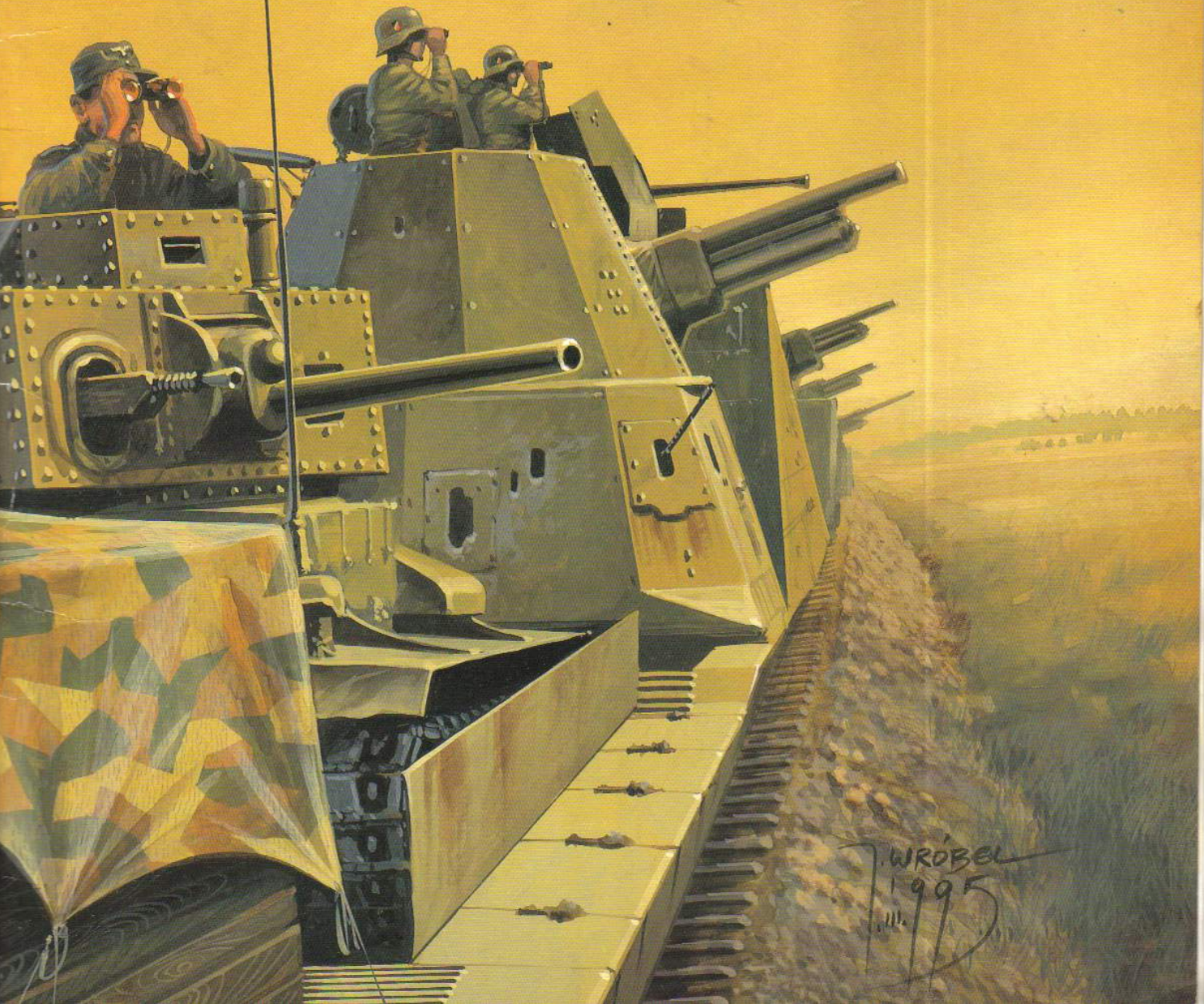


20

# Panzerzüge

1

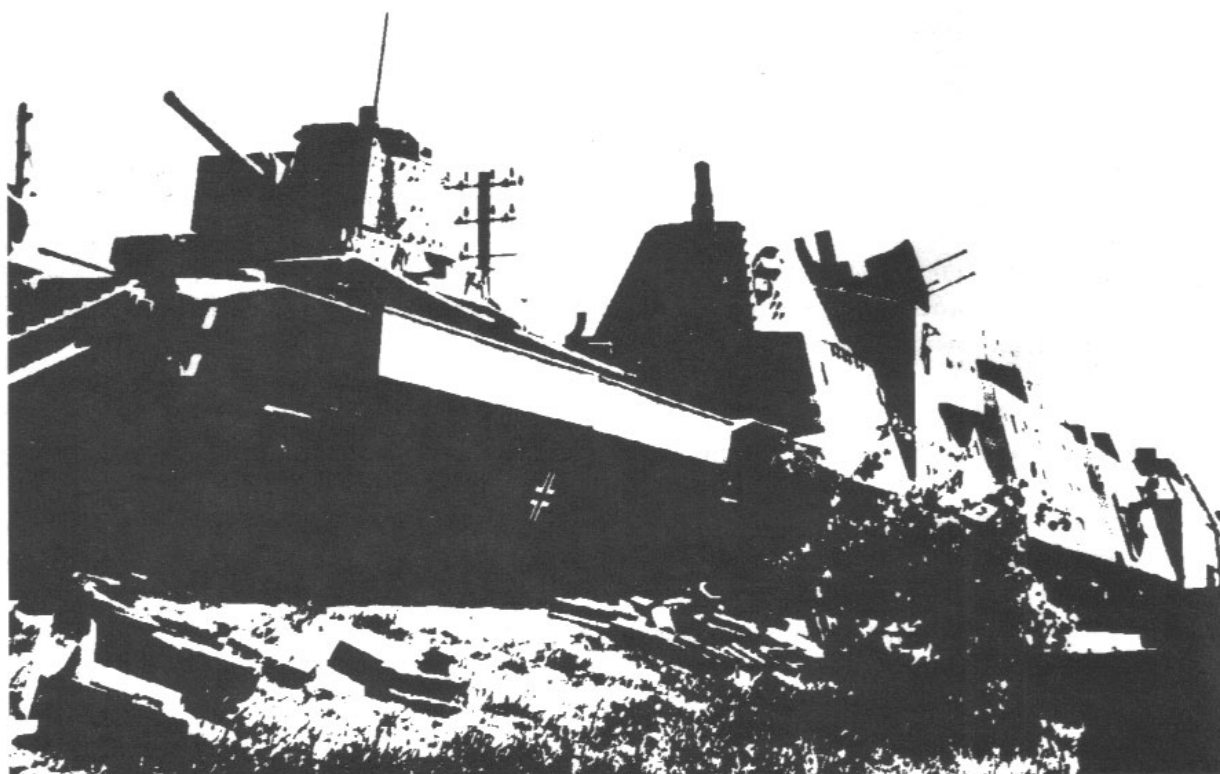




Halina i Waldemar Trojca

# Panzerzüge 1

Pociągi pancerne cz. 1



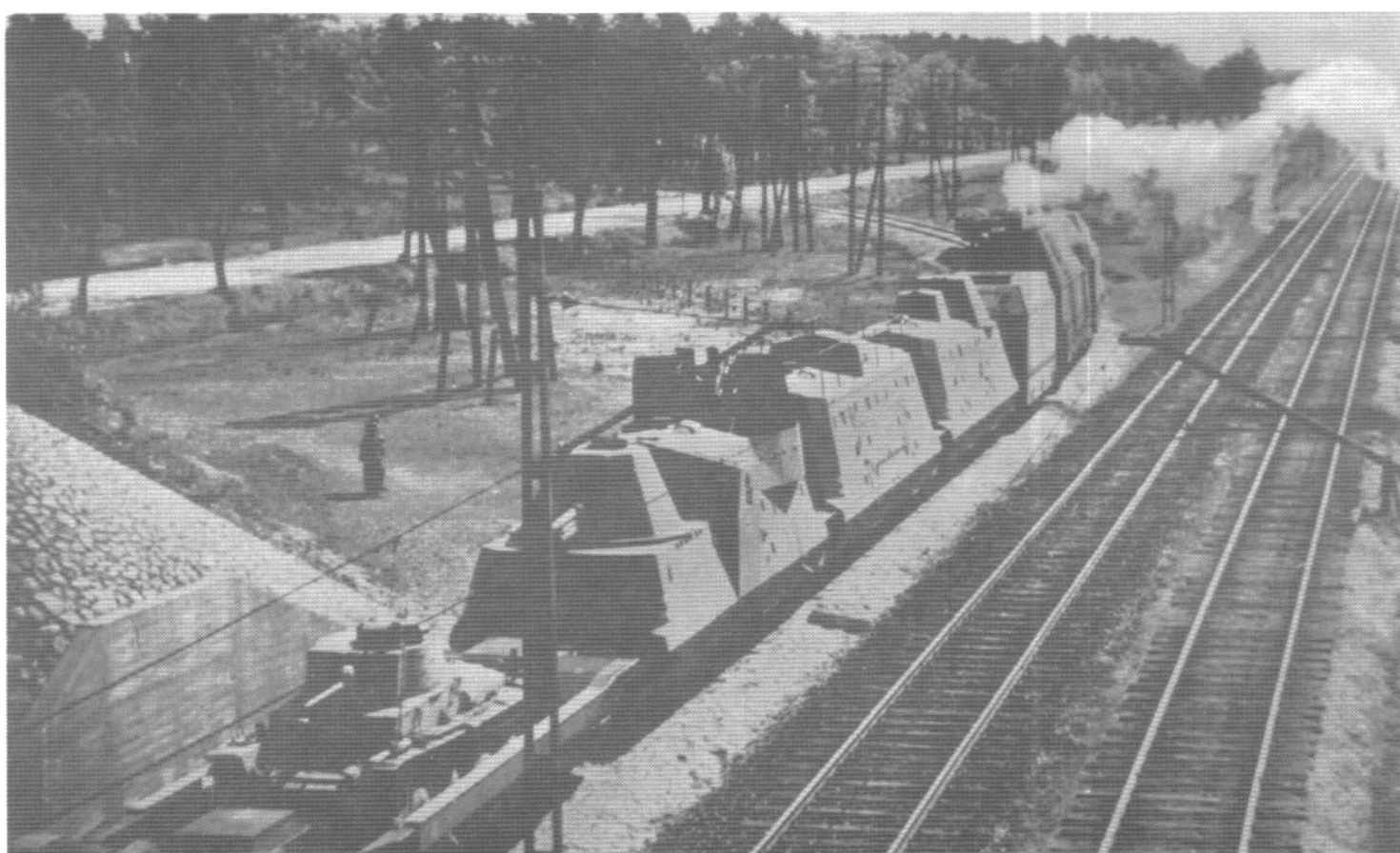
*Wir bedanken uns bei Herrn Dr. Wolfgang Sawodny  
für die Überlassung viele bis heute noch nicht  
veröffentlichter Bilder.*

*Autorzy dziękują Panu dr. Wolfgangowi Sawodnemu  
za udostępnienie wielu niepublikowanych dotąd zdjęć  
oraz krytyczne uwagi dotyczące niniejszej publikacji.*

*H. W. Trojca*

  
**Wydawnictwo  
Militaria**

Warszawa 1995



Pociąg pancerny typu BP 42 Nr. 64, Warszawa-Grochów, 1944 rok. Armoured train BP 42 type Nr. 64, Warsaw-Grochow, 1944 [Prof. Dr. W. Sawodny]

*Pierwszy pociąg przejechał trasę pomiędzy miejscowościami Stocton i Darlington w Anglii w dniu 27 września 1825 roku, zaś po blisko czterdziestu latach na polach bitew amerykańskiej wojny secesyjnej pojawiły się pierwsze pociągi pancerne.*

W chwili rozpoczęcia I wojny światowej pociągi pancerne znajdowały się jedynie w uzbrojeniu armii niemieckiej i rosyjskiej. W 1915 roku do państw posiadających ten rodzaj broni dołączyły Austro-Węgry, Wielka Brytania, Francja i Belgia. W czerwcu 1915 roku Niemcy miały 5 pociągów, na przełomie 1916-1917 roku zbudowano kolejny pociąg. W następnych latach armia niemiecka otrzymała dalsze pociągi pancerne. W sumie nie było ich dużo, lecz biorąc pod uwagę stały przebieg frontu i brak (szczególnie na froncie wschodnim i włoskim) rokadowych (równoległych do linii frontu) szlaków kolejowych, który ograniczał zakres użycia tej broni w walce, należy stwierdzić, że była to ilość wystarczająca. W chwili zakończenia wojny (1918) Niemcy miały 21 pociągów pancernych.

Bodaj najciekawszą kartę w dziejach pociągów pancernych zapisały pociągi rosyjskie, które znalazły szerokie zastosowanie podczas rewolucji bolszewickiej (1917) w Rosji i w czasie wojny domowej. Każda walcząca strona dysponowała kilkoma lub kilkunastoma „pancerkami”. Jest to zrozumiałe, szczególnie, gdy uzmysłowimy sobie

ogrom teatru działań wojennych i wielość frontów, często oddalonych od siebie o setki wiorst. W Polsce pociągi pancerne były używane w czasie wojny z Rosją Sowiecką (1920) i w czasie powstań: śląskiego i wielkopolskiego.

Zgodnie z obowiązującymi wówczas doktrynami wojskowymi zakres użycia pociągów pancernych obejmował trzy podstawowe zadania:

- ofensywne; wypadły na tereny zajęte przez przeciwnika, rozpoznanie linii kolejowych, stacji, tuneli, mostów, zwalczanie celów za pomocą artylerii,
- defensywne; obrona przed pociągami pancernymi przeciwnika, zabezpieczenie torowisk, odpieranie wypadów nieprzyjacielskiej piechoty i kawalerii, wsparcie artyleryjskie dla własnych wojsk, pełnienie funkcji ruchomego stanowiska dowodzenia i łączności dla walczących oddziałów, wspieranie ataków piechoty,
- ochronne; ochrona stacji i transportów kolejowych, ochrona przed dywersją i działaniami partyzanckimi.

Wraz z upływem czasu założenia te uległy zmianom i na początku lat trzydziestych stało się jasne, że rozwój artylerii ciężkiej, a szczególnie poprawa jej celności oraz rozwój lotnictwa przyniosą szybki kres pociągów pancernych. Lotnictwo było dużym zagrożeniem dla pociągu pancernego nie tylko dlatego, że nie mogący manewrować pociąg był łatwym celem dla bomb, ale także dlatego, że wystarczyło zbombardowanie torowisk lub węzła kolejowego by unieruchomić na długo ruch kolejowy. Pociąg pancerny przywiązany do szlaków kolejowych



Armata kalibru 75 mm pociągu pancernego Nr. 6 (ex-Insterburger Bahnschutzzug). The 75 mm gun, armoured train Nr. 6 (ex-Insterburger Bahnschutzzug) [WT]

całkowicie przegrywał walkę z samolotami. Zadania pociągów przejmowały samochody pancerne i czołgi.

Pomimo tych niewątpliwych niedostatków w chwili rozpoczęcia II wojny światowej pociągi pancerne nadal znajdowały się w arsenałach wielu armii.

## NIEMIECKIE POCIĄGI PANCERNE 1921–1939

Traktat Wersalski zakazał Niemcom posiadania pociągów pancernych. Niemcy musieli przekazać Anglii i Francji wszystkie posiadane 21 pociągów pancernych.

Jednak już w kwietniu 1921 roku *Reichsbahn* (kolej niemiecka) uzyskała zgodę Alianckiej Komisji Kontroli na wyprodukowanie i wprowadzenie do służby tzw. *Bahnschutzzuge*, czyli pociągów ochrony kolei. Pociągi te miały ochraniać szlaki kolejowe. W skład każdego pociągu wchodziło sześć zakrytych wagonów towarowych opancerzonych dodatkowo od wewnątrz płytami pancernymi. Uzbrojenie pociągów stanowiły karabiny maszynowe *Maxim MG 08* i *08/15* kalibru 7,92 mm umieszczone na odkrytych platformach i w stanowiskach strzeleckich w wagonach. Początkowo stosowano standardowe loko-

motywy, później opancerzone lokomotywy typu „57” (ex-pruski typ „G 10”) oraz lokomotywy typu „93” (ex-pruski typ „T 14”). Ten ostatni typ wprowadzono pod koniec lat dwudziestych. Do 1937 roku wyposażono w ten sposób 22 pociągi ochrony kolei (*Bahnschutzzuge*).

*Reichswehra* w tym czasie nie wykazywała zainteresowania pociągami pancernymi. Sytuacja zmieniła się dopiero po dojściu Hitlera do władzy (1933). W 1938 roku (rozkaz z 23 lipca 1938 roku) dowództwo wojsk lądowych – *Oberkommando der Heeres (OKH)* postanowiło przejąć i dobroić siedem pociągów ochrony kolei. Pociągi dozbrojono w Wehrkreise, gdzie wówczas stacjonowała większość *Bahnschutzzuge*. Ostatecznie w 1938 roku dokonano wzmocnienia uzbrojenia tylko czterech pociągów, uzupełniając karabiny maszynowe *MG 08* dwoma działami piechoty *leIG 18* kalibru 75 mm. Po przebrojeniu pociągi nazwano *Kampfzug* (pociąg bojowy).

W trakcie operacji zajmowania Sudetów w październiku 1938 roku dwa *Kampfzuge* (Nr. 3 i Nr. 4) chroniły szlaki kolejowe. Podczas operacji nie doszło do potyczek z wojskami czechosłowackimi. Oba pociągi brały też udział w operacji zajmowania Czech i Moraw, która rozpoczęła się 15 marca 1939 roku. Podczas zajmowania Czechosłowacji Niemcy zdobyli 5 pociągów pancernych, które zostały później wcielone do *Wehrmachtu*. Czeskie pociągi pancerne składały się ze starych ex-austro-węgierskich wagonów bojowych. Uzbrojenie pociągów stanowiły 1-2 armaty kalibru 75 mm oraz karabiny maszynowe.

## KAMPAANIA W POLSCE 1939

Niemieckie pociągi pancerne uczestniczyły od pierwszych minut w walkach kampanii wrześniowej. Rankiem 1 września 1939 roku ok. godziny 4.45, zaraz po nalocie samolotów *Ju 87B-1* załoga niemieckiego pociągu pancernego *Kampfzug Nr. 7* próbowała niespodziewanie zająć most przez Wisłę w Tczewie. Niemiecki pociąg pancerny nadjechał linią kolejową od strony Prus Wschodnich. Zaalarmowana wcześniejszym nalotem polska obrona mostu zdołała wysadzić most, odcinając pociąg pancerny od celu ataku. Większość żołnierzy plutonu piechoty pociągu poległa w walce z Polakami. Na drugim krańcu „korytarza pomorskiego” doszło także do walki niemieckiego pociągu pancernego Nr. 3 o Chojnice (Konitz). Pociąg pancerny próbował zająć dworzec kolejowy, lecz został celnie ostrzelany przez polskie działka przeciwpancerne, a po wysadzeniu przepustu za pociągiem – osaczony. W czasie walki w wieży obserwacyjnej pociągu poległ dowódca pociągu porucznik Euen. Wskutek ostrzału nastąpiła też eksplozja amunicji zgromadzonej w jednej z wież artyleryjskich pociągu.

Również *Kampfzug Nr. 4* miał rano przekroczyć granicę Polski koło Częstochowy (Praszka), lecz z powodu





**Uszkodzony pociąg pancerny Nr. 3 po ataku na stację kolejową w Chojnicach, 1 września 1939 roku. A damaged Kampfzug Nr. 3 after an attack on Konitz (Chojnice) railway station, 1 September 1939 [Prof. Dr. W. Sawodny]**

uszkodzenia torowiska po polskiej stronie nie mógł wykonać wypadu. Pociąg pancerny Nr. 6 był używany podczas zajmowania Grajewa (w pasie obrony SGO „Narew”).

W dalszej części kampanii niemieckie pociągi pancerne uczestniczyły w patrolowaniu linii kolejowych i ochronie transportów. Jeden z pociągów pancernych „ eskortował ” pociąg wodza III Rzeszy zwiedzającego pokonaną Polskę.

## KAMPANIA NA ZACHODZIE 1940

Niemcy przystępując do opracowania planu działań na Zachodzie główny nacisk położyli na wykorzystanie sił pancernych i zmotoryzowanych. Niemieckie pociągi pancerne miały pełnić rolę pomocniczą.

Z pociągów pancernych zagarniętych po aneksji Czecho-Słowacji i zdobytych w Polsce wykorzystano niektóre wagony do budowy nowych pociągów pancernych, otrzymały one oznaczenia: Nr. 23, Nr. 24, i Nr. 25.

Pociągi Nr. 23 i 24 brały udział w zajęciu Danii 9 kwietnia 1940 roku (operacja „Wesserübung”). Z kolei pociąg Nr. 25 patrolował pogranicze belgijsko-francuskie. Zadaniem pociągu było rozpoznanie i uprzedzenie o ewentualnej kontrakcji wojsk alianckich.

Przed atakiem na Belgię i Holandię pociągi pancerne zostały skoncentrowane nad Mozą, w IJssel na granicy z Holandią. Po rozpoczęciu ataku jedynie pociąg pancerny Nr. 1 przedostał się na terytorium Holandii, pokonując most kolejowy przez Mozę koło Gennep. Wracając z akcji wpadł jednak na wykojeńnicę i wykoleił się. Pociąg Nr. 5 na moście na północ od Roermond został trafiony przez artylerię. Po zatrzymaniu się był nadal celnie ostrzeliwany. Pociąg został tak ciężko uszkodzony, że nie opłacała się jego odbudowa. Był to pierwszy niemiecki pociąg pancer-



**Pociąg pancerny Nr. 23, Balkany, 1941 rok. The Nr. 23 armoured train, Balcans, 1941 [Prof. Dr. W. Sawodny]**



**Pociąg pancerny Nr. 24 to zdobyty czechosłowacki pociąg pancerny Nr. 3, Dania, 1940 rok. Pociąg w oryginalnym czeskim malowaniu. Ex-Czech armoured train Nr. 3 used by Germans in Denmark in 1940 (armoured train Nr. 24). Note original Czech camouflage [Prof. Dr. W. Sawodny]**

ny utracony w czasie II wojny światowej. Podczas późniejszych walk kampanii pociągi były używane już tylko do służby patrolowej i zabezpieczania szlaków kolejowych.

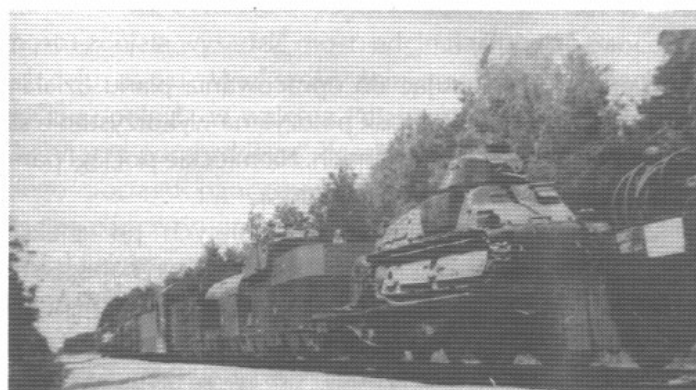
W dniu 13 grudnia 1940 roku *Allgemeines Heeresamt/Inspection der Eisenbahn Pioniere* (w skrócie *AHA/In 10*) przedstawił dwie propozycje dotyczące budowy nowego typu pociągu pancernego oznaczonego jako „Panzerzug 1941”.

