskiego pociągu w kierunku Mokrej.

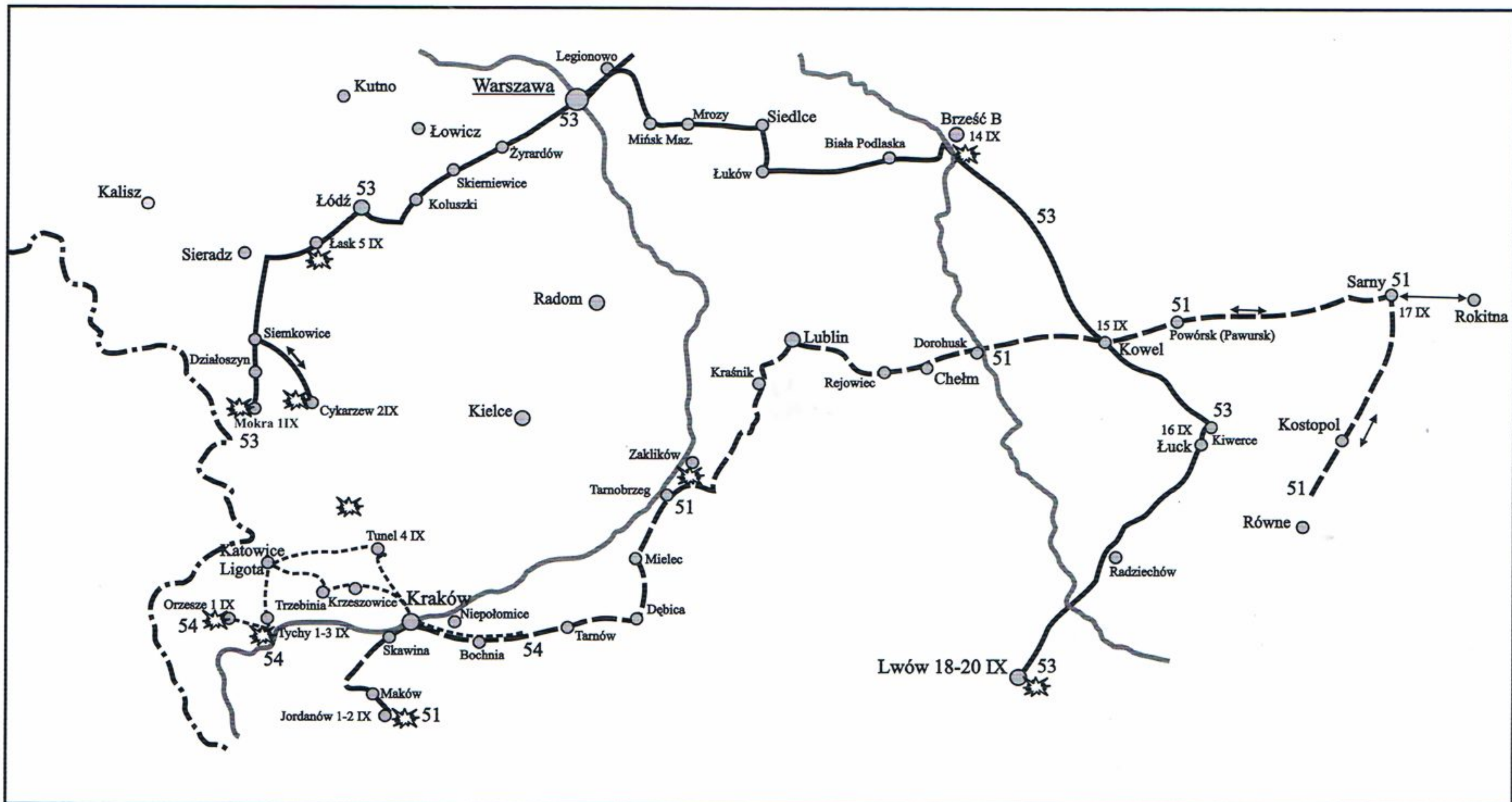
Wieczorem **pociąg nr 53** przejechał do Działoszyna. 2 września z pozycji pod Cykierzem ostrzeliwał kolumnę czołgów z 2. pułku pancernego 1. dywizji pancerniej. Dowódca dywizji generał major Schmidt skierował na ten odcinek III. dywizjon z 73. zmotoryzowanego pułku artylerii, aby rozprawił się z dokuczliwym intruzem. Gdy artyleria niemiecka zaczęła się wstrzeliwać kapitan Malinowski wydał rozkaz odjazdu. Wieczorem na rozkaz dowódcy Wołyńskiej Brygady Kawalerii płk dypl. Filipowicza pociąg odjechał do Łasku. 3 września rano pociąg przejechał do Łodzi. Tam został przydzielony do armii odwodowej „Prusy”. Planowano jego wykorzystanie pod Piotrkowem. Po południu wjechał na stację w Koluszkach, gdzie niebawem nadjechał także **pociąg nr 55**. 4 i 5 września, gdy rozgrywały się dramatyczne walki pod Piotrkowem oba pocią-

**Schemat pociągu pancernego nr 53 („Śmiały”), 1 września 1939 roku.**

The scheme of Armoured Train No. 53 („Śmiały”), September 1, 1939.







# Działania bojowe pociągów pancernych nr 51, 53 i 54, wrzesień 1939 roku.

*The combat operations of the Armoured Trains Nos. 51, 53 and 54 in September 1939.*

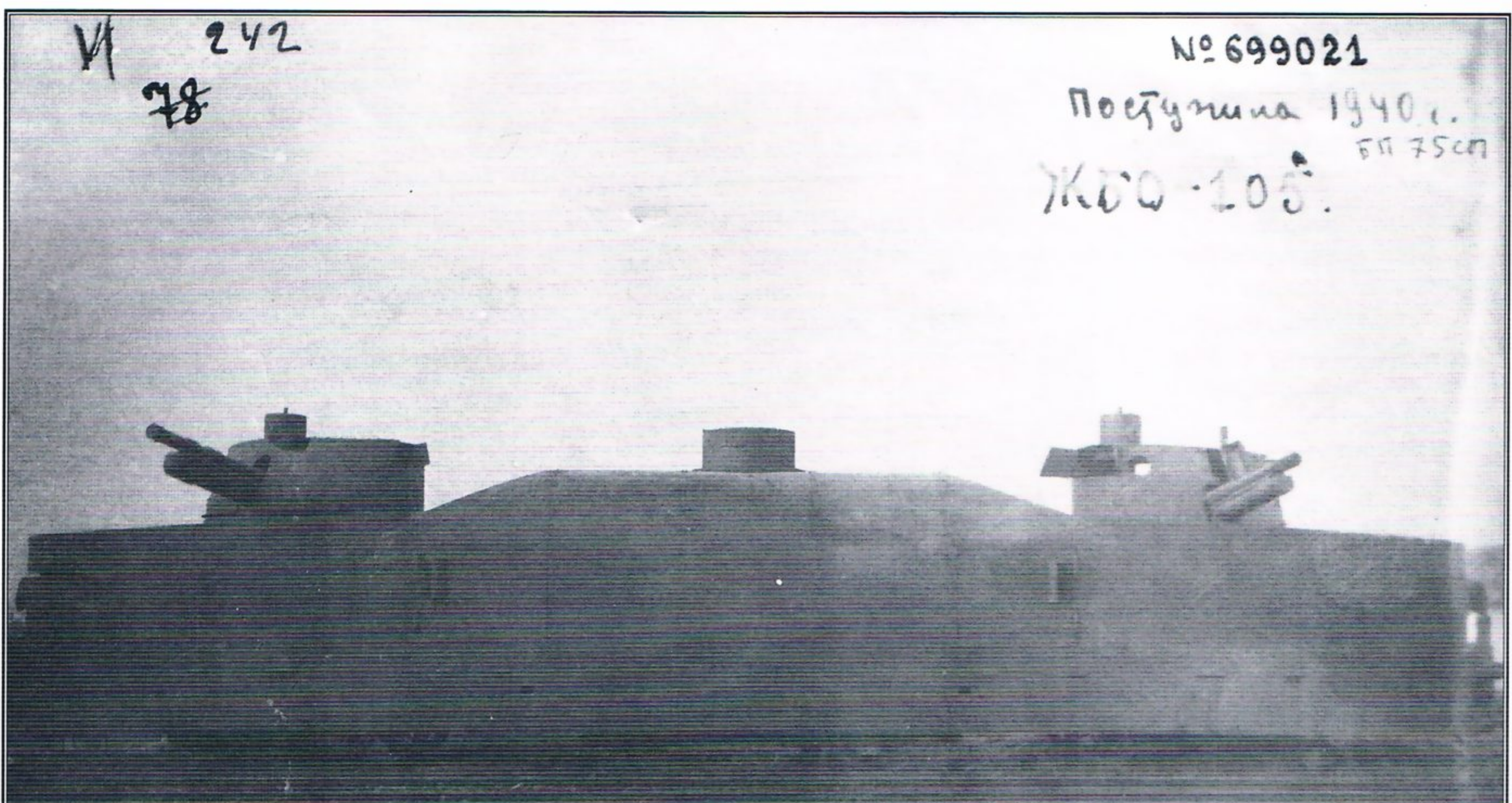
# Fotografia zdobytego wagonu artyleryjskiego nr 699051 (błędne oznaczenie 699021) pociągu pancernego nr 53 wykonana przez NKWD w 1940 roku.

*The photo taken by NKVD of a captured artillery wagon No. 699051 of the Armoured Train No. 53 in 1940. Note false registration "699021". [ASKM]*

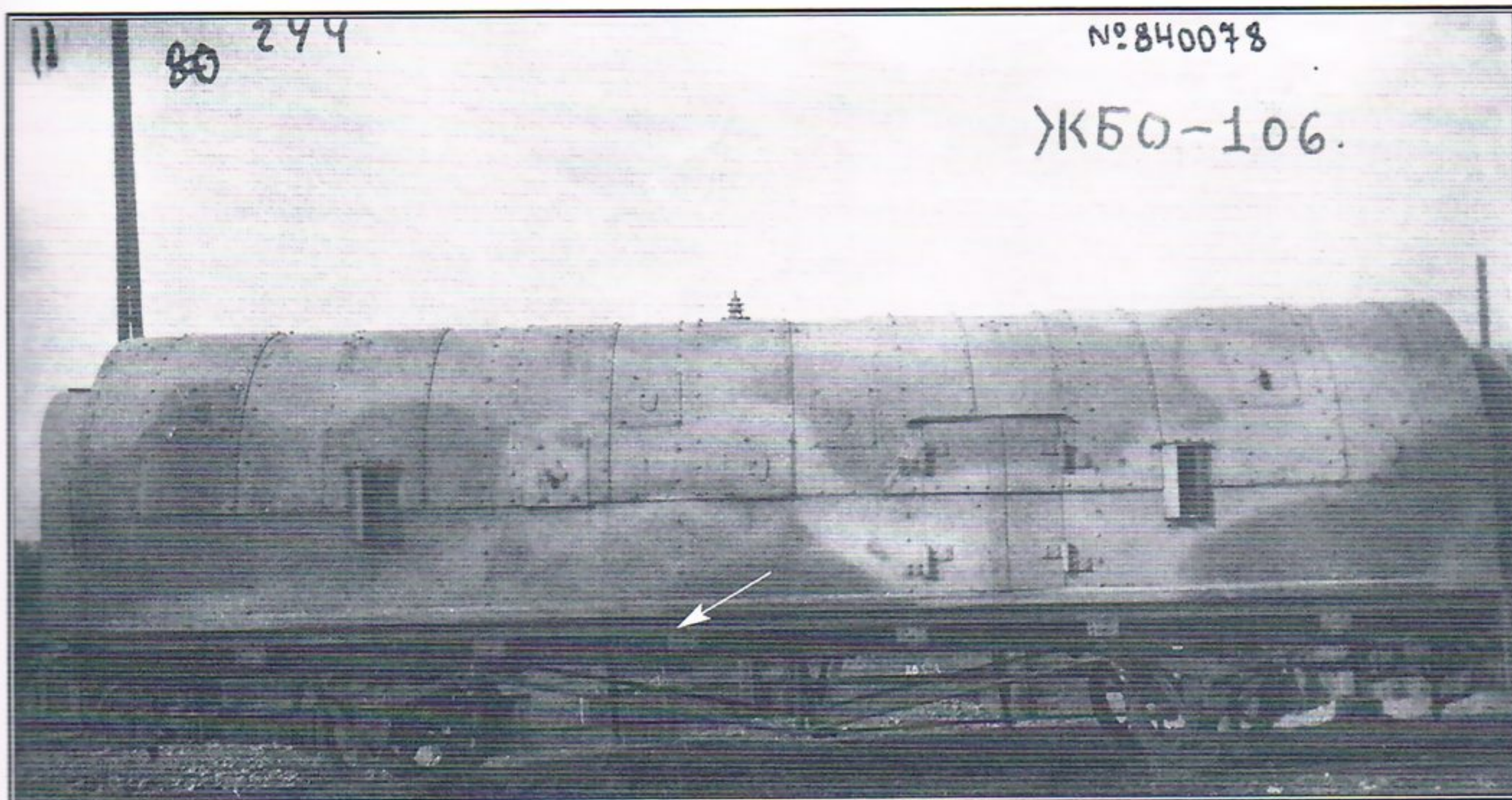
gi stały beczynnie w bombardowanych Kolu-  
szkach. Rankiem 4 września stację zaatakowała  
eskadra **Dornierów** z I./KG 76. Ponownie około  
15.00 7. i 8. Staffel z III./KG 76 bombardowały  
stację. Celnie zrzucone bomby zniszczyły część  
pociągu gospodarczego, tak że „53” musiała  
potem korzystać ze składu gospodarczego **pociągu**  
**pancernego nr 55**.

Z powodu przerwania frontu pod Piotrkowem,  
rankiem 6 września, pociągi pancerne otrzymały  
rozkaz przejazdu do Skierniewic. 7 września rano  
stacja w Skierniewicach została zbombardowana  
przez 9 Ju 87B-1 z 4. Staffel StG 77 i dwa  
„Stukasy” z Stab Staffel StG 77 („Na terenie dwor-

ca widać tylko płataninę zniszczonych szyn” mel-  
dowała załoga jednego z **Junkersów** – Emmerling  
M., op.cit. s. 95). Podczas nalotu poległo trzech  
żołnierzy z załogi **pociągu nr 53**, którzy wyskoczyli  
z pociągu i schronili się w krzakach, w które trafiła  
bomba. Podczas bombardowania **pociąg nr 53** stał  
kilkaset metrów od stacji (Krawczak T., Odziem-  
kowski J., op.cit s. 157) i nie ucierpiał podczas  
nalotu. Uszkodzeniu uległo torowisko i budynki na  
stacji. Dowódcy **pociągów pancernych nr 53 i 55**  
otrzymali od dowódcy broni pancernych armii  
„Łódź” płk dypl. Stanisława Roli-Arciszewskiego  
rozkaz patrolu na linii do Łowicza, lecz z powodu  
uszkodzenia torów nie wykonali tego zadania. 8







Fotografia wykonana przez NKWD zdobytego wagonu szturmowego nr 627950 z pociągu pancernego nr 53. Wagon nosi sowieckie (?) oznaczenie 840078. Wagon ma zdemontowane anteny radiostacji i zdjęte dolne opancerzenie podwozia.

