

**TANK POWER VOL. CLVIII**

**417**

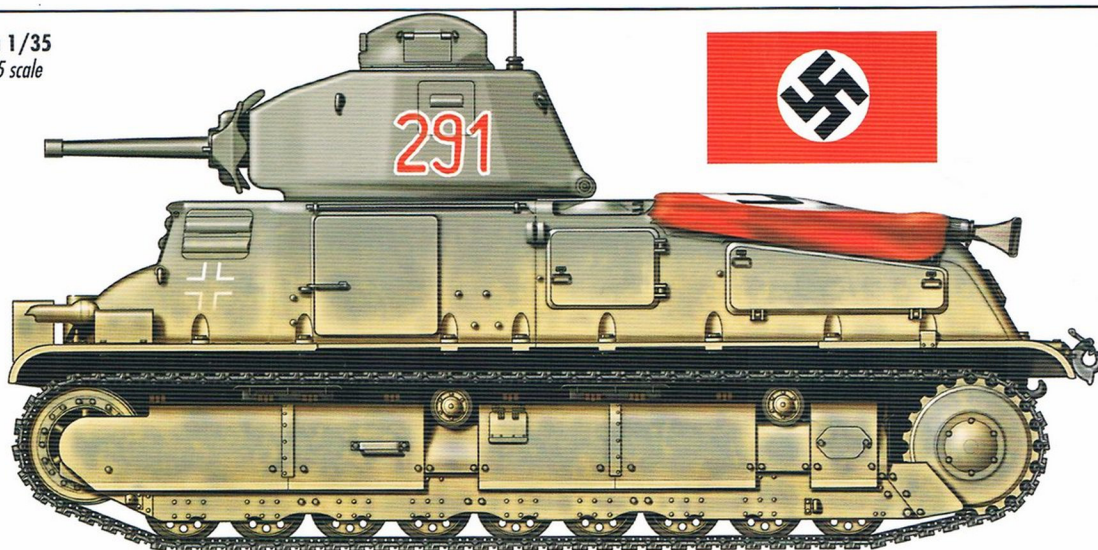
# Panzerzüge



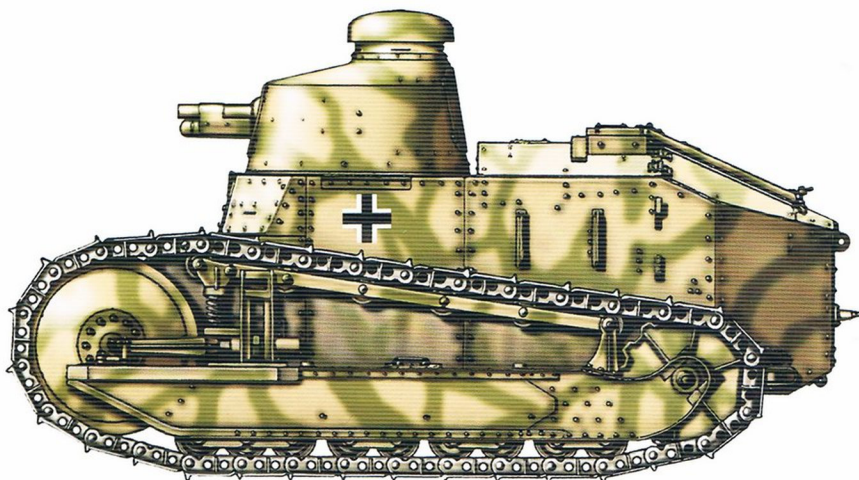
**Limited Edition**

**Wydawnictwo  
Militaria**

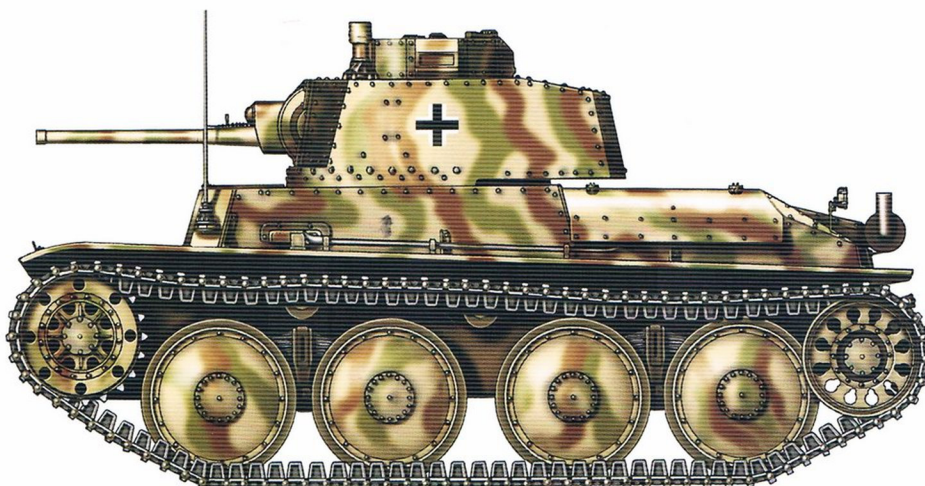
Skala 1/35  
1/35 scale



PzKpfw 35S(f) Kenn Nummer 739(f) używany w składzie Pociągu Pancernego nr 29, front wschodni, lato 1941 roku.  
*PzKpfw 35S(f) Kenn Nummer tank attached to the Panzerzug 29, Eastern Front, Summer 1941.*



PzKpfw 17/18R(f) Kenn Nummer 730(f) używany w składzie Streckenschütz Zug, front wschodni, lato 1943 roku.  
*PzKpfw 17/18R(f) Kenn Nummer 730(f) tank attached to the Streckenschütz Zug, Eastern Front, Summer 1943.*



PzKpfw 38(t) Ausf. G używany w składzie Pociągu Pancernego nr 63, front wschodni, Polska, lato 1944 roku.  
*PzKpfw 38(t) Ausf. G tank attached to the Panzerzug 63, Eastern Front, Poland, Summer 1944.*

**Janusz Ledwoch**

# **Panzerzüge**

**Warszawa 2015**

Okładka – Jarosław Wróbel

Plansze barwne – Grzegorz Jackowski, Jarosław Wróbel

Mapy – Waldemar Trojca © Copyright by Wydawnictwo Militaria Warszawa 1995

Zdjęcia/Photo Credits: prof. dr Wolfgang Sawodny via Militaria No. 20, 26 Panzerzüge vol. 1, 2

© Copyright by Wydawnictwo Militaria Warszawa 1995

CAW, Warszawa, Polska,

OOO Strategia KM (ASKM), Moskwa, Rosja,

Wawrzyniec Markowski, Gdańsk,

ze zbiorów Janusza Magnuskiego,

Delta Publishing, Tokio, Japonia,

ADM/NAC, Warszawa, Polska.

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

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

© Copyright by Wydawnictwo „MILITARIA”™,  
Warszawa 2015

All rights reserved

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

tel 22 845 14 27

e mail:  
militaria@supermedia.pl

*Actual offer*  
Aktualna oferta

www.militaria.net.pl

ISBN 9788372194176



Sensacyjne informacje o „znalezieniu”(?) w okolicach Waldenburga, czyli Wałbrzycha niemieckiego pociągu „pancernego” z okresu II wojny światowej ponownie przywróciły na światło dzienne (dosłownie i w przenośni) ten niejako zapomniany oręż Wehrmachtu. W okresie II wojny światowej armia niemiecka używała bojowo blisko 100 pociągów pancernych, chociaż w chwili wybuchu wojny z Polską posiadała tylko kilka słabo opancerzonych i uzbrojonych pociągów.

W okresie wojny została uruchomiona produkcja udanych pociągów pancernych typu BP-42 i BP-44, a ponadto do jednostek trafiły inne typy pojazdów szynowych np. ciężkie opancerzone lokomotywy spalinowe uzbrojone w armaty tzw. Panzertriebwagen, improwizowane pociągi pancerne tzw. Streckenschützzug, pociągi sztabowe (Kommandozug), drezyny pancerne, a nawet specjalne wagony przeznaczone do niszczenia nieprzyjacielskich pojazdów pancernych (Panzerjägerwagen).

Ponadto Niemcy wprowadzili do służby zdobyte pociągi pancerne: czechosłowackie, polskie i sowieckie.

Od 1943 roku używali też włoskich opancerzonych wagonów motorowych Ansaldo ALn 56.

Do chwili obecnej zachowała się opancerzona i uzbrojona lokomotywa spalinowa tzw. Panzertriebwagen 16 i sowiecki wagon pancerny PŁ-35 używany w składzie niemieckiego pociągu pancernego typu BP-44. Oba pojazdy są obecnie eksponowane w Muzeum Kolejnictwa w Warszawie.

W okresie I wojny światowej Niemcy posiadały ponad 50 pociągów pancernych, które były używane zarówno na froncie wschodnim, jak zachodnim. Zimą 1914–1915 niemiecki pociąg pancerny I operował na trasie z Łodzi do Skierniewic. Dwa pociągi pancerne (Panzerzug I i II) wspierały oddziały niemieckie walczące w Rumunii, na froncie zachodnim pociągi pancerne były używane w ograniczonym zakresie, chociaż wykonywały niekiedy bardzo istotne zadania, jak patrolowanie brzegów Morza Północnego we Flandrii. Niemieckie pociągi pancerne walczyły z bolszewikami na Ukrainie w 1918 roku, zwalczały „czerwonych” w Finlandii w składzie niemieckiego korpusu generała Rüdigera von der Goltza. Nie zabrakło Panzerzugów w tak egzotycznych miejscach, jak niemiecki Kamerun.

Niemieckie pociągi pancerne początkowo nosiły oznaczenia zapisane liczbami rzymskimi, w połowie 1918 roku wprowadzono nowe oznaczenia od „20” do „55”, jednak niektóre pociągi pancerne zachowały nadal swoje „stare”

Pociąg pancerny typu BP 42 nr 64 na stacji Rembertów, 1943 rok. Widoczny skład pociągu: od lewej platforma z zaopatrzeniem, platforma z czołgiem PzKpfw 38(t) Ausf. G (Panzerträgerwagen), wagon artyleryjski i przeciwlotniczy (Geschütz-wagen), wagon dowodzenia (Kommandowagen), wagon szturmowy (Infanteriewagen), dodatkowy tender (Befehlstender) i lokomotywa BR 57. Za lokomotywą trzy wagony: szturmowy, dowodzenia i artyleryjski. Po prawej widoczna zelektryfikowana linia kolejowa z Warszawy do Mińska Mazowieckiego.