Pociągi „1941” miały być rozwiązaniem przejściowym, dlatego też nie były wyposażone w klasyczne wagony pancerne lecz w ...czołgi umieszczone na opancerzonych wagonach tzw. „Ommr-Wagen”. W późniejszym terminie planowano zastąpienie tych wagonów standardowymi wagonami pancernymi i opancerzenie lokomotyw. Planowano także podjęcie budowy innych typów wagonów jak wagon szpitalny czy wagon gospodarczy z kuchnią. Ostatecznym etapem zakładanej modernizacji miało być zamontowanie w każdym wagonie samodzielnego napędu (silniki *Diesla*).

Podczas przygotowań do operacji „*Barbarossa*” – czyli ataku na ZSRS, szef transportu armii stwierdził, że konieczne jest posiadanie pociągów pancernych do ochrony linii kolejowych w ZSRS. Pociągi miały być ponadto przystosowane do sowieckiego rozstawu szyn wynoszącego 1524 mm, zamiast przyjętego w Europie 1435 mm (stąd Rosja ma ciągle do Europy...89 mm!). Wiadomo bowiem

było, że przebudowa torowisk potrwa pewien czas, zaś pociągi pancerne były potrzebne na linii frontu i na zapleczu.

W tej sytuacji przyjęto koncepcję „Panzerzug 1941” i założono budowę sześciu pociągów tego typu. Budowa pociągów została zlecona zakładom *Linke-Hofmann-Werke* w Breslau (Wrocław – obecnie PAFAWAG), *Waggon-Fabrik GmbH* w Dessau, *Berliner-Maschinenbau AG* w Berlinie, *Krupp-Gruson* w Magdeburgu i *Henschel und Sohn* w Kassel. Uzbrojenie tych pociągów składało się z francuskich czołgów średnich *Panzerkampfwagen 35S (f)*



**Pociąg pancerny Nr. 25, Rosja 1942 rok. Czołgi 35-S 739(f) na platformie Ommr-Wagen. The armoured train Nr. 25 in Russia, 1942. Note 35-S 739(f) tank on Ommr-Wagen flatcar [Prof. Dr. W. Sawodny]**



– czyli *Somua S-35*. Nowe pociągi pancerne „1941” posiadały lokomotywy typu „*Baureihe 57*” o rozstawie kół powiększonym do 1524 mm. Lokomotywy nie były opancerzone, płyty pancerne chroniły jedynie boki kabiny maszynisty. Pociągi otrzymały oznaczenia: Nr. 26, Nr. 27, Nr. 28, Nr. 29, Nr. 30 i Nr. 31. Wszystkie pociągi osiągnęły gotowość bojową w dniu 28 maja 1941 roku. Pociągi posiadały dwa (Nr. 29, 30 i 31) lub trzy wagony z czołgami. Jeden pociąg (Nr. 31 lub według innych źródeł Nr. 29) dostosowany do toru 1524 mm napędzany był lokomotywą spalinową (*Diesel*) typu *WR 360 C 14*. W celu zmylenia przeciwnika Niemcy używali tej lokomotywy do przetaczania składów na stacji w Żurawicy koło Przemyśla. Stąd też łatwo ukryli właściwy cel modyfikacji lokomotywy.

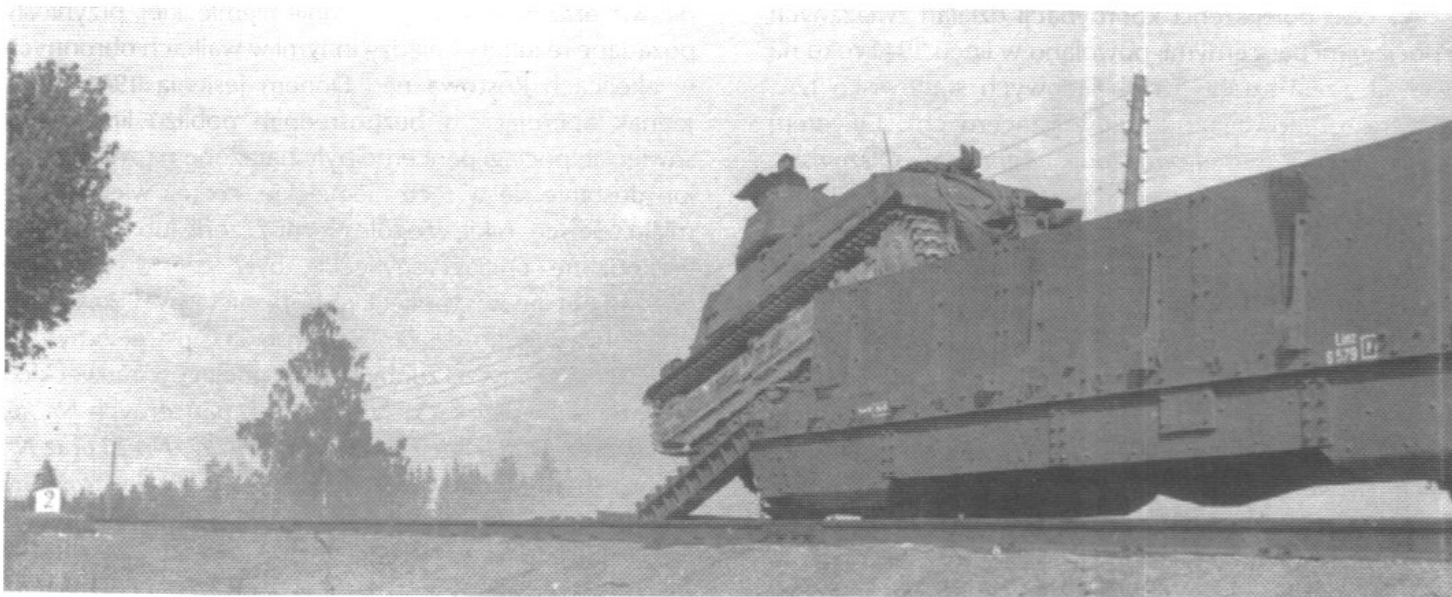
W chwili ataku na ZSRS armia niemiecka posiadała 12 pociągów pancernych. Dyslokacja pociągów została przedstawiona na diagramie.

## KAMPANIA NA WSCHODZIE 1941–1944. NOWE POCIĄGI PANCERNE TYPU BP 42, BP 44

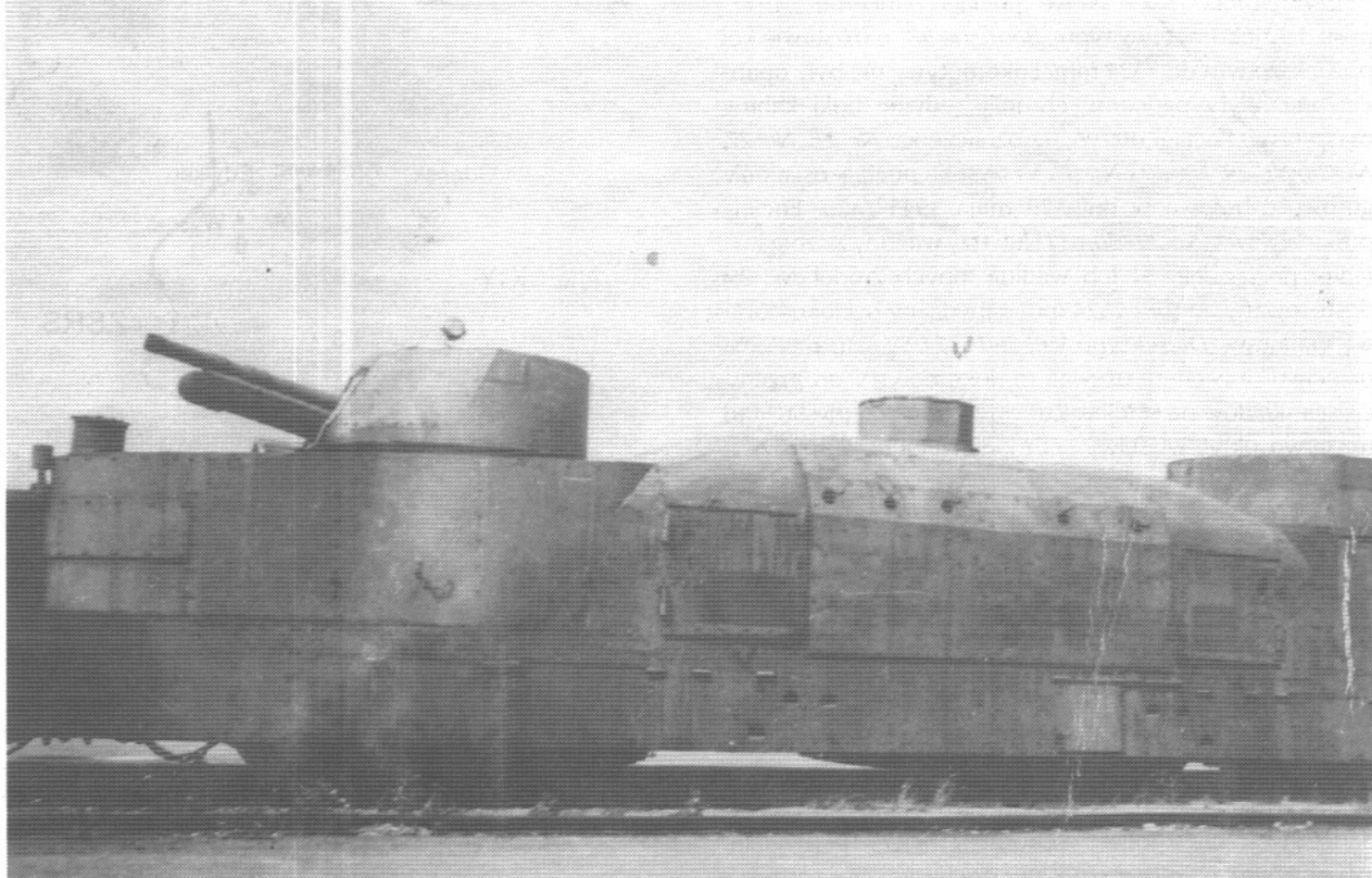
Informacje na temat działań niemieckich pociągów pancernych na froncie wschodnim należy poprzedzić informacjami na temat struktury organizacyjnej niemieckich wojsk kolejowych. Załoga każdego pociągu pancernego składała się z załogi technicznej obsługującej parowóz i inne urządzenia pociągu (np. agregaty prądotwórcze) oraz załogi bojowej: artylerzystów, saperów i piechoty.



**Dyslokacja niemieckich pociągów pancernych,  
22 czerwca 1941 roku**



**Czołg 35S 739(f) zjeżdża z platformy Ommr-Wagen, pociąg pancerny Nr. 30, rejon Leningradu, 1941 rok. A 35S 739(f) going down from Ommr-Wagen flatcar, Nr. 30 armoured train, Leningrad area, 1941 [ADM]**



**Pociąg pancerny Nr. 21 był uzbrojony w zdobyczne polskie wagony bojowe, front wschodni, 1942 rok. The armoured train Nr. 21 was armed with captured ex-Polish battle waggons, Eastern Front, 1942 [Prof. Dr. W. Sawodny]**

Przez cały okres wojny personel techniczny pociągów pancernych był wyznaczany przez *Deutschen Reichsbahn* na wniosek *Reichsverkehrsministerium* (ministerstwo komunikacji). Na tym polu dochodziło do licznych nieporozumień na szczeblu wyżej wymienionych instytucji i w początkowym okresie liczba użytych bojowo pociągów pancernych była niewielka.

W celu polepszenia koordynacji działań związanych z pociągami pancernymi, powołano w lipcu 1941 roku na wniosek szefa sztabu wojsk lądowych stanowisko tzw. „oficera sztabowego pociągów pancernych”. Oficerem tym został *Oberstleutnant* (ppłk.) Egon von Olszewski, który zakończył wojnę w stopniu pułkownika (*Oberst*) i pozostał na tym stanowisku aż do rozwiązania sztabu w dniu 31 marca 1945 roku. Oficer ten podlegał bezpośrednio szefowi transportu kolejowego i dowódcy oddziałów kolejowych. W dniu 9 sierpnia 1941 roku stworzono także nową funkcję tzw. „*General der Schnellen Truppen*” (Dowódcy Wojsk Szybkich). Po utworzeniu sztabu pociągów pancernych, w gestii oddziałów kolejowych (*Eisenbahntruppen*) pozostało już tylko techniczne zabezpieczenie pociągów pancernych, czyli „In 10”. Źródła wszystkich tych pociągów organizacyjnych są do dzisiaj nie do końca jasne, jako że i tak do końca 1942 roku pociągi pancerne były prawie w 100% wykorzystywane do ochrony transportu kolejowego, a ich działa-

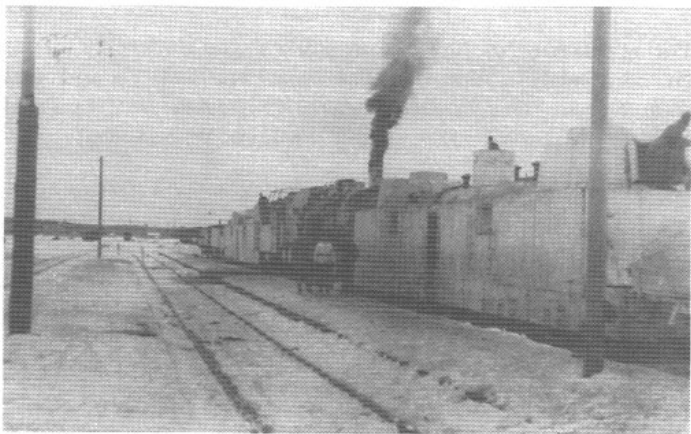
nia ofensywne były praktycznie żadne. Działania partyzantów na szlakach komunikacyjnych powodowały bowiem konieczność ochrony transportów kolejowych przez pociągi pancerne.

Walki na froncie wschodnim wykazały, że masowe zastosowanie przez Rosjan pociągów pancernych w działaniach defensywnych, pomimo ogromnej przewagi w lotnictwie oraz w artylerii po stronie niemieckiej, przyniosły pożądane rezultaty (między innymi w walkach obronnych w okolicach Rostowa nad Donem jesienią 1941 roku). Jednak operujące w bezpośrednim pobliżu linii frontu sowieckie pociągi pancerne były narażone na zniszczenie lub dostanie się w ręce niemieckie, co też wielokrotnie miało miejsce. Takie w ogóle niezniszczone lub tylko lekko uszkodzone pociągi sowieckie były często włączane w skład pociągów niemieckich. Ich zaletą było doskonałe przygotowanie do działań w warunkach ostrej zimy.

I tak wagony ze zdobycznych pociągów radzieckich znalazły się w niemieckich pociągach pancernych Nr. 26, Nr. 30 oraz Nr. 31. Pociągi pancerne Nr. 27, Nr. 28 oraz Nr. 29 otrzymały dodatkowo zdobyczne radzieckie wagony artyleryjskie i czasowo zastosowano w nich również radzieckie lokomotywy typu *O*. Uszkodzony w maju 1942 roku pociąg pancerny Nr. 6 uzyskał także pochodzące ze zdobycznych radzieckich pociągów pancernych wagony artyleryjskie. Wagony pochodzące ze zdobycznych po-

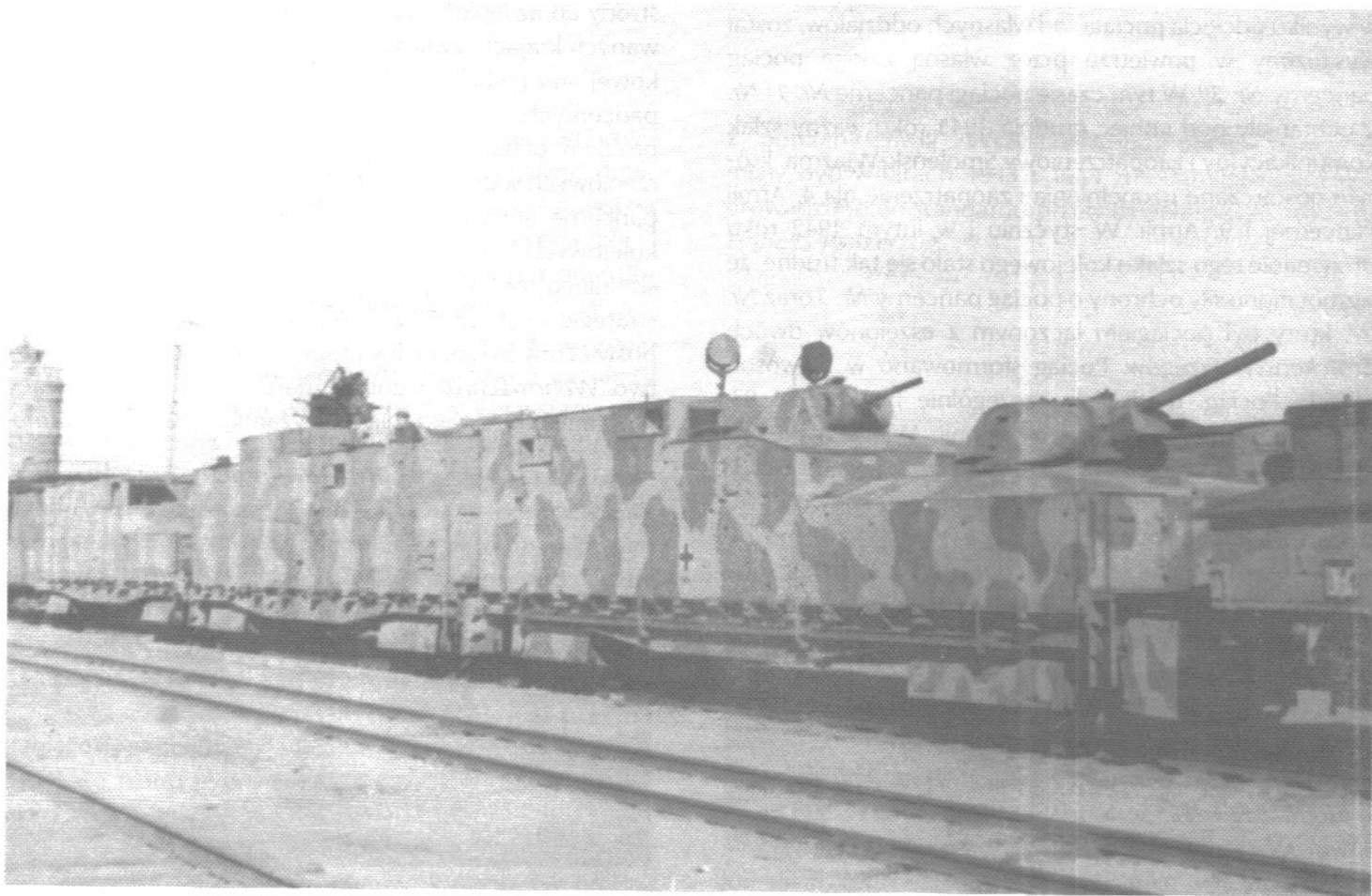


ciągów pancernych wykorzystywały także do swoich celów służby zabezpieczenia kolei, które nie podlegały *Oberkommando der Heeres*. W późniejszym okresie zostały one jednak podporządkowane *OKH*. Zdobyte wagony artyleryjskie i szturmowe zasilły głównie starsze pociągi pancerne. Stosowano też wagony artyleryjskie z zabudowanymi wieżami czołgów *T-34/76*. Na wagonie zabudowywano najczęściej tylko górną część kadłuba z wieżą. Zgodnie z rozporządzeniem *OKH* z dnia 12 lipca 1943 roku tak wyposażone pociągi nosiły nazwę *Streckenschutzzug* (pociąg ochrony szlaków kolejowych).



**Pociąg Nr. 27 miał zdobyte sowieckie wagony artyleryjskie. The Nr. 27 armoured train with captured ex-Soviet artillery waggons [Prof. Dr. W. Sawodny]**

Pociągi te nosiły różne nazwy i oznaczenia, panowała tu duża różnorodność i oznaczane były zarówno numerami, literami, nazwami (np. „*Stettin*”, „*Max*”, „*Werner*”, „*Rübezahl*”, „*Blücher*”). Kilka *Streckenschutzzugów* zostało wciągniętych na listę pociągów pancernych i tak 16 czerwca 1942 roku pociąg noszący nazwę „*Stettin*” (oznaczany także jako „*A*”) został wyposażony w cztery wieże pochodzące ze zdobycznych sowieckich czołgów typu *BT-5* i *BT-7* i przemianowany na pociąg pancerny Nr. 51. Podobnie w dniu 1 czerwca 1944 roku pociąg *Streckenschutzzug* „*Blücher*” przemianowany został na pociąg pancerny Nr. 52. Natomiast wycofany ze służby w 1940 roku pociąg pancerny Nr. 25 ponownie przywrócono do służby i skierowano na środkowy odcinek frontu wschodniego. W październiku 1942 roku skierowano go do Francji, a na jego miejsce wprowadzono pociąg pancerny Nr. 21. Na początku 1942 roku wprowadzono dodatkowo do służby dwa tzw. *Kampfzüge* przystosowane do poruszania się po torze o szerokości 1524 mm, były to zdobyczne sowieckie pociągi pancerne. W istocie były to jednak polskie pociągi pancerne zdobyte przez Sowietów podczas wojny z Polską we wrześniu 1939 roku. Pociągi otrzymały jedno oznaczenie – Nr. 10. Początkowo działały w rejonie Białgorod-Charków, a w lutym 1943 roku zostały rozdzielone i otrzymały oznaczenia: Nr. 10 i Nr. 11.



***Streckenschutzzug* „*Blücher*”, później przemianowany na pociąg pancerny Nr. 52, front wschodni, 1944 rok. *Streckenschutzzug* „*Blücher*” in 1944 was renamed as armoured train Nr. 52, Eastern Front, 1944 [Prof. Dr. W. Sawodny]**

Na początku działań przeciwko ZSRS niemieckie pociągi pancerne zostały podzielone na dwa dywizjony. W skład Pierwszego Dywizjonu wchodziły pociągi pancerne o numerach: 26, 27, 28, 29, 30 i 31. Pociągi tego dywizjonu przemieszczały się wraz z posuwającym się frontem, natomiast pociągi drugiego dywizjonu, złożonego z pociągów oznaczonych numerami: 1, 2, 3, 4, 6 i 7 operowały raczej na zapleczu frontu, aż do chwili przebudowy torowisk z torów o szerokości 1524 mm do szerokości 1435 mm. I tak pociąg pancerny Nr. 30 znajdował się w rejonie Leningradu (obecnie St. Petersburg) w obszarze operacyjnym Grupy Armii „Północ”, pociąg pancerny Nr. 6 w rejonie Nowogrodu, Nr. 26 Nowychsokolników w Grupie Armii „Środek”, pociągi pancerne Nr. 1 i Nr. 2 w rejonie Połock-Orsza-Witebsk-Smołeńsk, pociąg Nr. 4 w rejonie Dniepropietrowska na Ukrainie, Nr. 31 pod Połtawą, a pociągi pancerne Nr. 27, Nr. 28 i Nr. 29 w rejonie Orła i Kurska.