The photo taken by NKVD of a captured artillery wagon No. 627950 of the Armoured Train No. 53. Note Soviet(?) No. 840078 registration. Note dismantled antennas and lower part of chassis armour. [ASKM]

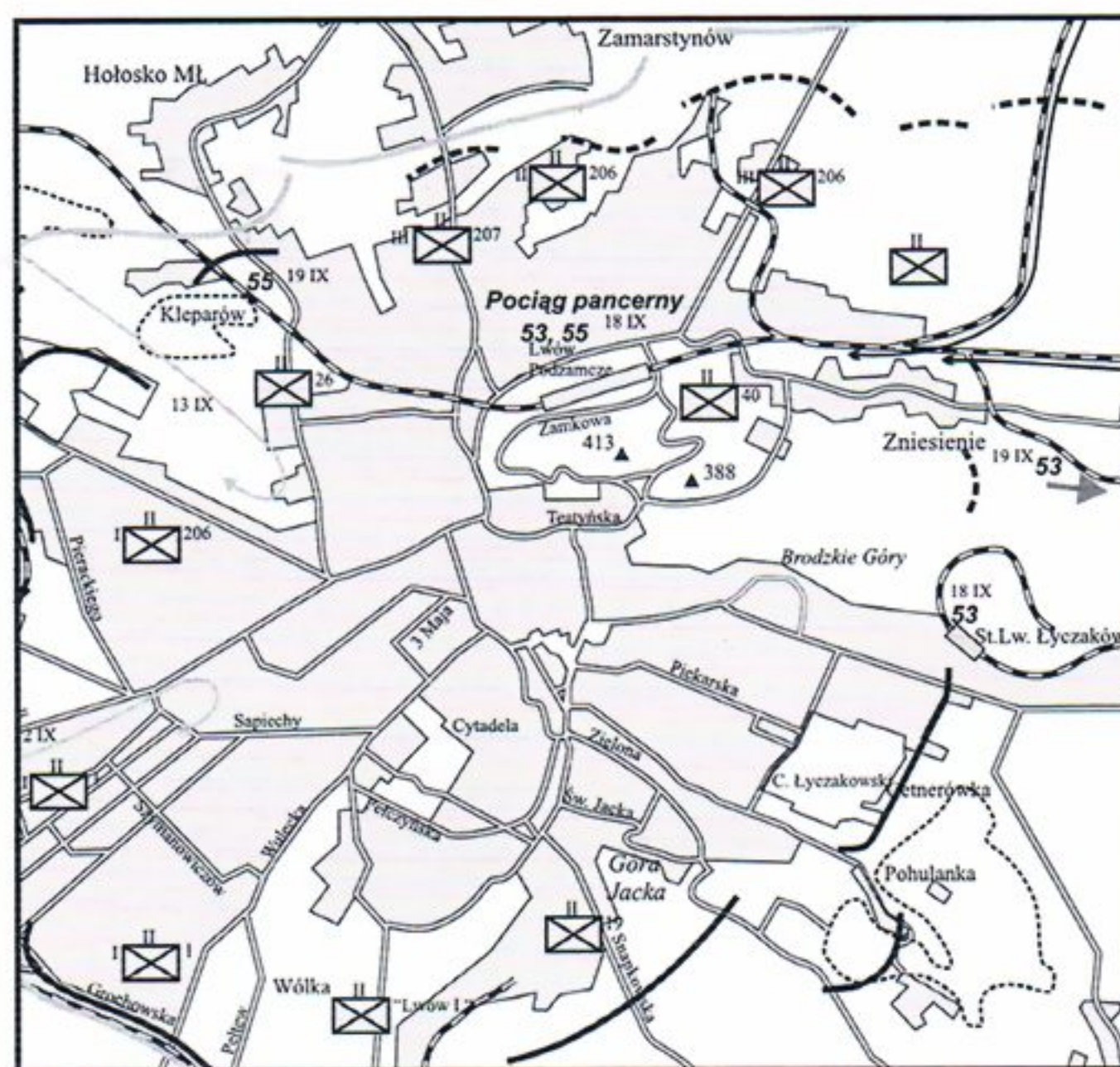
września oba pociągi odbyły patrol do Żyradowa, gdzie otrzymały rozkaz odjazdu do Warszawy. Do Warszawy bowiem naciągały czołgi 4. *Panzer Division*. **Pociągi pancerne nr 53 i nr 55** przejechały na Pragę (nie wiadomo linią obwodową, czy średnicową, wysokość tunelu pozwalała na przejazd, problemem była trakcja elektryczna). Dowódca broni pancernych armii „Modlin” ppłk Piwoszczuk skierował oba pociągi do Mińska Mazowieckiego. Pociągi pojechały trasą przez Legionowo i nową (z 1936 roku) linią do Radzymina i Tłuszcza (Jońca op.cit s. 41 „wycofaną z eksploatacji linią”, raczej mało używaną). Z Tłuszcza pojechały linią na Mińsk i Pilawę. W Mińsku pociągi skierowały się do Siedlec. W tym czasie do Siedlec docierały już pierwsze zmotoryzowane patrole z dywizji pancernej „Kempf”, dlatego też oba pociągi niezwłocznie (nocą z 10 na 11 września) odjechały do Łukowa, skąd ruszyły do Brześcia Litewskiego. Trudno jest ustalić, czy nastąpiło to wyniku rozkazu przełożonego (tu podawany jest dowódca 33. dywizji piechoty rezerwowej płk dypl. Tadeusz Zieleniewski lub szef sztabu dywizji ppłk dypl. Władysław Niewiarowski), czy też samowolnej decyzji dowódców (dowódcy) pociągów pancernych. Oba pociągi jechały w kierunku Brześcia. Jazdę ubezpieczały drezyny posuwające się przed i za pociągami. Poważnym problemem był brak wody, którą uzupełniano korzystając w przygodnych źródła.

13 września **Pociąg Pancerny nr 53** dojechał do Brześcia. Już następnego dnia dowódca obrony Brześcia generał brygady Konstanty Plisowski postanowił wykorzystać pociąg do zadań rozpoznawczych. **Pociąg nr 53** pojechał w kierunku Wysokiego Litewskiego. W rejonie Skoków załoga stoczyła potyczkę z niewielkim oddziałem czołgów z 8. pułku pancernego 10. dywizji pancernej.

Do Brześcia wdarli się Niemcy, broniła się jedynie załoga twierdzy. Niemcy zajęli też dworzec. Polski pociąg pancerny odjechał wolną linią do Kowla. Dopiero późnym popołudniem 15 września dojechał do celu. Tego dnia stacja w Kowlu była bombardowana przez kilka **Heinkli** z

KG 1 (Jońca op.cit. s. 41 „względny spokój pozwolił na wykonanie czynności konserwacyjnych”), dlatego następnego dnia rano dowódca (nie było wówczas w Kowlu żadnego „dowództwa”, Jońca op.cit. s. 41) obrony Kowla płk dypl. Leon Koc wyprawił **pociąg nr 53** do Kiwerc. W Kiwercach także nie było bezpiecznie, bowiem stacja była bombardowana. Rano 17 września nadeszła informacja o agresji ZSRS na Polskę. Dowódca obrony Łucka gen. brygady Piotr Skuratowicz rozkazał dowódcom pociągów (53 i 55) wyjazd z zagrożonego miasta. Po usunięciu wraków wagonów w Kiwercach i Radziwiłowie oba pociągi pojechały do broniącego się przed Niemcami Lwowa, do którego dotarły dopiero 18 września. Pociągi wjechały na stację Podzamcze. Natychmiast **pociąg nr 53** został wysłany na stację Łyczaków, skąd wspierał ogniem obronę pobliskiej barykady. Niebawem brał udział w ataku na Sichów i Pirogówkę. Po południu 19 września ostrzeliwał pozycje niemieckich strzelców górskich na Zboisku. Wykonał też kilku wypadów w kierunku Kamionki Strumiłowej. Wieczorem z Podzamcza ostrzeliwał Hołosko i Zamarstynów. 20 września brał udział w obronie barykady na rogatce łyżczakowskiej.

Po kapitulacji Lwowa **pociąg nr 53** został zdobyty przez Armię Czerwoną.



Działania bojowe pociągów pancernych nr 53 i 55 we Lwowie w dniach 18–20 września 1939 roku.

The combat operations of the Armoured Trains Nos. 53 and 55 in Lvov, September 18–20, 1939.



**Zdobyty wagon artyleryjski nr 450012 uzbrojony w dwie armaty wz. 02/26 kalibru 75 mm z pociągu pancernego nr 54, Swoszowice, październik 1939 roku.**

*A captured artillery wagon No. 450012 armed with two Model 02/26 75mm calibre guns of the Armoured Train No. 54 seen in Swoszowice in October 1939. [Mariusz Żimny]*

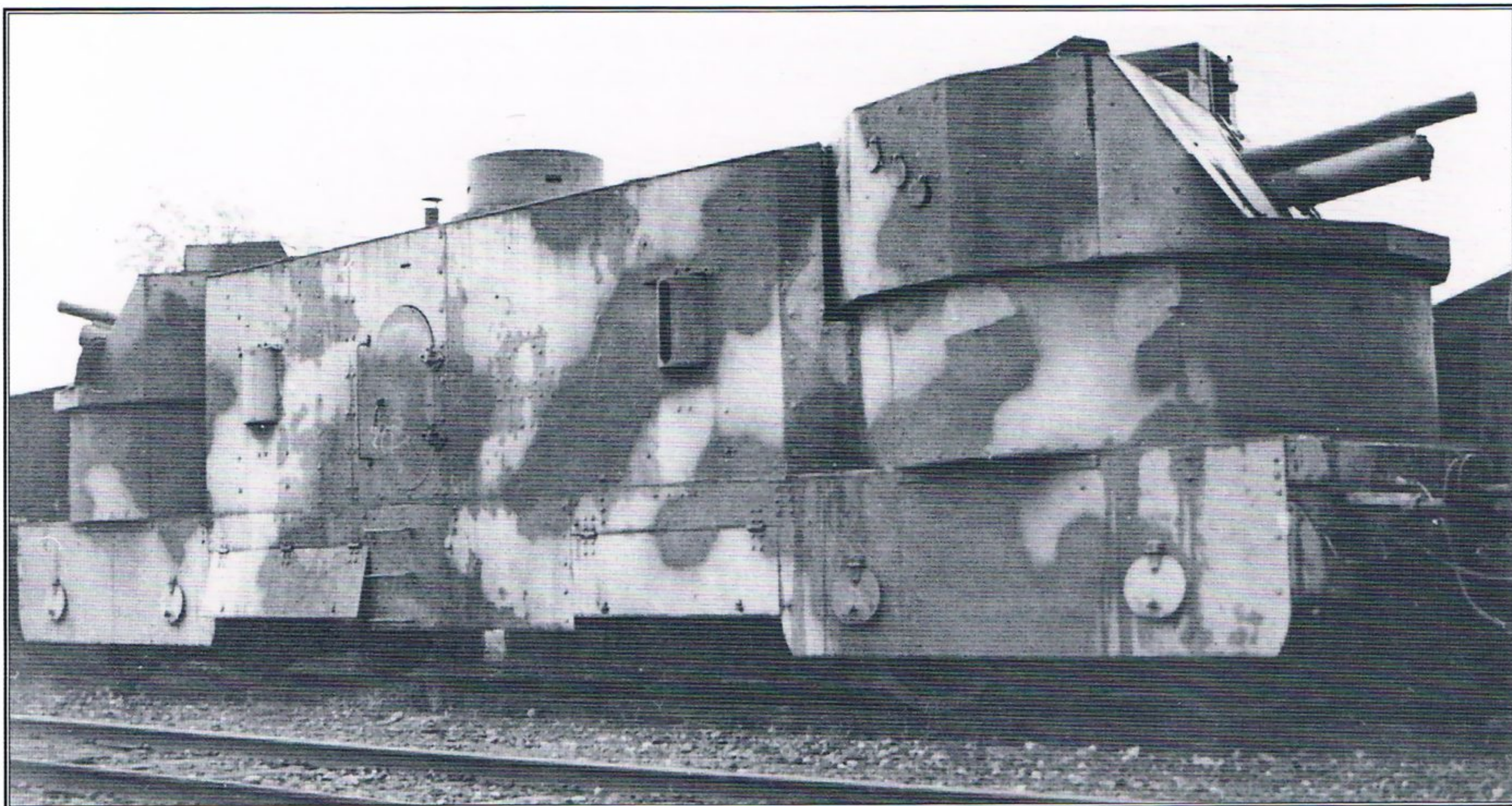
Od 26 sierpnia do chwili wybuchu wojny, pociąg pancerny nr 54 znajdował się w Krzeszowicach. Informacja o porannym nalocie na Krzeszowice (T. Krawczak T., Odziemkowski J., op.cit. s. 57) nie znajduje potwierdzenia w dokumentach Luftwaffe, bowiem celem ataków były lotniska, a nie Krzeszowice. Pociąg mógł zostać przypadkowo ostrzelany z karabinów maszynowych przez samolot rozpoznawczy, czy np. powracający z ataku na lotnisko Rakowice bombowiec z III. Gruppe KG 77. Także kolejny zarejestrowany atak pojedynczego samolotu niemieckiego w Mikołowie, był prawdopodobnie nie zaplanowaną akcją załogi samolotu Luftwaffe (*„Pociąg był bombardowany przez samoloty(?), jedna z bomb obsunęła się wzdłuż pancerza wagonu i nie wybuchła”* – Szubański R., op.cit s. 120). Jednak dowództwo niemieckie prawdopodobnie nie miało informacji o polskiej „pancerce” na Górnym Śląsku i stąd późniejsze ogromne zaskoczenie niemieckich oddziałów pod Tychami. Rankiem pociąg wyjechał na Śląsk i dotarł na stację w Mysłowicach, skąd po krótkim postoju ruszył do Tych. Z uwagi na sygnały o akcjach niemieckiej V kolumny, dowódca pociągu wysłał skład gospodarczy do Ligoty. **Pociąg pancerny nr 54** został podporządkowany dowódcy Grupy Operacyjnej „Śląsk” generałowi brygady Janowi Jagmin-Sadowskiemu. Już rano (podawana godzina 9.00 wydaje się zbyt wczesna, jeżeli o godzinie 6.00 pociąg opuścił Krzeszowice, (Krawczak T., Odziemkowski J., op.cit. s. 57) załoga „54” weszła do akcji niedaleko Orzesza ostrzelując niemieckie patrole z 28. pułku piechoty 8. dywizji piechoty. Później pociąg pancerny patrolował trasę Tychy–Kobiór. R. Szubański podaje informację (op.cit s. 120) o pobraniu ze składu gospodarczego amunicji i zaopatrzenia, w takiej sytuacji pociąg musiałby pojechać z Tych aż do

Katowic (Ligota), co wydaje się nieprawdopodobne i niebezpieczne, z racji możliwości ataku lotniczego. Z kolei oficer gospodarczy dywizjonu kpt. Bolesław Konieczny wieczorem 1 września „organizował” transport jedzenia dla żołnierzy pociągu (Bronisław Konieczny, *Moje życie w mundurze: czasy narodzin i upadku II Rzeczypospolitej*, Kraków 2005 s. 229). Zatem otwarte jest pytanie, czy pierwszego dnia wojny załoga pociągu w ogóle pobrała zaopatrzenie.