A Panzerzug 64 seen at Rembertow station in 1943. The train contained: (from the left) flatcar with equipment, flatcar with a PzKpfw 38(t) Ausf. G tank (Panzerträgerwagen), artillery/AA wagon (Geschütz-wagen), command wagon (Kommandowagen), assault wagon (Infanteriewagen), additional tender (Befehlstender) and a BR 57 locomotive. Background there are three wagons: assault, command and artillery. [prof. dr Wolfgang Sawodny via Militaria No. 20 Panzerzüge vol. 1]

**Pociąg pancerny nr 40 lub nr 47 obsadzony przez wojska rządowe podczas puczu Kappa-Lüttwita w Berlinie w marcu 1920 roku, na zdjęciu wagon szturmowy i platforma z armatą 7,7 cm FK 16 kalibru 77 mm.**  
*An armoured train No. 40 or No. 47 seen in Berlin during Kapp-Lüttwitz putsch in March 1920, background is an assault wagon and foreground is a flatcar armed with an 77mm calibre 7.7cm FK 16 gun. [ADM/NAC]*

oznaczenia, dlatego też utrzymał się podwójny system oznaczeń.

Zgodnie z postanowieniami Traktatu Wersalskiego, dopiero w 1921 roku armia niemiecka przekazała pociągi aliancom (Francji, Belgii i Wielkiej Brytanii). Opóźnienie wynikało z tego, że niemieckie pociągi pancerne były intensywnie używane do uśmierzania niepokojów społecznych, jakimi była targana Republika Weimarska.

W marcu 1919 roku, pociąg nr 29 i 54 zostały wysłane do Halle, miesiąc później załoga pociągu 54 interweniowała w Magdeburgu i Brunzwiku, z kolei w maju pociągi nr 21, 24 i 54 zostały wysłane do Lipska. W walkach z wojskami Bawarskiej Republiki Rad uczestniczył pociąg nr 22. Latem **Panzerzug 54** został wysłany do Halle i Erfurtu, nr 51 do Torgau, zaś nr 25 do Weimaru. Pociąg pancerny nr 39 walczył z powstańcami na Górnym Śląsku, a później został wysłany do Hamburga.

W marcu 1920 roku podczas puczu Kappa-Lüttwita rząd niemiecki skierował do Berlina pociągi pancerne nr 30, 40, 46, 47, 55 i VI. Później załoga pociągu pancernego nr 46 wspierała dywizję dowodzoną przez generała Otto von Haasa w Zagłębiu Ruhry.

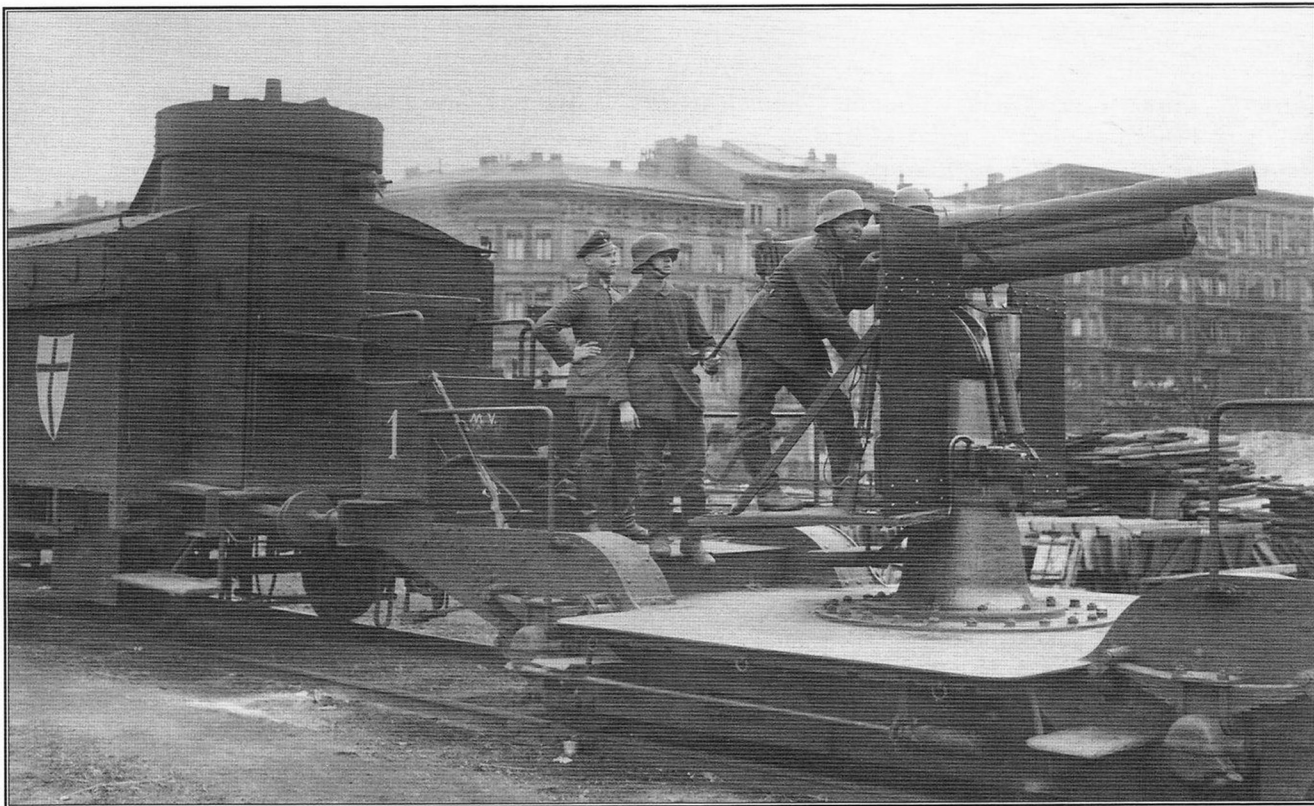
W latach 1919–1920 niemieckie pociągi pancerne aktywnie działały na terenie Łotwy i Estonii, najczęściej były to składy improwizowane uzbrojone w armaty kalibru 75 lub 77 mm. Załoga pociągu „**Baltische Landwehr**” walczyła z bolszewikami na północ od Rygi, pociąg V wspierał działania „**Żelaznej Dywizji**” pod Rygą. Niemieckie pociągi nr 24, 32, 38, 39 i 50 brały udział w powstaniach śląskich (np. pociąg nr 32 w 1919 roku stacjonował w Beuthen (Bytom).

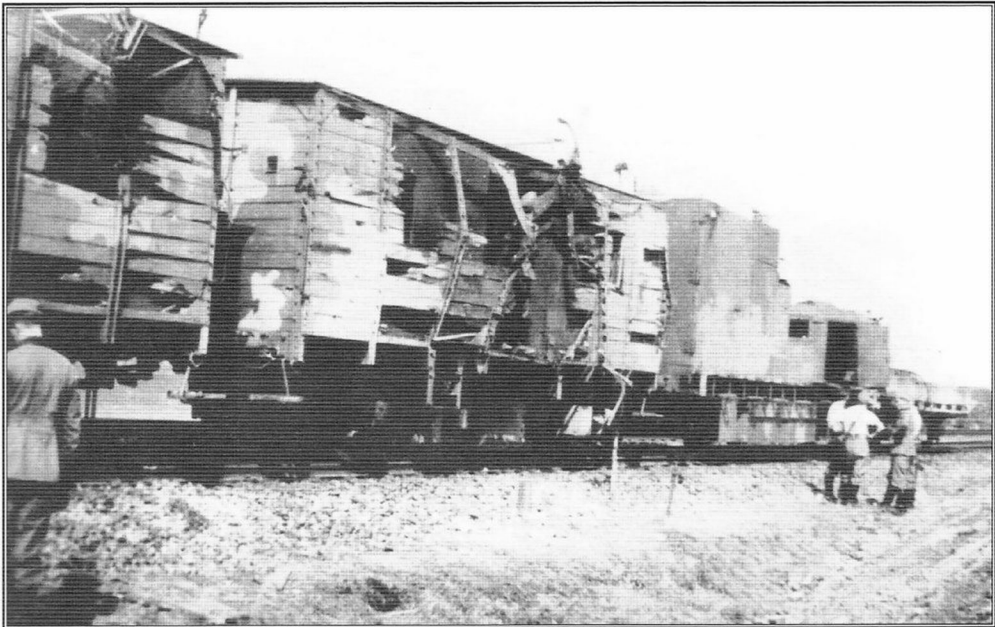
Niemcy starali się o zachowanie pociągów pancernych. Po długich i dość burzliwych negocjacjach Niemcy 5 maja 1921 roku otrzymali zgodę Alianckiej Komisji Kontroli na pozostawienie w składzie każdego okręgu wojskowego jednego pociągu składającego się z lokomotywy i czterech wagonów pancernych. Pociągi miały ochraniać szlaki kolejowe, zapobiegać kradzieżom, a w strefie nadgranicznej także przemytowi (np. na Górnym Śląsku).

Dodatkowo zostały sformowane tzw. pociągi ochrony kolei. Każdy taki pociąg składał się z sześciu zakrytych dwuosioowych wagonów towarowych, opancerzonych od wewnątrz szynami lub betonem. Uzbrojenie każdego wagonu składało się z kilku karabinów maszynowych MG 08 lub MG 08/15 znajdujących się stanowiskach wewnątrz i na zewnątrz wagonu. Do 1937 roku sformowano 22 takie pociągi.

*Reichswehra*, a później *Wehrmacht*, początkowo nie wykazywały większego zainteresowania pociągami pancernymi. Sytuacja uległa zmianie w 1938 roku, gdy OKW zażądało wystawienia kilku pociągów, które planowano użyć do patrolowania pogranicza czechosłowacko-niemieckiego. Jedynie pod koniec lat trzydziestych XX wieku opancerzono lokomotywy typu BR 57 i BR 93 przeznaczone dla pociągów pancernych, bowiem do tej pory używano zwykłych nie opancerzonych lokomotyw cywilnych.