W dniu 2 stycznia 1942 roku (podczas kontrofensywy wojsk sowieckich pod Moskwą) pociąg pancerny Nr. 27, podczas walk w rejonie miejscowości Suchinicze, stracił praktycznie wszystkie wagony bojowe, ale już wkrótce w miejscowości Rosław został odtworzony, przy czym skład pociągu został utworzony ze zdobycznych wagonów sowieckich, pochodzących ze zdobytych pociągów pancernych. Podczas odwrotu jednostek należących do 4. Armii, w rejonie Kaługi, w dniu 13 stycznia 1942 roku w wyniku odcięcia pociągu od własnych oddziałów, został wysadzony w powietrze przez własną załogę pociąg pancerny Nr. 29. W tym czasie pociągi pancerne Nr. 1 i Nr. 2 ochraniały pod koniec grudnia 1941 roku ważny szlak komunikacyjny i zaopatrzeniowy Smoleńsk-Wiaźma, którym dostarczano uzupełnienia i zaopatrzenie dla 4. Armii Pancernej i 9. Armii. W styczniu i w lutym 1942 roku utrzymanie tego szlaku kolejowego stało się tak trudne, że wzmocniono siły ochrony o pociąg pancerny Nr. 3 oraz Nr. 27, który był pociągiem łączonym z eszelonów dwóch *Streckenschützzügow*. Pociąg sformowano w Nowosolnikach. Pociągi te działały szczególnie na korzyść 83. Dywizji Piechoty walczącej w rejonie Wielkich Łuków. W początkach maja 1942 roku oba pociągi Nr. 3 i Nr. 27 zostały skierowane do naprawy uszkodzeń spowodowanych wybuchami min. W tym czasie wprowadzono do służby w tym rejonie *Streckenschützzug* Nr. 83 oznaczony numerem dywizji, na której korzyść działał. W tym czasie operujący w rejonie miejscowości Dno pociąg pancerny Nr. 6 został uszkodzony, a następnie wycofany w celu naprawy i modernizacji.

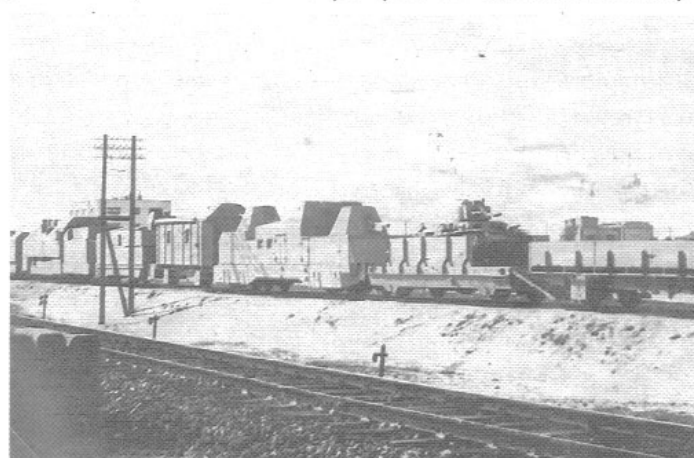
Na początku 1942 roku niemieckim służbom kolejowym i inżynierskim udało się doprowadzić tory kolejowe o szerokości 1435 mm praktycznie aż do strefy przyfrontowej. W tej sytuacji nie miało już sensu utrzymywanie w linii pociągów pancernych o „rosyjskim” rozstawie kół i zostały one w okresie kwietnia-sierpnia 1942 roku przebudowane do jazdy po „europejskich” torach.



**Pociąg pancerny Nr. 10, widoczny polski wagon artyleryjski (pociąg Nr. 53 „Śmiały”), front wschodni, zima 1942-1943. The armoured train Nr. 10, Eastern Front, winter 1942-1943. Note ex-Polish artillery wagon (Nr. 53 „Śmiały”) [Prof. Dr. W. Sawodny]**

W połowie listopada 1942 roku w chwili rozpoczęcia sowieckiej kontrofensywy w rejonie Stalingradu, niemieckie pociągi były rozlokowane następująco: Nr. 1, 2, 3, 4 i 21 znajdowały się w Grupie Armii „Środek”, Nr. 7, 10 i 28 znajdowały się w rejonie operacyjnym Grupy Armii „B”, Nr. 26 i 51 znajdowały się w składzie Grupy Armii „Północ”, pociągi pancerne Nr. 6 i 24 były na Bałkanach, Nr. 22 i 25 we Francji, zaś pociągi pancerne Nr. 23, 27, 30 i 31 były w tym czasie przebudowywane. Jako pierwszy powtórnie znalazł się na froncie pociąg Nr. 27 (Grupa Armii „Środek”).

W tym czasie, z powodu rosnącego zagrożenia ze strony coraz lepiej zorganizowanej partyzantki w okupowanych krajach, zwłaszcza w Europie Wschodniej i Środkowej oraz na Bałkanach, znacznie wzrosła rola pociągów pancernych. Dowództwo niemieckie dostrzegało trudny problem ochrony szlaków komunikacyjnych i zaopatrzeniowych walczącej na froncie armii, dlatego też pociągi pancerne służyły już wówczas nie tylko do ochrony kolejowych linii komunikacyjnych, ale także do bezpośredniego zwalczania partyzantów działających w pobliżu strategicznych szlaków kolejowych. Temu zagadnieniu poświęcony był specjalny raport OKW (naczelne dowództwo *Wehrmachtu*) z dnia 6 maja 1944 roku dotyczący problematyki zwalczania partyzantki („*Bandenbekämpfung*”).



**Pociąg pancerny Nr. 1 po modernizacji, Kubań, 1943 rok. The Nr. 1 armoured train after modification, Kuban, 1943 [Prof. Dr. W. Sawodny]**





**Pociąg pancerny typu BP42 (Nr.64?), Bałkany, 1943 rok. The BP42 armoured train (Nr. 64?), Balcans, 1943 [ADM]**

fung'). Jednak, wcześniej w dniu 11 listopada 1942 roku wydane zostały przez OKW specjalne wytyczne dotyczące tego problemu. I tak latem 1941 roku powstała centrala pod dowództwem oficera sztabowego koordynującego działalność pociągów pancernych przy dowództwie *Schnellen Truppen* (Wojsk Szybkich). W początkach 1942 roku takie rozwiązanie na szczeblu dowódczym przyniosło pierwsze pozytywne rezultaty związane ze wzrostem efektywności wykorzystania pociągów pancernych. W dniu 1 kwietnia 1942 roku w Warszawie-Rembertowie utworzony został tzw. *Eisenbahn-Panzerzug-Ersatz-Abteilung* wraz z odpowiedzialnym za wyposażenie *Inspektorem 6* oraz odpowiedzialnym za wyszkolenie i wprowadzanie do służby *Inspektorem 10 des AHA*. W dniu 24 maja 1942 roku dowódca *Schnellen Truppen* zatwierdził opracowany przez oficera sztabowego odpowiedzialnego za działalność pociągów pancernych „Plan działalności i rozwoju pociągów pancernych”. Jednym z ważniejszych punktów tego planu była współpraca w dziedzinie planowania i wprowadzania do służby projektu tzw. *Einheits-Panzerzug* (standardowy pociąg pancerny). Miał to być standardowy pociąg pancerny, który byłby produkowany do chwili zakończenia wojny. Zmiany miały obejmować tylko drobne modernizacje wynikające

z „potrzeby chwili”. Wszystkie starsze pociągi pancerne miały być w latach 1943 i 1944 zmodernizowane i doprowadzone do standardu przewidywanego dla projektu *Einheits-Panzerzug*.



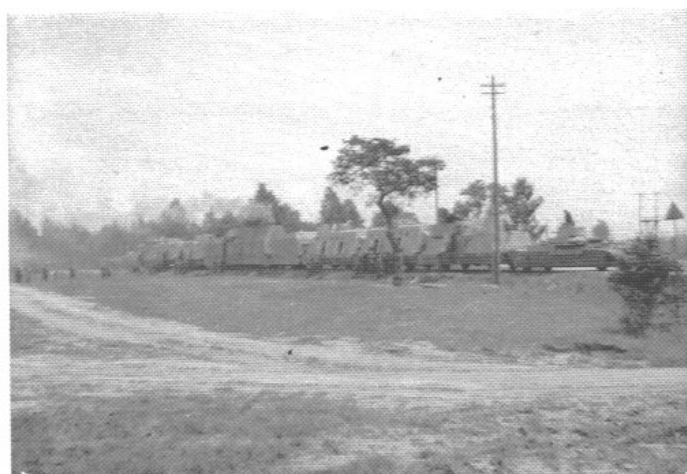
**Pociąg pancerny Nr.4. The Nr. 4 armoured train (1942) [Prof. Dr. W. Sawodny]**

Prace projektowe i konstrukcyjne nad projektem *Einheits-Panzerzug* oznaczonym jako BP 42 (spotyka się także w różnych publikacjach błędne oznaczenie EP 42) były prowadzone w Inspektoracie G. Podczas prac studialnych starano się uwzględnić wszystkie ewentualności jego użycia i tym samym stworzyć najbardziej odpowiedni typ pociągu pancernego (było to przeciwieństwem do planu „In 10” z grudnia 1940 roku, który przewidywał budowę pociągów pancernych będących rozwiązaniem doraźnym). Ogólna koncepcja nowego pociągu zakładała, że będzie on przewoził wzmocniony desant piechoty oraz, że będzie miał znacznie silniejsze uzbrojenie artyleryjskie., w tym celu zaprojektowano nowe wieże dla uzbrojenia artyleryjskiego. Cały skład nowego pociągu pancernego był symetrycznie podzielony na dwie identyczne części, zaś w środku składu miała znajdować się lokomotywa. Najczęściej używano lokomotyw typu *Baureihe 57 (G 10)*. Do podstawowego składu wchodziły następujące typy wagonów:

- *Kommando/Infanterie-Wagen* (wagon dowódczy/piechoty)
- *Artillerie-Wagen „A-Wagen”* (wagon artyleryjski z uzbrojeniem mieszanym: działo 7,62 cm FK 295/1 (r) i 2 cm *Flakvierling 38*)
- *Panzerträgerwagen* (wagon przewożący czołgi typu *PzKpfw 38 (t)*)
- *Abstroffwagen* (wagon-platforma podczepiany jako pierwszy w kierunku jazdy, pełniący również rolę trału przeciwwminowego).

Wagony bojowe posiadały opancerzenie o grubości od 15 do 30 mm. Opancerzenie to osłaniało także częściowo podwozie. W przeciwieństwie do poprzednio stosowanego w lokomotywach opancerzenia, będącego integralną strukturą poszycia lokomotywy, w nowym BP 42 pancerz lokomotywy był oddzielony od konstrukcji samej lokomotywy i był przytwierdzony na wspornikach dystansowych, dzięki czemu dawał lepszą ochronę, gdyż po jego ewentualnym przebiciu nie następowało automatycznie, jak dotychczas, uszkodzenie samej lokomotywy. W nowym projekcie zastosowano także rozwiązania pochodzące ze starej koncepcji *Panzerzug 1941* powstałej w *In 10*. Dotyczy to przede wszystkim wagonów przewożących czołgi, które dysponowały specjalnymi rampami zjazdowymi, umożliwiającymi zjazd czołgów w razie konieczności wsparcia walczącego w terenie desantu piechoty.

Każdy z pociągów pancernych typu BP otrzymał po dwa takie wagony. Stosowano na nich najczęściej czołgi typu *PzKpfw 38 (t)*. Każdy BP 42 otrzymał także dodatkowo służące do rozpoznania dwa przystosowane do jazdy na szynach, auta pancerne typu *Panhard 204 (f)*. Pociąg ten, pomimo swojego silnego uzbrojenia, okazał się jednak



**Pociąg pancerny Nr. 61 (typ BP 42), Warszawa-Rembertów, grudzień 1942 roku.** *The armoured train Nr. 61 (BP 42 type), Warsaw-Rembertów, December, 1942 [Prof. Dr. W. Sawodny]*

mało efektywny w przy wykonywaniu zadań polegających na zwalczaniu partyzantki. Także w bezpośrednich starciach z licznymi radzieckimi czołgami miał za słaby pancerz. Jednak pogrubienie opancerzenia nie było możliwe ze względu na i tak już zbyt duży nacisk osi na szyny. Pociągi pancerne BP 42 sprawdziły się za to doskonale jako ruchome stanowiska artyleryjskie. Ich ogień wspierał wielokrotnie działania piechoty.

Podstawowy stan załogi pociągu pancernego typu *Einheitspanzerzug BP 42* stan na 1 lutego 1943 roku wyglądał następująco:

- *Führer-Gruppe*, oddział dowodzenia oraz część sanitarna, łączności i taborów (3 oficerów + 27 podoficerów i żołnierzy)
- *1. Zug (Stoßtrupp)*, pododdział ciężkich kar. maszynowych (9 podoficerów i żołnierzy),  
*le. MG-Gruppe*, pododdział lekkich kar. maszynowych (20 podoficerów i żołnierzy),  
*Gr. W.-Gruppe*, pododdział moździerzy (10 podoficerów i żołnierzy),  
*Pionniere-Gruppe*, pododdział saperów (11 podoficerów i żołnierzy),
- *2. Zug*, drugi pluton (1 oficer + 45 podoficerów i żołnierzy), w skład tego pododdziału wchodziły:  
*Art-Gruppe*, pododdział artylerii (23 podoficerów i żołnierzy),  
*Flak-Gruppe*, pododdział artylerii przeciwlotniczej (14 podoficerów i żołnierzy),  
*Panzer-Gruppe*, pododdział pancerny (8 podoficerów i żołnierzy),  
*Techn. Bes. (Reichsbahn)*, pododdział a obsługi technicznej pociągu (1 oficer + 8 podoficerów i żołnierzy).

W sumie średni stan załogi pociągu pancernego typu BP 42 wynosił: 6 oficerów, 56 podoficerów i 169 żołnierzy. Poza uzbrojeniem stałym załoga posiadała na stanie: 142 pistolety, 22 pistolety maszynowe, 96 karabinów, 40 lekkie karabiny maszynowe oraz 2 ciężkie kar. maszynowe

Na podstawie rozporządzenia OKH z dnia 17 lipca 1942 roku pierwsze sześć pociągów pancernych typu BP





**Pociąg Nr. 62 podczas walk o dworzec w Charypinie, marzec 1944 roku.** *The Nr. 62 armoured train during battle of Charypin railway station, March 1944 [WT]*

42 zostało wprowadzonych do służby w cyklu po dwa miesięcznie, w okresie od września do listopada 1942 roku. Pociągi te otrzymały oznaczenia: Nr.61, Nr.62, Nr.63, Nr.64, Nr.65 oraz Nr.66. Pierwszy z nich Nr.61, po czterech miesiącach od chwili jego budowy osiągnął gotowość bojową i został skierowany w rejon działania Grupy Armii „Środek” do 201. Dywizji Ochronnej. Pociąg pancerny Nr.62 znalazł się w lutym 1943 roku w rejonie operacyjnym Gr. Armii „Południe” w pobliżu Charkowa, pociąg pancerny Nr.63 działał od maja 1943 roku w rejonie operacyjnym Gr. Armii „Północ”

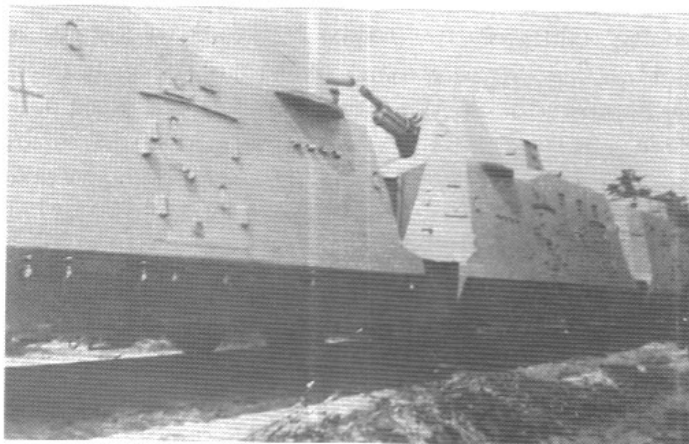
Pociągi pancerne Nr.23 i Nr.24 działały w 1942 roku na trasach Zagrzeb–Saloniki–Ateny oraz Zagrzeb–Belgrad. Pociągi ochraniały te trasy przed atakami partyzantów. Sytuacja w tym rejonie stała się na początku 1943 niemal krytyczna, gdy odwołano pociąg pancerny Nr.6 w celu przebudowy i modernizacji (październik 1942 roku), a pociąg pancerny Nr.24 po odniesionych w lutym 1943 roku uszkodzeniach musiano poddać remontowi. W tym czasie wprowadzono zastępczo na te szlaki dwa wąskotorowe chorwackie pociągi pancerne. Dopiero na przełomie czerwca i lipca 1942 roku powróciły tutaj niemieckie pociągi pancerne tym razem typu BP42 (Nr. 64 i Nr. 65). Szybko jednak okazało się, że trasy kolejowe biegnące w południowej Serbii, w Macedonii oraz w Grecji nie nadają się do przejazdu tak ciężkich składów kolejowych, jaki tworzył BP42. Stało się to podstawą do rozpoczęcia prac projektowych nad lekkimi i ciężkimi pociągami tzw. *Spähzüge* (pociągi zwiadowcze). Pierwszy lekki *Spähzug* był gotowy w lutym 1944 roku, a ciężki w końcu 1944 roku. Jako rozwiązanie przejściowe potraktowano zastosowanie w tym rejonie od sierpnia 1943 roku pancernych wagonów motorowych Nr.15 i Nr.16 oraz samochodów pancernych Panhard 204 (f).

Z powodu coraz większego zagrożenia szlaków komunikacyjnych na obszarze ZSRS w drugiej połowie 1943 roku (po bitwie pod Kurskiem) skierowano na zagrożone odcinki pociągi pancerne Nr.66, Nr.67, Nr.68, Nr.69, Nr.70, Nr.71 oraz Nr.72. Wszystkie one działały w rejonie operacyjnym Gr. Armii „Środek”. Z chwilą rozpoczęcia przez Niemców na froncie wschodnim odwrotu, potwierdziła się przydatność silnie uzbrojonych pociągów pancernych do

zadań defensywnych. Pod koniec listopada 1942 roku (po zamknięciu kotła pod Stalingradem), przebazowano stacjonujące w rejonie Charkowa pociągi pancerne Nr.7, Nr.28. W walkach nad Donem brał udział pociąg pancerny Nr.11, a pociągi pancerne Nr.28 i Nr.62 walczyły w rejonie Charkowa. Podczas walk w rejonie rzeki Prypeć i w okolicy Kijowa w listopadzie 1943 roku operowały na tym obszarze pociągi pancerne Nr.7, Nr.10 i Nr.11 na trasach kolejowych Berdyczów–Żytomierz–Korosteń a następnie na kierunku Sarny–Równe–Kowno–Tarnopol). Pociąg pancerny Nr.28 brał w tym czasie udział w walkach w okolicy Krzywego Rogu, a Nr.62 walczył na zachodnim odcinku kotła pod Czerkasami i koło Humania. Ciężka sytuacja na froncie w rejonie operacyjnym Gr. Armii „Południe” spowodowała, że w rejonie jej działania znalazły się dodatkowe pociągi pancerne Nr.31 (od października 1943 roku, w rejonie Żytomierza–Berdyczowa) i Nr.30 (od lutego 1944, w rejonie Nikołajewa–Odessy). Nowo zbudowane pociągi pancerne Nr.69, Nr.70, Nr.71 oraz Nr.72 zostały także skierowane w rejon operacyjny Gr. Armii „Południe”.

W pierwszym półroczu 1943 roku wprowadzono kilka zmian organizacyjnych w armii niemieckiej, które dotyczyły także pociągów pancernych. Dowódcą pociągów pancernych (wliczanych do wojsk pancernych) był nadal pułkownik von Olszewski. Od 31 marca 1945 roku, jako jedyna instytucja wojskowa zajmująca się problematyką pociągów pancernych pozostał, po rozwiązaniu sztabu pociągów pancernych, tylko referat do spraw pociągów pancernych przy generalnym inspektorze wojsk pancernych, którego dowódcą został major von Wendel.

W grudniu 1943 roku w linii znajdowało się około 30 pociągów pancernych, były one rozlokowane następująco. W rejonie operacyjnym Gr. Armii „Północ” działały pociągi pancerne: Nr.51, Nr.63. W rejonie operacyjnym Gr. Armii „Środek” działały pociągi pancerne: Nr.1, Nr.2, Nr.21, Nr.27, Nr.61, Nr.67, Nr.68. W rejonie operacyjnym Gr. Armii „Południe” działały pociągi pancerne: Nr.7, Nr.10, Nr.11, Nr.28, Nr.30, Nr.31, Nr.62, Nr.69, Nr.70. Na terenie Bałkanów działały pociągi pancerne: Nr.6, Nr.23, Nr. 64,



**Pociąg pancerny typu BP 42, Warszawa-Rembertów, 1943 rok.** *The BP 42 armoured train, Warsaw-Rembertow, 1943 [Prof. Dr. W. Sawodny]*



**Samochód pancerny Panhard 204(f) przystosowany do jazdy po szynach. Samochody tego typu były używane jako drezyny rozpoznawcze pociągów pancernych. *A recce armoured car Panhard 204(f)* [Tank Museum]**

*Nr.65.* Na terenie Francji działały pociągi pancerne: *Nr.22*, *Nr.25*. Prace remontowe i modernizacyjne objęły w tym czasie pociągi pancerne: *Nr.3*, *Nr.4*, *Nr.24*, *Nr.26*.

Pociąg pancerny *Nr.5* uszkodzony w dniu 10 maja 1940 roku został skreślony ze stanu, a pociąg pancerny *Nr.29* został wysadzony w powietrze przez własną załogę po odcięciu od własnych wojsk w dniu 13 stycznia 1942 roku. Pomimo niekiedy ciężkich uszkodzeń udało się do tego czasu utrzymać praktycznie wszystkie pociągi pancerne w linii, nawet bardzo ciężko uszkodzone w walkach pociągi pancerne *Nr.10* i *Nr.27*, które wydostały się z okrażonego Kowla w marcu 1944 roku. Pociągi te udało się doprowadzić do Warszawy–Rembertowa, gdzie poddano naprawie i ponownie wprowadzono do służby pociąg pancerny *Nr.27*, a *Nr.10* skreślono ze stanu. W dniu 28 grudnia 1943 roku stracono pociąg pancerny *Nr.31* na zajęty przez nieprzyjaciela dworcu w Kasatinie. Następny utracony pociąg pancerny to *Nr.69*, który w marcu 1944 roku po ataku radzieckich czołgów na wschód od Tarnopola wykoł się i utracił możliwość manewru (wcześniej uszkodzeniu uległa jego lokomotywa). W dniu 4 kwietnia 1944 roku wojska sowieckie odcięły w pobliżu miejscowości Rasdzielużaja pociąg pancerny *Nr.70*, który w tej sytuacji został wysadzony w powietrze przez własną załogę.