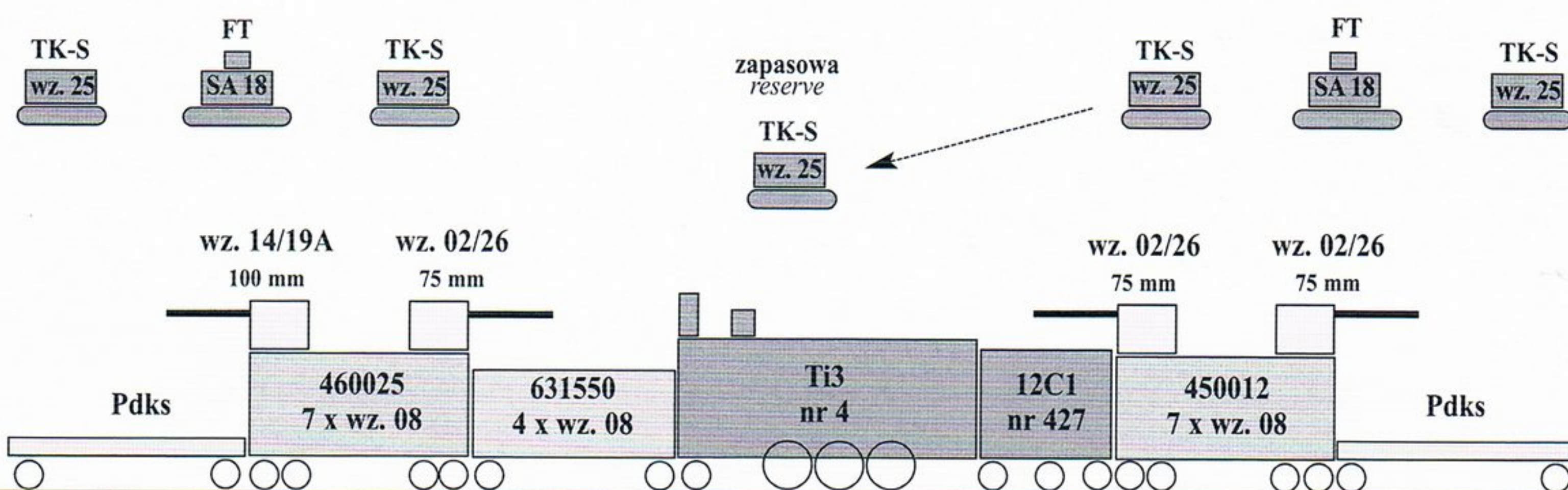
Około godziny 19.00 pociąg pancerny wyjechał do Łazisk. W drodze do Łazisk pociąg został ostrzelany, a jeden żołnierz odniósł rany (inna relacja, poległ st. strzelec pancerny Radwan). Niebawem pociąg powrócił do Tych, by niemal natychmiast ruszyć ponownie do Łazisk. **Pociąg pancerny nr 54** wrócił do Tych około 21.00 i miał odjechać do Ligoty, gdzie zatrzymał się skład gospodarczy (dowódca wydał polecenie przygotowania ciepłej strawy). Po kilkunastu minutach na stację przybył pułkownik z 55. dywizji piechoty rezerwowej z rozkazem wyjazdu do akcji. Załoga pociągu ponownie ruszyła do boju (Konieczny op.cit s. 229).

Okolice stacji i miasto ostrzeliwała artyleria niemiecka. W niebezpieczeństwie znalazł się pluton drezyn pancernych pociągu, który pozostał na stacji. Wspomniany kapitan Konieczny (op.cit. s. 229) z załóg plutonu drezyn zorganizował oddział, który patrolował lokomotywownię i okolice stacji.

Pociąg pancerny powrócił na stację Tychy dopiero o 1.00 w nocy 2 września, zatem nie wrócił na noc do Ligoty (Jońca op.cit. s. 44), po prowiand dla załogi pojechał kpt. Konieczny. Wczesnym rankiem kapitan Rybczyński udał się tankietką **TK-S** (prawdopodobnie z radiostacją, bowiem w lesie jest niezwykle trudno ułożyć linię telefoniczną) z plutonu drezyn pociągu do gajówki Wiry, aby z przedpola kierować ogniem pociągu.







W nocy z 1 na 2 września 1939 roku dowództwo GO „Śląsk” przerzuciło pod Tychy oddziały 23. dywizji piechoty, mające opanować las wyrski. Pociąg dowodzony przez kapitana Rybczyńskiego współdziałał z III. batalionem 75. pułku piechoty.

Armaty pociągu wspierały polski kontratak na las wyrski. Polski pociąg pancerny działał jak opancerzone działo szturmowe. Linią kolejową Tychy–Kobiór wjechał na tyły III. batalionu 28. pułku piechoty niemieckiej 8. dywizji piechoty i otworzył morderczy ogień z kilkunastu karabinów maszynowych i czterech dział. Załoga pociągu udaremniła też obejście polskich pozycji przez piechotę niemiecką forsującą tory kolejowe linii Tychy–Kobiór. Z najbliższej odległości załoga polskiego pociągu dosłownie „rozstrzeliwała” niemiecki 28. pułk piechoty (*nota bene* sformowany w Nysie, Opolu i Prudniku). Walkę z **pociągiem nr 54** wspomina żołnierz niemiecki z 28. pułku.

„...Całkiem z przodu, na czele 12 kompania. Ogień wzmaga się i to z taką gwałtownością, którą trudno sobie wprost wyobrazić. Wydaje się, że powietrze składa się tylko z ognia i żelaza. Jak tysiąc syren pociski gwizdzą i ryczą w powietrzu, odcinając dosłownie korony drzew. Drzazgi latają wokół głowy. Wgryzamy się mocno w ziemię, robimy się tacy malutcy, jak to jest tylko możliwe. Nie szukamy celu, ponieważ wobec takiego ognia jesteśmy bezsilni. I nagle rozpoznajemy sprawcę tego ataku ogniowego – polski pociąg pancerny. Powoli toczy się ten potwór ku nam z prawej strony na lewą. Z przodu jako maskowanie i dla ochrony przed minami lub uszkodzonym torowiskiem ma on długie drzewce(?) i wagon towarowy. Pluje na nas takim gradem pocisków, że każdemu wydaje się, iż nadeszła jego ostatnia chwila, bardzo wolno posuwa się do przodu, przystaje, przez minutę prowadzi ogień i jedzie znów dalej. Trwało to prawie wiecznie.....”. (Ich war dabai... Dziennik żołnierza Wehrmachtu – wrzesień 1939. Opracowanie, Eugeniusz Tomiczek, „Odra” 1975, nr 9).

Po walce pociąg powrócił do Tychów wioząc na lorach rannych żołnierzy z 23. dywizji piechoty, których przekazano do szpitala. Około 14.00 wrócił do walki. Zatrzymał się przy drodze z Wyr do

Żwakowa. Z tego stanowiska ostrzeliwał piechotę niemiecką, głównie III. batalion 49. pułku piechoty. Do akcji włączyła się także artyleria niemiecka, lecz jej ogień skierowany na pociąg był nieskuteczny. Aktywne działania polskiego pociągu pancernego walczyły się do ustabilizowania linii frontu w lesie wyrskim. Późnym południem Niemcy podciągnęli w pobliżu toru armaty przeciwpancerne (walka toczyła się w częściowo podmokłym lesie, w którym trudno było przetoczyć nawet niezbyt ciężkie działka przeciwpancerne) z 28. Zmotoryzowanego Dywizjonu Przeciwpancernego, które ostrzelały „pancerkę”. Pociąg został kilkakrotnie trafiony (m.in. w przednią ścianę wieży haubicy w wagonie nr 460025), zranionych zostało kilku żołnierzy, ale pociąg był sprawny i mógł dalej walczyć. W tym czasie na stanowisku 8. kompanii 73. pułku piechoty poległ dowódca pociągu kpt. Rybczyński.

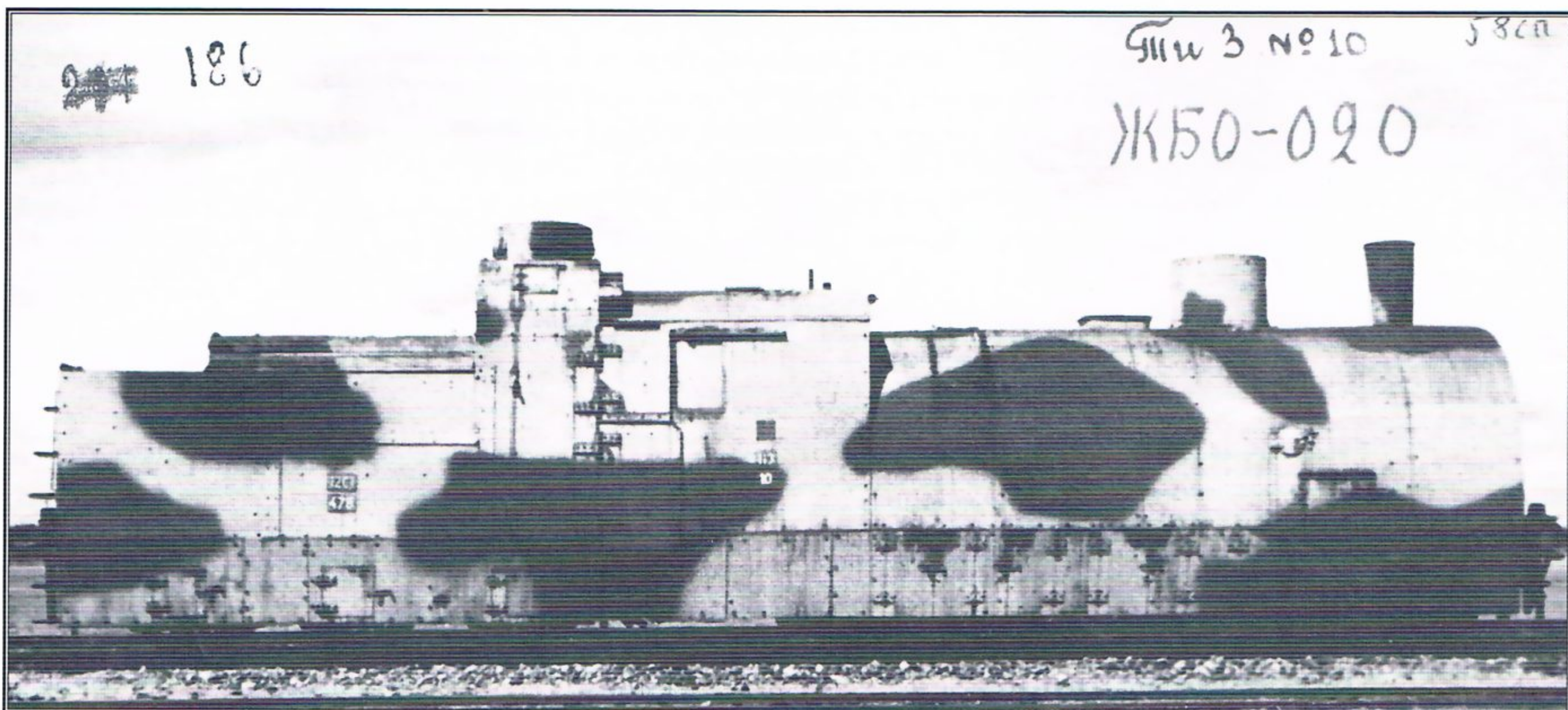
Wieczorem pociąg został wycofany do Mysłowic, bowiem dowództwo armii „Kraków” planowało jego użycie na innym odcinku frontu. 3 września rano pociąg dokonał z Mysłowic wypadu do lasu wyrskiego. Podczas dojazdu do celu zaatakował na otwartym terenie maszerującą kolumnę 49. pułku piechoty. Po kilkuminutowym ostrzale pociąg wycofał się (istniało niebezpieczeństwo, że Niemcy dysponują armatami przeciwpancernymi) i odjechał do Ligoty, gdzie stał skład gospodarczy i dalej do Szczakowej. Skład gospodarczy **pociągu pancernego nr 54** wycofał się do Krzeszowic, a później odjechał do Krakowa.

**Pociąg pancerny nr 54** operował na prawym skrzydle armii, podlegał GO „Jagmin” sformowanej z dawnej GO „Śląsk”. Podczas postoju w Szczakowej, wieczorem 4 września, pociąg został ostrzelany przez artylerię niemiecką, ranny został dowódca pociągu, kpt. Józef Kulesza. Dowódca pociągu otrzymał rozkaz przejechania linią przez Olkusz do stacji Tunel w celu ustalenia sytuacji w tym rejonie i nawiązania łączności z 22. dywizją piechoty górskiej. Na trasie nie napotkano oddziałów niemieckich, chociaż od zachodu zbliżały się jednostki XV. Korpusu Zmotoryzowanego. Kapitan Kulesza wysłał na rozpoznanie tankietki, które koło Wolbromia napotkały oddział z 27. *Pionier Batail-*

**Schemat pociągu pancernego nr 54 („Groźny”), 1 września 1939 roku.**

*The scheme of Armoured Train No. 54 (“Groźny”), September 1, 1939.*





Fotografia zdobytego parowozu Ti3 nr 10 z tendrem 12C1 nr 478 pociągu pancernego nr 55, wykonana przez NKWD.

The photo taken by NKVD of a captured locomotive Ti3 No. 10 with tender 12C1 No. 478 of the Armoured Train No.55. [ASKM]

lon (mógł to też być oddział ze składu 2. dywizji lekkiej), który otrzymał rozkaz zniszczenia linii kolejowej w rejonie Tunelu.

Podczas drogi powrotnej do Krakowa, niedaleko miasta, w panującej mgle, pociąg najechał na drezynę (według niektórych źródeł na tankietkę) poprzedzającą pociąg pancerny. W czołgu FT zginął dowódca plutonu drezyn pancernych por. rezerwy Bogdan Wilkoszewski. Zniszczoną prowadnicę i czołg (lub całą drezynę) trzeba zrzucić z toru.