W dniu 23 lipca 1938 roku, ma podstawie rozkazu dowództwa wojsk lądowych (OKH) zostało przejętych i wcielonych do *Wehrmachtu* 7 pociągów. Cztery pociągi dozbrojono montując w małych dwuosioowych opancerzonych wagonach





Uszkodzone w wyniku ostrzału polskiej armaty wagony szturmowe pociągu pancernego nr 3, wrzesień 1939 roku. Z przodu składu widoczny uszkodzony wagon artyleryjski.  
*Damaged by a Polish gun assault wagons of the Kampfzug 3 seen in September 1939. Background is a damaged artillery wagon.*  
 [prof. dr Wolfgang Sawodny via Militaria No. 20 Panzerzüge vol. 1]

armaty piechoty 7,5 cm *leIG 18* kalibru 75 mm i armaty kalibru 7,7 cm *FK 16* kalibru 77 mm pochodzące z okresu I wojny światowej. Uzbrojone w armaty pociągi nazywano **Kampfzug** (stąd wszystkie pociągi we wrześniu 1939 roku, to w istocie **Kampfzüge**, a nie **Panzerzüge**). Dwa pociągi: nr 3 i nr 4 brały udział w zajmowaniu Sudetów. Uczestniczyły w kilku potyczkach z wojskami czechosłowackimi. Po drugiej stronie granicy patrolowały czechosłowackie pociągi pancerne, jednak do walki z nimi wówczas nie doszło. Podczas okupacji Czech i Moraw w marcu 1939 roku na Morawach operował **Kampfzug 4**, a w Czechach pociągi nr 1 i nr 3.

Niemcy zdobyli 5 czechosłowackich pociągów pancernych, z których trzy w 1940 roku zostały wcielone do *Wehrmachtu*.



Wagon artyleryjski pociągu pancernego nr 3 uzbrojony w armatę kalibru 75 mm w obrotowej odkrytej wieży, wrzesień 1939 roku.  
*An artillery wagon armed with an 75mm calibre gun mounted in open-topped turret of the Kampfzug 3 seen in September 1939.*  
 [prof. dr Wolfgang Sawodny via Militaria No. 20 Panzerzüge vol. 1]

## POLSKA – 1939

Do działań w Polsce, we wrześniu 1939 roku, zostały skierowane także pociągi pancerne. W połowie sierpnia, lub w ostatnich dniach tego miesiąca zostały zmobilizowane pociągi pancerne. Pociągi przeznaczone do użycia w pierwszej fazie kampanii zostały obsadzone przez załogi. OKW planowało ich użycie w zachodniej Polsce, gdzie sieć połączeń kolejowych była bardzo rozwinięta (zabór pruski). Plany OKW nie przewidywały użycia **Kampfzugów** w dalszej fazie kampanii. Dwa pociągi nr 3 i nr 7 miały operować po obu stronach „korytarza pomorskiego”, natomiast dwa (4 i 5) pociągi pancerne miały zostać użyte na Śląsku. **Kampfzug 1** mobilizowany w Schneidemühl (Piła) miał być użyty w ramach grupy armii „*Północ*” w późniejszym okresie.

OKW planowało dość ostrożnie działania własnych pociągów, bowiem Wojsko Polskie posiadało 10 silnych (oczywiście w porównaniu z **Kampfzugami**) pociągów pancernych, które mogły łatwo zniszczyć niemieckie jednostki.

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

Przebieg akcji w Chojnicach był następujący. Około godz. 4.15 dyżurny ruchu niemieckiej granicznej stacji kolejowej Firschau (Wierzchowo) zgłosił odejście tranzytowego pociągu pociąg pasażerskiego do Królewca (nr 7-0-4 przyjazd do Chojnic o 4.31). Na stację w Chojnicach wjechał jednak o godz. 4.45 niemiecki pociąg pancerny nr 3 poprzedzany przez drezynę, samochód pancerny **Sd Kfz 231 (6-rad)**. Po obsadzeniu części załogi pociągu dworca kolejowego, gdzie wzięto do niewoli pasażerów, kilku nieuzbrojonych żołnierzy, kolejarzy i zmobilizowanych cywilów, Niemcy ruszyli w stronę Rytle. Drezyna pancerna dojechała do Rytle, ale została skierowana na ślepy tor i wykoleiła się, a jej załoga, po krótkiej walce,

została wzięta do niewoli przez polskich żołnierzy i kolejarzy. Przy wziętym do niewoli podoficerze niemieckim z załogi drezyny znaleziono mapę z zaznaczonymi wszystkimi obiektami przygotowanymi przez Wojsko Polskie do wysadzenia, co świadczy że niemiecka V kolumna zdobyła wcześniej odpowiednie dane. (W. Gołuńska, *Chojnice 1 września 1939 roku. Zniszczenie niemieckiej drezyny pancerniej*, „Nowy Czas Chojnic” nr 5/2002)

Zaalarmowane oddziały polskie przystąpiły do przeciwdziałania. Odwodowa kompania 1. batalionu strzelców przystąpiła do ataku na dworzec, a saperzy z kompanii saperów KOP „Hoszcza” wysadzili most kolejowy przed **Kampfzugiem 3**. W rezultacie pociąg nie mógł kontynuować dalszej jazdy i musiał zawrócić do Chojnic. Sytuacja w mieście została opanowana. Niemieccy żołnierze zostali wyparci z okolic dworca i wycofali się do budynku stacyjnego. Zastępując się wziętymi do niewoli Polakami, zdolali dotrzeć do wracającego pociągu pancernego, który niezwłocznie ruszył w kierunku granicy. Nie zdołał jednak do niej dojechać, gdyż saperzy polscy wysadzili w powietrze wiadukt kolejowy nad szosą lichnowską. Do tego rejonu została dostarczona armata wz. 97 kalibru 75 mm, której obsługa zaczęła ostrzeliwać pociąg. W wagonie artyleryjskim wybuchła amunicja, w wieżyczce obserwacyjnej poległ dowódca pociągu por. Euen. Zastępca dowódcy pociągu, starając się osłabić ogień polskiej artylerii, utrzymywał go w ciągłym ruchu. W pewnym momencie jedna z platform wjechała na zniszczony wiadukt i runęła w dół, co spowodowało wykoślenie kolejnego wagonu. Pociąg pancerny został unieruchomiony stanowiąc doskonały cel dla polskiej artylerii. Niebawem zaczął płonąć. Zmusiło to załogę do opuszczenia go i zajęcia stanowisk bojowych obok nasypu. Tak walkę opisał jeden z żołnierzy **Kampfzuga 3**.

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

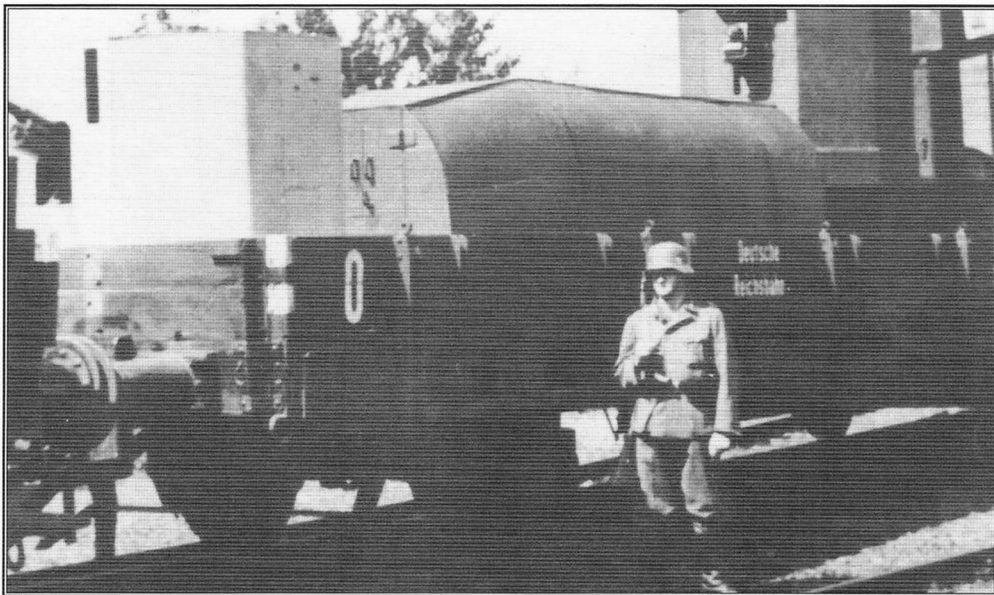
*Kiedy wzmaga się ogień polskiej artylerii, wagony zapalają się (raczej drewniana zewnętrzna obudowa), a bezpośrednie trafienia detonują amunicję w przednim wagonie artyleryjskim”. (Kampf-erlebnisse aus dem Feldzug gegen Polen 1939, Berlin, 1940)*

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

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

Na drugim krańcu „korytarza” operował niemiecki **Kampfzug nr 7**. O 4.00 1 września 1939 roku z Malborka wyruszył pociąg tranzytowy nr 9-6-3 prowadzony przez załogę niemiecką przebraną w polskie mundury. W wagonach znajdował się oddział tzw. *Kampfgruppe „Medem”* dowodzony przez *Oberstleutnanta* Gerharda Medema. W skład jednostki wchodził I. batalion 1. pułku *Grenzschtützu*, zapasowy batalion piechoty z Elbląga wsparty przez 41. Batalion Saperów i armaty piechoty 7,5 cm *leIG 18* kalibru 75 mm zgrupowane w dwubaterijnym dywizjonie artylerii z obsługą pochodzącą z 536. zmotoryzowanego dywizjonu artylerii ciężkiej. Za pociągiem tranzytowym podążał niemiecki **Kampfzug nr 7**. Pociąg pancerny poprzedzała drezyna pancerna **Sd Kfz 231 (6-Rad)**. Niemiecki „koń trojański” miał przejechać przez most na Wiśle, a ukryci żołnierze mieli szybko zlikwidować ubezpieczenia polskie na moście i w rejonie stacji w Tczewie, oraz unieszkodliwić ładunki wybuchowe założone na moście. Atak miał być zgrany z nalotem bombowym. Zgłoszony pociąg tranzytowy nr 9-6-3 z Malborka opóźniał się, więc ok. 4.30 dyżurny ruchu w Tczewie Jan Ernst zapytał dyżurnego ruchu w Simonsdorfie, (obecnie Szymankowo, wówczas na terytorium Wolnego Miasta Gdańska) Alfreda Runowskiego o przyczyny spóźnienia. Runowski poinformował, że pociąg dochodzi do Simonsdorfu i dodał *„Mieście się na baczności, dalej nie mogę wam nic powiedzieć, gdyż mam tu strażnika”* (stacja została wcześniej opanowana przez miejscowy oddział SA). Ostrzeżenie zostało podane w chwili, w której strażnik na moment wyszedł. Gdy po kilku minutach Ernst próbował się połączyć z Simonsdorfem łączność była już przerwana. Ernst natychmiast poinformował pełniącego na stacji dyżur por. Antoniego Lebieźdza z 2. batalionu strzelców o przerwaniu łączności z Simonsdorfem i rozmowie z Runowskim. Postanowili nie otwierać zamontowanej od lata 1939 roku na torach, od strony wschodniej, silnej stalowej bramy zagrządzającej wjazd na tory (najechanie pociągu na bramę mogło spowodować jego wykolejenie). Dopiero pod koniec bombardowania nadjechała drezyna, a za nią pociąg nr 9-6-3. Pociąg nie zdołał wjechać na most, gdyż brama była zamknięta. Tymczasem w Simonsdorfie, polscy kolejarze (na terenie Wolnego Miasta Gdańska koleje podlegały Polsce) skierowali pociąg pancerny nr 7 na boczny tor zakończony kozłem odbojowym. W ten sposób opóźnili przybycie **Kampfzuga 7** na miejsce walki i wsparcie walczącej piechoty. Pociąg przybył do Lisewa (Lißkau) już w trakcie walki. Później pociąg był używany do patrolowania trasy do Mławy i Działdowa, stoczył krótki pojedynek z polskim pociągiem pancernym nr 15.