## **EINHEITS-PANZERZUG BP 44**

W celu zwiększenia siły ognia pociągu pancernego typu *BP42* powstał nowy projekt pociągu typu *Einheits-panzerzug BP44*. W nowym projekcie opancerzenie wagonów uległo tylko nieznacznemu wzmocnieniu, ze względu na i tak już zbyt duży, w przypadku typu *BP42*, nacisk osi na tory. W *BP44* zastosowano nowy typ wagonów tzw. *Panzerjägerwagen*. Były to wagony–platformy, na których umieszczono na niskiej nadbudowie wieże pochodzące z czołgów *PzKpfw IV Ausf. H-J* z działem *7,5 cm KwK L/48*. Stosowano też w kilku przypadkach wieże ze zdobycznych czołgów sowieckich typu *T-34/76*. Ta zmiana umożliwiła prowadzenie równorzędnej walki z radzieckimi czołgami. Jako podstawowe uzbrojenie artyleryjskie pociągi otrzymały haubice typu *10,5 cm leFH 18*. Były one umieszczone w wieżach identycznych konstrukcyjnie, jak w przypadku typu *BP42*. Zmianom uległy także w tych pociągach składy osobowe poszczególnych części załogi (stan liczebny samej załogi w porównaniu do *BP42* nie uległ znacznej zmianie). Skład wagonów pociągu pancernego typu *BP44* był rozmieszczony podobnie jak w typie *BP 42* symetrycznie po obu stronach lokomotywy (typ *BR57*) i składał się z następujących typów wagonów: *Abstoff-*



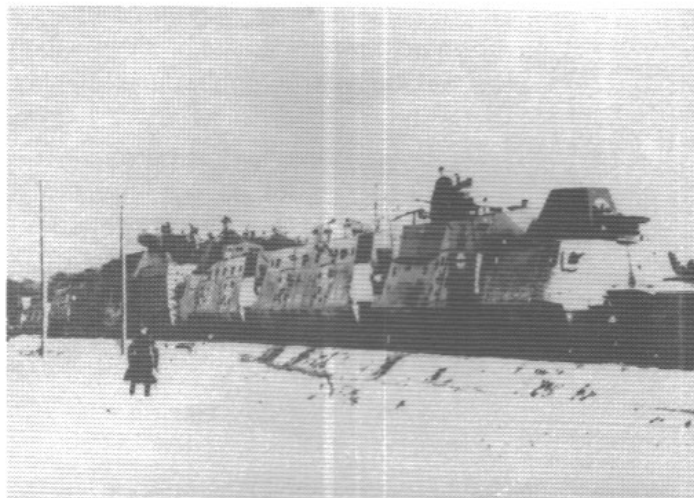
wagen, Panzerjägerwagen, Panzerträgerwagen, Artillriewagen (A-Wagen), Kommando/Infanteriewagen, Geschützwagen (G-Wagen), Behelfstender (dodatkowy tender stosowany także w pociągach typu BP42).

*Einheitspanzerzug BP44* posiadał następujący średni stan załogi (stan na dzień 1 sierpnia 1944 roku): *Führer-Gruppe*, oddział dowódcy oraz część sanitarna i łączności (2 oficerów + 16 podoficerów i żołnierzy), *Pz. Grenadier-Zug*, pododdział grenadierów składający się z: 2 *Pz. Gren.-Gruppen*, dwóch pododdziałów grenadierów pancernych (24 podoficerów i żołnierzy), *Gr. W.-Gruppe*, pododdział moździerzy (10 podoficerów i żołnierzy), *Pz.Pi.-Gruppe*, pododdział saperów (10 podoficerów i żołnierzy), *Panzer Aufklärungs-Gruppe*, pododdział pancerno-rozpoznawczy (12 podoficerów i żołnierzy) składający się z 3 *Panzer Gruppe*, pododdziału pancernego (16 podoficerów i żołnierzy), *Aufkl. Gruppe*, pododdział rozpoznawczy (4 podoficerów i żołnierzy), *Pz. Zug-Batterie*, pododdział artylerii (1 oficer + 23 podoficerów i żołnierzy), *Pz. Flak-Halbzug*, pododdział artylerii przeciwlotniczej (24 podoficerów i żołnierzy), *s.Pz. Jäger-Halbzug*, pododdział obsługi *Panzerjägerwagen* (6 podoficerów i żołnierzy), *Techn. Bes. (Reichsbahn)*, pododdział techniczny obsługi pociągu (1 oficer + 8 podoficerów i żołnierzy), *Troß*, pododdział taborów (1 samochód osobowy i 1 ciężarówka, 1 oficer + 11 podoficerów i żołnierzy). Łącznie średni stan załogi pociągu pancernego typu BP44 wynosił 6 oficerów, 40 podoficerów i 148 żołnierzy (w sumie 194 ludzi). Poza uzbrojeniem stałym pociągu pancernego typu BP44 załoga posiadała na swoim uzbrojeniu: 71 pistoletów, 26 pistolety maszynowe, 102 karabiny, 26 lekkie kar. maszynowe, 4 ciężkie kar. maszynowe.

Pierwszy pociąg pancerny typu BP44 był gotowy w lutym 1944 roku i otrzymał oznaczenie Nr.73. Z powodu braku dział niemieckich kal. 105 mm zamontowano na nim armaty sowieckie 7,62 cm FK 295/1 (r) kal. 76,2 mm oraz polskie haubice 10,5 cm FH. 14/19(p) kal. 100 mm. Tak samo uzbrojono następne pociągi pancerne typu BP 44 noszące oznaczenia: Nr.74 i Nr.75, które zostały skierowane na front w czerwcu 1944 roku. Nie posiadały one na swoim wyposażeniu przewidzianych dla tego typu pociągu pancernego opisanych wyżej wagonów typu *Panzerjägerwagen*. Praktycznie pierwszym w pełni odpowiadającym projektowi pociągiem pancernym typu BP44, był pociąg pancerny oznaczony Nr.76. W pociągu pancernym Nr.79 oddanym do służby w styczniu 1945 roku brakowało nie tylko *Panzerjägerwagen*, ale również wież i dział, które zastąpiono ciężkimi moździerzami kal. 120 mm.

## CIĘŻKIE I LEKKIE POCIĄGI PANCERNE TYPU LE.SPÄHWAGEN ORAZ S.SPÄHWAGEN

W 1943 roku powrócono do koncepcji, która była już wcześniej, jeszcze przed rozpoczęciem wojny dyskutowana w Polsce, chodziło o zaprojektowanie pociągu pancernego, który złożony byłby z samobieżnych drezyn pancernych. Ta koncepcja była także przedstawiona w projekcie *In10*, dotyczącym planów *Panzerzug 1941* jako wersja finalna. Zespół samodzielnie działających drezyn dysponował znacznie większą możliwością zmiany położenia i manewru dzięki czemu znacznie zwiększała się możliwość jego wykorzystania w celu obrony szlaków komunikacyjnych przed atakami partyzantów, jak również w pobliżu linii frontu. Podjęto produkcję takiego typu pociągu pancernego oznaczonego jako *Eisenbahn-Panzerzug (le.Spähwagen)* (le.-lekki) oraz *Eisenbahn-Panzerzug (s.Spähwagen)* (s.-ciężki). *le.Sp.* miał być złożony z 10 tzw. *Panzerspähwagenów*. Pojazdy te miały być uzbrojone w 4 lekkie kar. maszynowe, z załogą liczącą 6 ludzi. Opancerzenie wynosiło 14,5 mm, a masa bojowa 8000 kg. Do napędu użyto silnika firmy *Steyer* o mocy 56 kW (76 KM). Zapewniał on pojazdowi prędkość w granicach 70 km/h. Pojazdy o takiej masie były dużo przydatniejsze niż ciężkie pociągi pancerne typu BP42 (BP44) zwłaszcza w rejonach o słabej wytrzymałości szyn (np. Macedonia, Grecja i południowa Serbia). Cztery tego typu pociągi pancerne oznaczone jako *le.Sp.301*, *le.Sp.302*, *le.Sp.303* oraz *le.Sp.304* znalazły się w okresie od lutego do marca 1944 na froncie. Zostały one skierowane na Bałkany w celu ochrony tamtejszych tras kolejowych.



Pociąg pancerny typu BP 42, Warszawa-Rembertów, 1943 rok. *The BP 42 type armoured train, Warsaw-Rembertow, 1943* [Prof. Dr. W. Sawodny]

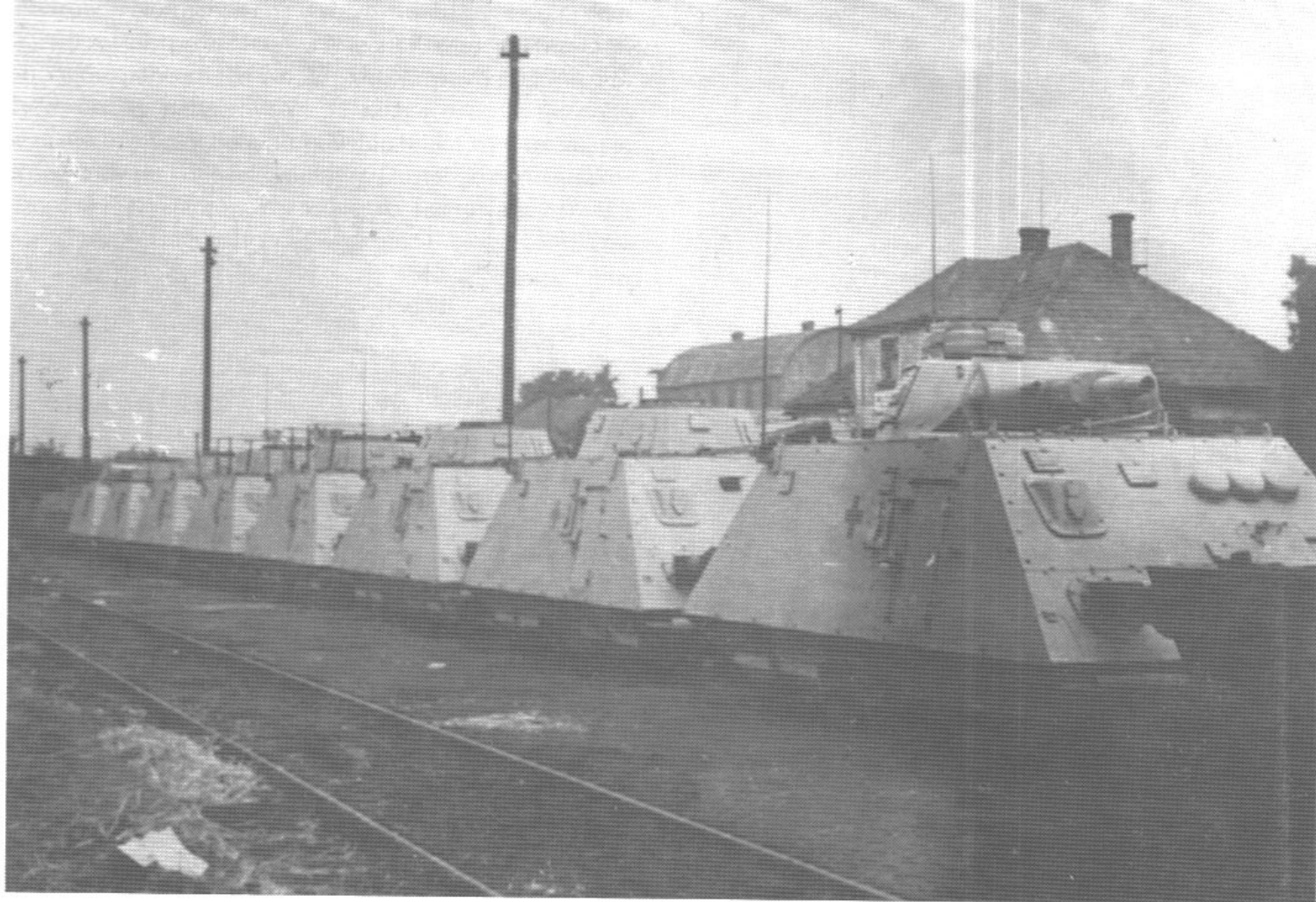
Innym rodzajem pociągu pancernego miał być *Eisenbahn-Panzerzug* — *s.Sp.*, miał on składać się z 12 różnie wyposażonych drezyn pancernych. Skład taki miał zawierać: *Kommandowagen*, drezyna dowódcy przewożąca ponadto oddział łączności i oddział sanitarny. *Führerwagen für den Infanteriezug*, drezyna dowódcza dla oddziału piechoty pociągu pancernego uzbrojona w 1 karabin maszynowy. *Infanteriewagen*, drezyna przewożąca drużynę piechoty, uzbrojona w 1 karabin maszynowy oraz broń piechoty 1 ciężki kar. maszynowy, 4 lekkie karabiny maszynowe, 2 moździerze 80 mm. Pociąg miał otrzymać dwie takie drezyny. *Pionierwagen*, drezyna saperów uzbrojona w 1 kar. maszynowy oraz broń saperów 2 lekkie karabiny maszynowe, 1 miotacz ognia. *Führerwagen für den Artilleriezug*, drezyna dowódcza dla pojazdów artyleryjskich uzbrojona w 1 karabin maszynowy. *Geschützwagen*, drezyna artyleryjska uzbrojona w wieżę czołgu typu *PzKpfw III* Ausf. N z działem 7,5 cm *KwK L/24* kal. 75 mm. Pociąg miał posiadać cztery takie drezyny. *Flakwagen*, drezyna przeciwlotnicza uzbrojona w 2 cm *Flakvierling 38*. Pociąg miał posiadać dwie takie drezyny. Dodatkowo przewidziane były w składzie z tyłu i z przodu pociągu tzw. *Panzerträgerwageny*, czyli wagony z platformami zjazdowymi z czołgami typu *PzKpfw 38(t)* oraz tzw. *Abstoßwagen* (wagony platformy). Pociągi te miały posiadać także przystosowane do jazdy po szynach

auta pancerne typu *Panhard 204 (f)*. Opancerzenie poszczególnych drezyn miało mieć masę do 18 000 kg. Napęd miał stanowić silnik firmy *Steyr* o mocy 56 kW (76KM), który zapewniał prędkość maksymalną w granicach 40 km/h. W praktyce siła ognia pociągu pancernego typu *s.Sp.* odpowiadała sile ognia pociągu pancernego typu *BP42* (jedynie siły piechoty były słabsze — pociąg typu *s.Sp.* posiadał tylko około 25 żołnierzy piechoty, a typ *BP42* 50 żołnierzy. Samodzielnie poruszające się drezyny były o wiele bardziej przydatne do patrolowania i ochrony linii kolejowych i dzięki dużej samodzielności operacyjnej poszczególnych drezyn nie można go było tak łatwo wyeliminować ich z walki jak bywało to w przypadku standardowego pociągu pancernego, który po uszkodzeniu lokomotywy pozbawiony był zdolności poruszania się. Planowano wprowadzenie do służby w pierwszej połowie 1944 roku dziesięciu tego typu pociągów, ale w rzeczywistości do listopada 1944 roku udało się wprowadzić do linii tylko dwa takie składy, a mianowicie *s.Sp.201* i *s.Sp.202*. Skierowano je na Bałkany. W styczniu 1945 roku wysłano w ten rejon następne dwa wyprodukowane pociągi tego typu, były to *s.Sp.203* i *s.Sp.204*. Na krótko przed zakończeniem wojny jeszcze dwa następne pociągi typu *s.Sp.* znalazły się w *Panzerzug-Ersatz-Abteilung* w Milowicach (Czechy). Nosiły one oznaczenie *s.Sp.205* i *s.Sp.206*. Dwa pociągi tego typu *s.Sp.207* i *s.Sp.208* były w fazie wykańczania i znajdowały



Pociąg pancerny *leichte Spähzug 303*, Warszawa-Rembertów, wiosna 1943 roku. *The armoured train leichte Spähzug 303*, Warsaw-Rembertow, Spring, 1943 [Prof. Dr. W. Sawodny]





**Pociąg pancerny schwere Spähzug, jesień 1944 roku.** *The armoured train schwere Spähzug, Autumn 1944* [Prof. Dr. W. Sawodny]

się w chwili zakończenia wojny na terenie zakładu firmy *Steyer*. Budowa *s.Sp.209s.Sp.210* została w styczniu 1945 roku wstrzymana. Duże opóźnienia produkcji tych drezyn były spowodowane nie tylko materiałowymi, ale także trudnościami technicznymi. Stało się to też powodem, dla którego pociągi te zostały przekazane do służby nie w takich składach jakie przewidywały plany i na przykład zamiast przewidywanych czterech wagonów artyleryjskich w składzie znalazły się tylko dwa, uzbrojenie przeciwlotnicze w postaci działek *2 cm Flakvierling* 38 kal. 20 mm było umieszczone na standardowym wagonie-platformie. Głównym problemem w przypadku pociągów pancernych typu *le.Sp*, jak i *s.Sp* był brak paliwa. W tej sytuacji często korzystano z pomocy tradycyjnych lokomotyw, które ciągnęły cały skład pociągu w celu zaoszczędzenia paliwa, były to między innymi lokomotywy *Baureihe 42*.

## **ZASTOSOWANIE BOJOWE OKRES OD LATA 1944 ROKU DO MAJA 1945 ROKU**

Podczas letniej ofensywy Armii Czerwonej w 1944 roku w rejonie operacyjnym *Grupy Armii „Środek”* Niemcy utracili w krótkim czasie kilka pociągów pancernych. I tak w okresie od czerwca do sierpnia 1944 roku utracone zostały pociągi pancerne *Nr. 1* (w dniu 27 czerwca, odcięty od własnych oddziałów zostaje wysadzony przez własną załogę w okolicy Bobrujska), *Nr. 66* (w dniu 30 czerwca, odcięty od własnych oddziałów zostaje wysadzony w powietrze przez własną załogę w okolicy Siedlec), *Nr. 74* (w dniu 27 lipca zostaje zniszczony przez nieprzyjaciela w Aninie koło Warszawy). W tym samym okresie 1944 Niemcy utracili roku w rejonie operacyjnym *Gr. Armii „Północ”* pociągi pancerne: *Nr. 51* (uszkodzony w dniu 13 sierpnia został wysadzony w powietrze przez własną załogę w Somerpalu) oraz *Nr. 67* (uszkodzony w dniu 27 lipca został wysadzony w powietrze przez własną załogę koło Mitawy). Na południowym odcinku frontu wschodniego, w dniu 17 lipca 1944 roku, wojska



**Befehlspanzerzug Nr. 72B, kwiecień 1944 roku.** *Befehlspanzerzug Nr. 72B, April 1944* [Prof. Dr. W. Sawodny]

niemieckie utraciły, także w wyniku ataku nieprzyjaciela, pociąg pancerny Nr. 63 koło miejscowości Krasne. W dniu 31 sierpnia 1944 roku w Rumunii pociąg pancerny Nr. 71 (odcięty od własnych sił, został wysadzony w powietrze przez własną załogę w miejscowości Slanič). Lista strat obejmuje także utracony na Bałkanach w dniu 30 sierpnia 1944 roku *le.Sp.304* (odcięty od własnych linii został wysadzony w powietrze przez własną załogę w miejscowości Lavara) oraz utracony we Francji w dniu 8 września 1944 roku (zdobyty przez nieprzyjaciela) w miejscowości St. Berain pociąg pancerny Nr. 32.

Tak duże straty w tym okresie wojny nie były już możliwe do odrobienia przez nowo wprowadzone do służby pociągi pancerne.

Od stycznia 1944 roku do 30 września 1944 roku zbudowano tylko cztery nowe pociągi pancerne, które otrzymały oznaczenia: Nr. 71, Nr. 73, Nr. 74 oraz Nr. 75 (w późniejszym czasie otrzymał on nazwę *Panzer-Lehr-Zug Nr. 5* i działał na froncie wschodnim). Oprócz tych pociągów pancernych zbudowano także pociągi pancerne typu *le.Sp.* (oznaczone numerami 301, 302, 303, 304) oraz 8 pancernych wagonów motorowych oznaczonych numerami: 16, 18, 19, 20, 30, 31, 32, 33. Planowano także zbudowanie w 1944 roku 8 pociągów pancernych typu *BP 44*, 16 pociągów pancernych typu *s.Sp.*, 46 tzw. *Panzerjägerwagen*ów oraz 5 pancernych wagonów motorowych. Duże trudności materiałowe jakie w tym czasie przeżywał

już przemysł niemiecki oraz przeniesienie ośrodka szkoleniowego z Warszawy-Rembertowa do Miłowic miały znaczny wpływ na opóźnienia w budowie nowych jednostek, pomimo zaliczenia w sierpniu 1944 roku pociągów pancernych do tej samej grupy potrzeb dla frontu, co czołgi „*Panther*” i „*Tiger*”. Planowana na 1944 rok produkcja została rozszerzona w czasie do końca pierwszego kwartału 1945 roku. Oczywiście po utraceniu w drugiej połowie 1944 roku wielu pociągów pojawiły się opinie mówiące o nieprzydatności pociągów pancernych, były one dodatkowym hamulcem w, i tak już spowolnionej, produkcji nowych pociągów pancernych. W tej sytuacji z zaplanowanej liczby 16 pociągów pancernych typu *s.Sp.* wykonano tylko 10, a budowę 2 następnych wstrzymano w styczniu 1945 roku. Z wyprodukowanych pociągów pancernych typu *s.Sp.* na przełomie 1944 i 1945 roku tylko dwa osiągnęły gotowość bojową. Podobnie pociągi pancerne typu *BP 44*, z których w tym czasie tylko dwa nowe skierowano na front. Były to: Nr. 76 (rejon operacyjny Prusy Wschodnie) i Nr. 75 (rejon operacyjny Bałkany). Do pociągu pancernego Nr. 75 dołączył przebudowany z pociągu pancernego „*Blücher*” (tzw. *Streckenschutzzug*) pociąg pancerny oznaczony Nr. 52. Pociąg ten walczył na froncie pierwszy raz w rejonie Tylży. Planowana na 46 sztuk produkcja *Panzerjägerwagen*ów nie została zrealizowana do chwili zakończenia wojny. Pociągi pancerne



znajdujące się w południowej Francji, po lądowaniu aliantów w Normandii i na wybrzeżu śródziemnomorskim Francji zostały przerzucone na teren Rzeszy (dotyczyło to pociągów pancernych Nr. 22, Nr. 24, Nr. 25 oraz Nr. 32). Tylko pociąg pancerny Nr. 32 załoga musiała porzucić w miejscowości St.Berain z powodu braku wystarczającej ilości wody do kotła lokomotywy. Dostał się on nieuszkodzony w ręce aliantów. Pozostałe trzy skierowane z Francji do Rzeszy pociągi pancerne wyposażono w wagony typu *Panzerjägerwagen* i skierowano do obrony obszaru południowej Polski, gdzie znalazły się na przełomie października i listopada 1944 roku. Ostatnie miesiące 1944 roku przyniosły kolejne straty wśród pociągów pancernych. I tak Niemcy utracili pociąg pancerny Nr. 3 (w dniu 10 października po odcięciu od własnych oddziałów został wysadzony w powietrze przez własną załogę w Vainoden), Nr. 21 (w dniu 30 października został zdobyty przez nieprzyjaciela w Możejkach), Nr. 6 (w dniu 1 października został zniszczony przez nieprzyjaciela koło Betschkerek na Węgrzech), *le.Sp.301* (w dniu 30 listopada po odcięciu od własnych oddziałów został wysadzony w powietrze przez własną załogę w Kraljevie), *le.Sp.302* (w dniu 12 listopada został zniszczony przez nieprzyjaciela w miejscowości Kosowo Pole).