Po uzupełnieniu zapasów w Krakowie, nocą z 5 na 6 września, pociąg, poprzedzany przez pozostały zespół drezyn ruszył do stacji Kraków-Płaszów. Po naprawieniu przez saperów uszkodzonego przepustu pociąg ruszył dalej na wschód. Przymusowy postój na trasie był zgubny dla **pociągu nr 54**, bowiem gdy dotarł na stację Biadolin koło Tarnowa okazało się, że most przez Dunajec został już wysadzony. Odbudowa mostu była niemożliwa, dlatego kpt. Kulesza na wieść o pojawieniu się niemieckich patroli nakazał uszkodzenie parowozu, wymontowanie broni maszynowej i zamków dział.

**Pociąg Pancerny nr 55**, dowódca kapitan Andrzej Podgórski (zastępca por. Edward Massalski), rozpoczął mobilizację w dniu 23 sierpnia, i w nocy z 26 na 27 sierpnia wyruszył ze stacji Kraków-Bonarka (według tabeli „mob” był mobilizowany w Krakowie, dlatego nie mógł wyjechać z Niepołomnic) na front. Załoga musiała przejechać z Krakowa w rejon Warszawy (najpewniej trasą przez Kielce i Radom), gdyż pociąg został przydzielony do Grupy Operacyjnej „Wyszków”. W dniu 27 sierpnia 1939 roku **pociąg pancerny nr 55** dotarł do stacji Tłuszcz. Według wiarygodnej relacji pociąg zatrzymał się w pobliżu stacji, na bocznym torze, tak aby nie był widoczny z linii kolejowej Warszawa-Białystok-Wilno.

Podobnie, jak w przypadku **pociągu nr 12**, (chyba w ostatnim okresie) powstały fantastyczne teorie o wcześniejszym wysłaniu (w czerwcu 1939 roku) „55” do Tłuszcza do formowanej GO

„Wyszków”. W takiej sytuacji pociąg z II. dywizjonu byłby oddalony od swojej bazy i musiał korzystać z logistyki pobliskiego I. dywizjonu. Naprawy okresowe wszystkich lokomotyw **Ti3** wykonywała lokomotywnia Warszawa-Praga, chociaż np. w lipcu 1939 roku **Ti3 nr 16** wysłano do Pruszkowa, lecz chyba miało to związek z naprawą nietypowego tendra **16D1**. W lipcu i w sierpniu naprawiono lokomotywę **Ti3 nr 3** – przewody parowe, **Ti3 nr 5** awaria sprężarki, **Ti3 nr 12** i **Ti3 nr 16** przegrzanie kotła (7 lipca 1939 roku). Brak w zestawieniu napraw **Ti3 nr 10 z pociągu nr 55**, zatem albo ta lokomotywa była bezawaryjna, albo pociąg nadal stał w Bonarce, *tertium non datur*. W rozkazach dywizjonu z Legionowa, pochodzących z lata 1939 roku brak jest wzmianek o pobycie „galicyjskiego” pociągu na Mazowszu. Zatem raczej za pewnik możemy przyjąć, że **pociąg pancerny nr 55 „Bartosz Głowacki”** zawitał w okolicy Warszawy pod koniec sierpnia 1939 roku. Dość ciekawe może być ewentualne ustalenie, dlaczego pociąg z Krakowa trafił do Tłuszcza, przecież niedaleko w Legionowie były mobilizowane dwa pociągi pancerne Odwodu Naczelnego Wodza (**nr 14** i **nr 15**) i jeden z nich można było skierować do pobliskiej GO „Wyszków”. Tym bardziej, że w przypadku operowania na Mazowszu załoga pociągu z Legionowa doskonale znała układ linii kolejowych w tym rejonie. Przykład – we wrześniu 1939 roku dowódca **pociągu pancernego nr 13** kapitan Młodzianowski użył do przejazdu do Tłuszcza zupełnie nowej linii kolejowej, ukończonej 28 września 1936 roku, a nie jechał głównym szlakiem Warszawa-Białystok. Podobne absurdałne decyzje podjęto w sprawie przerzutu jednostek pancernych. Trzy kompanie czołgów rozpoznawczych (tankietek) z jednego batalionu pancernego (6.), zostały wysłane do trzech różnych armii! Wysłanie jednostek z jednego batalionu do jednej lub maksymalnie dwóch armii ułatwiało ich transport, a później zaopatrzenie i ewentualne współdziałanie.



W dniu 2 września 1939 roku nad stację w Tłuszczu zawitały samoloty *Luftwaffe*, a konkretnie prawdopodobnie jeden lub kilka samolotów rozpoznawczych z jednostek bombowych. Każdy był uzbrojony w ładunek bombowy, dlatego też mógł wykonać bombardowanie, choć nie był to właściwy, skoncentrowany atak bombowy. Tego samego dnia Naczelnny Wódz zmienił przydział **pociągu nr 55**, który został skierowany do armii odwodowej „Prusy”. 3 września **pociąg nr 55** przejechał przez Mińsk Mazowiecki, Warszawę do Skierniewic, a następnego dnia dotarł do Koluszek.

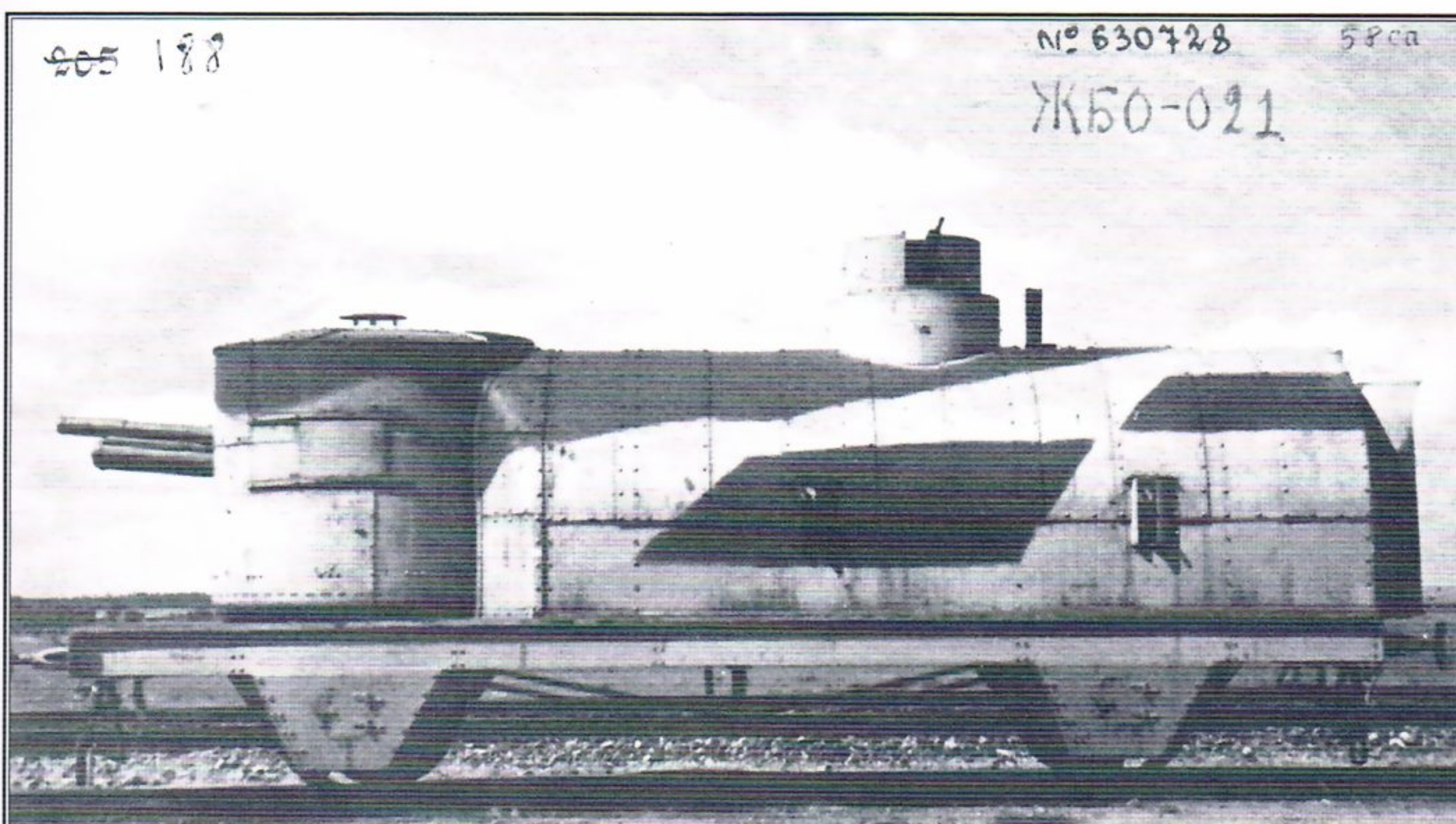
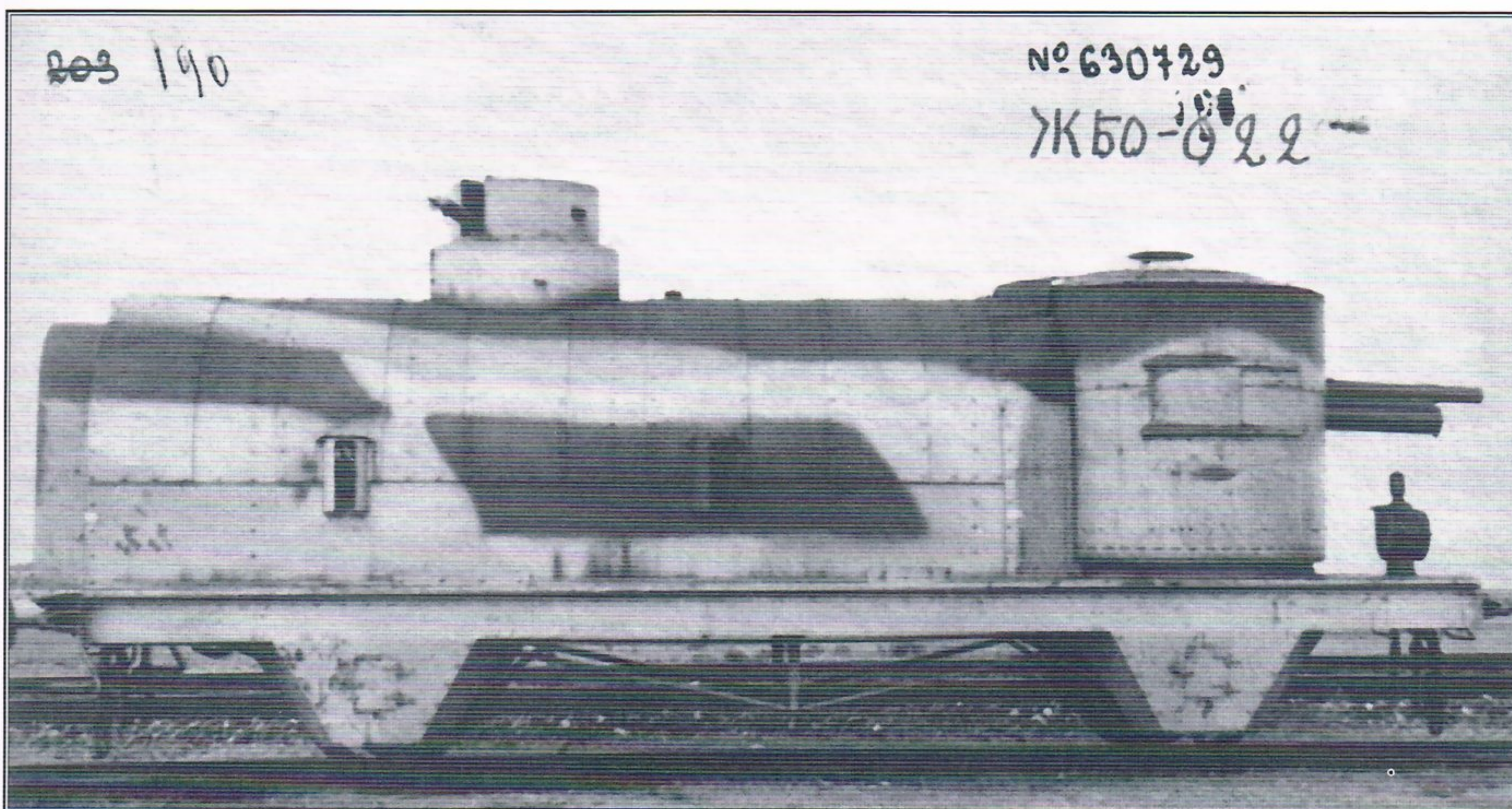
Nie było to najlepsze rozwiązanie, bowiem stacja w Koluszkach w zasadzie bez przerwy znajdowała się na celownikach załóg **Dornierów** i **Heinkli**. W dniu 5 września „czarne krzyże” ponownie zawitały nad Koluszki. Atak wykonały **Heinkle He 111H** z I. *Gruppe KG 1*. Linia kolejowa i stacja odniosły poważne uszkodzenia, dlatego też

nie doszedł do skutku planowany wyjazd do Piotrkowa Trybunalskiego. 6 września, na rozkaz dowódcy broni pancernych armii „Łódź” pułkownika dyplomowanego Stanisława Roli-Arciszewskiego **pociąg pancerny nr 55** patrolował trasę z Koluszek do Skierniewic, a następnego dnia zatrzymał się na stacji w Skierniewicach. 8 września patrolował na odcinku Skierniewice–Żyrardów. Tego dnia pułkownik Arciszewski nakazał odjazd pociągu do Warszawy, bowiem „*maszynie pancerno-kolejowej*” (to wspaniałe określenie zawdzięczamy Adamowi J. Ostrówce Pociągi Wojska Polskiego 1918–1939, Toruń 2004, np. str 299, lepsza jest chyba tylko „*łódź podwodna*”, żeby nie wspomnieć o „*awionetce*” i „*hydroplanie*”) groziło odcięcie od stolicy przez „*tanki*” z 4. *Panzer Division*.

Pociąg odjechał przez Pruszków do Warszawy, skąd linią odwodową przejechał na Pragę (musiał

Fotografia zdobytego wagonu artyleryjskiego nr 630729 z pociągu pancernego nr 55 wykonana przez NKWD.