Pod koniec sierpnia został sformowany **Kampfzug 1**, 1 września 1939 roku stacjonował Schneidemühl (Piła) – nie był gotowy do akcji. 11 września rozpoczął patrolowanie linii do Bydgoszczy, a 18 września eskortował pociąg wiozący *Führera*.



Wagon artyleryjski pociągu pancernego nr 4 uzbrojony w armaty kalibru 47 mm, wrzesień 1939 roku.

*An artillery wagon armed with an 47mm calibre gun of the Kampfzug 4 seen in September 1939. [prof. dr Wolfgang Sawodny via Militaria No. 20 Panzerzüge vol. 1]*

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

Kolejnym pociągiem biorącym udział w kampanii w Polsce był **Kampfzug 6 (Insterburger Bahnschützzug)**. Wieczorem 31 sierpnia 1939 roku przyjechał z Königsbergu (Królewek) do Prostken (Prostki).

Dnia 1 września około 8.00 rano wyruszył w kierunku granicy niemiecko-polskiej. Aby umożliwić jego dalsze posuwanie się, placówka Straży Granicznej w Boguszach wysadziła przygraniczny wiadukt kolejowy i tor kolejowy. Pociąg pancerny, dojechał do granicy i rozpoczął ostrzał artyleryjski Grajewa i Bogusz. Pod jego osłoną oddział niemieckiej piechoty zaatakował strażnicę SG w Boguszach, której obrońcy w większości polegali. Pod osłoną ognia pociągu pancernego wyruszyła w kierunku Osowca kompania motocyklistów.

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

Rankiem 3 września **Pociąg Pancerny 6** ostrzelał Grajewo i stanowiska 9. pułku strzelców konnych.

W pierwszych dniach września 1939 roku na Górnym Śląsku przejechał **Kampfzug 5**. Później ten pociąg pancerny stacjonował w Krakowie i patrolował linię kolejową do Lwowa.

Kilka (2–3) pociągów pancernych, pozostałych w Polsce jesienią 1939 roku, było używanych do patrolowania tras kolejowych, a ponadto osłaniały linię graniczną (demarkacyjną) z ZSRS.



Wagon artyleryjski pociągu pancernego nr 6, wrzesień 1939 roku.

*The artillery wagon of the Kampfzug 6 seen in September 1939. [Waldemar Trojca]*

## DANIA – 1940

W operacjach przeciwko Danii wzięły udział trzy pociągi pancerne nr 23, 24 i 25. Były to czeskosłowackie pociągi pancerne zdobyte w marcu 1939 roku. Zimą 1939–1940 znajdowały się w Milowicach. Na początku marca 1940 roku przejechały do Rehagen-Klausdorf niedaleko Zossen, gdzie zostały obsadzone przez załogi m.in. z 4. zapasowego batalionu saperów kolejowych. W dniu 8 kwietnia 1940 roku pociągi zostały skoncentrowane w Bremie. Pociągi pozostawały pod rozkazami dowództwa XXXI. Korpusu.



**Pociąg pancerny nr 24 w Danii w kwietniu-maju 1940 roku. Pociąg posiada oryginalny kamuflaż używany w armii czechosłowackiej.**  
*A Panzerzug 24 seen in Denmark in April-May 1940. Note original Czechoslovakian army camouflage pattern. [prof. dr Wolfgang Sawodny via Militaria No. 20 Panzerzüge vol. 1]*

Rankiem 9 kwietnia 23. i 24. pociąg pancerny przejechały granicę Danii. Pociąg nr 23 operował w składzie grupy bojowej (marszowej) „C” z Flensburga linią kolejową do Frederiki i w kierunku mostu w Fen. Pociąg nr 24 w składzie grupy „D” z Niebüll i Süderlügum jechał w kierunku Trondern i Esbjerg. 10 kwietnia dotarł do Ringkøbing i dalej do Holsterbo, gdzie do 27 maja 1940 roku ochraniał most przez Lim Fjord.

Pociąg nr 25 miał być przetransportowany z jednostkami 198. dywizji piechoty promem kolejowym z Warnemünde do Gedser, skąd miał odjechać do Vordingborg, w celu ubezpieczenia mostu z Ferster na Zelandię. Ostatecznie jednak pozostał w Warnemünde i w działaniach na terenie Danii nie brał udziału.

Pociągi nr 23 i 24 pozostały w Danii do końca maja i pierwszych dni czerwca 1940 roku, później wróciły do Milowic, gdzie został utworzony ośrodek pociągów pancernych.



**Pociąg pancerny nr 23 w Danii w kwietniu-maju 1940 roku.**  
*A Panzerzug 23 seen in Denmark in April-May 1940.*

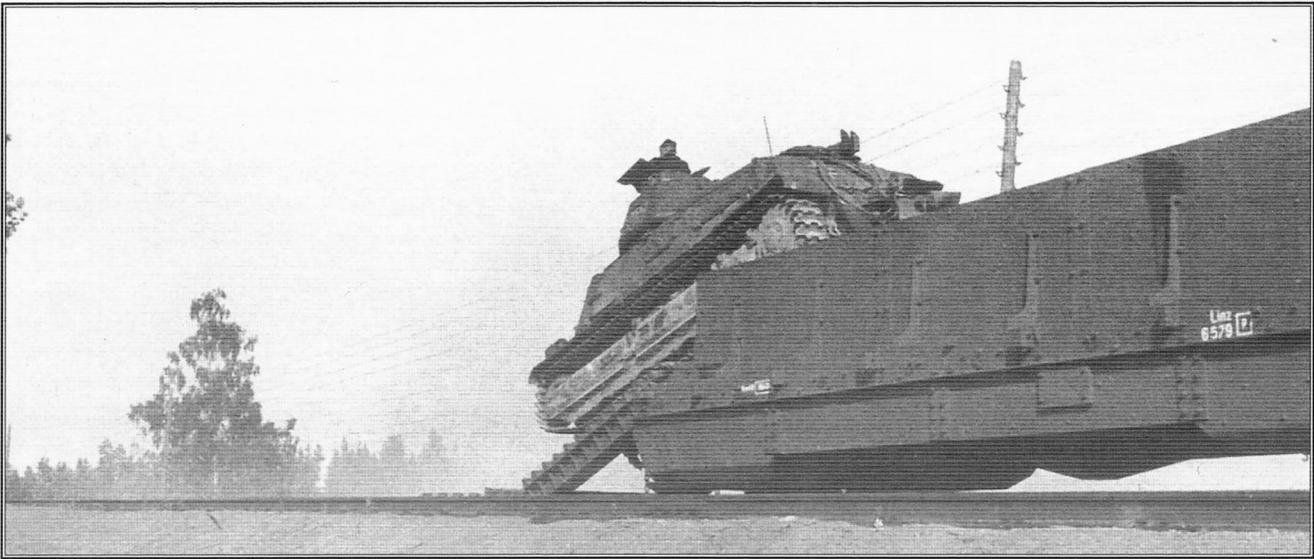
**FRONT ZACHODNI – 1940**

Niemieckie pociągi pancerne otrzymały zadania bojowe także na froncie zachodnim, oczywiście były zupełnie nieprzydatne podczas ataku przez góryste Ardeny, lecz na pomocniczych kierunkach mogły z powodzeniem wykonać powierzone zadania.

Przed atakiem na Belgię i Holandię pociągi zostały skoncentrowane w pobliżu granicy Niderlandów. Pociąg nr 1 wczesnym rankiem 10 maja 1940 roku pokonał granicę przez most na Mozie w Gennep. **Panzerzug 1** poprzedzał pociąg wiozący żołnierzy z 481. pułku 256. dywizji piechoty. Oba pociągi przejechały obok stanowisk wojsk holenderskich. Jednak zaskoczeni Holendrzy szybko zdołali zająć stanowiska. Wracający do Niemiec pociąg pancerny na moście nad kanałem Peel wpadł na wykołajnicę ustawioną przez żołnierzy holenderskich, która spowodowała wykołajenie się lokomotywy i dwóch wagonów.

Z kolei pociąg nr 5 na moście w Roermond został celnie ostrzelany przez artylerię holenderską, kilka wagonów zostało poważnie uszkodzonych, pociąg wprawdzie został wyciągnięty spod ognia, lecz naprawa wagonów była nieopłacalna i pociąg został skreślony ze stanu (jeden wagon został prawdopodobnie włączony do pociągu nr 1 lub nr 21).

Pociąg pancerny nr 3 10 maja 1940 roku rankiem przejechał granicę. Pod Zutphen został zatrzymany przez żołnierzy holenderskich obsadzających bunkry strzegące linii kolejowej.



**Czołg PzKpfw 35S(f) zjeżdża po rampie z platformy Ommar. Pociąg pancerny nr 29, front wschodni, wrzesień 1941 roku.**  
*A PzKpfw 35S(f) tank driving off the Ommar flatcar attached to the Panzerzug 29, Eastern Front in September 1941. [CAW]*

Celny ogień holenderskich armat przeciwpancernych spowodował znaczne uszkodzenia taboru pociągu. Ciężko uszkodzony pociąg pancerny został potem naprawiony w warsztatach w Kolonii.