W 1944 roku dokonano kolejnych zmian w organizacji pociągów pancernych, w wyniku których dotychczasowa zasada przydzielania pociągów pancernych do poszczególnych Grup Armii lub konkretnej armii została zarzucona, na skutek wielu nieporozumień i sprzecznych



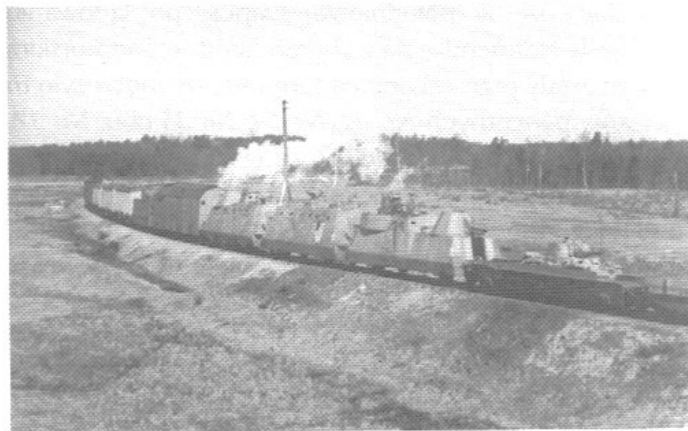
**Pociąg pancerny Nr. 62, widoczny Panzerträgerwagen z czołgiem PzKpfw 38(t) Ausf. G, marzec 1944 roku. The Nr. 62 armoured train, March 1944. Note Panzerträgerwagen with PzKpfw 38(t) Ausf. G tank [WT]**



**Pluton szturmowy piechoty we wnętrzu wagonu szturmowego. Infantry platoon inside assault waggon [ADM]**

kompetencji w dowodzeniu nimi. W wyniku doświadczeń wyniesionych z dotychczasowych walk pociągów pancernych, stało się jasne, że wspólne użycie kilku pociągów pancernych zwiększa znacznie ich siłę uderzeniową lub defensywną, a zarazem, w przypadku uszkodzenia jednego z nich istnieje możliwość pomocy ze strony innego pociągu pancernego grupy. Postanowiono powołać tzw. *Regimentsstab zur Führung der Panzerzüge* przy każdej Grupie Armii „F”. Taka komórka nazwana *Kommandeur der Panzerzüge* powstała już w styczniu 1944 roku przy Grupie Armii „F” na Bałkanach (dowódca pułkownik Becker). Była ona prowadzona później jako *Panzerzug-Regimentsstab Nr. 1*. Na froncie wschodnim postanowiono wprowadzić rozwiązanie polegające na zastosowaniu ruchomego stanowiska dowodzenia. W tym celu podzielono pociąg pancerny Nr. 72 na dwa tzw. *Befehlszüge* oznaczone jako Nr. 72a oraz Nr. 72b. Jednak w wyniku dużych strat wśród pociągów pancernych w 1944 roku zorganizowanie takiego sztabu w praktyce znacznie się opóźniło. Pociąg sztabowy Nr. 72a prowadzący tzw. *Panzerzug-Regimentsstab Nr. 2* pod dowództwem *Oberstlt. von Tückheima* zu Aldorf znajdował się początkowo w rejonie operacyjnym Grupy Armii „A” a następnie Gr. Armii „Środek”. Został on w pełni zorganizowany w Krakowie w listopadzie 1944 roku. Pociąg sztabowy Nr. 72b prowadzący tzw. *Panzerzug-Regimentsstab Nr. 3* pod dowództwem *Oberstlt. dr. Günthera* znajdował się od października 1944 roku w Prusach Wschodnich w rejonie operacyjnym Gr. Armii „Środek” a następnie „Północ”. Po zniszczeniu *Regimentu Nr. 3* w marcu 1945 roku w Gdyni (Gotenhafen), prawdopodobnie utworzono sztab o takim samym numerze w ostatnich trzech tygodniach wojny na terenie Protektoratu Czech i Moraw, na terenie operacyjnym Grupy Armii „Środek” pod dowództwem majora Neumanna (formalny dowódca *Panzerzug-Ersatz-Abteilung*). Dla *Panzerzug-Regimentsstab* przewidziane były wagony dowódcze, wagony przeciwlotnicze oraz *Panzerjägerwagen*. Taki skład uzyskał tylko sztab Nr. 1 na Bałkanach w grudniu 1944 roku, zaś pozostałe były bardziej lub mniej improwizowane. W połączeniu z *Regimentsstabem* miały powstać i operować cztery tzw. *Befehlsdraisinen* (drezyny sztabowe) oraz dwa tzw. *Werkstattzüge* (pociągi warsztatowe). Jednak tylko jeden tego typu pociąg został użyty przy sztabie Nr. 1 na Bałkanach.

Na przełomie lat 1944 i 1945 pociągi pancerne zostały przydzielone do frontów w następujący sposób: w rejonie operacyjnym Gr. Armii „Północ” (Kurlandia) znajdował się pociąg pancerny Nr. 26, w rejonie operacyjnym Gr. Armii „Środek” znajdowały się następujące pociągi pancerne: Nr. 30, Nr. 52, Nr. 68, Nr. 76 i Nr. 72b oraz pancerne wagony motorowe: Nr. 19, Nr. 21, Nr. 23, w rejonie operacyjnym Gr. Armii „A” znajdowały się następujące pociągi pancerne: Nr. 11, Nr. 22, Nr. 24, Nr. 25, Nr. 62 i Nr. 72a oraz pancerne wagony motorowe: Nr. 16, Nr. 18, Nr. 20, Nr. 22, w rejonie operacyjnym Gr. Armii „Południe” znajdował się pociąg



**Befehlspanzerzug Nr. 72B, kwiecień 1944 roku (April 1944) [Prof. Dr. W. Sawodny]**

pancerny Nr. 64, zaś w rejonie operacyjnym Grupy Armii „F” (Bałkany) znajdowały się następujące pociągi pancerne: Nr. 23, Nr. 75, s. Sp. 201, s. Sp. 202, le. Sp. 303 oraz pancerne wagony motorowe: Nr. 15, Nr. 30, Nr. 31, Nr. 32, Nr. 33, Nr. 35.

W tym czasie pociąg pancerny Nr. 65 został odwołany z Bałkanów do Milowic w celu modernizacji. Po rozpoczęciu styczniowej ofensywy wojsk radzieckich w 1945 roku, znajdujące się w rejonie operacyjnym Grupy Armii „A” (później „Środek”) pociągi pancerne uległy zniszczeniu, ocalał jedynie pociąg sztabowy Nr. 72a oraz Nr. 22 (zniszczony przez nieprzyjaciela w dniu 11 lutego koło Szprotawy). Rosjanie mieli w tym czasie ułatwione zadanie, gdyż część jednostek pancernych odwołano wówczas z frontu wschodniego celem wykonania kontrofensywy w Ardenach. Inaczej sytuacja przedstawiała się w Prusach Wschodnich, gdzie znajdował się *Regimentsstab Nr. 2* w pociągu Nr. 72b. Początkowo operował on w rejonie działań 4. Armii wraz z pociągami pancernymi Nr. 30, Nr. 52, Nr. 68, Nr. 76. Gdy w dniu 20 stycznia wojska radzieckie przerwały obronę 3. Armii Pancernej i 2. Armii pociągom pancernym Nr. 30 i Nr. 72b udało się po ciężkich walkach przedrzeć do Marienburga (Malbork). Pociągi te zabrały podczas odwrotu wielu uciekinierów cywilnych, ratując ich przed dostaniem się w ręce „czerwonych”. W Marienburgu znalazła się także połowa naprawianego w Königsbergu (Królewiec) pociągu pancernego Nr. 68 oraz pociąg pancerny Nr. 52 i tylko pociąg pancerny Nr. 76 został odcięty na terenie Sambii. W dniu 15 kwietnia w wyniku odniesionych w walce uszkodzeń pociąg został w miejscowości Seerappen k. Królewca wysadzony przez załogę w powietrze. Pozostałe pociągi miały być na początku marca przerzucone w rejon Lausitz, ale przebieg walk uniemożliwił ten manewr i wszystkie ocalałe pociągi walczyły w rejonie Gotenhafen (Gdynia). Pociągi pancerne Nr. 52, Nr. 30 zostały zdobyte w dniu 21 marca przez nieprzyjaciela koło Groß-Katz (Wielki Kack), zaś pociągi pancerne Nr. 68 i Nr. 72b zostały w dniu 31 marca wysadzone w powietrze przez własne załogi w Oxhöft (Oksywie).





**Piechota pociągu pancernego BP 42 (Nr. 64?), 1944 rok. Infantry of the BP 42 armoured train (Nr. 64?), 1944 [WT]**

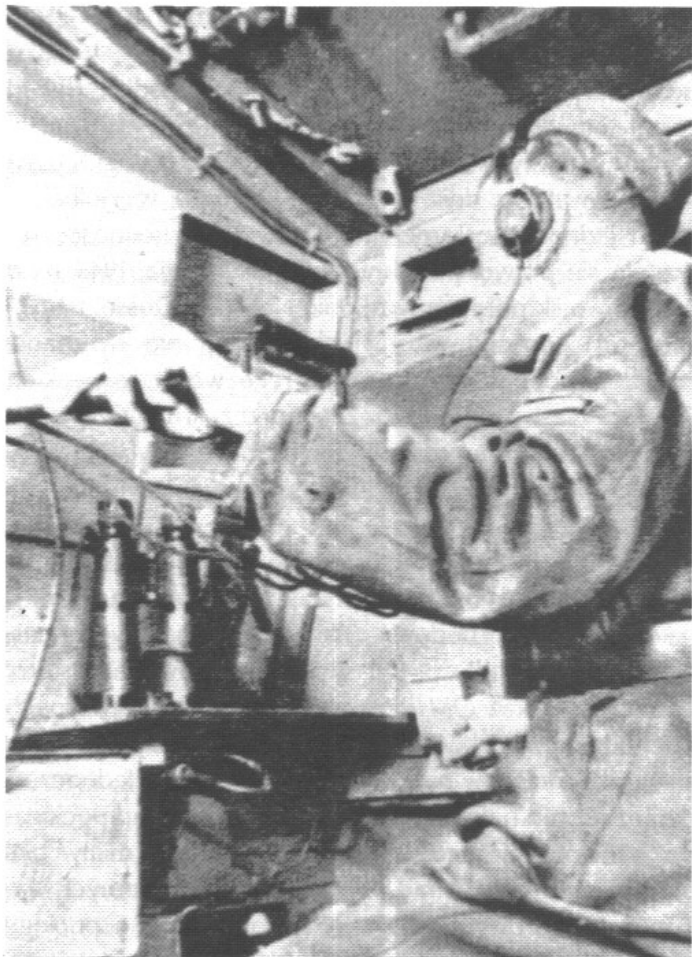
Na początku lutego 1945 roku powołano w celu wzmocnienia i utrzymania frontu na Odrze, w rejonie na wschód od Berlina, *Panzerzug-Kampfgruppe-Weichsel* (grupa bojowa pociągów pancernych Wisła). Dowodzenie tym zespołem objął *Regimentsstab Nr.2* (dowódca *Oberstlt. von Tückheim*). Sztab grupy znajdował się początkowo w Fürstenwaldzie, a następnie w Beenz. W skład pociągowej grupy bojowej weszły znajdujące się w Milowicach (były tam przebudowywane i montowane) pociągi pancerne *Panzer-Lehrzug Nr.5*, *Nr.65* oraz nowo zbudowany pociąg pancerny *Nr.77*. Poza tymi pociągami pancernymi wcielono do grupy także tzw. *Streckenschutzzüge* oznaczony jako „Max” (skierowany następnie na Bałkany) i *Nr.83*. Na rozkaz generalnego inspektora wojsk pancernych i ministerstwa uzbrojenia i produkcji wojennej powstał wówczas także improwizowany pociąg pancerny wyposażony w czołgi typu „Panther” o nazwie „Berlin”. Na początku kwietnia 1945 roku dołączył do tej grupy przebudowany w Berlinie *Streckenschutzzug* — *Nr.350*. Do grupy tej należały także pancerne wagony motorowe: *Nr.22* i *Nr.37*, zaś później dołączyły także następne *Nr.16* i *Nr.21*. Natomiast pociągi pancerne: *Nr.72a* (używany jako zwykły pociąg pancerny), *Nr.77* oraz *Panzer-Lehrzug Nr.5* zostały w omawianym okresie skierowane na Pomorze. *Panzer-Lehrzug Nr.5*, który został w lutym skierowany z Pomorza na Bałkany w dniu 5 marca po odcięciu od własnych linii został wysadzony w powietrze przez własną załogę. Pociąg pancerny *Nr.77* został w dniu 26 lutego zniszczony przez nieprzyjaciela koło Bublitz. Pociąg pancerny *Nr.72a* w dniu 10 marca został wysadzony w powietrze w okrajonym Kolbergu (Kołobrzeg). Pozostałym jednostkom tej grupy udało się przedostać w rejon na południe od Berlina. Pociąg pancerny „Berlin” został w dniu 16 kwietnia w okolicy Seelow zniszczony przez nieprzyjaciela. Pociągi pancerne *Nr.65*, *Nr.83* i *Nr.350* wymknęły się z obszaru zagrożonego

radziecką ofensywą w połowie kwietnia 1945 roku. Pociąg pancerny *Nr.75* na początku lutego 1945 roku ochraniał kwaterę główną w Zossen i Wünsdorf, dokąd został odwołany z Bałkanów. Razem z nim działały pancerne dreżyny motorowe *Nr.21* i *Nr.22* (załogi dreżyn skapitulowały w dniu 2 maja 1945 roku w Holhusen przed jednostkami amerykańskimi), *Nr.16* (jednostka ta dostała się prawdopodobnie w dniu 2 maja 1945 roku w ręce wojsk polskich w rejonie Neustadt/Dosse) i *Nr.37* (losy tej jednostki w chwili kapitulacji nie są znane. Prawdopodobnie dostała się w ręce wojsk sowieckich (?)). Natomiast z chwilą okrążenia przez Armię Czerwoną Wrocławia, Niemcy utracili główny zakład wytwarzający pociągi pancerne *Linke-Hofman Werke*, czyli obecny PAFAWAG.

Na początku stycznia 1945 roku dowództwo niemieckie uznało, że ze względu na katastrofalny stan surowców należy ukończyć budowę tylko tych pociągów pancernych, których budowa była już zaawansowana. Ostatni datowany rozkaz *OKH* dotyczący pociągów pancernych pochodzi z dnia 5 kwietnia 1945 roku i dotyczy przydziału załóg dla pociągów pancernych *Nr.81* i *Nr.82*. Jednocześnie rozkaz ten nakazywał wstrzymanie prac nad pociągami pancernymi *Nr.83* i *Nr.84*, w zamian miały być przyspieszone prace nad wykończeniem pancernych wagonów motorowych *Nr.51*, *Nr.52* oraz *Nr.53* i pociągu dowódczego *Kommandozug III*. Zamierzano także *Streckenschutzzüge* — *Nr.350*, „Moritz” i „Werner” doprowadzić do standardu normalnego pełnowartościowego pociągu pancernego. W pierwszych trzech miesiącach 1945 roku w Milowicach stacjonowały następujące pociągi pancerne: *Nr.4* (skierowany do Chorwacji skąd przedostał się na terytorium Austrii, gdzie jego załoga skapitulowała 10 maja w Kärnten). Wraz z załogą pociągu *Nr.4*, kapitulowała załoga pociągu *Nr.64* oraz działającego z nim pancernego wagonu motorowego *Nr.19*, ten ostatni w pobliżu miejscowości Leoben), *Nr.78* (został opuszczony w dniu 9 maja 1945 przez załogę na terytorium Austrii koło miejscowości Judenburg), *Nr.79* (został w dniu 27 marca 1945 roku po odcięciu od własnych oddziałów zniszczony



**Pociąg pancerny BP 42 – Artillerie und Flakwagen. Widoczne działko 2 cm Flakvierling 38. Armoured train BP 42 type. Note 2 cm Flakvierling 38 AA Gun [WT]**



Maszynista pociągu pancernego. *Engine-driver* [WT]

przez własną załogę koło Celldömölk). Natomiast przebudowany w Berlinie *Streckenschutzzug* — „Werner” skierowany został także na teren Chorwacji.

Wielu pociągów pancernym operującym na obszarze Jugosławii i Grecji nie udało się tak jak pociągom *Nr.4* i *Nr.64* wyrwać z matni i przedostać do Austrii. Wiele spośród nich na zawsze pozostało na Bałkanach. W maju 1945 roku na obszarze opanowanym przez partyzantów Tity pozostały następujące pociągi i wygony pancerne: *Nr.23*, *s.Sp.202*, *s.Sp.203*, *s.Sp.204*, *le.Sp.303*, *Streckenschutzzug*: „Max”, „München”, „Werner”, wagony motorowe: *Nr.30*, *Nr.31*, *Nr.32*, *Nr.34*, *Nr.35*, *Nr.38* oraz *Kommandozug Nr.1* i *Werkstattzug Nr.1*. Załogi tych pociągów próbowały na własną rękę przedostawać się do zachodnich stref okupacyjnych, zwłaszcza do najbliższej w Austrii.

Trudne do ustalenia są losy w ostatnich dniach wojny pociągów pancernych w rejonie operacyjnym Grupy Armii „Środek”. Wiadomo, że działały w tym rejonie pociągi pancerne *Nr.7* (w dniu 7 maja kapituluje w Czeskiej Trebowie), *Nr.27* (w dniu 9 maja kapituluje w Czechach), *Nr.80* (w dniu 9 maja kapituluje w Czechach), *Nr.81* (w dniu 9 maja kapituluje w Czechach), *s.Sp.205* (w dniu 9 maja opuszczony przez załogę w Lissa), *s.Sp.206* (w dniu 9 maja kapituluje w Milowicach), oraz pancerny wagon motorowy *Nr. 36* (w dniu 6 maja kapituluje w Czechach). Różne relacje mówią o działaniu pod koniec wojny

różnych innych, nie wymienionych tutaj, pociągów pancernych. Brak jest jednak na ten temat wystarczających wiarygodnych danych. Przykładowo takie niepewne relacje dotyczą działalności bojowej pociągu *Nr.82*, który być może został pośpiesznie ukończony i w ostatnich tygodniach wojny skierowany na front. To samo dotyczy pociągu *Nr.99*, dla którego podawana była data wcielenia do służby — kwiecień 1945 roku.

## POCIĄGI PANCERNE

### Panzerzug Nr. 1

Pociąg został zmobilizowany 26 sierpnia 1939 roku. Załoga obsadziła pociąg 7 września, a gotowość bojową pociąg osiągnął 16 września 1939 roku.

Na początku 1940 roku w skład załogi pociągu wchodził żołnierze z *1. Eisenbahn Pionniere Ersatz Battalion* (1. Zapasowy Batalion Saperów Kolejowych), którzy obsługiwali pociąg (część techniczną) i żołnierze z *512. Infanterie Ersatz Abteilung* (512. Batalion Zapasowy Piechoty), którzy stanowili załogę bojową.

W maju 1940 roku pociąg działał w Holandii, po wykolejeniu był remontowany. W początkowej fazie ataku na ZSRS działał na północnym skrzydle 4. Grupy Pancernej atakującej na Leningrad. Pociąg operował na terenie Łotwy i Estonii. Jesienią 1941 roku działał w rejonie Witebska i Smoleńska. Na początku 1942 roku wspierał operacje 11. Dywizji Pancernej. 10 października 1942 roku podczas bombardowania stacji Wiaźma został trafiony bombą lotniczą i uszkodzony. Remont pociągu wykonały warsztaty „AW” w Królewcu. W okresie od grudnia 1942 roku do sierpnia 1943 roku pociąg był modernizowany.



2 cm Flakvierling 38 kal. 20 mm – pociąg pancerny typu BP 42. 2 cm Flakvierling 38 – BP 42 type armoured train [WT]



Na front pociąg powrócił w 1944 roku. Operował w rejonie Mińska Białoruskiego. Po odcięciu drogi odwrótu (wysadzenie przez partyzantów linii kolejowych) został zniszczony przez własną załogę w Bobrujsku (27 czerwca 1944 roku).

## Panzerzug Nr. 2

Pociąg został przekazany załodze technicznej 26 sierpnia 1939 roku. Gotowość bojową osiągnął 8 września 1939 roku. Początkowo w skład załogi wchodził żołnierz z 101. *Eisb. Pio. Batallion* (załoga techniczna), 10. *Inf. Ersatz Abteilung* (a od grudnia 1940 roku 514. *Inf. Ersatz Batallion*) – pluton szturmowy, 111. *Gebirgs Artillerie Ersatz Regiment* (111. Zapasowy Pułk Art. Górskiej) – artyleria i 52. *Flak Ersatz Batallion (motorised)* – artyleria przeciwlotnicza.

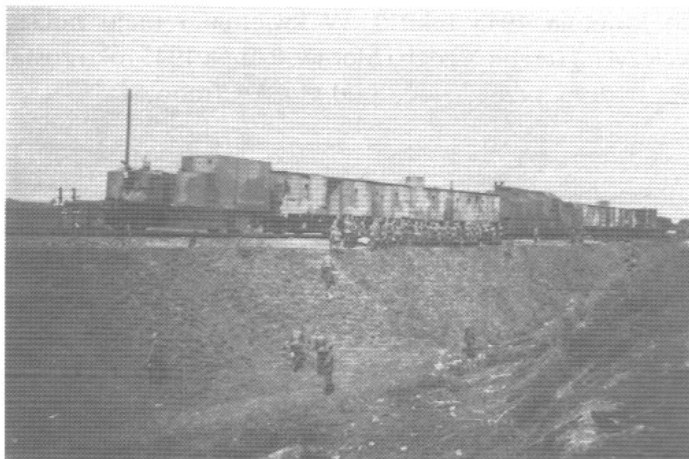
W latach 1941-1942 pociąg działał w ZSRS. Od czerwca 1944 roku został przydzielony do odwodów Grupy Armii „Środek” („Mitte”) w rejonie Smoleńska. W tym samym miesiącu pociąg został wycofany z frontu do Rzeszy, gdzie rozpoczęto jego przebudowę i modernizację, która nie została jednak ukończona przed zakończeniem działań wojennych.

W lutym 1942 roku stan załogi pociągu wynosił 8 oficerów, 33 podoficerów i 126 szeregowych.

## Panzerzug Nr. 3

Przekazany załodze technicznej 5 lipca 1939 roku. W gotowości bojowej od 25 sierpnia 1939 roku. W 1939 roku w skład załogi pociągu wchodził żołnierz z 19. *Inf. Ersatz Batallion*, 7. *Artillerie Ersatz Regiment*, 7. *Nachrichte Ersatz Abt.* (łączność) i 7. *Sanitär Ersatz Abteilung*.

Podczas kampanii w Polsce pociąg został poważnie uszkodzony na stacji w Chojnicach (Konitz). Podczas kampanii na zachodzie ochraniał granicę niemiecko-holenderską, później operował we Flandrii. W latach



Pociąg pancerny Nr. 3, Pomorze, sierpień 1939 roku. The armoured train Nr. 3, Pomerania, August 1939 [Prof. Dr. W. Sawodny]

1941-1942 modernizowany i przebudowany (niektóre źródła sugerują, że pociąg został powtórnie zmodernizowany w okresie od sierpnia 1943 do lipca 1944 do standardu *BP 42* lub *BP 44(?)*). W czerwcu 1944 roku stacjonował w bazie pociągów pancernych Warszawa-Rembertów, a we wrześniu 1944 roku działał w Kurlandii. Po odcięciu od własnych oddziałów w Wipawie (Veinroden) został 10 października 1944 roku wysadzony przez własną załogę.