The photo taken by NKVD of a captured artillery wagon No. 630729 of the Armoured Train No. 55. [ASKM]

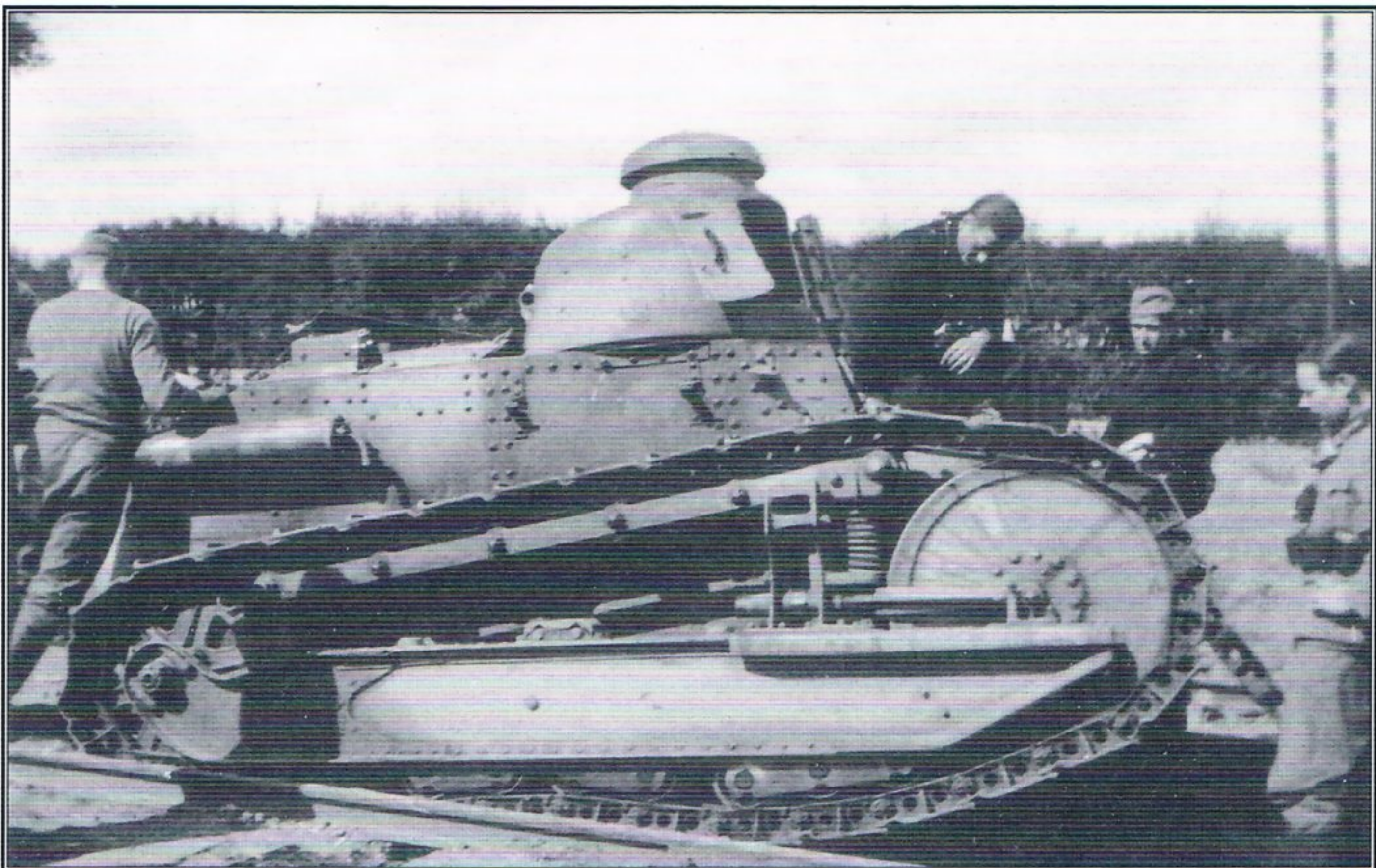


Fotografia zdobytego wagonu artyleryjskiego nr 630728 z pociągu pancernego nr 55 wykonana przez NKWD.

The photo taken by NKVD of a captured artillery wagon No. 630728 of the Armoured Train No. 55. [ASKM]



Porzucony czołg Renault FT z pociągu pancernego nr 55, na stacji w Żabinie, wrzesień 1939 roku.  
An abandoned Renault FT tank attached to the Armoured Train No. 55 seen at Żabinka station in September 1939. [Wawrzyniec Markowski]



późniejszym czasie szlak kolejowy z Łodzi znalazł się w zasięgu armat czołgów i artylerii z 4. Dywizji Pancernej Wehrmachtu i dlatego przejazd pociągu spotkałby się z odpowiednią ripostą ogniową). Po postoju w Warszawie, na pewno połączonym z uzupełnieniem zapasów, pociąg pancerny odjechał do Legionowa, skąd jednotorową linią przez Zegrze, Wieliszew, Radzymin przejechał do Tłuszcza. **Pociąg Pancerny nr 55** został podporządkowany armii „Modlin”.

Z powodu zatorów na odcinku Warszawa–Mińsk Mazowiecki jechał boczną linią kolejową z Tłuszcza do Mińska. Do Mińska **pociąg pancerny nr 55** dotarł rano 10 września.

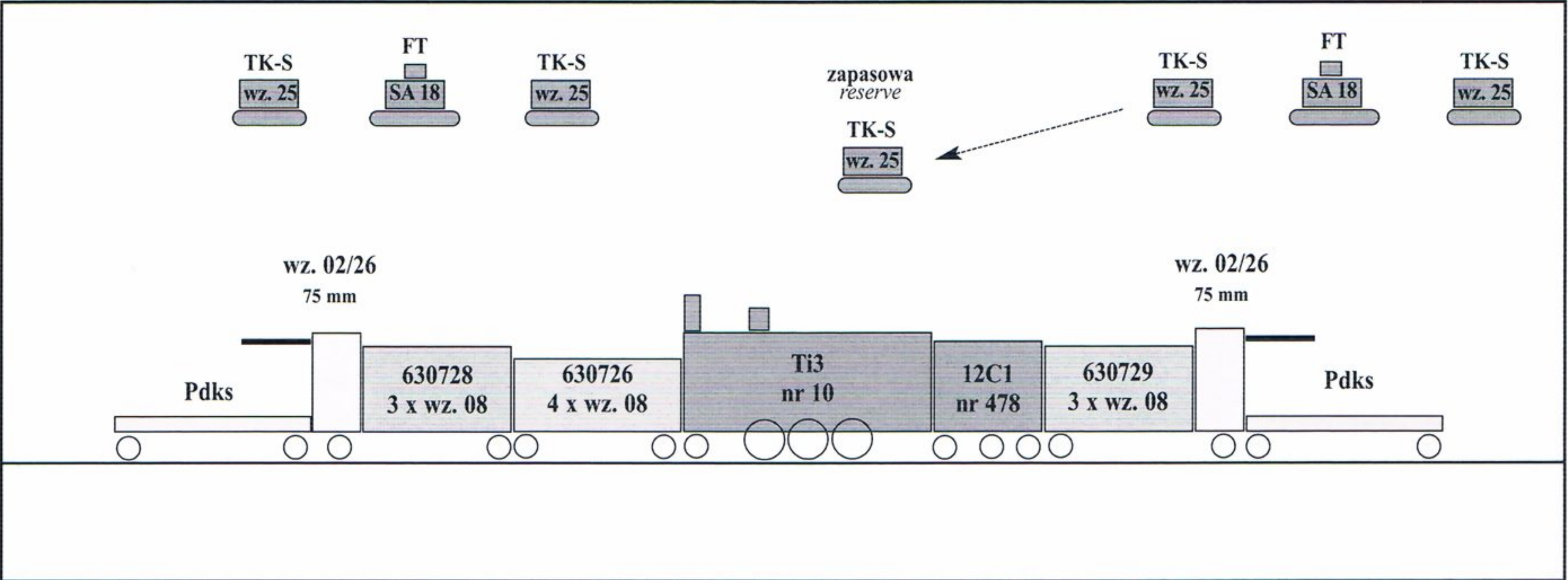
Za Mińskiem załoga **pociągu pancernego nr 55** napotkała ogromny zator. Załogi dwóch pociągów (razem z „55” jechał **pociąg pancerny nr 53**) i składu gospodarczego z poświęceniem usuwały przeszkody na trasie torując sobie drogę (Krawczak T., Odziemkowski J., op.cit s.168 i 175).

W tym czasie do Siedlec docierały już zmotoryzowane patrole z dywizji pancernej „Kempf”, dlatego też oba pociągi niezwłocznie odjechały do Łukowa. Według jednej z relacji (por. Henryk

Kujawski Instytut Polski i Muzeum im. gen. W. Sikorskiego) w dniu 12 września załoga **pociągu nr 55** odnalazła w wagonie stojącym w Łukowie armatę przeciwlotniczą wz. 36 kalibru 40 mm, która została ustawiona na jednej z platform pociągu. Pociągi pancerne przejechały do Brześcia Litewskiego. Trudno jest ustalić, czy nastąpiło to wyniku rozkazu przełożonego, czy też samowolnej decyzji dowódców (dowódcy) pociągów pancernych, którzy chcieli odzyskać przestrzeń operacyjną, a taka niewątpliwie istniała na wschodnich krańcach II Rzeczypospolitej (oczywiście Polacy nie wiedzieli o nadciągającym „czerwonym Blitzkriegu”). W dniu 13 września **pociąg pancerny nr 55** dojechał do Brześcia. Już następnego dnia dowódca obrony Brześcia generał brygady Konstanty Plisowski postanowił wykorzystać **pociąg pancerny nr 55**, bowiem dotarła wiadomość o podchodzeniu niemieckich oddziałów pancernozmotoryzowanych. W kierunku stacji w Żabinie wyjechał **pociąg pancerny nr 55**.

Po przybyciu na miejsce wyładowano z prowadnic cztery tankietki TK-S i dwa czołgi Renault FT, które ruszyły na rozpoznanie. Prawdopodobnie z

Schemat pociągu pancernego nr 55 („Bartosz Głowacki”), 1 września 1939 roku.  
The scheme of Armoured Train No. 55 („Bartosz Głowacki”), September 1, 1939.





które ruszyły na rozpoznanie. Prawdopodobnie z powodu awarii na stacji pozostał jeden czołg **FT**. Na moście na Muchawcu stały samochody pancerne typu **Sd Kfz 231/232 (6-rad)** z 3. Zmotoryzowanego Dywizjonu Rozpoznawczego 3. Dywizji Pancernej. Załogi tankietek podjęły nierówną walkę, lecz szybko trzy polskie wozy bojowe zostały zniszczone (unieruchomione) ogniem działek kalibru 20 mm samochodów pancernych. Zdołała się wycofać tylko jedna tankietka. Żołnierze niemieccy uniemożliwili też atak plutonu wypadowego pociągu, silnie ostrzeliwując wagon szturmowy. Jednak ogień dwóch armat pociągu powstrzymał próby natarcia niemieckiego oddziału rozpoznawczego.

Podczas starcia nadjechała kolumna pojazdów z 5. Pułku Pancernego i 3. Batalionu Motocyklowego. Pociąg pancerny otworzył ogień do czołgów z obu armat kalibru 75 mm. Niemcy ponieśli straty (Günther Richter, *Geschichte der 3. Panzer Division, Berlin-Brandenburg 1935–1945*, Berlin 1967 s. 27–29). Pociąg pancerny kontynuował działania blokując przejazd kolejowy (linia kolejowa do Baranowicz i Łunińca) i zmuszając tym samym do zatrzymania i wycofania się niemiecki oddział pancerny. Kilka czołgów próbowało odciąć mu drogę powrotną. Na szczęście artyleria pociągu szybko przepędziła niemieckie czołgi.

Następnie załoga pociągu podjęła pojedynek artyleryjski z 3. baterią 75. Zmotoryzowanego Pułku Artylerii. Według niektórych relacji, w trakcie wymiany ognia został zniszczony czołg **Renault FT**. Po walce pociąg pancerny wycofał się do Brześcia nad Bugiem. Do miasta wkraczali już Niemcy i w tej sytuacji dowódca pociągu otrzymał rozkaz odjazdu do Kowla.

Po przybyciu do Kowla przepłukano kocioł parowozu **Ti3 nr 10** (tender **12C1 nr 428**) i dokonano napraw. Później pociąg odjechał do Łucka (a raczej na pobliską stację w Kiwercach). 17 września 1939 roku, po otrzymaniu informacji o wkroczeniu do Polski Armii Czerwonej dowódcy pociągów **pancernych nr 53 i 55** otrzymali rozkaz odjazdu do Lwowa. Następnego dnia rankiem polskie pociągi odjechały przez Kamionkę Strumiłową i Radziwiłłów do Lwowa. W Radziwiłłowie załogi pociągów musiały usuwać zniszczone wagony stojące na stacji. Pociągi nadjechały ze wschodu i zatrzymały się na stacji Lwów-Podzamcze. Po przybyciu do „*Wiernego Miasta*” dowódca pociągu kapitan Podgórski otrzymał rozkaz wsparcia wypadu batalionu ze 133. pułku piechoty 35. dywizji piechoty rezerwowej na Hołosko, w celu nawiązania kontaktu, (czyli przerwania oblężenia Lwowa) z wojskami dowodzonymi przez generała broni Kazimierza Sosnkowskiego.

Niestety wypad polskiego pociągu pancernego zakończył niepowodzeniem, piechota nie zajęła Hołoska, natomiast polski pociąg pancerny został celnie ostrzelany przez artylerię z 99. pułku artylerii górskiej 1. dywizji górskiej. Ogień spo-

wodował uszkodzenie lokomotywy, w której został przeбит główny przewód parowy. **Pociąg pancerny nr 55** został wyciągnięty z pierwszej linii przez cywilny „czarny” parowóz. Po zajęciu Lwowa przez wojska sowieckie pociąg został wcielony do jednostek **NKWD**.

## IMPROWIZOWANE POCIĄGI PANCERNE

Budowa improwizowanych pociągów pancernych miała w Polsce duże tradycje, bowiem w latach 1919–1920 powstało sporo takich jednostek, używanych bojowo przeciwko bolszewikom, a także wojskom ukraińskim, litewskim i czechosłowackim. Określenie „improwizowany” oczywiście odnosi się do częściowego opancerzenia pociągu i sposobu zamontowania uzbrojenia w okrytych stanowiskach o ograniczonym kącie ostrzału. Dlatego też improwizowany pociąg pancerny był podatny na ostrzał przeciwnika, natomiast zamontowane uzbrojenie (działa i karabiny maszynowe) mogło być użyte w boju tylko w ograniczonym zakresie.

Najwięcej takich składów sformowano na Wybrzeżu. Oddziały Wojska Polskiego przeznaczone do obrony polskiego wybrzeża nie miały etatowych oddziałów pancernych. Było to ogromne niedopatrzenie polskiego sztabu głównego, bowiem na wybrzeżu nawet kompania czołgów **FT** miała inną wartość bojową, niż ta sama kompania rzucona na front gdzieś w głębi Polski.

Już latem 1939 roku dowództwo Lądowej Obrony Wybrzeża (**LOW**) nakazało budowę improwizowanego pociągu pancernego. Prace zostały zakończone dosłownie „za pięć dwunasta”, bo 26 sierpnia 1939 roku.