W Holandii walczył też niemiecki pociąg pancerny nr 7, zaś do Belgii został wysłany pociąg nr 25, który nie został wcześniej użyty bojowo podczas okupacji Danii.

### POCIĄGI PANCERNE „1941”

Doświadczenia wyniesione z walki z polskimi pociągami pancernymi we wrześniu 1939 roku ukazały dowództwu niemieckiemu konieczność rozwoju tego typu uzbrojenia, które mogło być niezwykle przydatne na froncie wschodnim.

Dlatego też w 1940 roku zostały sformowane kolejne pociągi pancerne: nr 21 i 22 z taboru polskiego oraz nr 23 (czeski nr 2), nr 24 (czeski nr 3) i nr 25 (czeski nr 4) z pociągów czeskosłowackich.

Pod koniec 1940 roku, przygotowania do rozpoczęcia operacji „Barbarossa” nie ominęły też pociągów pancernych. W dniu 13 grudnia *Allgemeines Heeresamt Inspection der Eisenbahn Pioniere*, czyli zmyślnie zakamuflowane, co było dość częstą praktyką w 1000-letniej Rzeszy, biuro konstrukcyjne pociągów pancernych, wykonało dwa projekty pociągów pancernych przeznaczonych do walki na Wschodzie. Niemcy z racji dość ożywionych kontaktów wojskowych z ZSRS w latach dwudziestych XX wieku i do połowy 1933 roku, posiadali informacje na temat sowieckich pociągów pancernych, bowiem ten rodzaj broni nie był w państwie Stalina szczególnie utaj-niony. Stąd też liczyli z możliwością konfrontacji z licznymi sowieckimi pociągami pancernymi (ZSRS posiadał wówczas najliczniejszą „flotę” pociągów pancernych na świecie!).

Projekt „1941” przewidywał wykorzystanie jako wagonów artyleryjskich czołgów umieszczonych na typowych platformach *Ommar-Wagen*, wyposażonych w dodatkowy pancerz boczny o

grubości 10–15 mm. W późniejszym okresie planowano zastąpienie „czołgów na szynach” klasycznymi wagonami pancernymi wyposażonymi w wieże artyleryjskie, jednocześnie przystąpio-no do opancerzania lokomotyw, bowiem do tej pory używano lokomotyw zdobycznych (polskich i czeskich), kilku lokomotyw typu BR 57 i BR 93 opancerzonych w 1938 roku i nie opancerzonych „czarnych” lokomotyw *Deutsche Reichsbahn*.

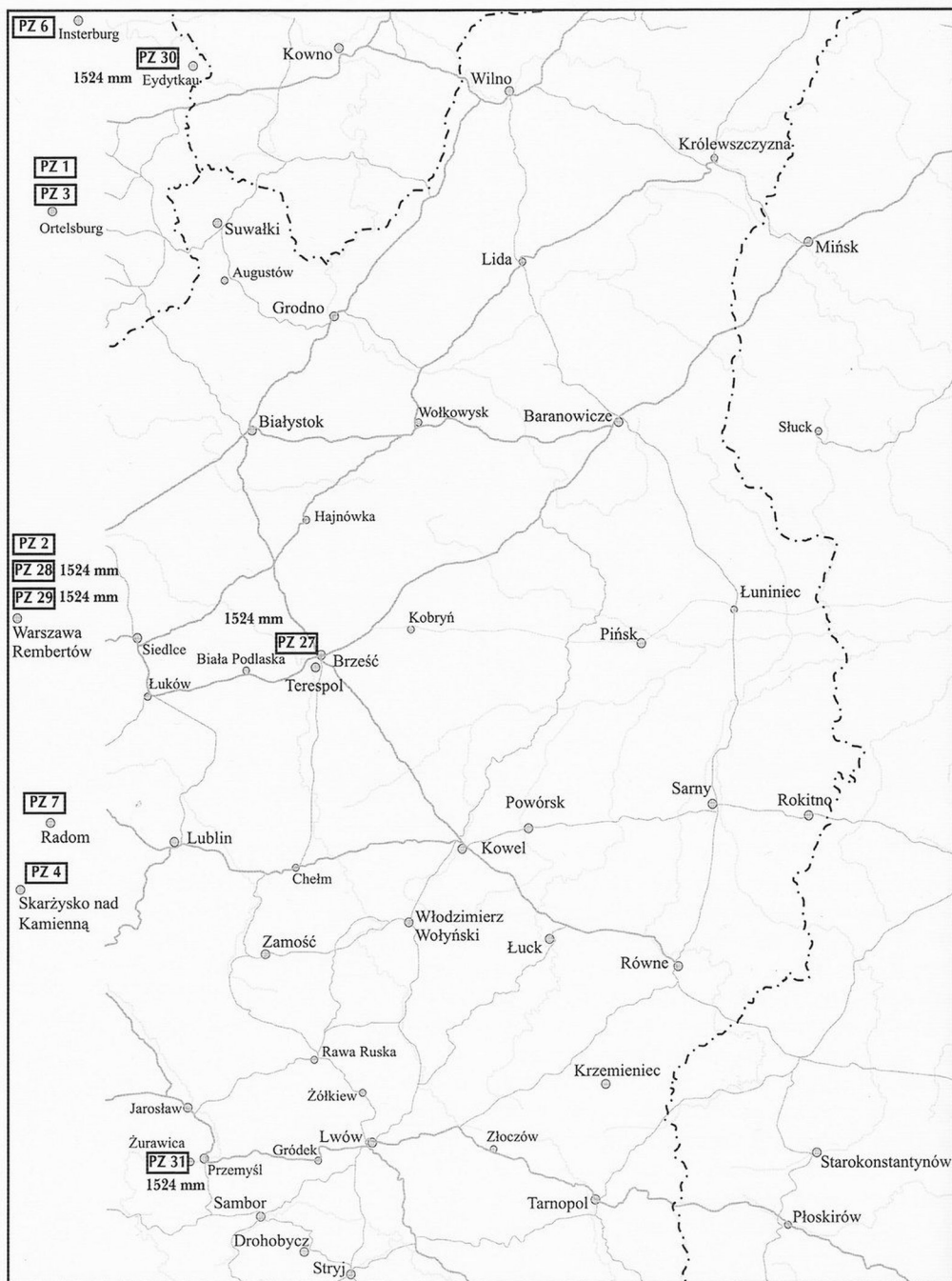
Ponadto zaplanowano rozpoczęcie produkcji innych typów wagonów, w tym wagonów gospo-darczych, szpitalnych, przeciwlotniczych. Konieczność budowy tego ostatniego typu wagonów była szczególnie istotna, w obliczu zakładanego całkowitego panowania w powietrzu „sokołów Stalina”.

Przewidywano, że część (wszystkie?) wagony pomocnicze będą posiadały własny napęd dies-łowski, dlatego będą zdolne do samodzielnego operowania, z dala od macierzystego **Panzerzuga**.

Kolejnym istotnym czynnikiem warunkującym użycie pociągów pancernych było ich przy-stosowanie do szerokiego rozstawu torów. Podobny problem wystąpił w 1920 roku, gdy Wojsko Polskie miało na swoim stanie zarówno pociągi o rozstawie szyn 1435 mm, jak i tzw. szerokie o rozstawie 1524 mm. Niemcy nie dys-ponowali dokładnymi danymi wywiadowczymi na temat stanu szlaków kolejowych na terenie państw bałtyckich, Białorusi i Ukrainy. Zupełnie błędnie domniemywali, że wszystkie szlaki będą miały szyny przekute na 1524 mm. Pośrednio o prze-prowadzonej modernizacji świadczyło kilka sze-rokotorowe linii kolejowych m.in. do Brześcia na Bugiem/Terespoła oraz Przemyśla/Medyki. Wy-wiad niemiecki oczywiście nie wiedział, że przy-stosowanie tych magistrali kolejowych do sze-rokości toru 1524 mm wiązało się z planowanym atakiem ZSRS na Niemcy, bowiem wtedy Armia Czerwona miała otrzymywać zaopatrzenie!

Dlatego też nowe pociągi pancerne – ozna-czone nr 26–31 zostały przystosowane do sowiec-kiego rozstawu szyn (1524 mm).

Niemieckie pociągi pancerne,  
21 czerwca 1941 roku.  
*The German armoured trains,  
June 21, 1941.*



W 1941 roku *Abwehra* zdołała ustalić, że większość polskich szlaków kolejowych na terenie Białorusi i Ukrainy nie została przekuta. „Szerokimi” magistralami kolejowymi były linie do Brześcia, Wilna, Baranowicz, Kowla i Lwowa.

Dlatego też w pierwszej fazie operacji „*Barbarossa*” niemieckie pociągi pancerne bezkarnie hulały po zachodniej Białorusi i Ukrainie (tory 1435 mm), gdy sowieckie „pancerki” mogły opierać się tylko po niektórych szerokich torach.

Zakłady *Linke Hoffman* w Breslau (Wrocław), *Wagon Fabrik GmbH* w Dessau, *Krupp-Gruson* w Magdeburgu-Bückau, *Berliner Maschinenbau AG* (dawnie *Louis Schwartzkopff*) w Berlinie i *Henschel und Sohns* w Kassel otrzymały polecenie wykonania 6 nowych pociągów pancernych. Podstawowe uzbrojenie nowych pociągów pancernych (nr 26,

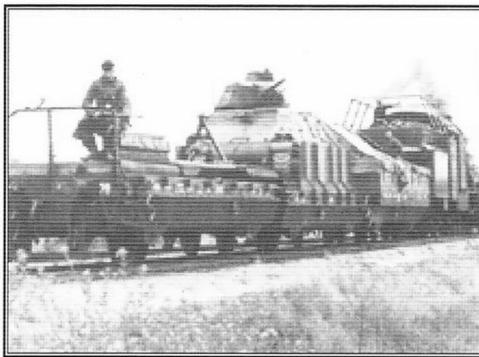
27, 28, 29, 30 i 31) stanowiły czołgi **PzKpfw 35S(f)** na platformach *Ommar Wagen*. Pociągi posiadały opancerzoną lokomotywę *Baureihe 57* i platformy przewożące piechotę.