W lutym 1942 roku w skład załogi pociągu wchodziło 8 oficerów, 35 podoficerów i 128 szeregowych.

## Panzerzug Nr. 4

Pociąg został zmobilizowany i przekazany do służby 11 sierpnia 1939 roku. Początkowo część załogi bojowej składała się z żołnierzy 49. *Inf. Ersatz Batallion* z Wrocławia, w kwietniu 1940 w skład załogi wchodziły pododdziały wydzielone z 49. Bat. Zapasowego Piechoty i 2. *Eisbahn Pionniere Ersatz Batallion*.

W 1939 roku pociąg był bez powodzenia używany przeciwko wojskom polskim pod Częstochową. W latach 1941-1942 pociąg działał na froncie wschodnim m.in. w rejonie Dniepropietrowska. W lutym załoga liczyła 7 oficerów, 31 podoficerów i 136 szeregowych. Pociąg w okresie od grudnia 1943 roku do stycznia 1945 roku był modernizowany do standardu *BP 44*. Załoga pociągu Nr. 4 skapitulowała 10 maja 1945 roku pod Kärnten.

## Panzerzug Nr. 5

Pociąg został zmobilizowany w sierpniu 1939 roku. Po uszkodzeniach odniesionych 10 maja 1940 roku pod Roermond (Holandia) został wycofany ze służby, a potem złomowany.

## Panzerzug Nr. 6

Pociąg został przekazany wojsku 10 czerwca 1939 roku. Był to tzw. *Insterburger Bahnschutzzug* działający na terenie Prus Wschodnich. W skład załogi pociągu wchodził żołnierz z 43. *Inf. Ersatz Batallion* (pluton szturmowy), 1. *Art. Ersatz Abteilung* (1. Dywizjon Zapasowy Artylerii), 1. *Nachr. Ersatz Abt.* (łączność), i 1. *Sanitär Ersatz Abteilung* (1. Zapasowy Batalion Medyczny).

W 1939 roku pociąg atakował m.in. polskie Grajewo, później patrolował sowiecko-niemiecką linię demarkacyjną i współpracował z 41. *Grenzwehr Regiment*. W latach 1941-1942 pociąg pancerny Nr. 6 operował w północnym sektorze frontu wschodniego m.in. w okolicach Nowogrodu. Następnie pociąg został przeniesiony na Bałkany i operował w Chorwacji walcząc z partyzantką Tity.

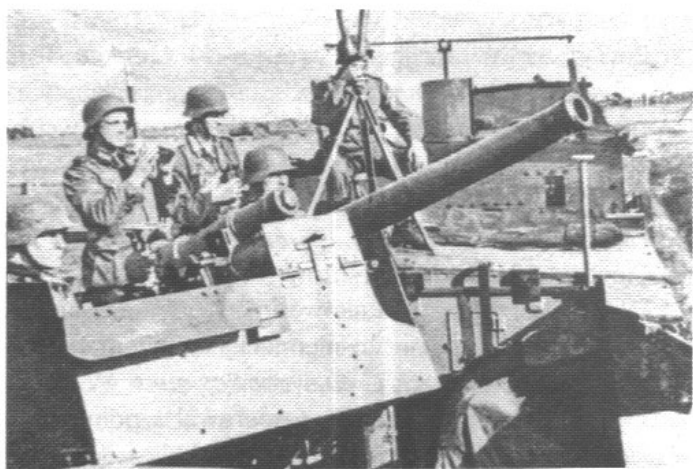


**Pociąg pancerny Nr. 4, uzbrojenie wagonu artyleryjskiego stanowi armata kalibru 37 mm, 1939 rok.** *The armoured train Nr. 4. Note 37 mm gun mounted in artillery wagon* [Prof. Dr. W. Sawodny]

W okresie od maja do września 1942 roku był remontowany i modernizowany. W tym czasie załoga pociągu składała się z 6 oficerów, 35 podoficerów i 112 szeregowych. Pociąg Nr. 6 został zniszczony w dniu 1 października 1944 roku koło Betschkerek na Węgrzech.

## **Panzerzug Nr. 7**

Pociąg został przekazany do służby bojowej w dniu 1 sierpnia 1939 roku. Początkowo skład załogi był następujący: 2. Inf. Ersatz Batallion (piechota), 11. Art. Ersatz Abteilung (artyleria), 1. Nach. Ersatz Abt. (łączność) oraz 52. Flak Ersatz Battalion (motorised) – art. przeciwlotnicza.



**„Wagon artyleryjski” pociągu pancernego Nr. 6.** *„Artillery wagon” of the Nr. 6 armoured train* [WT]

W 1939 roku uczestniczył w nieudanej akcji na most w Tczewie. Uszkodzony, został wycofany do Marienburga (Malbork) i Elbinga (Elbląg), gdzie został wyremontowany. Na froncie wschodnim działał na Ukrainie w składzie Grupy Armii „Południe” („Süd”). Pod koniec 1942 roku w skład załogi pociągu wchodziło: 7 oficerów, 34 podoficerów i 132 szeregowych. Pociąg aż do początku 1944 roku posiadał standardową nieopancerzoną lokomotywę, zaś działa 7,5 cm FK 02/26 (p) (ex-polskie armaty wz. 02/26) kalibru 75 mm nie miały wież. W czerwcu 1944 roku został skierowany do bazy pociągów pancernych Warszawa-Rembertów w celu dokonania modernizacji. Modernizowany do końca 1944 roku (niektóre źródła podają, że pociąg był modernizowany w okresie od marca 1944 roku do kwietnia 1945 roku (?). W kwietniu i maju pociąg walczył na terenie Czech i Moraw. 9 maja 1945 roku został opuszczony przez załogę pod Czeską Trebawą.

## **Panzerzug Nr. 10**

Pociąg został przekazany wojsku 26 listopada 1941 roku (w dokumentach spotyka się też datę 1 grudnia 1941 roku). Początkowo w skład załogi wchodziła piechota z 68. Inf. Ersatz Batallion, artylerzyści z 23. Art. Ers. Abt. i 47. Flak Ers. Battalion (motorised). Żołnierze wojsk łączności z 3. Nachr. Ers. Abt. Personel techniczny został przydzielony z 4. Eisenbahn Pionniere Ersatz Batallion.

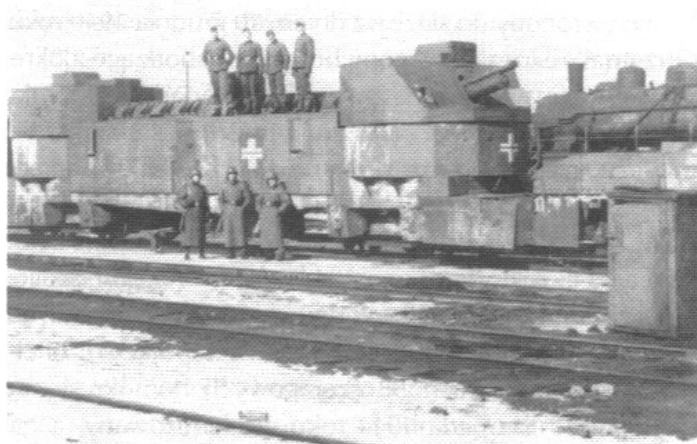


Pociąg otrzymał wzmocnienie w postaci wyremontowanych ex-polskich wagonów pancernych (prawdopodobnie z pociągu nr 11) oraz z polskich pociągów pancernych zdobytych przez Sowietów we wrześniu 1939 roku, a następnie zdobytych przez Niemców w okolicach Lwowa w czerwcu 1941 roku. Wieże obserwacyjne na polskich wagonach pancernych zastąpiono standardowymi wieżyczkami obserwacyjnymi stosowanymi w czołgach *PzKpfw III* Ausf. E-J oraz *PzKpfw IV* Ausf. D-F1. Uzbrojenie główne wagonów stanowiły haubice 10 cm *leFH 14/19 (p)* kalibru 100 mm oraz armaty 7,5 cm *FK 02/26 (p)* kalibru 75 mm. Załoga składała się z 8 oficerów, 50 podoficerów i 158 szeregowych.

Pociąg pancerny Nr. 10 działał na obszarze operacyjnym Grupy Armii „Południe” w rejonie Kijowa, a następnie zwalczał partyzantów w rejonie Kowel-Sarny. Od połowy marca 1944 roku pociąg znalazł się w „kotle” w okolicach Kowla. Podczas nalotu na dworzec w Kowlu – 21 marca 1944 roku – pociąg został uszkodzony przez kilka celnych bomb. Został wówczas wycofany ze służby. W 1943 roku część sprawnych wagonów bojowych i platformy została wykorzystana do budowy pociągów pancernych Nr. 10a (tzw. *Kampfzug*) i Nr. 10b – ten ostatni posiadał później oznaczenie Nr. 11 – *Kampfzug II*.

## Panzerzug Nr. 11

Pociąg Nr. 11 powstał z wagonów bojowych pociągu Nr. 10. Przekazany do służby w dniu 1 sierpnia 1943 roku. Pociąg działał w rejonie Tarnopola, gdzie ochraniał linie kolejowe przed dywersją partyzantów polskich i komunistycznych (sowieckich i ukraińskich). Na początku 1944 roku pociąg operował w rejonie Lwowa. W okresie od marca do lipca 1944 roku pociąg był modernizowany. W tym czasie w skład załogi pociągu wchodziło 6 oficerów, 25 podoficerów i 90 szeregowych. Pod koniec 1944 roku pociąg działał w rejonie Radom-Kielce-Miechów. Został zniszczony w dniu 13 stycznia 1945 roku w okolicach Kielc (bombardowanie lotnicze?).



Pociąg pancerny Nr. 11. Wagon artyleryjski polskiego pociągu pancernego Nr. 51 „Marszałek”. *The armoured train Nr. 11. Note ex-Polish artillery wagon* [Prof. Dr. W. Sawodny]



Pociąg pancerny Nr. 21, Pruszków k. Warszawy, 1943 rok?. Wagon art. polskiego pociągu Nr. 53 „Śmiały” lub Nr. 52. *The Eisenbahn Panzerzug Nr. 21, Pruszkow near Warsaw, 1943?* [Prof. Dr. W. Sawodny]

## Panzerzug Nr. 21

Pociąg został przekazany wojsku 10 czerwca 1940 roku. W jego skład wchodziły wagony bojowe (artyleryjskie i szturmowe) pochodzące z polskich pociągów pancernych zdobytych w Polsce we wrześniu 1939 roku. Pociąg posiadał tzw. „małe wagony artyleryjskie” uzbrojone w armatę 7,5 cm *leFK 02/26 (p)* kalibru 75 mm. Początkowo pociąg posiadał... polską lokomotywę. Początkowo załoga pociągu pancernego rekrutowała się z 49. *Inf. Ers. Batallion*, 8. *Leichte Artillerie Ers. Abt.*, 52. *1./Flak Ers. Abt. (motorised)*, 221. *Infanterie Nachrichten Ersatz Kompanie*, 8. *Sanitäts Ersatz Abteilung*, 4. *Eisenbahn Pioniere Ersatz Batallion*.

Od 22 czerwca 1940 roku pociąg Nr. 21 patrolował granicę sowiecko-niemiecką. Był wówczas przydzielony do 5. Dywizji Pancerniej. Od 1 kwietnia 1941 roku został przerzucony do Francji. Od 1 lipca 1941 roku pociąg pancerny Nr. 21 ponownie operuje na froncie wschodnim, gdzie m.in. prowadzi wspólne akcje przeciwpartyzanckie z oddziałami 286. Dywizji Piechoty. W lutym 1942 roku stan załogi pociągu pancernego Nr. 21 był następujący: 7 oficerów, 39 podoficerów i 140 szeregowych. W 1943 roku zamiast armaty 7,5 cm *leFK 02/26 (p)* zainstalowano sprzężone działko przeciwlotnicze 2 cm *Flakvierling 38* kalibru 20 mm. Uzbrojenie innych wagonów artyleryjskich stanowiły armaty 7,5 cm *leFK 02/26 (p)* kal. 75 mm i haubice 10 cm *leFH 14/19 (p)* kal. 100 mm.

W pierwszej połowie 1943 roku pociąg działał na centralnym odcinku frontu wschodniego. Od lipca 1943 roku działa na południe od Kurska, a następnie Białogrodu. W dniu 7 października 1943 roku na trasie Rzeczyca-Wasilewicz wjechał na minę i został nieznacznie uszkodzony. Na początku 1944 roku pociąg brał udział w akcjach przeciwko partyzantom na Polesiu, głównie na wschód od Brześcia. W dniu 23 czerwca 1944 roku w pobliżu miejscowości Koło położonej na południowo-wschód od Mińska Białoruskiego ponownie wjeżdża

## Przebieg choroby 22

na mine i zostaje uszkodzony. W dniu 30 października 1944 roku w Możejkach na Litwie pociąg Nr. 27 wpadł w ręce wojsk sowieckich.

Przekazany wojsku w dniu 10 lipca 1940 roku. Posiadał niektóre wagony należące wcześniej do zdobytych polskich pociągów pancernych. Początkowo załogę stanowił 49. *Infanterie Ersatz Battalion*. W okresie marca i kwietnia 1941 roku pociąg otrzymał dalsze wzmocnienie wagonami bojowymi pochodzącymi z polskich pociągów pancernych. W połowie kwietnia 1941 roku pociąg został skierowany do Francji, gdzie stacjonował w Tours, a od 6 września w Nior. W tym czasie stan jego załogi był następujący: 7 oficerów, 37 podoficerów i 130 szeregowych. W 1944 roku ponownie został przetrzucany na teren Polski. Jego uzbrojenie w tym czasie składało się z armaty 7,5 cm *leFK 02/26(p)* kalibru 75 mm, sprężonej armaty plot. 2 cm *Flakvieling 38* kalibru 20 mm, moździerzy *scGrW 34* kalibru 80 mm, miotaczy ognia *Flammwerfer 41*, czołgów lekkich *PzKpfw 38 (t) Ausf. C* oraz samochodów pancernych *Panhard 204(t)* przystosowanych do jazdy po szynach. W 1944 i na początku 1945 roku pociąg był używany bojowo na froncie wschodnim. Zniszczony 11 lutego 1945 roku w Sprotau (Szprotawie).

## Przebieg choroby 23

Przekazany do służby w dniu 1 marca 1940 roku. Początkowo załogę stanowił 4. *Eisenbahn Pionniere Ersatz Battalion*. Pociąg został wzmocniony wagonami pochodzącymi ze zdobytych czechosłowackich pociągów pancernych (m.in. Nr. 3 i Nr. 4). W kwietniu 1940 roku pociąg Nr. 23 brał udział w akcji zajęcia Danii. Od 2 października 1940 roku został skierowany do rezerwy. Powraca do służby 19 czerwca 1941 roku.

Skład załogi w tym czasie był następujący: część piechoty 68. *Inf. Ers. Batl.* oraz 2. *Nebel Ersatz Abteilung* (2. Battalion Wojsk Chemicznych), artyleria 23. *Leichte Artillerie Ersatz Abteilung*, artyleria przeciwlotnicza z 3./66 *Flak Ersatz Battalion* i 104. *Flak Ersatz Kompanie*. Żołnierze wojsk łączności byli przydzieleni z 3. *Nach. Ers. Abt.*, saperzy z 4. *Eisenbahn Pionniere Ersatz Battalion*. W okresie od października 1942 roku do sierpnia 1943 roku pociąg był modernizowany. Działal następnie na Bałkanach (Chorwacja) w podziałając z chorwackimi opancerzonymi wagonami motorowymi, następnie operował w okolicach Belgradu. W tym czasie posiadał lokomotywę typu *Baureihe 93* (o numerze 220). W styczniu 1942 roku skład jego załogi wyglądał następująco: 7 oficerów, 34 podoficerów i 125 szeregowych. W dniu 9 maja 1945 roku pociąg został opuszczony przez załogę w Unterdruburgu.

## Przebieg choroby 24

Przekazany wojsku w dniu 1 marca 1940 roku. Gotowość bojową osiągnął w kwietniu 1940 roku. Operował podczas kampanii francuskiej. Skierowany do rezerwy podobnie jak pociąg pancerny Nr. 23, przywrócony do służby w dniu 19 czerwca 1941 roku. Pociąg Nr. 24 był wyposażony w wagony bojowe pochodzące ze zdobytych czechosłowackich pociągów pancernych. W skład załogi pociągu wchodził żołnierz z 68. *Inf. Ers. Battalion*, artylerzyści z 23. *Artillerie Ersatz Abteilung* i 104. *Flak Ersatz Kompanie*. Żołnierze łączności byli przydzieleni z 3. *Nachrichten Ersatz Abteilung*, a część saperów z 4. *Eisenbahn Pionniere Ersatz Battalion*. W styczniu 1942 roku skład załogi był następujący: 7 oficerów, 34 podoficerów, 125 szeregowych. W 1943 roku pociąg operował na Bałkanach (Serbia) oraz we Włoszech. Na początku 1944 roku został przetrzucany do Francji, działał głównie w Prowansji. Na początku grudnia 1944 roku znalazł się na obszarze działania *Heeres Gruppe „A“* w okolicach Krakowa. W dniu 16 stycznia 1945 roku, po odcięciu od własnych oddziałów, został wysadzony w powietrze przez własną załogę w okolicach Końskich.

## Przebieg choroby 25

Oddany do służby w dniu 1 marca 1940 roku. Powstał w oparciu o wagony z pociągu pancernego Nr. 9 oraz zdobyte czechosłowackie wagony bojowe, które w 1940 roku nadal posiadały „stare” czechosłowackie malowanie ochronne. Początkowo załoga pociągu rekrutowała się głównie spośród żołnierzy z 4. *Eisenbahn Pionniere Ersatz Battalion*. Wycofany do rezerwy z dniem 2 października 1940 roku. Wówczas bojowe wagony artyleryjskie zostały przekazane do pociągu pancernego Nr. 2. Przywrócony do służby z dniem 10 grudnia 1940 roku. Otrzymał ex-czechosłowackie wagony bojowe pochodzące z okresu pierwszej wojny światowej. Od listopada 1941 roku znajdował się na terytorium Francji. W początkach 1943 roku wymieniono pozostające w uzbrojeniu pociągu czołgi typu *PzKpfw 35-5 739(f)* na czołgi *PzKpfw 38(t) Ausf. C*. W 1943 roku pociąg działał we Włoszech. W okresie od końca 1943 roku do marca 1944 roku patrolował okolice Nicei oraz tereny na południowy-wschód od Nimes. W tym czasie skład jego załogi był następujący: 6 oficerów, 34 podoficerów, 98 szeregowych. W okresie od września do listopada 1944 roku modernizowany, a następnie przetrzucany na teren Polski. W dniu 13 stycznia 1945 roku zniszczony przez nieprzyjaciela w okolicach Kielc.





Pociąg pancerny Nr. 22, wiosna 1944 roku. *The armoured train Nr. 22, Spring 1944* [Prof. Dr. W. Sawodny]

## Panzerzug Nr. 26

Przekazany wojsku w dniu 1 czerwca 1941 roku. W gotowości bojowej od 22 czerwca 1941 roku. Przygotowany do sowieckich szerokich torów (152 mm). Pociąg posiadał lokomotywę typu G 10. Początkowy skład jego załogi był następujący: piechota pochodziła z 49. *Infanterie Ersatz Battalion* oraz 1. *Nebel Ersatz Regiment*, artyleria 18. *Leichte Artillerie Ersatz Abteilung*, żołnierze łączności pochodziли z 28. *Nachrichten Ersatz Abteilung*. Zabezpieczenie medyczne stanowili żołnierze z 8. *Sanitär Ersatz Abteilung*. Pojazdy pancerne (z załogami) były przydzielone z 15. *Panzer Ersatz Abteilung*.

Pociąg pancerny wyposażony był w czołgi Pzkwf 35S (f) (*Somua S-35*). W początkowym okresie ataku na ZSRS pociąg działał w rejonie operacyjnym Grupy Armii „Północ”. W 1942 roku otrzymał wzmocnienie w postaci wagonów pancernych pochodzących ze zdobycznych sowieckich pociągów pancernych. Na początku 1942 roku w skład załogi pociągu pancernego wchodziło 6 oficerów, 28 podoficerów i 98 szeregowych.

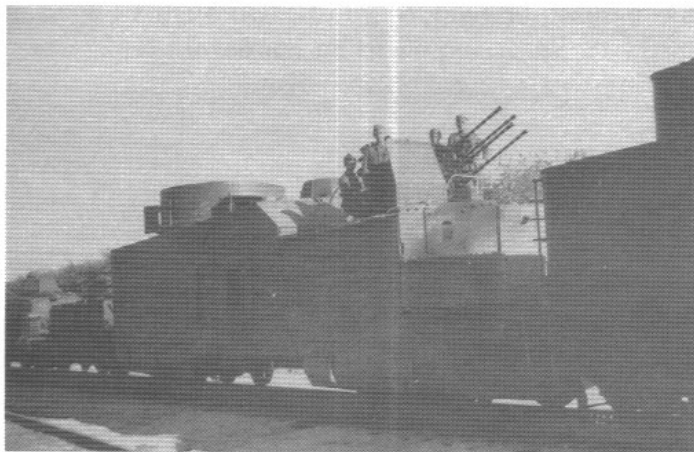
W okresie od marca 1943 roku do lutego 1944 roku pociąg był modernizowany. Po modernizacji został ponownie skierowany na front wschodni w rejon Połocka. Na przełomie 1944 i 1945 roku działał w Kurlandii. W tym czasie pociągiem dowodził kapitan Fischer. W dniu 9 maja 1945 roku załoga pociągu kapitułuje w Libawie (Libau).

## Panzerzug Nr. 27

Pociąg wchodzi do służby w dniu 1 czerwca 1941 roku. W chwili rozpoczęcia ataku. ZSRS znajduje się w Terespolu. Pociąg był przystosowany do szerokich torów. W skład załogi pociągu wchodził żołnierze z 49. *Infanterie Ersatz Battalion*, 1. *Nebel Ersatz Regiment*, 28. *Nachrichten Ersatz Abteilung* i 15. *Panzer Ersatz Abteilung*.

W początkowej fazie ataku na ZSRS pociąg działał w rejonie operacyjnym Grupy Armii „Środek” w rejonie Terespolu. Na przełomie 1941 i 1942 roku oraz w pierwszych miesiącach 1942 roku operował w rejonie Kurska i Briańska. W styczniu 1942 roku został otoczony i ciężko uszkodzony – m.in. stracił prawie wszystkie wagony bojowe. Po oswobodzeniu z okrążenia w Rosławiu otrzymuje dwuwieżowe wagony artyleryjskie pochodzące ze zdobycznych sowieckich pociągów pancernych. Następnie, współdziałając z pociągiem pancernym Nr. 3 na trasie Newel – Wielkie Łuki ochrania linie zaopatrzeniowe stacjonującej tam 83. Dywizji Piechoty.