Pociąg był niezbyt okazały, bowiem składał się opancerzonej lokomotywy, dwóch częściowo opancerzonych wagonów i dwóch platform na których były ustawione dwa działa, prawdopodobnie wz. 97 kalibru 75 mm. Dodatkowe uzbrojenie stanowiło „ponad 10” karabinów maszynowych wz. 08. Wewnątrz wagony i boki platform były osłonięte workami z piaskiem. Wszystkie prace wykonano w Warsztatach Portowych Marynarki Wojennej.

Fachowy personel wojskowy (artylerzyści, telefoniści) został oddelegowany z 3. baterii morskiego dywizjonu artylerii lekkiej (**MDAL**), dowódcą pociągu był por. marynarki Zbigniew Budzyński.

Pierwszego dnia wojny pociąg patrolował tory w kierunku Somonina i Kartuz. Tego dnia załoga pociągu zaatakowała oddział pochodzący z gdańskiego 2. pułku *Landespolizei* wchodzącego w skład *Brigade „Eberhard”*. Następnego dnia pociąg operował wokół Żukowa, a 3 września rankiem wspierał kontratak wojsk polskich, które odbiły zajęte przez Niemców Żukowo. Pociąg mógł działać bezkarnie, bowiem na tym odcinku frontu oddziały niemieckie (a w zasadzie gdańskie) nie wspierała artyleria, w tym artyleria przeciwpancerna i wozy bojowe. Najbliższy oddział *Panzerwaffe*



– dwie kompanie czołgów z I. Batalionu 10. Pułku Pancernego z Zinten (Zynty), wjeżdżał właśnie do Gdańska przez Wyspę Sobieszewską. W Gdańsku Niemcy dysponowali trzema samochodami pancernymi **Austro-Daimler ADGZ** nazwanymi „*Sudetenland*”, „*Memel*” i „*Ostmark*” oraz dwoma ex-czechosłowackimi **Tatrami OT 30**. Wszystkie wymienione samochody pancerne zostały włączone do *SS-Heimwehr Danzig* i użyte bojowo podczas zdobywania Poczty Polskiej w Gdańsku i walk pod Tczewem.

W dniu 4 września pociąg pancerny stał się z niemieckim oddziałem rozpoznawczym, próbującym przeniknąć na tyły wojsk polskich. 4 września dowódca pociągu otrzymał rozkaz wycofania się do Gdyni. Z powodu zerwania torów na linii Żukowo–Gdynia załoga została zmuszona do opuszczenia pociągu, który zaminowała i wysadziła (zresztą ponownie niezbyt skutecznie, skoro pociąg został potem sfotografowany przez Niemców na stacji w Kartuzach).

Kolejny pociąg pancerny *LOW* przypominał pociągi pancerne z okresu wojny z bolszewikami w 1920 roku, bowiem składał się z dwóch dwuosioowych węglarek osłoniętych wewnątrz.... workami z piaskiem. Natomiast arkuszami blachy pancernej był chroniony parowóz. „*Arkusze trafiły do Gdyni w związku z planowaną w Polsce budową dwóch dużych niszczycieli*” (prawdopodobnie kolejna legenda, trudna obecnie do zweryfikowania). Pociąg budowano w warsztatach *PKP* w Gdyni. Już wieczorem 3 września II. Improvizowany Pociąg Pancerny *LOW* trafił pod rozkazy dowódcy 2. Morskiego Pułku Strzelców ppłk Ignacego Szpunara. Dowódca pułku obsadził pociąg oddelegowanym plutonem ciężkich karabinów maszynowych i plutonem piechoty.

Dowódcą pociągu został por. Adam Matuszczak. Pociąg brał udział tylko w jednej akcji. Nocą z 3 na 4 września uczestniczył w pozorowanym ataku na Wielki Kack, mającym odwrócić uwagę Niemców od zasadniczego natarcia na Osowę i Wysoką. Pociąg pancerny ruszył w kierunku pozycji nieprzyjaciela, który powitał go zmasowanym ogniem broni maszynowej. Natychmiast okazało się, że „*opancerzenie*” pociągu nie było skuteczne, niemieckie pociski bez trudu przebijały blachy pancerne parowozu i ściany wagonów, ośmiu żołnierzy zostało rannych. Pociąg wycofano z akcji.

Pociąg pancerny „*Smok Kaszubski*”. Inicjatorem budowy i dowódcą pociągu był kpt. marynarki Jerzy Błeszyński. Pociąg zbudowano w Stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni. Przy projekcie i wykonaniu pracował konstruktor budowanych kontrtorpedowców *ORP „Huragan”* i „*Orkan*”. Użyto blachy o wysokiej odporności, przeznaczone na poszycie kadłubów. W nocy z 3 na 4 września w kadłubowni stoczni znalazła się lokomotywa typu **OKI-27**, dwa kryte wagony towarowe, dwie węglarki i dwie lory. Lokomotywę i wagony towarowe obudowano całkowicie blachami stalowymi. Uzbrojenie jednego wagonu

stanowiła armata *Hotchkiss* wz. 85 kalibru 47 mm na podstawie morskiej pochodząca z hulka *ORP „Bałtyk”* oraz sześć karabinów maszynowych wz. 08. Uzbrojenie drugiego wagonu dwie armaty przeciwlotnicze: *Bofors* wz. 36 kalibru 40 mm i wymontowana z wraku *ORP „Mazur” Vickers* wz. 28 także kalibru 40 mm oraz pięć karabinów maszynowych wz. 08.

Załogę stanowili marynarze z Kadry Floty na Oksywiu oraz brygada kolejarzy. Konstrukcję pociągu ukończono 7 września, a 8 września wieczorem na zachód od Wejherowa doszło do starcia załogi pociągu z patrolami niemieckiej piechoty. Pociąg osłaniał odwrót 1. Morskiego Pułku Strzelców. Następnie na szosie do Redy miało miejsce starcie z plutonem samochodów pancernych z *SS-Heimwehr Danzig*. Pociąg uszkodził jeden z nich. W nocy pociąg patrolował rejon Wejherowa.

Następnego dnia doszło do pojedynku ogniowego z baterią artylerii z 207. pułku artylerii 207. dywizji piechoty. Lekko uszkodzony „*Smok Kaszubski*” wycofał się do Redy, a potem do Rumi, dowództwo po ciężko rannym kapitanie Błeszyńskim (niebawem zmarł w szpitalu w Gdyni) przejął porucznik Florian Hubicki. Wieczorem pociąg patrolował pomiędzy Redą a Zagórzem. 10 września rozpoznawał opuszczoną przez polskie oddziały Redę, ewakuował rannych i wspierał ogniem 3. Batalion Rezerwowy atakujący wzdłuż szosy Zagórze–Reda.

11 września załoga pociągu osłaniała oddziały walczące w rejonie Rumii i Zagórza, a 12 września rano wspierał obrońców Kępy Oksywskiej z pozycji pod Chylonią. Potem w czasie przejazdu w rejon Zagórza, około 11.30 „*Smok*” został zaatakowany przez klucz trzech **Ju 87B-1** z 4. *Staffel(St)/186(T)*, które zniszczyły jeden z wagonów i uszkodziły pozostałą część pociągu. Poległo czterech marynarzy, wielu zostało rannych. Uszkodzone wagony wycofano do Gdyni. W ciągu dwóch dni dokonano w zasadzie „rekonstrukcji” pociągu. 14 września pociąg był sprawny.

Wspomina por. Hubicki. „*Kiedy się dobrze ściemniło zaskoczenie zaistniało, ale było to zaskoczenie nas przez rozkaz z D.O.Ląd. „W związku z opuszczeniem przez nas Gdyni i koncentracją obrony na Oksywiu załogę „Smoka Kaszubskiego” spieszyć i przekazać do obrony Portu Wojennego*”. Pociąg pozostał w warsztatach w Gdyni.

20 września Dowództwo Obrony Warszawy nakazało utworzenie dwóch **improvizowanych pociągów pancernych**. Pierwszy był uzbrojony w dwie armaty kalibru 75 mm i dwa karabiny maszynowe zamontowane na trzech opancerzonych platformach. Sformowano też drugi pociąg (w dokumentach nosił nr 2) uzbrojony w dwie armaty kalibru 75 mm, przeciwpancerną kalibru 37 mm i karabiny maszynowe. Oba pociągi pozostawały w dyspozycji *DOW*.

Podczas walk z Sowietami o Wilno ochotnicy broniący rejonu dworca i magazynów wojskowych



wieczorem 18 września pojechał torem kolejowym na Lidę, docierając do Burbiszek, gdzie wspierał obronę magazynów wojskowych. Podczas walki z sowieckimi czołgami został uszkodzony i porzucony przez załogę, która wycofała się do Wilna.

Z taboru pozostawionego w II. dywizjonie pociągów pancernych został sformowany **pociąg zapasowy** (nazwa „szkolny” nie jest chyba najlepsza, bowiem tak określano pociąg używany w okresie pokojowym do szkolenia, w Niepołomicach był nim „Piłsudczyk”), który grupował tabor odstawiony, wycofany wcześniej ze składów zmobilizowanych pociągów pancernych lub przekazany z I. dywizjonu.

Trzon bojowy tworzyły trzy wagony artyleryjskie. Dwa dwuosiove nr 398624 i 398625 przekazane w 1933 lub 1934 roku z Legionowa były uzbrojone w armaty wz. 02/26 kalibru 75 mm, trzeci nr 630727 uzbrojony był w haubicę wz. 14/19A kalibru 100 mm. Skład uzupełniał wagon szturmowy nr 430043 bez radiostacji. Ewakuowano także dwa czołgi FT nr W08-322 i W08-2.. dostarczone w sierpniu 1939 roku z Centralnej Składnicy Broni Pancernych oraz trzy lub cztery tankietki TK-3 i TK-S, także dostarczone w lipcu i w sierpniu. Skład ciągnęła nieopancerzona lokomotywa **Ti3 nr 14**.

Skład wyjechał z Krakowa i Niepołomic 5 września, jechał przez Tarnów, Dębicę i Rozwadów. Pod Jarosławiem polski skład dopadł oddział pancerny z 2. Dywizji Pancerniej, załoga podjęła, początkowo nawet pomyślną, walkę. Jednak, gdy do akcji weszła artyleria niemiecka załoga opuściła unieruchomiony w ogromnym zatorze pociąg.

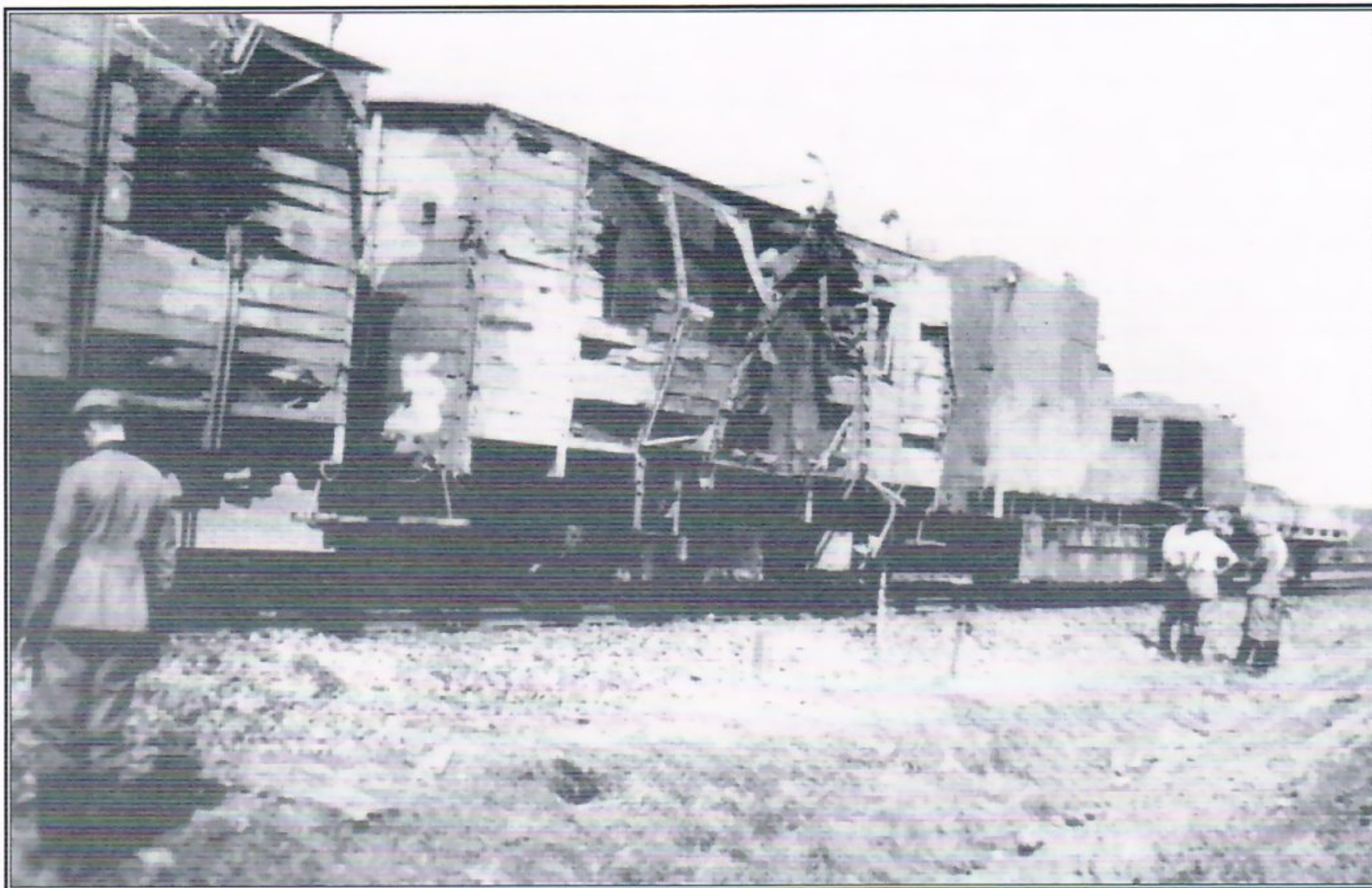
Oczywiście zaprezentowany opis walk pociągów pancernych we wrześniu 1939 roku nie jest pełny, bowiem wiele faktów czeka nadal na ostateczne wyjaśnienie np. los wszystkich drezyn pancernych **Tatra T18**.

## NIEMIECKIE I SOWIECKIE POCIĄGI PANCERNE W 1939 ROKU

OKW planowało niespodziewane opanowanie Chojnic, tak aby uchwycić tranzytową linię kolejową do Prus Wschodnich. Podobną akcję zamierzano wykonać na drugim końcu linii tranzytowej w Tczewie. W obu przypadkach Niemcy postanowili zastosować pewien fortel, polegający na podmianie typowego tranzytowego pociągu pasażerskiego, na pociąg pancerny z załogą desantową. W Chojnicach to zadanie miał wykonać **Panzerzug 3**, a w Tczewie **Panzerzug 7**.