Pociągi zostały zmobilizowane na miesiąc przed „*Barbarossą*”. Każdy posiadał dwa czołgi **PzKpfw 35S(f)** (nr 29, 30 i 31) lub trzy platformy z czołgami. Gotowość bojową osiągnęły od 18 do 21 czerwca 1941 roku. Jeden pociąg (nr 31) był napędzany lokomotywą dieslowską *WR 360 C14*, która była używana do przetaczania na stacji w Medyce składów kierowanych z ZSRS do Niemiec i została zmodernizowana do rozstawu 1524 mm.

Niemcy do wykorzystania w pierwszej fazie operacji „*Barbarossa*” przeznaczyli 11 pociągów pancernych, zgrupowanych w Generalnym Gubernatorstwie (GG) i w Prusach Wschodnich.

## FRONT WSCHODNI 1941–1945

Po rozpoczęciu operacji „Barbarossa” niemieckie pociągi pancerne zostały podzielone na dwa dywizjony. W skład I. dywizjonu weszły pociągi typu „1941” przystosowane do „sowieckiego” toru. Pociągi tego dywizjonu przemieszczały się za frontem, natomiast starsze pociągi nr 1, 2, 3, 4, 6 i 7 pozostawały daleko na zapleczu frontu. Przykładowo pociąg nr 30 trafił do Gaczniny pod Leningradem, natomiast pociąg nr 6 patrolował trasę Nowogród-Psków, pociągi nr 1 i 2 stacjonowały w Orszy i Połocku, zaś nr 26 w odwodach Grupy Armii „Środek”. Pociąg nr 4 trafił do Dniepropietrowska, zaś 27, 28 i 29 do Orła. Użycie bojowe nowych pociągów „1941” nie zakończyło się sukcesem, bowiem nawet rozbite i zdemoralizowane oddziały **RKKA** skutecznie „odgryzały” się załogom **Panzerzugów**, w tym żołnierzom leżącym na odkrytej platformie (brak opancerzonych wagonów szturmowych!), natomiast czołgi **PzKpfw 35S(f)** były tylko namiastką wagonów artyleryjskich, bowiem dysponowały słabym opancerzeniem (do 45 mm) i uzbrojeniem (armata kalibru 47 mm). Dlatego też pierwszym zadaniem było włączenie w skład pociągów „1941” zdobytych sowieckich wagonów artyleryjskich (sowieckie pociągi pancerne grupowały tylko wagony artyleryjskie i przeciwlotnicze oraz ewentualnie drezyny pancerne – samochody pancerne przystosowane do poruszania się po torach, natomiast nie miały w swoim składzie typowych wagonów szturmowych przewożących piechotę, dowodzenie odbywało się z tendra lokomotywy, gdzie zostało przygotowane stanowisko dowodzenia wyposażone w radiostację). Cennym łupem były też zdobyte polskie pociągi pancerne zagarnięte przez Sowietów we wrześniu 1939 roku. Wagony pancerne uzbrojone w armaty kalibru 76,2 mm i 107 mm były wzmocnieniem pociągów.



Pociąg pancerny nr 28, front wschodni, sierpień 1941 roku. Widoczna platforma z zaopatrzeniem, czołg PzKpfw 35S(f) na platformie Ommar i platforma służąca do przewozu żołnierzy, osłonięta jedynie plandeką.

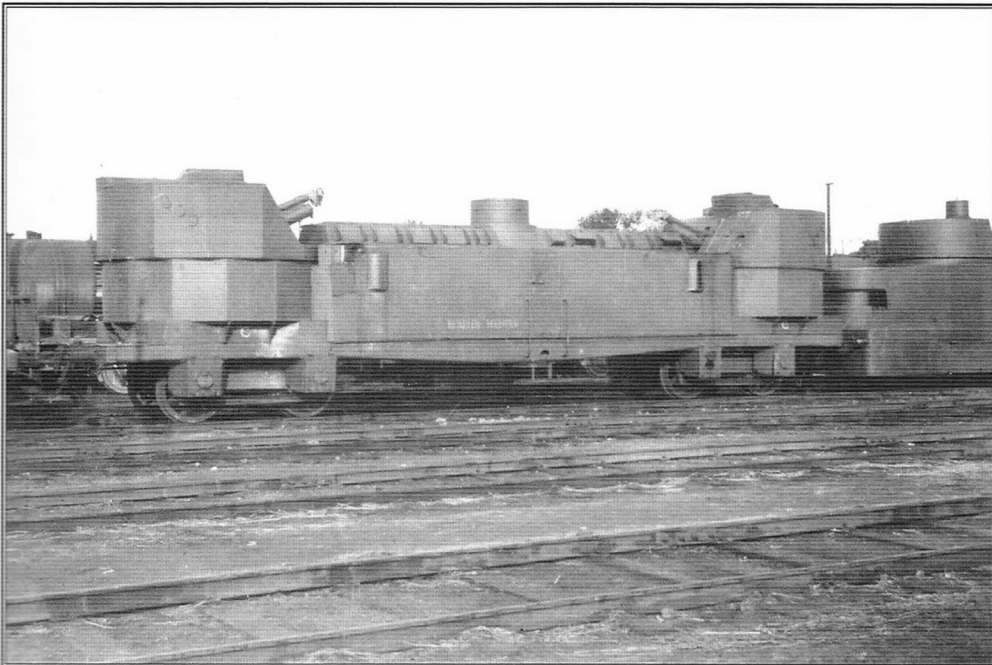
*A Panzerzug 28 seen on Eastern Front in August 1941. Train contained flatcar with supplies, Ommar flatcar with a PzKpfw 35S(f) tank and a flatcar used for transport soldiers covered only with tarpaulin! [CAW]*

Zimą 1941–1942 pociąg pancerny nr 1 ostaniał linię kolejową Smoleńsk–Wiaźma. Linia ta była ustawicznie atakowana przez partyzantów, dlatego do jej ochrony dodatkowo przydzielono pociągi nr 3 i 27 (ten ostatni pociąg składał się z dwóch **Streckenschützzugów**). Wiosną 1942 roku patrolowanie tego szlaku rozpoczął **Strecken-schützzug** nr 83 (z 83. dywizji piechoty).

W dniu 2 stycznia 1942 roku podczas walk pod Moskwą został poważnie uszkodzony pociąg nr 27, jednak niebawem został odbudowany z wykorzystaniem zdobytych wagonów sowieckich. W dniu 13 stycznia 1942 roku został utracony pociąg nr 29, który okrążony przez oddziały sowieckie, został wysadzony w powietrze przez załogę. Pociąg pancerny nr 6, uszkodzony w wyniku wybuchu miny i został wycofany z frontu.

W latach 1941–1942 niemieckie oddziały kolejowe zdołały przystosować tory do „europejskiego” rozstawu, co znacznie poprawiło rytmiczność dostaw na front. Znikła konieczność utrzymywania pociągów o rozstawie 1524 mm. Trzy pociągi (nr 27, 29 i 31) zostały przystosowane do torów 1435 mm.

Pod koniec 1942 roku pięć pociągów wchodziło w skład grupy armii „Środek”: były to stare jednostki nr 1, 2, 3 i 4 oraz pociąg nr 21 wykonany z pol-

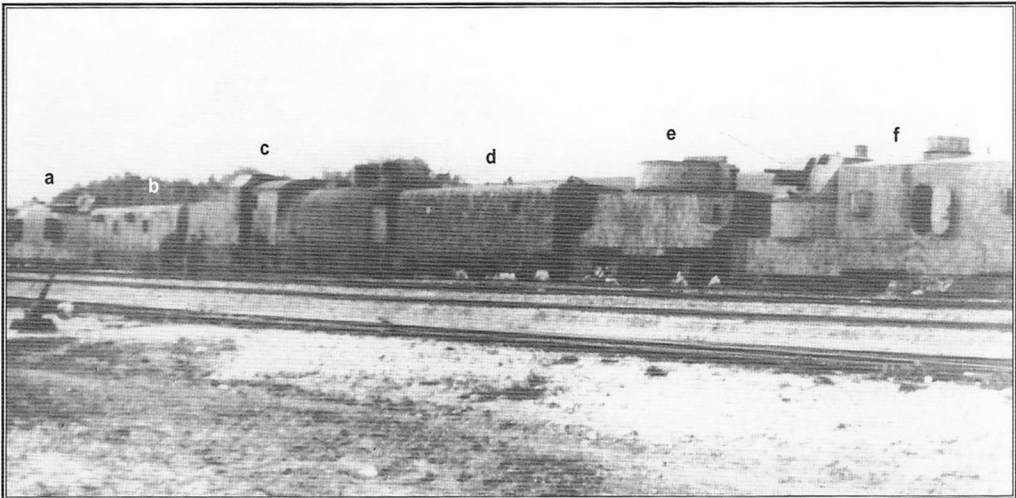


Pociąg pancerny Panzerzug 10 na stacji w Kijowie, 29 września 1941 roku. Widoczny wagon artyleryjski z polskiego pociągu pancernego nr 51. Po prawej wagon artyleryjski z polskiego pociągu pancernego nr 53.

*A Panzerzug 10 seen at Kiev station, September 29, 1941. Centre is an artillery wagon from the former Polish Armoured Train No. 51. Right is an artillery wagon from the former Polish Armoured Train No. 53. [Wawrzyniec Markowski]*

Panzerzug 21 zestawiony z polskiego taboru. a – wagon artyleryjski nr 699069 z pociągu nr 52, b – wagon dowodzenia nr 631550 z pociągu nr 54, c – lokomotywa Ti3 nr 13/54654 z tendrem 12C1 nr 481 z pociągu nr 52, d – wagon szturmowy nr 625627 z pociągu nr 11, e – wagon artyleryjski z 1. dywizjonu pociągów pancernych, f – wagon artyleryjski nr 460025 z pociągu nr 54.