Z początkiem 1942 roku stan załogi wyglądał następująco: 7 oficerów, 35 podoficerów, 120 szeregowych. W dniu 30 maja 1942 roku zostaje poważnie uszkodzony na trasie przez eksplozję miny. Wybuch miny przed przednim wagonem artyleryjskim miał poważne następstwa: zginął dowódca oraz wielu członków załogi pociągu.



**Pociąg pancerny Nr. 28, front wschodni, lipiec 1942 roku.** *The armoured train Nr. 28, Eastern Front, July 1942* [Prof. Dr. W. Sawodny]

W okresie od kwietnia 1944 roku do kwietnia 1945 roku pociąg był remontowany i modernizowany. W dniu 9 maja 1945 roku załoga pociągu kapituluje w pobliżu Milowic w Czechach.

## Panzerzug Nr. 28

Przekazany wojsku w dniu 1 czerwca 1941 roku. W gotowości bojowej od 22 czerwca 1941 roku. Pociąg był przystosowany do poruszania się po szerokim torze. Załogę pociągu stanowili żołnierze pododdziałów identycznych jak w pociągu Nr. 27.

W początkowym okresie kampanii przeciwko ZSRS pociąg działał w obszarze operacyjnym Grupy Armii „Środek”, w rejonie Terespoła i Brześcia nad Bugiem – atakował m.in. twierdzę brzeską (razem z pociągiem Nr. 27). Jesienią 1941 roku pociąg wzmocniono przez dodanie dwóch wagonów artyleryjskich uzbrojonych w armaty kalibru 107 mm pochodzących ze zdobycznego sowieckiego ciężkiego pociągu pancernego. Pociąg ponadto wyposażono w zdobyczną radziecką ciężką opancerzoną lokomotywę typu O. Z początkowego składu tego pociągu pozostawiono praktycznie tylko platformy-wagony z czołgami średnimi typu 35-S 739(f). Na przełomie lat 1941-1942 pociąg działał w rejonie Briańsk – Orzeł – Kursk. W tym czasie stan załogi był następujący: 6 oficerów, 28 podoficerów, 90 szeregowych. Po przeprowadzonej w okresie kwiecień-maj 1942 roku zmianie rozstawu kół podwozia na 1435 mm OKH wycofało ze składu pociągu wagony sowieckie starego typu i przekazało również sowieckie, zdobyczne wagony artyleryjskie (dwuwieżowe). Napęd pociągu zapewniała, częściowo opancerzona, lokomotywa produkcji niemieckiej (nieustalonego typu). Na miejscu jednej z wież artyleryjskich na wagonach artyleryjskich zainstalowano stanowisko z działkiem przeciwlotniczym 2 cm *Flakvierling* 38 kalibru 20 mm. Jeden z wagonów artyleryjskich posiadał w miejscu działa 7,62 cm *FK 295/1(r)* kal. 76,2 mm działko przeciwpancerne 4,5

cm *Pak 282(r)* kalibru 45 mm. W okresie od grudnia 1943 roku do marca 1944 roku pociąg był modernizowany. Operował następnie w obszarze operacyjnym Grupy Armii „Południe” w rejonie Nikołajewa, a następnie został przerzucony w Karpaty. W dniu 29 czerwca 1944 roku po odcięciu od własnych oddziałów koło miejscowości Kruk pociąg został wysadzony w powietrze przez własną załogę.

## Panzerzug Nr. 29

Pociąg został przekazany wojsku w dniu 1 czerwca 1941 roku. W gotowości bojowej przed 22 czerwca 1941 roku. Pociąg był przystosowany do torów o szerokości 1524 mm. Napęd pociągu stanowiła lokomotywa spaliniowa (diesłowska). Załoga pociągu rekrutowała się z tych samych jednostek co załoga pociągów Nr. 27 i Nr. 28. Obsługa techniczna częściowo pochodziła z 8. *Werkstatt Ersatz Depot* (8. Zapasowy Park Remontowy).

W początkowym okresie walk w ZSRS pociąg działał w rejonie operacyjnym Grupy Armii „Środek”, w rejonie Płatonowa. W styczniu 1942 roku stan jego załogi wynosił 6 oficerów, 27 podoficerów i 95 szeregowych. W dniu 10 stycznia 1942 roku, pociąg został odcięty od własnych wojsk pod Kaługą. W tej sytuacji załoga pociągu zdecydowała się wysadzić pociąg Nr. 29 w powietrze.

## Panzerzug Nr. 30

Przekazany wojsku w dniu 1 czerwca 1941 roku. W gotowości bojowej od dnia 22 czerwca 1941 roku. Pociąg był przystosowany do toru 1524 mm. Początkowy stan załogi był identyczny jak w pociągu Nr. 29. We wstępnej fazie operacji „*Barbarossa*” działał w pasie operacyjnym Grupy Armii „Północ” pod Eydtkau razem z pociągiem Nr. 26. W styczniu 1942 stan załogi był następujący: 6 oficerów, 27 podoficerów i 95 szeregowych. W okresie od listopada 1942 roku do lutego 1944 roku pociąg był przebudowywany i modernizowany. Od marca 1944 roku operował na trasie Dokinskaja – Nikołajew i Nikołajew – Odessa. W kwietniu 1944 roku pociąg stacjonował w Warszawie-Rembertowie. W końcu 1944 roku został skierowany w rejon Gdańska. W dniu 21 marca 1945 roku został zdobyty przez wojska sowieckie koło Wielkiego Kacka (Groß Katz).

## Panzerzug Nr. 31

Przekazany został wojsku w dniu 1 czerwca 1941 roku (lub 19 maja 1941 roku?). W gotowości bojowej od 22 czerwca 1941 roku. Pociąg był przystosowany do szerokiego toru 1524 mm. Początkowy stan przydzielonej załogi był identyczny jak w pociągach Nr. 28-30.



W początkowym okresie walk na froncie wschodnim pociąg operował na linii Przemyśl-Lwów i linii Lwów-Połtawa. Na początku 1942 roku pociąg otrzymał wagony pochodzące ze zdobycznych sowieckich pociągów pancernych. W tym okresie przystosowano go do toru 1435 mm. W styczniu 1942 roku w skład załogi pociągu wchodziło 6 oficerów, 27 podoficerów i 95 szeregowych. W okresie od listopada 1942 roku do października 1943 roku był modernizowany. W dniu 28 grudnia 1943 roku pociąg wpadł w ręce nieprzyjaciela w miejscowości Kasatino na Ukrainie.

## Panzerzug Nr. 52

Pociąg powstał w oparciu o wagony bojowe *Streckenschutzzuga „Blücher”*. Przekazany wojsku w dniu 1 czerwca 1944 roku. W gotowości bojowej od 10 października 1944 roku. Działał na froncie wschodnim. W końcu 1944 roku skierowany w rejon Gdańska. W dniu 21 marca 1945 roku zdobyty przez nieprzyjaciela koło Wielkiego Kacka.

## Panzerzug Nr. 61

Przekazany wojsku w dniu 1 września 1942 roku, gotowość bojową pociąg Nr. 61 osiągnął 23 grudnia 1942 roku. Był pierwszym pociągiem pancernym typu BP 42. Pod koniec grudnia 1942 roku operował w rejonie Wielkich Łuków. W 1943 roku działał w rejonie Witebska. W lutym 1944 roku walczył w rejonie Połock-Mołodечно-Wilno. W dniu 27 czerwca 1944 roku po odcięciu od własnych oddziałów w rejonie Bobrujska został wysadzony w powietrze przez własną załogę.

## Panzerzug Nr. 32

Przekazany wojsku 17 kwietnia 1944 roku. Pociąg osiągnął gotowość bojową 12 lipca 1944 roku. Dowódcą pociągu był porucznik Wolters, a dowódcą artylerii porucznik Schmidt, zaś pododdziałów technicznych porucznik Stein. W dniu 8 września 1944 roku pociąg został zdobyty przez aliantów koło Saint Berain we Francji.

## Panzerzug Nr. 51

Pociąg powstał z tzw. *Streckenschutzzuga* o nazwie „Stettin”. Został przekazany wojsku w dniu 16 czerwca 1942 roku. Wyposażono go w Warszawie-Rembertowie. Posiadał w uzbrojeniu wieże z czołgów typu BT-5/BT-7 z armatami 4,5 cm KwK(r) kalibru 45 mm. W maju 1942 roku stan jego załogi był następujący: 6 oficerów, 31 podoficerów, 98 szeregowych. Działał na froncie wschodnim w rejonie operacyjnym Grupy Armii „Północ”. Na początku 1944 roku operował w rejonie Nowogrodu. W marcu 1944 roku prowadził działania przeciwko partyzantom w rejonie Połocka. W dniu 13 sierpnia 1944 roku poważnie uszkodzony w Somerpalu został wysadzony w powietrze przez własną załogę.



Pociąg pancerny Nr. 51. Widoczne wieże czołgów BT-7. The armoured train Nr. 51. Note BT-7 tanks turrets [Prof. Dr. W. Sawodny]

## Panzerzug Nr. 62

Pociąg został oddany wojsku w dniu 1 września 1942 roku. W gotowości bojowej od dnia 11 lutego 1943 roku. Działał w rejonie operacyjnym Grupy Armii „Południe” na froncie wschodnim w rejonie Christinowka-Tarnowye. W marcu 1944 roku brał udział w odbiciu Chrypina na Ukrainie. Na przełomie lat 1944 i 1945 działał w rejonie operacyjnym Grupy Armii „A” na terenie Polski. W dniu 16 stycznia 1945 roku po odcięciu od własnych wojsk został wysadzony w powietrze przez własną załogę koło Końskich.

## Panzerzug Nr. 63

Pociąg został przekazany wojsku w dniu 1 października 1942 roku. W gotowości bojowej od dnia 1 maja 1943 roku. Budowa pociągu była niemal identyczna jak pociągów pancernych Nr. 61 i Nr. 62 – typu BP 42.

Pociąg Nr. 63 działał w rejonie operacyjnym Grupy Armii „Północ”. W dniu 19 czerwca 1943 roku podczas akcji przeciwko partyzantom na trasie Nowinka-Bateskaja traci 3 członków załogi. Dowódcą pociągu był Oblt. (porucznik) Wesche. Na początku 1944 roku pociąg prowadził działania przeciwko partyzantom na trasie do Ługi, by następnie przejść do odwodu XXVII. Korpusu Armijnego w rejonie Lwowa. Został zniszczony przez nieprzyjaciela 17 lipca 1944 roku w okolicy Krasnego-stawu.



**Pociąg pancerny Nr. 64 (typ BP 42), Warszawa-Rembertów, 1944 rok.** *The armoured train Nr. 64 (BP 42 Type), Warsaw-Rembertow, 1944* [Prof. Dr. W. Sawodny]

## **Panzerzug Nr. 64**

Przekazany wojsku w dniu 1 października 1942 roku. Wyposażony w Warszawie-Rembertowie. W gotowości bojowej od dnia 18 czerwca 1943 roku. Działał na terenie Bałkanów, w Chorwacji, jego główne zadania polegały na zwalczaniu partyzantki w tym rejonie. Działał tam wspólnie z pancernym wagonem motorowym Nr. 19 (wagon będzie opisany w książce Nr 28 – *Panzerzüge II*). W dniu 9 maja 1945 roku załoga porzuca go koło Leoben w Austrii.

## **Panzerzug Nr. 65 . 66**

Przekazany wojsku w dniu 1 listopada 1942 roku. W gotowości bojowej od dnia 11 lipca 1943 roku. Działał na terenie Bałkanów. Od lutego 1945 roku działał w Grupie Armii „Wisła”. W dniu 2 maja 1945 roku załoga pociągu kapitułuje w Holthausen.

Przekazany wojsku w dniu 1 listopada 1942 roku. Pociąg typu BP 42. W gotowości bojowej od 23 lipca 1943 roku. Operował na froncie wschodnim w rejonie Orsza-Mińsk Białoruski oraz na południe od Mohylewa. W kwietniu 1944 roku bierze udział w odblokowaniu okrążonego Kowla, zaś następnie operuje w rejonie Brześcia i Baranowicz. W czerwcu 1944 roku zostaje

przerzucony w okolice Warszawy. W dniu 30 lipca 1944 roku po odcięciu od własnych wojsk zostaje zniszczony przez własną załogę w okolicy Siedlec.

## **Panzerzug Nr. 67**

Przekazany wojsku w dniu 15 maja 1943 roku. W gotowości bojowej od 22 września 1943 roku. Był to pociąg pancerny typu BP 42. Od początku 1944 roku działał na froncie wschodnim w rejonie Połocka wraz z 281. Dywizją Piechoty. Pod koniec kwietnia 1944 roku zostaje przerwany do Kurlandii, gdzie działał z Rygi wraz z przydzielonym batalionem „Ostland”. Dowódcą pociągu był wówczas kapitan Hoppe. W dniu 27 lipca 1944 roku koło Mitawy zostaje zniszczony przez własną załogę po odcięciu od własnych oddziałów.

## **Panzerzug Nr. 68 . 69**

Przekazany wojsku w dniu 1 sierpnia 1943 roku. W gotowości bojowej od dnia 3 listopada 1943 roku. Pod koniec listopada 1943 roku działa na południe od Berezyny koło Szalikowa, gdzie przywrócił łączność z okrążonym batalionem piechoty. Na początku 1944 roku operował na Polesiu, gdzie prowadził akcje przeciwko partyzantce



polskiej (AK) i sowieckiej. Od początku 1945 roku działał na Pomorzu w rejonie Gdańska. W dniu 31 marca 1945 roku zostaje wysadzony w powietrze przez własną załogę koło Oksywia (Oxhoft).

Przekazany wojsku w dniu 20 sierpnia 1943 roku. W gotowości bojowej od dnia 8 listopada 1943 roku. W końcu 1943 roku działał na froncie wschodnim w rejonie Tarnopola-Płoskirowa. W dniu 22 (lub 24?) marca 1944 roku został zniszczony przez wojska sowieckie w okolicy Tarnopola.

### **Panzerzug Nr. 70**

Przekazany wojsku w dniu 16 września 1943 roku. W gotowości bojowej od 8 grudnia 1943 roku. Brał udział na froncie wschodnim w akcjach przeciwpartyzantom na początku 1944 roku w rejonie Słobodki w pasie działania Grupy Armii „Południe” („Süd”). W dniu 4 (lub 14?) kwietnia 1944 roku w okolicy miejscowości Raslednaja po odcięciu od własnych oddziałów został wysadzony w powietrze przez załogę.

### **Panzerzug Nr. 71**

Przekazany wojsku w dniu 16 września 1943 roku. W gotowości bojowej od 12 stycznia 1944 roku. W okresie stycznia i lutego 1944 roku działał w rejonie Tarnopola. Pod koniec kwietnia 1944 roku operował w okolicy Lublina. Od maja 1944 roku działał na terenie Rumunii. W dniu 31 sierpnia 1944 roku po odcięciu od własnych oddziałów w miejscowości Slanič, został wysadzony w powietrze przez własną załogę.

### **Panzerzug Nr. 72**

Ten pociąg pancerny podzielono na dwa tzw. *Befehlspanzerzüge* zwane także *Kommandozüge*. Otrzymały one oznaczenia Nr. 72a (dowódcą był porucznik Sitzius) oraz Nr. 72b. Przekazano je wojsku w dniu 23 listopada 1943 roku. W gotowości bojowej od 20 lutego 1944 roku. Pociąg Nr. 72a w dniu 10 marca 1945 roku został wysadzony w powietrze przez własną załogę w Kolbergu (Kołobrzegu), a pociąg Nr. 72b w dniu 31 marca 1945 roku w Oksywiu (Oxhoft).

### **Panzerzug Nr. 73**

Przekazany wojsku w dniu 19 listopada 1943 roku. W gotowości bojowej od 17 czerwca 1944 roku. Był to prototyp pociągu pancernego typu BP 44. Napędzany

przez lokomotywę typu BR 93. Działał na terytorium Włoch. W dniu 2 maja 1945 roku został opuszczony przez załogę w Udine.

### **Panzerzug Nr. 74. 75**

Przekazany wojsku w dniu 20 marca 1944 roku. W gotowości bojowej od dnia 15 lipca 1944 roku. Działał na terenie Polski w ramach Grupy Armii „A”. Zniszczony 28 lipca 1944 roku przez czołgi sowieckie w rejonie Anina koło Warszawy.

Przekazany wojsku w dniu 15 kwietnia 1944 roku. W gotowości bojowej od 15 lipca 1944 roku. Działał w rejonach operacyjnych Grupy Armii „Środek” („Mitte”) oraz później Grupy Armii „Wisła”. Następnie został skierowany na Balkany. W dniu 5 marca 1945 roku po odcięciu od własnych oddziałów został zniszczony.

### **Panzerzug Nr. 76**

Przekazany wojsku w dniu 4 kwietnia 1944 roku. W gotowości bojowej od dnia 18 listopada 1944 roku. Działał początkowo na terytorium Polski w rejonie operacyjnym Grupy Armii „Środek” („Mitte”), a następnie na terenie Prus Wschodnich. W dniu 15 kwietnia 1945 roku poważnie uszkodzony został zniszczony przez własną załogę w Seerappen koło Królewca (Königsberg).

### **Panzerzug Nr. 77**

Przekazany wojsku w dniu 1 maja 1944 roku. W gotowości bojowej od dnia 19 stycznia 1945 roku. Działał w rejonie operacyjnym Grupy Armii „Wisła”. W dniu 26 lutego 1945 roku został zniszczony przez wojska sowieckie w okolicach Bubltz.

### **Panzerzug Nr. 78**

Przekazany wojsku w dniu 25 maja 1944. W gotowości bojowej od dnia 6 lutego 1945 roku. Działał na terytorium Węgier. W dniu 9 maja 1945 roku został opuszczony przez załogę koło Judenburga.

### **Panzerzug Nr. 79**

Przekazany wojsku w dniu 10 lipca 1944 roku. W gotowości bojowej od dnia 6 lutego 1945 roku. Operował na terytorium Węgier. W dniu 27 marca 1945 roku po okrążeniu przez wojska sowieckie został zniszczony przez własną załogę w okolicy Celldömölk.

## **Panzerzug Nr. 80**

Przekazany wojsku w dniu 7 sierpnia 1944 roku. W gotowości bojowej od początku kwietnia 1945 roku. Działal na terenie Protektoratu Czech i Moraw. Załoga pociągu skapitulowała 9 maja 1945 roku.

## **Panzerzug Nr. 81**

Przekazany wojsku w dniu 16 września 1944 roku. W gotowości bojowej od początku kwietnia 1945 roku. Działal w Protektoracie, gdzie jego załoga kapituluje w dniu 9 maja 1945 roku.

## **Panzerzug Nr. 82**

## **Panzerzug Nr. 99**

Oba te pociągi zostały przekazane wojsku w 1945 roku, ale dalsze ich losy nie są znane.

## **Panzerzug Nr. 83**

## **Panzerzug Nr. 84**

Budowa tych pociągów pancernych została wstrzymana w 1945 roku.

## **Panzerzug N (Übungszug)**

W gotowości bojowej od lutego (marca?) 1945 roku. Należał do typu BP 42. Był to ćwiczebny pociąg pancerny należący do *Panzerzug Ersatz Abteilung*. Działal początkowo w rejonie operacyjnym Grupy Armii „Południe” („Süd”) w rejonie Lwowa. W dniu 9 marca 1944 roku został uszkodzony w okolicy Tarnopola. Dalsze jego losy nie są znane, niektóre źródła podają, że w końcu 1944 roku działał na terytorium Węgier.

## **Panzerzug "Rubezahl"**

Operował od końca 1942 roku w okolicach Homla; jego zadaniem była ochrona linii komunikacyjnych w tym rejonie. Dalsze jego losy są nieznane.

## **Panzerzug "Zobten"**

Działal od 16 września 1942 roku wraz z 221. Dywizją Piechoty. Przez pewien czas operował razem z pociągiem „Rubezahl”. Jego dalsze losy od grudnia 1942 roku nie są znane.

## **Panzerzug "Michael"**

Operował w okresie od listopada 1943 roku do maja 1944 roku na Krymie. Posiadał wagon artyleryjski z zabudowaną górną częścią kadłuba czołgu T-34/76 oraz opancerzony wagon przeciwlotniczy uzbrojony w działko 2 cm *Flakvierling* 38 kalibru 20 mm. Pociąg został zniszczony w maju 1944 roku.

## **Streckenschutzzug 83 SS**

Zbudowany doraźnie na potrzeby 83. Dywizji Piechoty w lecie 1942 roku, w celu ochrony szlaków kolejowych. Posiadał dwa wagony artyleryjskie uzbrojone w wieże czołgów BT-7 z armatą 4,5 KwK(r). Działal do maja 1945 roku.

## **Streckenschutzzug "Berlin"**

W akcji od lutego 1945 roku w rejonie operacyjnym Grupy Armii „Wisła”. W dniu 16 kwietnia 1945 roku zniszczony przez nieprzyjaciela w Seelow.



Pociąg pancerny Nr. 64. The armoured train Nr. 64 [WT]



### **Streckenschützzug "Max"**

W akcji od lutego 1945 roku. Działal w Słowenii. W dniu 9 maja 1945 roku jego załoga kapituluje koło Cilli.

### **Streckenschützzug "Moritz"**

W akcji od marca 1945 na terenie Czech i Moraw, gdzie też jego załoga kapituluje w maju 1945 roku.

### **Streckenschützzug "Werner"**

W akcji od lutego 1945 roku. Działal na Bałkanach. W dniu 9 maja 1945 roku jego załoga kapituluje koło Cilli.

### **Streckenschützzug Nr. 350**

Wszedł do akcji bojowej na początku kwietnia 1945 roku na terenie operacyjnym Grupy Armii „Wisła” („Weischel”. W dniu 2 maja 1945 roku jego załoga kapituluje w Holthusen.

### **Schweren Spahzug Nr. 201**

Przekazany wojsku w dniu 5 stycznia 1944 roku. W gotowości bojowej od dnia 11 listopada 1944 roku. Działal na Bałkanach. W dniu 15 kwietnia 1945 roku po odcięciu od własnych oddziałów został zniszczony przez własną załogę w Cacinci.

### **Schweren Spahzug Nr. 202**

Przekazany wojsku w dniu 10 stycznia 1944 roku. W gotowości bojowej od dnia 11 listopada 1944 roku. Obszarem operacyjnym pociągu był teren Bałkanów. W dniu 9 maja 1945 roku jego załoga kapituluje w Kronau.

### **Schweren Spahzug Nr. 203**

Przekazany wojsku w dniu 21 lutego 1944 roku. W gotowości bojowej od dnia 18 stycznia 1945 roku. Skierowany na Bałkany. W dniu 9 maja 1945 roku załoga pociągu kapituluje w Scönstein.

### **Schweren Spahzug Nr. 204**

Przekazany wojsku w dniu 23 marca 1944 roku. W gotowości bojowej od dnia 6 lutego 1945 roku. Działal na terenie Bałkanów. W dniu 9 maja załoga kapituluje koło Cilli.



Wagony przeciwlotnicze Streckenschützuga, front wschodni, 1943 rok. *Flakwagen of the Streckenschützuga, Eastern Front, 1943 [WT]*

### **Schweren Spahzug Nr. 205**

Przekazany wojsku w dniu 4 kwietnia 1944 roku. W gotowości bojowej od początku kwietnia 1945 roku. Działal na terenie Protektoratu Czech i Moraw. W dniu 1945 roku załoga opuszcza pociąg koło Lissa.