Przebieg akcji w Chojnicach był następujący. Około godz. 4.15 dyżurny ruchu niemieckiej granicznej stacji kolejowej Firchau (Wierzchowo) zgłosił odejście tranzytowego pociągu pośpiesznego do Królewca (nr 7-0-4 przyjazd do Chojnic o 4.31). Na stację w Chojnicach wjechał jednak o godz. 4.45 niemiecki **pociąg pancerny nr 3** poprzedzany przez drezynę, samochód pancerny **Sd Kfz 231 (6-rad)**. Po obsadzeniu części załogi pociągu dworca kolejowego, gdzie wzięto do niewoli pasażerów, kilku nieuzbrojonych żołnierzy, kolejarzy i zmobilizowanych cywilów, Niemcy ruszyli w stronę Rytle. Drezyna pancerna dojechała do Rytle, ale została skierowana na ślepy tor i wykoleiła się, a jej załoga, po krótkiej walce, została wzięta do niewoli przez polskich żołnierzy i kolejarzy. Przy wziętym do niewoli podoficerze niemieckim z załogi drezyny znaleziono mapę z zaznaczonymi wszystkimi obiektami przygotowanymi przez Wojsko Polskie do wysadzenia, co świadczy że niemiecka V kolumna zdobyła odpowiednie dane. (W. Gołuńska, Chojnice 1 września 1939 roku. Zniszczenie niemieckiej drezyny pancerniej, „Nowy Czas Chojnic” nr 5/2002)

Zaalarmowane oddziały polskie przystąpiły do przeciwdziałania. Odwodowa kompania 1. bata-



Uszkodzone w wyniku ostrzału polskich armat wagony niemieckiego pociągu pancernego nr 3, wrzesień 1939 roku. Z przodu widoczny uszkodzony wagon artyleryjski.

*Damaged by Polish guns wagons of the German Armoured Train No.3 seen in September 1939. Background is a damaged artillery wagon. [dr Wolfgang Sawodny]*



Dwie fotografie wagonu artyleryjskiego niemieckiego pociągu pancernego nr 6, wrzesień 1939 roku.

Two photos of the artillery wagon of the German Armoured Train No.6 seen in September 1939. [Waldemar Trojca]



lionu strzelców przystąpiła do ataku na dworzec, a saperzy z kompanii saperów KOP „Hoszcza” wysadzili most kolejowy przed **Panzerzugiem**. W rezultacie pociąg nie mógł kontynuować dalszej jazdy i musiał zawrócić do Chojnic. Sytuacja w mieście została opanowana. Niemieccy żołnierze zostali wyparci z okolic dworca i wycofali się do budynku stacyjnego. Zasłaniając się wziętymi do niewoli Polakami, zdążyli dotrzeć do wracającego pociągu pancernego, który niezwłocznie ruszył w kierunku granicy. Nie zdołał jednak do niej dojechać, gdyż saperzy polscy wysadzili w powietrze wiadukt kolejowy nad szosą lichnowską. Do tego rejonu została dostarczona armata wz. 97 kalibru 75 mm, której obsługa zaczęła ostrzeliwać pociąg. W wagonie artyleryjskim wybuchła amunicja, w wieżyczce obserwacyjnej poległ dowódca pociągu por. Euen. Zastępca dowódcy pociągu, starając się osłabić ogień polskiej artylerii, utrzymywał go w ciągłym ruchu. W pewnym momencie jedna z platform wjechała na zniszczony wiadukt i runęła w dół, co spowodowało wykoślenie kolejnego wagonu. Pociąg pancerny został unieruchomiony stanowiąc doskonały cel dla polskiej artylerii. Niebawem zaczął płonąć. Zmusiło to załogę do opuszczenia go i zajęcia stanowisk bojowych obok nasypu. Tak walkę opisał jeden z żołnierzy **Panzerzuga 3**.

„Pociąg wjechał na most, który został wysadzony. Tylne platformy (Bauwagen) spada w dół, tylny wagon artyleryjski wisi wykośleny. Pociąg stoi, nie możemy jechać, ani naprzód ani do tyłu, jesteśmy wielkim, stojącym celem na wysokim nasypie. W ogniu wrogiej artylerii i karabinów maszynowych opuszczamy pociąg. Z wagonów zostają zabrane skrzynie z amunicją i broń, ranni. Jeńcy zostają w pociągu. Obsługi karabinów maszynowych zajmują stanowiska obok niego (...).

Kiedy wzrasta ogień polskiej artylerii, wagony zapalają się (raczej drewniana zewnętrzna obudowa), a bezpośrednio trafienia detonują amunicję w przednim wagonie artyleryjskim”. (Kampferlebnisse aus dem Feldzug gegen Polen 1939, Berlin, 1940)

Załoga pociągu broniła się do czasu nadejścia głównych sił niemieckich, czyli 20. dywizji zmotoryzowanej (dokładnie III. batalionu 90. pułku strzelców zmotoryzowanych).

Pociąg został wyremontowany w Gdańsku, planowano jego użycie przeciwko Helowi, ale do akcji już nie doszło.

Na drugim krańcu „korytarza” operował niemiecki **pociąg pancerny nr 7**. O 4.00 1 września 1939 roku z Malborka wyruszył pociąg tranzytowy nr 9-6-3 prowadzony przez załogę niemiecką przebraną w polskie mundury. W wagonach znajdował się oddział tzw. *Kampfgruppe „Medem”* dowodzony przez *Oberstleutnanta* Gerharda Medema. W skład jednostki wchodził I. batalion 1. pułku *Grenzschtützu*, zapasowy batalion piechoty z Elbląga wsparty przez 41. Batalion Saperów i armaty piechoty 7,5 cm *leIG 18* kalibru 75 mm zgrupowane w dwubaterijnym dywizjonie artylerii z obsługą pochodzącą z 536. zmotoryzowanego dywizjonu artylerii ciężkiej. Za pociągiem tranzytowym podążał niemiecki **Pociąg Pancerny nr 7**. Pociąg pancerny poprzedzała drezyna pancerna **Sd Kfz 231 (6-Rad)**. Niemiecki „koń trojański” miał przejechać przez most na Wiśle, a ukryci żołnierze mieli szybko zlikwidować ubezpieczenia polskie na moście i w rejonie stacji w Tczewie, oraz unieszkodliwić ładunki wybuchowe założone na moście. Atak miał być zgrany z nalotem bombowym. Zgłoszony pociąg tranzytowy nr 9-6-3 z Malborka opóźniał się, więc ok. 4.30 dyżurny ruchu w Tczewie Jan Ernst zapytał dyżurnego ruchu w Simonsdorfie, (obecnie Szymankowo, wówczas na terytorium Wolnego Miasta Gdańska) Alfreda Runowskiego o przyczynę spóźnienia. Runowski poinformował, że pociąg dochodzi do Simonsdorfu i dodał „*Mieście się na baczności, dalej nie mogę wam nic powiedzieć, gdyż mam tu strażnika*” (stacja została wcześniej opanowana przez miejscowy oddział SA). Ostrzeżenie zostało podane w chwili, w której strażnik na moment wyszedł. Gdy po kilku minutach Ernst próbował się połączyć z Simonsdorfem łączność była już przerwana. Ernst natychmiast poinformował pełniącego na stacji dyżur por. Antoniego Lebiegę z 2. batalionu strzelców o przerwaniu łączności z Simonsdorfem i rozmowie z Runowskim.



Postanowili nie otwierać zamontowanej od lata 1939 roku na torach, od strony wschodniej, silnej stalowej bramy zagradzającej wjazd na tory (najeżdżanie pociągu na bramę mogło spowodować jego wykolejenie). Dopiero pod koniec bombardowania nadjechała drezyna, a za nią pociąg nr 9-6-3. Pociąg nie zdołał wjechać na most, gdyż brama była zamknięta. Tymczasem w Simmorsdorfie, polscy kolejarze (na terenie Wolnego Miasta Gdańska koleje podlegały Polsce) skierowali **pociąg pancerny nr 7** na boczny tor zakończony kozłem odbojowym. W ten sposób opóźnili przybycie **Panzerzuga** na miejsce walki i wsparcie walczącej piechoty. Pociąg przybył do Lisewa (Lißkau) już w trakcie walki. Później pociąg był używany do patrolowania trasy do Mławy i Działdowa, stoczył pojedynek z polskim **pociągiem pancernym nr 15**.

Pod koniec sierpnia został sformowany **Panzerzug 1**, 1 września 1939 roku stacjonował Schneidemühl (Piła) – nie był gotowy do akcji. 16 września rozpoczął patrolowanie linii kolejowej do Bydgoszczy, a 18 września eskortował pociąg specjalny wiozący *Führera* do Gdańska.

Do akcji przeciwko wojskom polskim został też przygotowany **Pociąg Pancerny 4**. Zadaniem załogi tego pociągu miało być niespodziewane zajęcie położonej niedaleko granicy stacji Herby. **Panzerzug 4** zatrzymał się w Wildfurt (do 1936 roku Pluder/Pludry). Akcja się nie udała, bowiem w nocy z 31 sierpnia na 1 września kolejarze polscy rozkręcili szyny uniemożliwiając wjazd niemieckiego pociągu pancernego do Polski.

Ostatnim pociągiem biorącym udział w kampanii w Polsce był **Panzerzug 6**. Wieczorem 31 sierpnia 1939 roku przyjechał z Königsbergu (Królevec) do Prostken (Prostki).

Dnia 1 września około 8.00 rano wyruszył w kierunku granicy niemiecko-polskiej. Aby uniemożliwić jego dalsze posuwanie się, placówka Straży Granicznej w Boguszech wysadziła przygraniczny wiadukt kolejowy i tor kolejowy. Pociąg pancerny, dojechał do granicy i rozpoczął ostrzał artyleryjski Grajewa i Bogusza. Pod jego osłoną oddział niemieckiej piechoty zaatakował strażnicę SG w Boguszech, której obrońcy w większości

polegli. Pod osłoną ognia pociągu pancernego ruszyła w kierunku Osowca kompania motocyklistów.

O świcie 2 września Niemcy ponownie przeprowadzili wzdłuż toru kolejowego, na którym stał pociąg pancerny, natarcie na Grajewo. Oddziały Straży Granicznej i Policji Państwowej, tocząc zacięte walki, wycofały się do koszar 9. Pułku Strzelców Konnych.

Rankiem 3 września **Pociąg Pancerny 6** ostrzelał Grajewo i stanowiska 9. Pułku Strzelców Konnych.

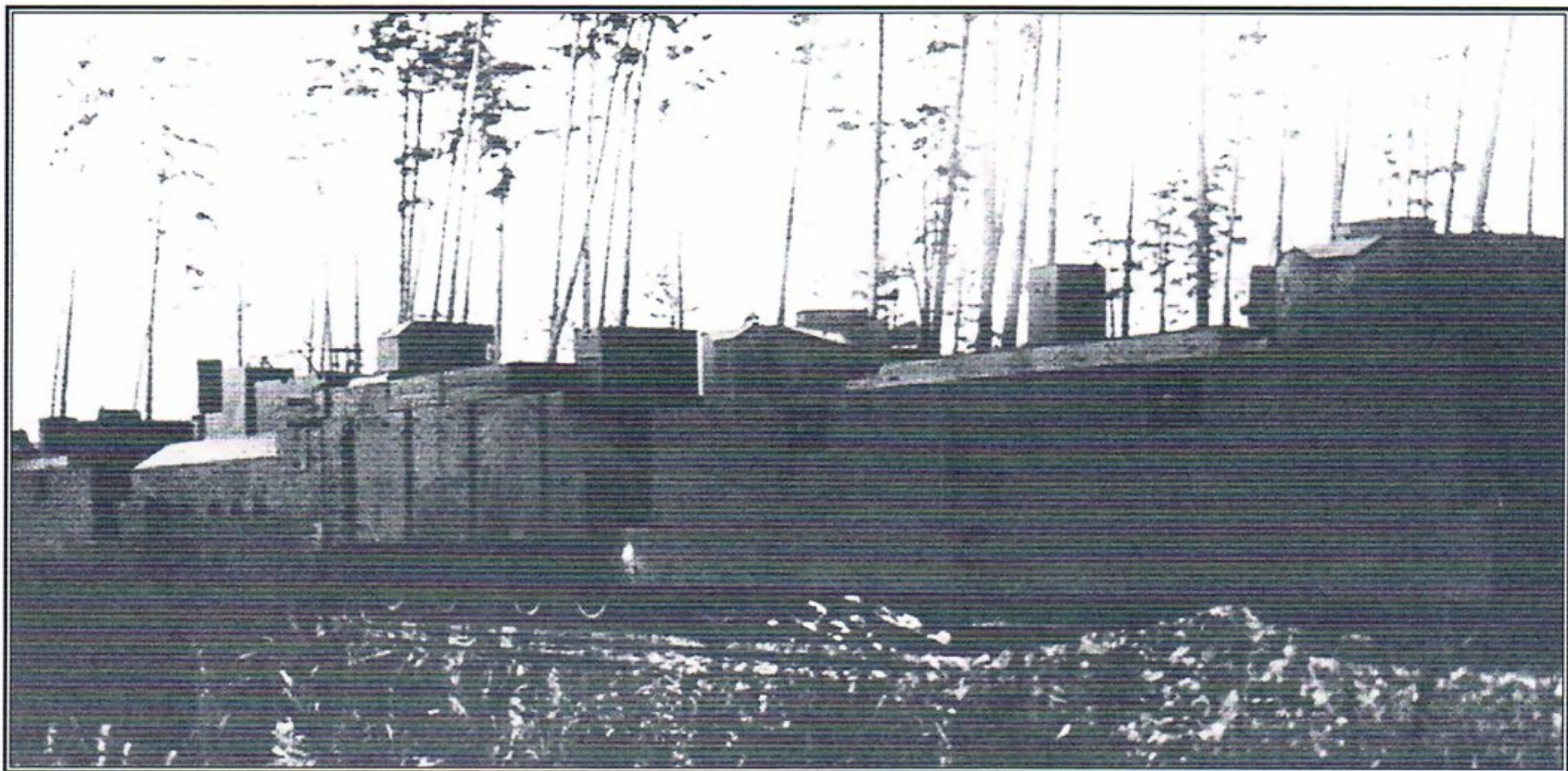
Armia Czerwona skierowała do walki w Polsce także pociągi pancerne. Podstawową przeszkodą użycia sowieckich **Broniepojezdów** był inny rozstaw szyn, co zmuszało do ich przekucia, lub wymiany wózków wagonów.

Front Białoruski miał w swoim składzie trzy dywizjony pociągów pancernych 4., 6. i 8. Dywizjon Pociągów Pancernych. 13 września 8. Dywizjon Pociągów Pancernych – pociągi **16, 19 i 21** dowodzone przez majora G.L. Karasika zostały włączone w skład 3. Armii Frontu Białoruskiego.