*A Panzerzug 21 built from the former Polish armoured trains equipment. a – artillery wagon No. 699069 from the Armoured Train No. 52, b – command wagon No. 631550 from the Train No. 54, c – Ti3 No. 13/54654 locomotive with tender 12C No. 481 from the Armoured Train No. 52, d – assault wagon No. 625627 from the Train No. 11, e – artillery wagon from the inventory of the 1st Armoured Train Battalion, f – artillery wagon No. 460025 from the Armoured Train No. 54. [prof. dr Wolfgang Sawodny via Militaria No. 20 Panzerzüge vol. 1]*



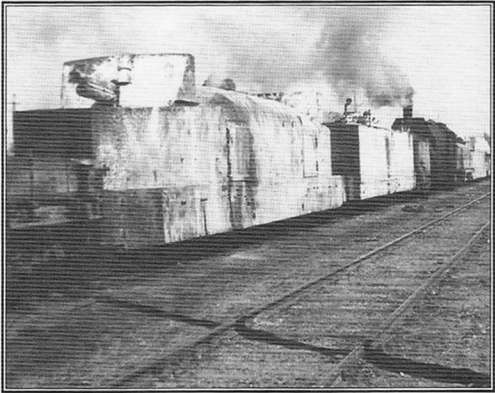
skich wagonów pancernych. Dwa pociągi zasilły grupę armii „Północ” (nr 26 i nowy 51), pociągi nr 7, 10 (wykonany z polskich wagonów) i 28 (wagony sowieckie) walczyły nad Donem w składzie grupy armii „B”. Pociągi pancerne 6 i 24 stacjonowały w Jugosławii. Pod koniec 1942 roku na Bałkany trafił wyremontowany pociąg nr 23. Pociągi nr 23 i 24 patrołowały głównie trasę Zagrzeb–Saloniki–Ateny oraz Zagrzeb–Belgrad. Wspomniane linie były ustawiczne nękane przez partyzantów. Aby poprawić bezpieczeństwo ruchu kolejowego zostały wykonane dwa wąskotorowe pociągi pancerne obsadzone przez Chorwatów, było to niezwykle istotne, gdyż dwa pociągi (nr 6 i 24) wymagały pilnego remontu (ten ostatni odniósł uszkodzenia po wykolejeniu przez partyzantów Tito). Dowództwo pociągów pancernych skierowało na Bałkany dwa pociągi BP-42, jednak pociągi pancerne o dużej masie mogły poruszać się po słabych torach w Jugosławii i Grecji, jedynie ze znacznie zredukowaną szybkością. Dało to impuls do rozpoczęcia prac nad nowymi typami tzw. lekkich pociągów zwiadowczych (lePzSpähwagen).

„Polski” pociąg nr 22 i pociąg nr 25 znajdowały się we Francji, a cztery pociągi (nr 23, 27, 30 i 31) były remontowane i modernizowane.

Od września do listopada 1942 roku do linii zostały wprowadzone nowe pociągi pancerne

BP-42 nr 61, 62, 63, 64, 65 i 66. Skierowanie pociągów na zaplecze było spowodowane koniecznością zapewnienia należytej ochrony linii kolejowych, które były narażone na ataki partyzantów. Także na pasywnym, środkowym odcinku frontu, oraz w rejonie Pskowa i Leningradu niemieckie pociągi pancerne pełniły głównie służbę na zapleczu. Priorytetowym zadaniem realizowanym przez załogi pociągów pancernych było zabezpieczenie linii kolejowych. Na najbardziej zagrożone odcinki zostały skierowane pociągi BP-42 nr 66, 67, 68, 69 i 70.

Niemieckie pociągi pancerne, np. nr 10 wzięły czynny udział w walkach pod Stalingradem. Tam uwidoczniła się duża skuteczność pociągów w

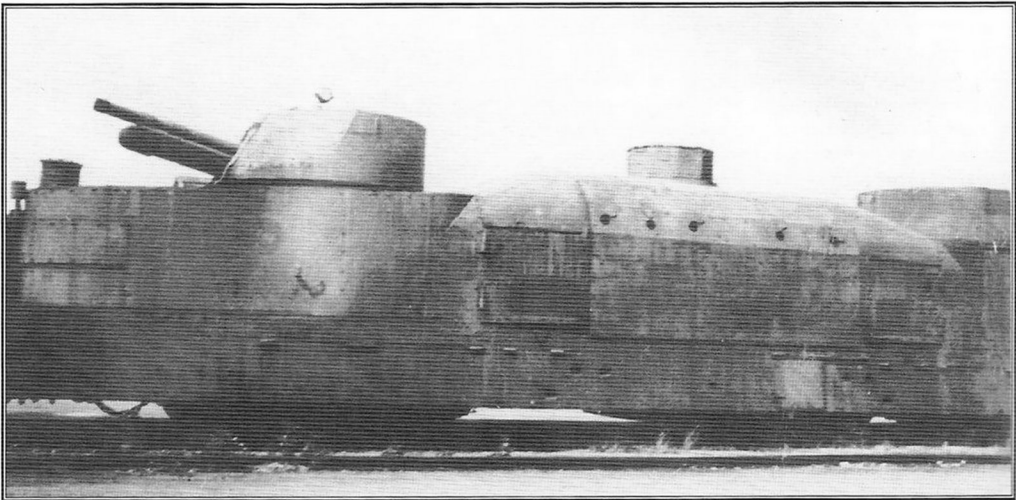


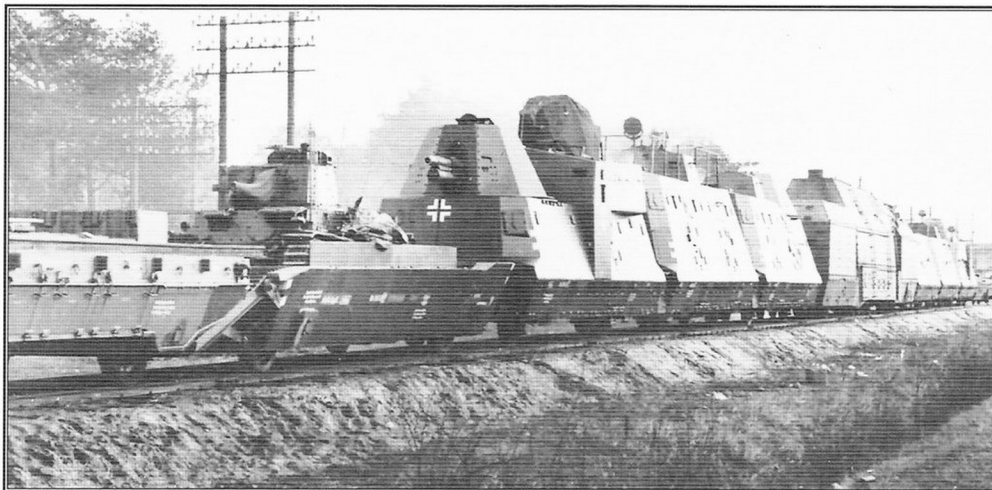
Polski wagon artyleryjski z pociągu nr 52 w składzie pociągu pancernego nr 21. Widoczne zlikwidowane polskie strzelnice w drzwiach wagonu i wieżyczka obserwacyjna dowódcy z czołgu PzKpfw III, 1943–1944.

*A Polish artillery wagon from the Armoured Train No. 52 attached to the Panzerzug 21. Note cancelled machine gun posts fitted in the doors and added a commander's observation coupola from the PzKpfw III tank on the top of the hull, 1943–1944. [prof. dr Wolfgang Sawodny via Militaria No. 20 Panzerzüge vol. 1]*

Polski wagon artyleryjski nr 699069 z pociągu nr 52 w składzie pociągu pancernego nr 21. Widoczne zlikwidowane strzelnice w drzwiach wagonu i wycięte dodatkowe strzelnice, 1942 rok.

*A Polish artillery wagon No. 699069 from the Armoured Train No. 52 attached to the Panzerzug 21. Note cancelled machine gun posts fitted in the doors and added the new firing posts on the top of the hull in 1942. [prof. dr Wolfgang Sawodny via Militaria No. 20 Panzerzüge vol. 1]*





Pociąg pancerny typu BP-42 nr 61. Na pierwszym planie platforma z zaopatrzeniem, Panzerträgerwagen z czołgiem PzKpfw 38(t) Ausf. G, wagon artyleryjski tzw. Geschütz-wagen, wagon dowodzenia i wagon szturmowy, dalej parowóz BR 57 z dwoma tendrami.

BP-42 type Armoured Train No. 61. Foreground is a flatcar with supplies, next Panzerträgerwagen with a PzKpfw 38(t) Ausf. G tank, artillery wagon Geschütz-wagen, command wagon, assault wagon and a BR 57 locomotive with two tenders. [ze zbiorów Janusza Magnuskiego]

działaniach defensywnych. Nad Wołgę trafiły też pociągi nr 7 i 27 stacjonujące w Charkowie, nad Donem w 1943 roku walczyła załoga pociągu nr 11. W listopadzie 1943 roku w rejonie Kijowa operowały pociągi nr 7, 10 i 11 (trasa Berdyczów–Żytomierz–Korosteń i Sarny–Równe–Kowel–Tarnopol). Załoga pociągu nr 28 walczyła pod Krzywym Rogiem, a nowego BP-42 nr 62 trafiła do „kotła” pod Czerkasami. Dramatyczna sytuacja na Ukrainie zmusiła dowództwo niemieckie do dyslokacji kolejnych **panzerzugów**: nr 31 w rejon Żytomierza, nr 28, od lutego 1944 roku, do Nikołajewa i Odessy. Dodatkowo z Rzeszy nadjechały cztery nowe pociągi typu BP-42: nr 69, 70, 71 i 72.