### **Schweren Spahzug Nr. 206**

Przekazany wojsku w dniu 17 kwietnia 1945 roku. W gotowości bojowej od początku kwietnia 1945 roku. Działal na terytorium Protektoratu. W dniu 9 maja 1945 roku załoga pociągu kapituluje w Milovicach.

### **Schweren Spahzug Nr. 207 Nr. 208**

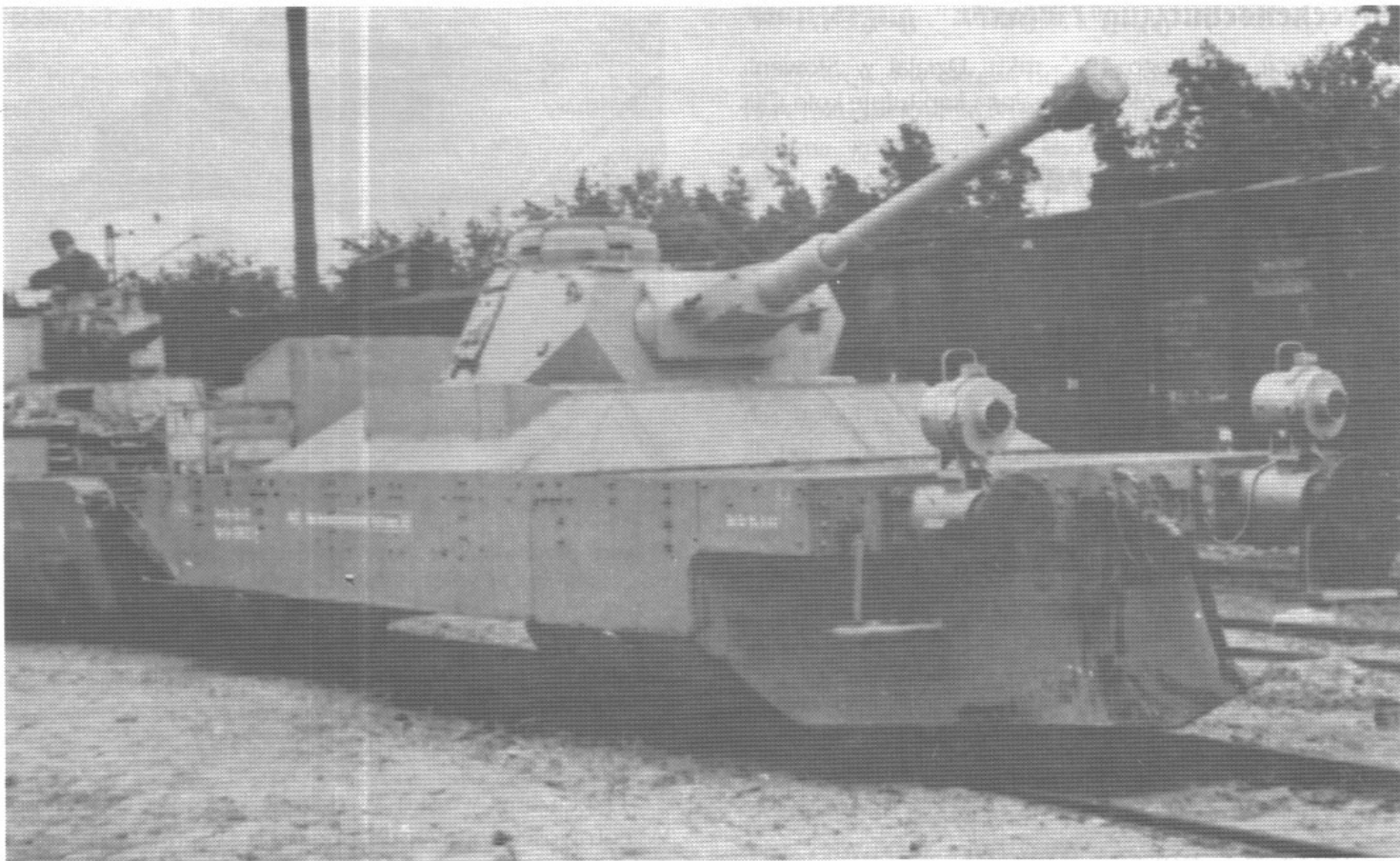
Zostały przekazane wojsku, ale o tym czy wzięły udział w walkach i gdzie, brak jest informacji.

### **Schweren Spahzug Nr. 209 Nr. 210**

Pomimo zaawansowania prac przy ich budowie na początku 1945 roku przzerwano dalsze prace przy ich wykończeniu.

### **Leichte Spahzug Nr. 301**

Przekazany wojsku w dniu 16 września 1943 roku. Był wyposażony w bazie Warszawa-Rembertów. W gotowości bojowej od dnia 29 lutego 1944 roku. Działal na Bałkanach, początkowo w Serbii (marzec-kwiecień 1944 roku), a póź-



**Panzerjägerwagen należący do pociągu pancernego Nr. 22, 1944 rok. *Panzerjägerwagen of the armoured train Nr. 22, 1944* [Prof. Dr. W. Sawodny]**

niej w rejonie Usje-Raska. W dniu 30 listopada 1944 roku po odcięciu od własnych oddziałów został zniszczony przez własną załogę w Kraljevie.

### **Leichte Spahzug Nr. 302**

Przekazany wojsku w dniu 16 września 1943 roku. W gotowości bojowej od dnia 19 marca 1944 roku. Operował na terenie Bałkanów. W dniu 12 listopada 1944 roku zniszczony przez nieprzyjaciela w Kosowym Polu.

### **Leichte Spahzug Nr. 303**

Przekazany wojsku, podobnie jak *Leichte Spahzug Nr. 302*, 16 września 1943 roku. W gotowości bojowej od dnia 16 kwietnia 1944 roku. Działal na terenie Bałkanów. W dniu 9 maja 1945 roku jego załoga kapitułuje koło Cilli.

### **Leichte Spahzug Nr. 304**

Przekazany wojsku w dniu 16 września 1943 roku. W gotowości bojowej od dnia 22 kwietnia 1944 roku. Działal na Bałkanach i we Włoszech. W dniu 30 sierpnia

1944 roku po odcięciu od własnych oddziałów został wysadzony w powietrze przez własną załogę w Lavara.

### **Kommando zug Nr. 1**

Działal od grudnia 1944 roku na Bałkanach. W dniu 9 maja 1945 roku jego załoga kapitułuje koło Cilli.

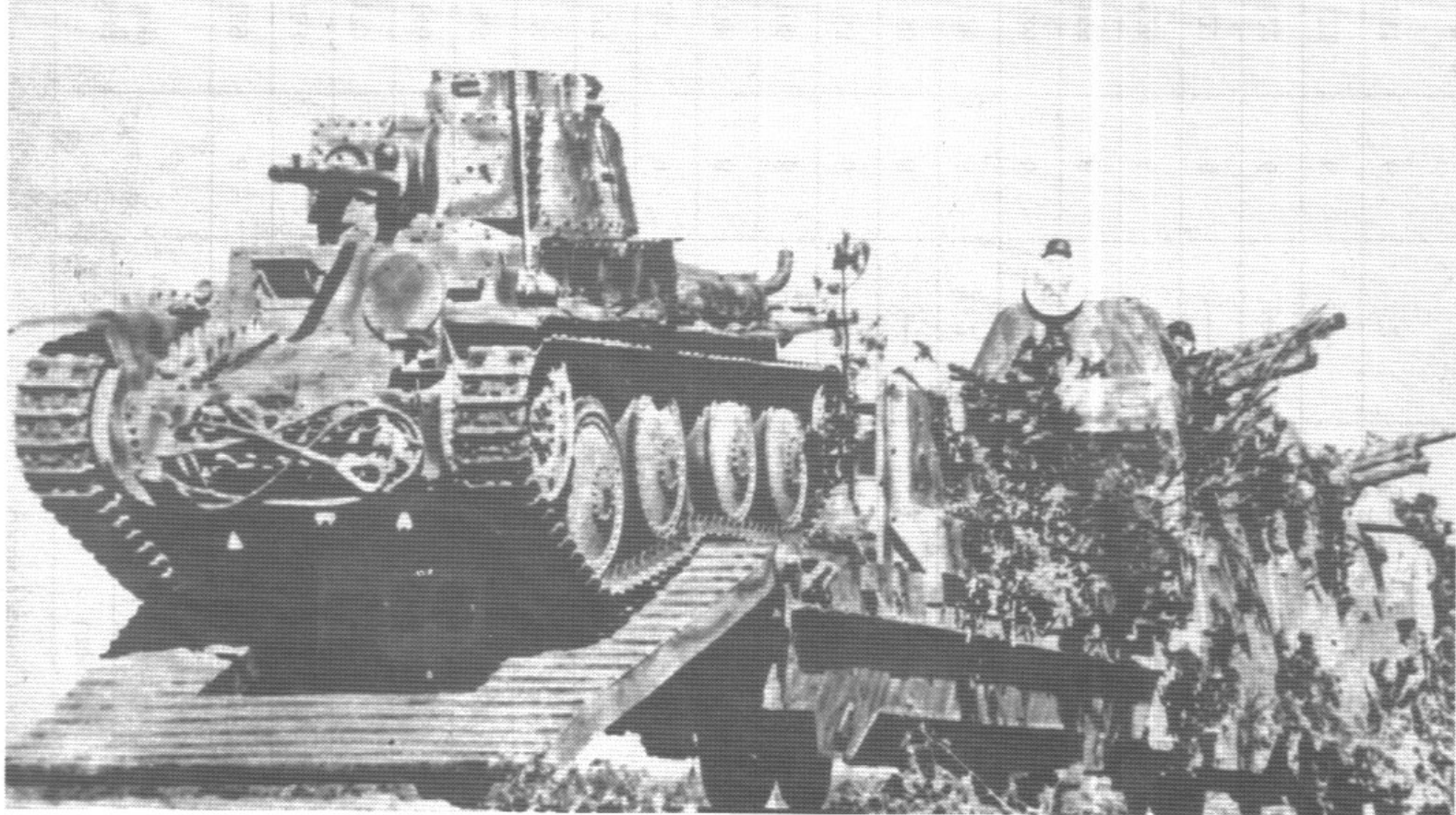
### **Kommando zug Nr. 2**

Działal od lutego 1945 roku na obszarze działania Grupy Armii „Wisła”. W dniu 2 maja 1945 roku został opuszczony przez załogę koło Gravesmühlen.

### **Kommando zug Nr. 3**

Działal prawdopodobnie na terenie Protektoratu Czech i Moraw. Dalsze losy pociągu nie są znane.





**Czołg lekki PzKpfw 38(t) Ausf. G z pociągu pancernego Nr. 31, front wschodni, 1944 rok. Light tank PzKpfw 38(t) Ausf. G of the Nr. 31 armoured train, Eastern Front, 1944 [Tank Museum]**

## MAŁOWANIE I OZNAKOWANIE

W początkowym okresie wojny lokomotywy i wagony bojowe niemieckich pociągów pancernych miały standardowe szare malowanie kolei niemieckich (*Reichsbahn*).

Zdobyte wagony bojowe polskich, czeskich i sowieckich pociągów pancernych nosiły malowanie poprzednich użytkowników. Czeskie wagony malowane były w regularne plamy maskujące w kolorze ziemistym, czarnym i zielonym. Polskie wagony bojowe malowane w kamuflaż trójbarwny, zaś sowieckie wagony bojowe jednolicie kolorem kha-ki-ciemnozielonym. Niektóre wagony malowane były jednolicie kolorem *Feldgrau*. Stosowano także standardowe malowanie wojsk pancernych tj. wagony i lokomotywy malowano jednolicie kolorem ciemnoszarym *Panzer Grau*.

W zimie 1941 roku niemieckie pociągi pancerne zostały pomalowane zmywalną białą farbą.

Od początku 1943 roku niemieckie pociągi pancerne malowane były identycznie jak pojazdy pancerne *Panzerwaffe* i *Waffen SS*. W ten sam sposób malowane były czołgi (głównie *PzKpfw 38 (t)*) stanowiące uzbrojenie pociągów pancernych.

Pociągi pancerne bardzo często otrzymywały dodatkowy kamuflaż maskujący ze ściętych gałęzi drzew i rozpiętych siatek maskujących.

Wnętrza wagonów malowane były kolorem białym lub jasno szarym.

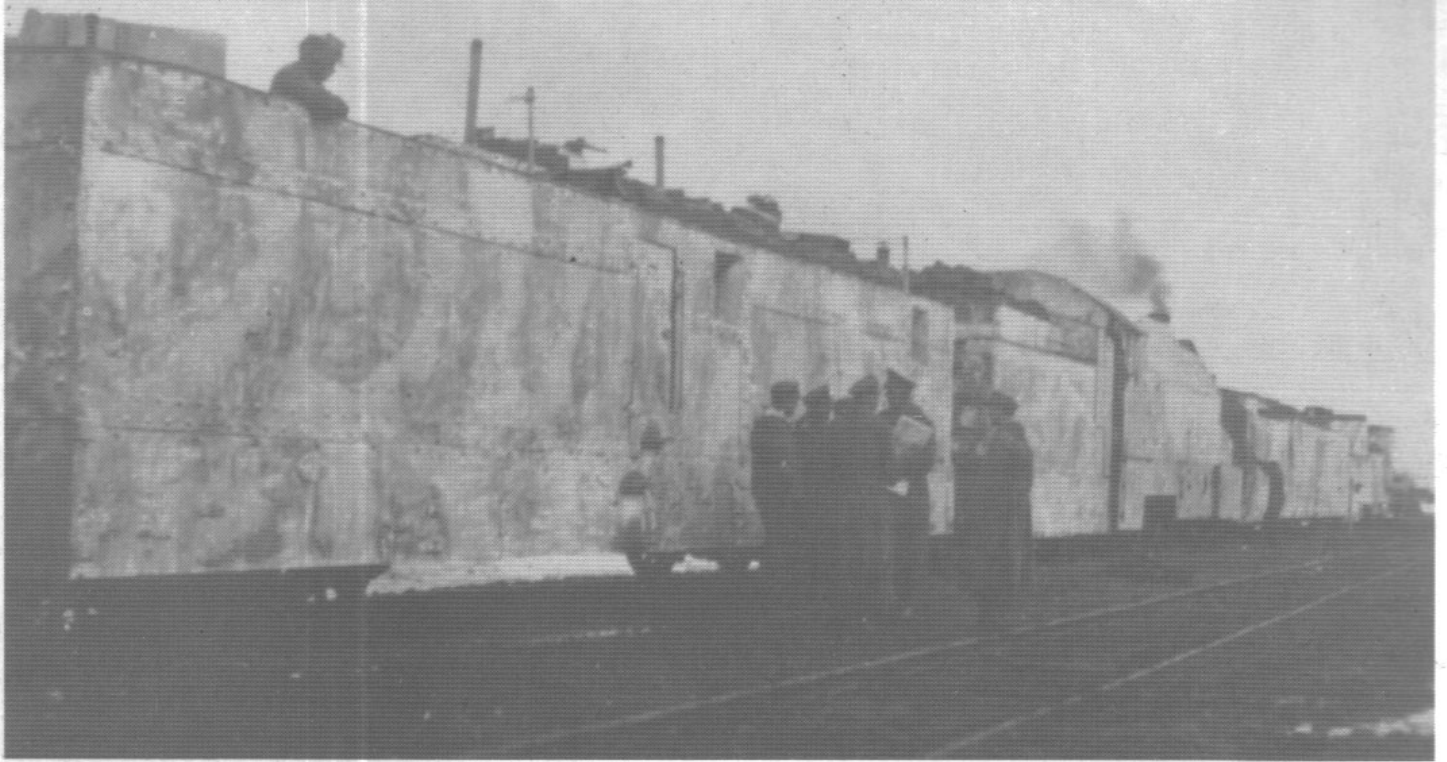
Niektóre pociągi miały namalowane na bokach wagonów bojowych i lokomotyw krzyże belkowe (*Balken Kreuz*) – znaki przynależności państwowej. W początkowym okresie na wagonach malowano godło wojsk pancernych – trupa czaszkę (*Totenkopf*), tak m.in. były oznaczone pociągi pancerne Nr. 22 czy Nr. 24.

Wogony posiadały malowane białą farbą napisy eksploatacyjne stosowane w *Deutsche Reichsbahn*. Napisy dotyczyły m.in. rozstawu osi, dopuszczalnego nacisku na szyny, długości wagonu itp.

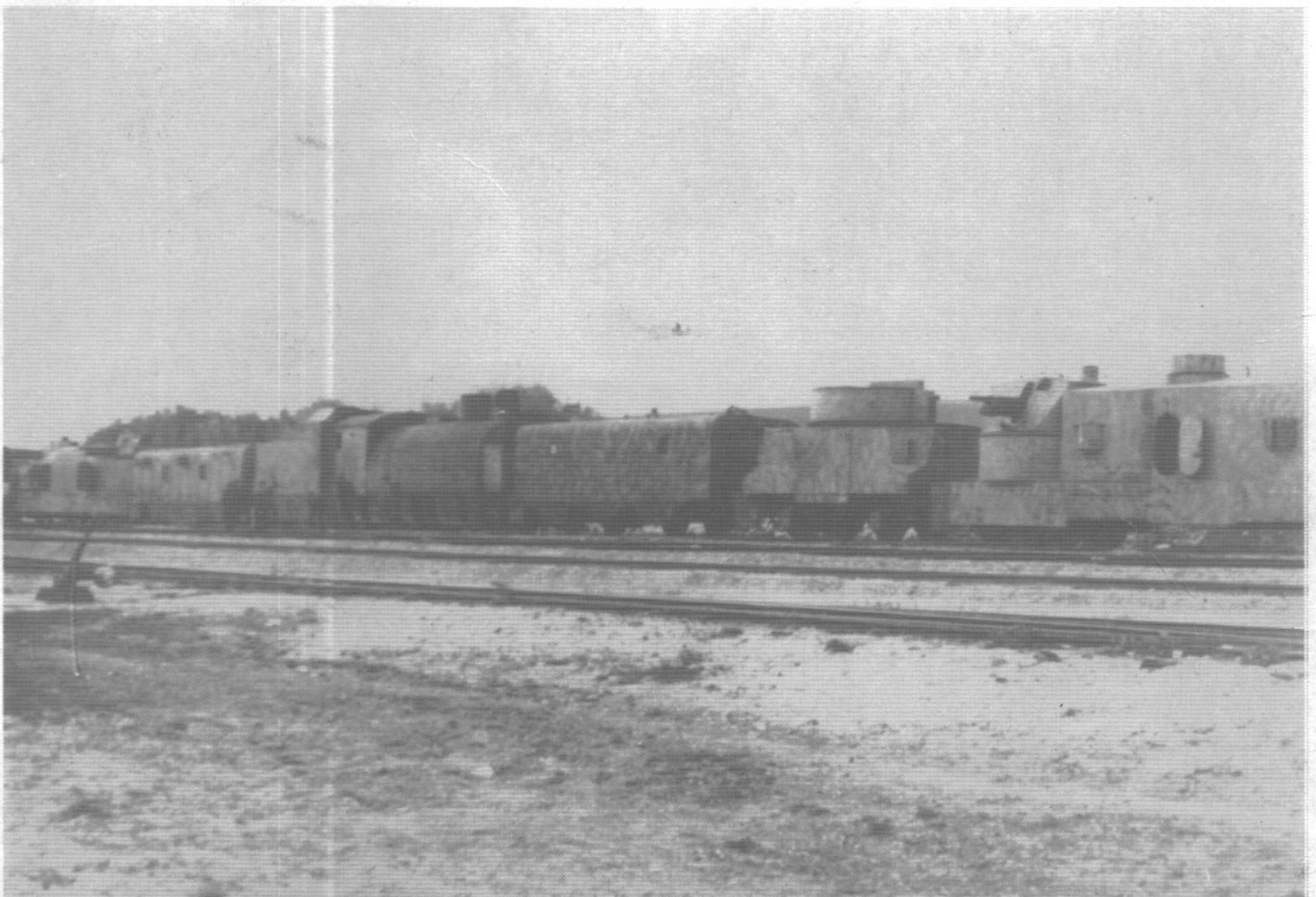
## Uzbrojenie i załogi pociągów pancernych

Numer pociągu	Stan załogi	Oficerowie	Uzbrojenie strzeleckie							Uzbrojenie artyleryjskie	
			Moździerze	Ciężkie Karabi- ny Maszynowe	Lekkie Karabi- ny Maszynowe	Pistolety maszynowe	Karabiny	Pistolety	Działa	Artyleria przeciwlotnicza	
2	159	8	2	4	22	13	101	66	2x7,5 cm Gb. Kan. 15 (ö/t) L/28	2x2 cm	
3	163	8	2	8	26	13	92	79	2x7,5 cm L/41	2x2 cm	
4	170	7	2	4	18	12	108	69	2x4,7 Pak (ö), 2x7,5 cm le. l. G. 18	2x2 cm	
6	146	7	2	2	20	13	77	76	4x7,62 cm FK 295/1 (r)	2x2 cm	
7	165	8	2	4	26	13	103	70	2x7,5 cm FK 02/26 (p)	2x2 cm	
10a	75	2	—	—	19	4	31	46	2x7,5 cm FK, 2x10 cm FH 14/19 (p)	1x2 cm	
10b	75	2	—	—	19	4	31	46	4x7,5 cm FK 02/26 (p)	1x2 cm	
10cpl.	207	9	—	—	38	8	102	113	4x7,5 cm FK 02/26 (p)	1x2 cm	
21	178	8	2	4	16	13	111	75	3x7,5 cm FK, 2x10 cm FH 14/19 (p)	2x2 cm	
22	166	8	2	4	16	13	103	71	3x7,5 cm FK 02/26 (p)	2x2 cm	
23	158	8	—	4	16	13	99	67	2x7,5 cm Gb. Kan. 15 (ö/t) L/28	2x2 cm	
24	158	8	—	4	16	15	99	67	2x7,5 cm Gb. Kan. 15 (ö/t) L/28	2x2 cm	
25	128	6	2	1	16	13	60	77	2x7,5 cm Gb. Kan. 15 (ö/t) L/28	2x2 cm	
26	126	6	—	—	15	14	76	65	3x4,7 cm KwK (Somua S35), 3MG	2x2 cm	
27	155	6	2	—	20	14	76	65	3x4,7 cm KwK (Somua S35), 3MG	2x2 cm	
28	126	6	—	—	15	14	76	65	3x4,7 cm KwK (Somua S35), 3MG	2x2 cm	
29	122	6	—	—	14	13	76	52	2x4,7 cm KwK (Somua S35), 2MG	2x2 cm	
30	122	6	—	—	14	13	76	52	2x4,7 cm KwK (Somua S35), 2MG	2x2 cm	
31	122	6	—	—	14	13	76	52	2x4,7 cm KwK (Somua S35), 2MG	2x2 cm	
51	111	6	2	—	14	9	57	60	4x4,5 cm KwK (r), 1 Karabin Ma- szynowy (wieże)	1x4x2 cm	





Pociąg pancerny Nr.11. *Armoured train Nr.11* [Prof. Dr. W. Sawodny]



Pociąg pancerny Nr.21. *Armoured train Nr.21* [Prof. Dr. W. Sawodny]