Brak jest bardziej szczegółowych informacji na temat działalności bojowej wspomnianego dywizjonu, opublikowany został jedynie krótki meldunek dowódcy dywizjonu majora G.L. Karasika. Informuje on: „Zgodnie z rozkazem sztabu 3. Armii 8. Dywizjon Pociągów Pancernych w dniu 17 września ześrodkował się w następujących punktach:

- pociąg nr 16 stacja Dryssa z zadaniem wspierania natarcia 12. Oddziału Pogranicznego NKWD w ataku na Leonpol;

- pociągi pancerne nr 19 i nr 21 zgrupowane o 17 września o godzinie 3.00 na stacji Farinowo gotowe do akcji wspólnie z 5. Dywizją Strzelecką im. Czechosłowackiego Proletariatu z zadaniem: Pociąg Pancerny nr 19 o 5.00 ma przejechać granicę uchwycić stację Zahacie (na granicznej stacji znajdowały się tory manewrowe o „szerokim” rozstawie, dlatego takie działanie było możliwe – przypis autora), a następnie bezpośrednio wspierać ogniem 190. Pułk Strzelecki z 5. dywizji. Pociąg Pancerny nr 21 miał wspierać ogniem Pociąg Pancerny nr 19 i 142. Pułk Strzelecki.



**Pociąg pancerny z 4. Dywizjonu Pociągów Pancernych Frontu Białoruskiego, wrzesień 1939 roku.**

*An armoured train from the 4th Armoured Trains Battalion of the Byelorussian Front, September 1939. [ASKM]*



O 5.25 polska stacja kolejowa Zahacie została zdobyta przez przewieziony drezyną pancerną oddział, pod dowództwem dowódcy dywizjonu pociągów pancernych majora Karasika. Na stacji aresztowano komendanta stacji i policjantów. O 5.35 na stację wdarła się sowiecka piechota z 5. dywizji. Polscy żołnierze próbowali stawić opór, lecz zostali unieszkodliwieni ogniem nadjeżdżających na stację pociągów pancernych nr 19 i 21. Zorganizowano ochronę stacji i urządzeń kolejowych.

Dalszy ruch pociągów pancernych nie był możliwy, ponieważ tory miały rozstaw „europejski” – 1435 mm. 19 września po przekuciu torów (na 1526 mm) pociągi pancerne przejechały do stacji Królewszczyna mając za zadanie ochronę szlaku Królewszczyna–Zahacie”.

Rozkazem szefa sztabu 3. Armii 11 października 1939 roku 8. dywizjon został przeniesiony do odwodów Frontu Białoruskiego, a 17 października został skoncentrowany w Połocku.

4. Dywizjon Pociągów Pancernych wchodził w skład 4. Armii, zaś 5. Dywizjon Pociągów Pancernych w skład drugorzutowej 10. Armii. Brak jest informacji o walkach pociągów z tych jednostek. Prawdopodobnie z powodu trudności z przekuwaniem torów (sowieckim wojskom kolejowym brakowało specjalistycznych pododdziałów kolejowych, sprzętu i materiałów, dowództwo sowieckie za „ogromny” sukces uważało przekucie torów do Królewszczyny i Baranowicz – przypis autora) pociągi pancerne nie mogły walczyć w Polsce.

W składzie Frontu Ukraińskiego walczył 1. Dywizjon Pociągów Pancernych (**pociągi pancerne nr 15, 17 i 31**) pod dowództwem majora Polenkina. 13 września dywizjon wszedł w skład 15. Korpusu Strzeleckiego 5. Armii i stacjonował na stacji Biełokorewicz. O 10.00 17 września jednostki 15. Korpusu Strzeleckiego przekroczyły granicę i rozpoczęły natarcie na Sarny. Z powodu zniszczenia mostu i zdemontowania torów linii kolejowej, a przede wszystkim innego rozstawu szyn, pociągi pancerne nie mogły ruszyć do przodu i atakować miasta oraz polskich umocnień.

Kilka dni później (23 lub 24 września) został wysłany w celu wykonania rozpoznania, przystosowany do jazdy po „wąskich” torach, samochód pancerny **BA-20zd**, którego załoga w rejonie Kowla (stacja Powórska) wykryła porzucony, uszkodzony polski **pociąg pancerny nr 51**.

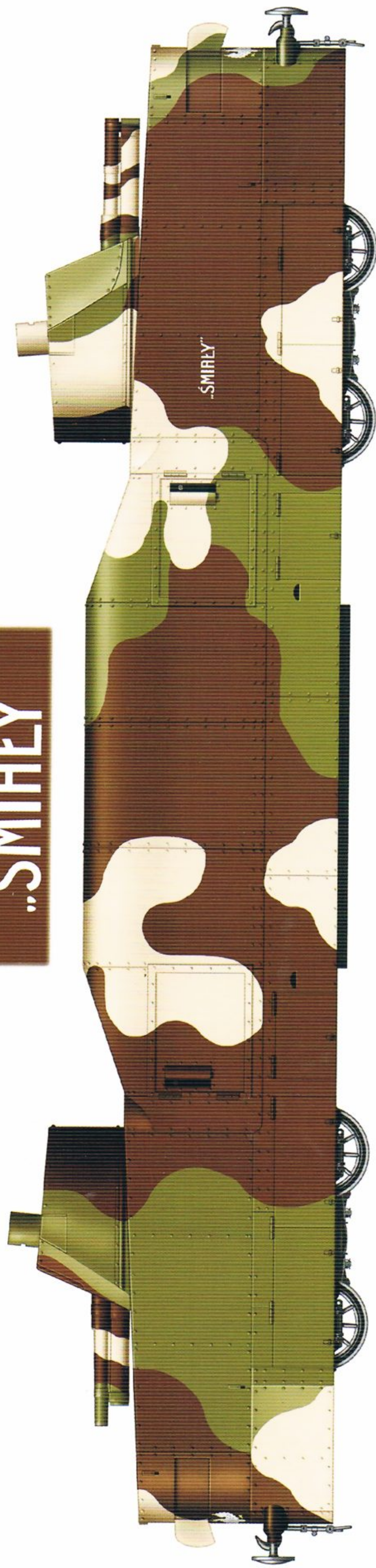
29 września zdobyty polski **pociąg pancerny nr 51** został doprowadzony do miejsca stacjonowania dywizjonu, a dowódcą zdobytego polskiego pociągu został mianowany porucznik Turganow. 16 października dywizjon powrócił na kwatery zimowe do Kijowa, a zdobyczny pociąg przekazano do 5. Armii. Później polski pociąg pancerny został przekazany NKWD, gdzie służył jako pociąg pancerny 75. Pułku NKWD.

## BIBLIOGRAFIA

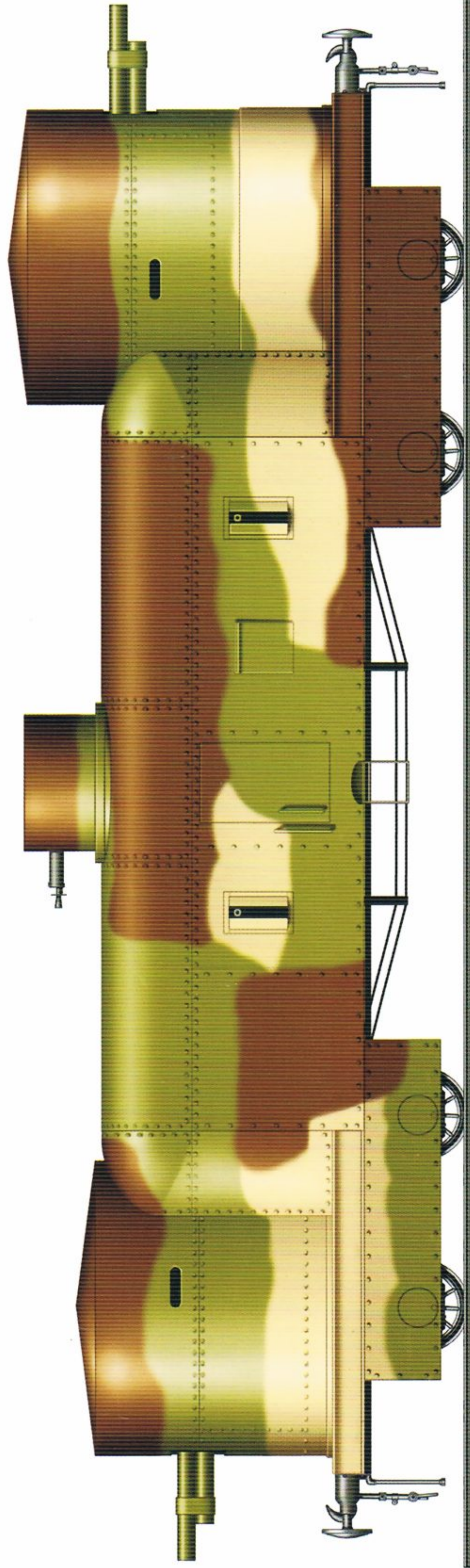
- Centralne Archiwum Wojskowe – I.324.21, 1. Dywizjon Pociągów Pancernych.
- Centralne Archiwum Wojskowe – I.324.22, 2. Dywizjon Pociągów Pancernych.
- Centralna Biblioteka Wojskowa – regulaminy pociągów pancernych.
- ZNTK Pruszków – książki rewizyjne taboru kolejowego 1933–1939.
- CAW I/3/106 A. Dobroński, Historia polskich pociągów pancernych 1918–1939, Warszawa 1971.
- CAW II/2/100 R. Marcinkiewicz, Pociąg pancerny 15 „Śmierć”. IX 1939, Warszawa 1948.
- CAW II/2/555 J. Siniakiewicz, Relacja o walkach Pociągu Pancernego nr 54, 1989.
- CAW J. Siniakiewicz, Krótki zarys historii oficerów 2. Dywizjonu, 1992.
- Die Geschichte der 8. (oberschlesisch-sudetendeutschen) Infanterie-/Jäger-Division – Hrsg.: Kameradschaftsbund der 8. Jg.Div., 1979
- Adam Jońca, Pociągi pancerne z Legionowa, Warszawa 2013.
- Adam Jońca, Pociągi pancerne z Niepołomic, Warszawa 2014.
- Bronisław Konieczny, Mój wrzesień 1939. Pamiętnik z kampanii wrześniowej spisany w obozie jenieckim. Kraków 1999.
- Tomasz Krawczak, Polskie pociągi pancerne w wojnie obronnej 1939. „Wojskowy Przegląd Historyczny” 2, 1982.
- Tadeusz Krawczak, Janusz Odziemkowski, Polskie pociągi pancerne w wojnie 1939 r., Warszawa, 1987.
- Janusz Magnuski, Pociąg pancerny „Danuta”, Typy Broni i Uzbrojenia (TBiU) nr 18, Warszawa 1972.
- Janusz Magnuski, Pociąg pancerny „Śmiały” w trzech wojnach, Warszawa 1996.
- Johann Neumann, Die 4. Panzer-Division 1938–1943. Bericht und Betrachtungen zu zwei Blitzfeldzügen und zwei Jahren Krieg in Rußland, Bonn 1985.
- Paul Malmassari, Les Trains Blindes 1826–1989, Bayeux, 1989.
- Pociągi pancerne 1918–1943, Białystok 1999.
- Adam Jacek Ostrówka, Pociągi Pancerne Wojska Polskiego 1918–1939, Toruń, 2004.
- Rajmund Szubański: Polska broń pancerna 1939. Wyd. I i II, poprawione i uzupełnione, Warszawa, 1982, 1989.
- Georg Tessin, Verbände und Truppen der deutschen Wehrmacht und Waffen-SS im Zweiten Weltkrieg 1939–1945. Band 4. Die Landstreitkräfte 15–30, 2. Auflage, Osnabrück, 1981.
- Hans Tettau, Kurt von Versock, Die Geschichte der 24. Infanterie-Division 1935–1945, 1988.
- Antoni Wiercioch, Monografia 2. Dywizjonu Pociągów Pancernych, Niepołomice, 1989.
- Marian Żebrowski, Zarys historii polskiej broni pancernej 1918–1947, Londyn, 1971.



# „ŚMIRLY”



Wagon artyleryjski nr 699020 lub 699021 z pociągu pancernego „Śmirly”, 1921 rok.  
*An artillery wagon No. 699020 or 699021 of the Armoured Train “Śmirly”, Poland, 1921.*

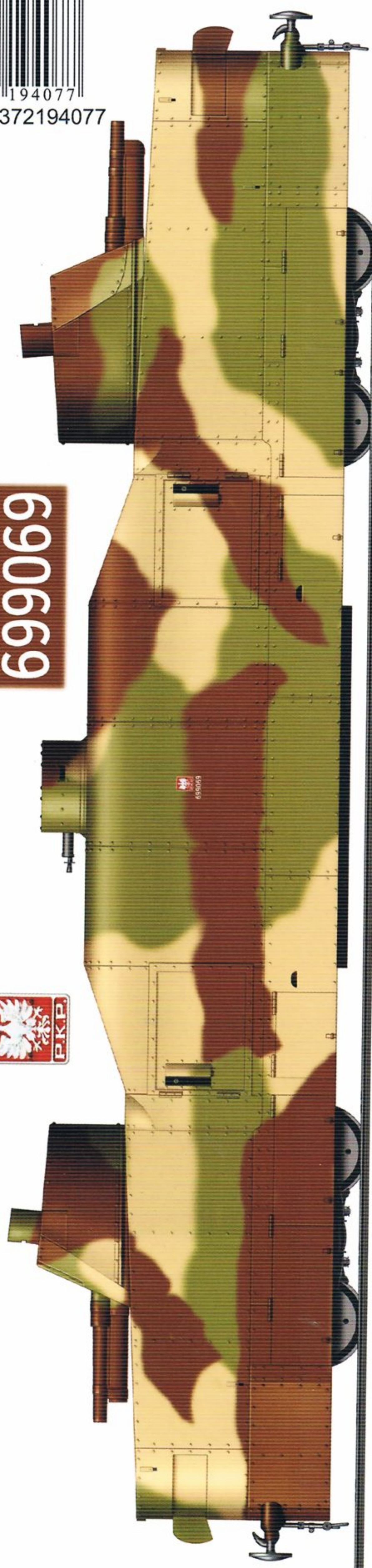


Wagon artyleryjski nr 699053/699054 z pociągu pancernego nr 13, wrzesień 1939 roku.  
*An artillery wagon No. 699053/699054 of the Armoured Train No. 13, Poland, September 1939.*



9 788372 194077  
ISBN 9788372194077

699069



**Wagon artyleryjski nr 699069 z pociągu pancernego nr 52, wrzesień 1939 roku.**  
*An artillery wagon No. 699069 of the Armoured Train No. 52, Poland, September 1939.*



**Wagon artyleryjski nr 630728 i lokomotywa Ti3 nr 10 z tendrem nr 478 pociągu pancernego nr 55, wrzesień 1939 roku.**  
*An artillery wagon No. 630728 and a locomotive Ti 3 No. 10 with tender No. 478 of the Armoured Train No. 55, Poland, September 1939.*