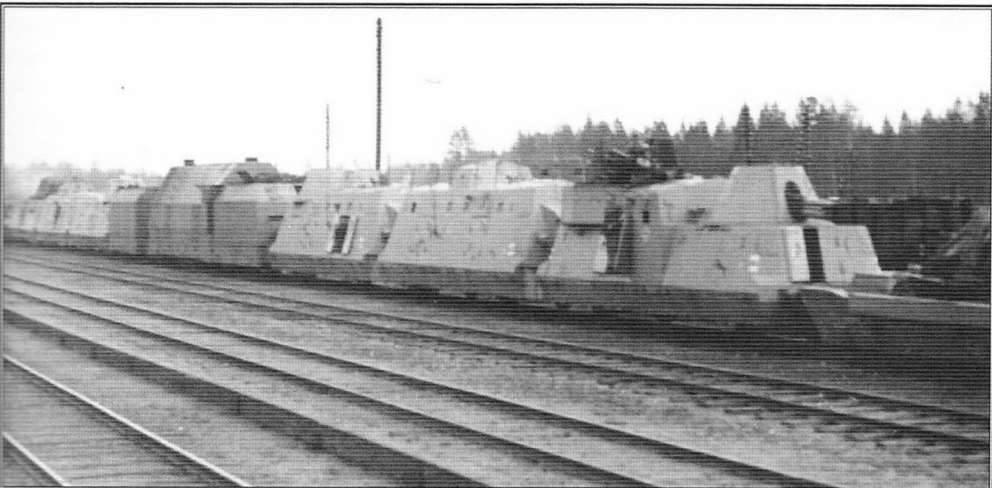
Pod koniec 1943 roku na froncie znajdowało się 30 pociągów. W grupie armii „Środek”: nr 1, 2, 21, 27 i nowe BP-42 nr 61, 67 i 68. Na niewralgicznym odcinku grupy armii „Południe” nr 7, 10, 11, 28, 30, 31, 62, 69 i nr 70. Na terenie Serbii i Chorwacji stacjonowały: nr 6, 23, 64 i 65. We Francji pozostała „22” i „25”. Warsztaty w Królewcu, w Warszawie i we Wrocławiu remontowały pociągi nr 3, 4, 24 i 26. Do końca 1943 roku armia niemiecka utraciła dwa pociągi: nr 5 ciężko uszkodzony w maju 1940 roku i nr 29 wysadzony przez załogę w styczniu 1942 roku. Na przełomie 1943–1944 roku utracono pociąg nr 31 zdobyty przez wojska sowieckie 28 grudnia 1943 roku i nr 69 uszkodzony przez czołgi sowieckie pod Tarnopolem w marcu 1944 roku. Po trafieniu lokomotywy, wagony „69” wykoleiły się i zostały opuszczone przez załogę. 4 kwietnia 1944 roku załoga odciętego pociągu nr 70 wysadziła swój skład.

Dwa uszkodzone, podczas walk o Kowel w marcu 1944 roku, pociągi nr 10 i 27 zostały wycofane do bazy pociągów w Rembertowie. Pociąg nr 27 wyremontowano(?), a nietypowy (polskie wagony) nr 10 złomowano (według innej informacji – oba pociągi wówczas złomowano).

W 1944 roku na front wschodni dotarły nowe pociągi typu BP-44: pierwszy nr 73 był gotowy w lutym 1944 roku, kolejne latem 1944 roku.

Pociąg pancerny nr 27, front wschodni, sierpień 1941 roku. Widoczne dwie platformy Ommar z czołgami PzKpfw 35S(t) i platforma służąca do przewozu żołnierzy przykryta plandeką.

A Panzerzug No. 27 seen on Eastern Front in August 1941. Foreground is a flatcat used for transport soldiers covered with tarpaulin and two Ommar flatcars with PzKpfw 35S(t) tanks.



Pociąg pancerny typu BP-42 Panzerzug 64. Na pierwszym planie Panzerträgerwagen z czołgiem PzKpfw 38(t) Ausf. G, wagon artyleryjski tzw. Geschütz-wagen, wagon dowodzenia i wagon szturmowy, dalej parowóz BR 57 z dwoma tendrami. Skład był często powiększony o dwa wagony artyleryjskie tzw. Artilleriewagen.

BP-42 type Panzerzug 64. Foreground is a Panzerträgerwagen with a PzKpfw 38(t) Ausf. G tank, artillery wagon – Geschütz-wagen, command wagon, assault wagon and background is a BR 57 locomotive with two tenders. Armored train usually had two attached artillery wagons – Artilleriewagen.

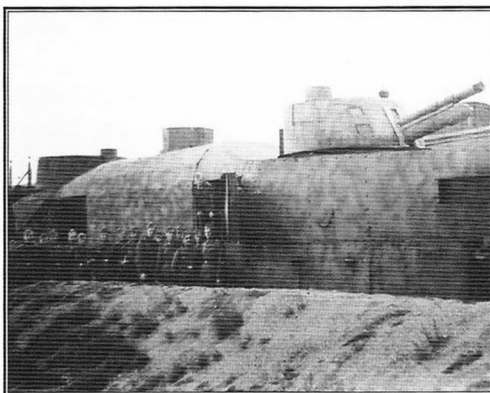
**Zniszczony pociąg pancerny BP-44 nr 74 w Pogorzeli Warszawskiej koło Otwocka, wrzesień 1944 roku. Na pierwszym planie zniszczony wagon artyleryjski tzw. Geschützwagen.**

*A destroyed BP-44 type Panzerzug 74, in Pogorzel Warsaw near Otwock in September 1944. Foreground is a destroyed Geschütz-wagen wagon. [Janusz Dziwota via Muzeum Ziemi Otwockiej]*

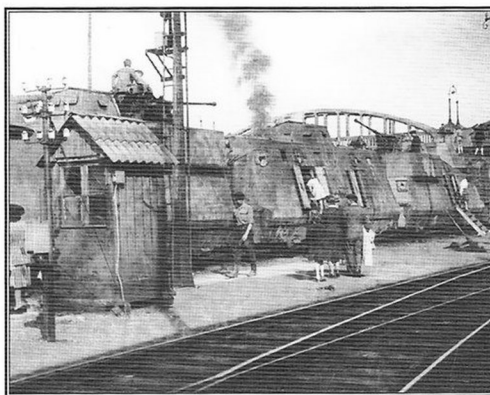


**Polski wagon artyleryjski nr 699069 z pociągu nr 52 w składzie pociągu pancernego nr 21.**

*A Polish artillery wagon No. 699069 from the Armoured Train No. 52 attached to the Panzerzug 21.*



Prawdziwa hekatomba niemieckich **Panzerzugów** nastąpiła podczas sowieckiej ofensywy na Białorusi w czerwcu i w lipcu 1944 roku oraz latem 1944 roku. W dniu 26 czerwca 1944 roku pociąg nr 1 otoczony przez oddziały sowieckie w rejonie Bobrujska został wysadzony w powietrze przez własną załogę, podobny los spotkał pociąg nr 66 wysadzony pod Siedlcami (30 lipca 1944 roku). W dniu 27 (lub 28) lipca 1944 roku czołgi sowieckie zniszczyły w Pogorzeli Warszawskiej pociąg pancerny nr 74. Dwa pociągi zostały utracone w pasie grupy armii „*Północ*”: nr 51 uszkodzony przez lotnictwo sowieckie 13 sierpnia 1944 roku został wysadzony przez załogę w Sömerpalu w Estonii, taki sam był koniec pociągu nr 67, zniszczonego 27 lipca 1944 roku w Mitawie.



**Zdobyty na stacji w Saint-Berain pociąg pancerny nr 32. Widoczne dwa wagony artyleryjskie uzbrojone w działka 3,7 cm Flak 36 kalibru 37 mm.**

*A captured at Saint-Berain station in France Panzerzug 32. Note two artillery wagons were armed with 3.7 cm Flak 36 AA guns.*

W dniu 17 lipca w grupie armii „*Północna Ukraina*” został zniszczony pociąg nr 63, a w dniu 31 sierpnia koło miejscowości Stanic w Rumunii został wysadzony odcięty pociąg nr 71. Produkowano wprawdzie nowe pociągi, ale w 1944 roku ukończono tylko kilka pociągów, co jednak nie pokryło strat. Także produkcja innych typów pojazdów (wagony motorowe, **Panzerjägerwageny**) była daleka od zaplanowanej.

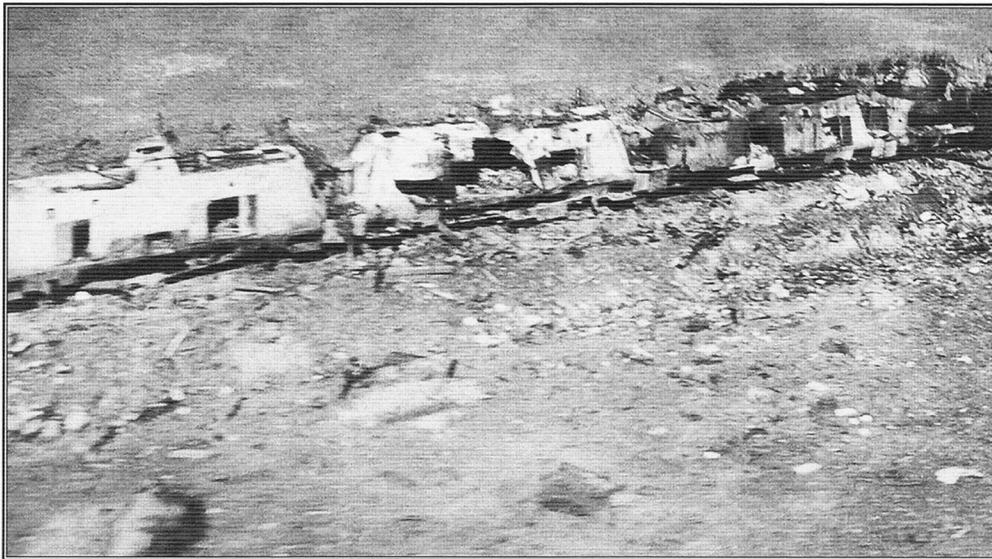
Ponadto armia niemiecka utraciła **lePzSpähwagenzug 304** i pociąg pancerny nr 32 zdobyty przez francuskie jednostki pancerne w Saint-Berain-sur-Deune we Francji 7 września 1944 roku.

W okresie od stycznia do końca września 1944 roku do służby trafiły cztery pociągi **BP-44** (71, 73, 74 i 75), cztery **Leichte PzSpähwagenzug** (301, 302, 303 i 304), ponadto w służbie znalazło się 8 pancernych wagonów motorowych (nowy nr 16, zdobyczne sowieckie nr 18, 19, 20 oraz zdobyczne włoskie nr 30, 31, 32, 33).

Planowano wykonanie 8 pociągów typu **BP-44**, 16 **schwere PzSpähwagenzug**, aż 46 **Panzerjägerwagenów** i wprowadzenie 5 włoskich wagonów motorowych **Ansaldo ALn 56**. Te ambitne zamierzenia nie zostały zrealizowane, mimo, że produkcja pociągów pancernych miała wysoki priorytet.

Pociągi pancerne pozostające we Francji, a były to zmodernizowane stare pociągi czechosłowackie i polski nr 22, 24 i 25 oraz wykonane od podstaw we Francji pociąg nr 32 wycofywały się w kierunku wschodnim, było celowe rozwiązanie, ponieważ pod niebem Normandii panowało lotnictwo alianckie i **Panzerzüge** łatwo mogły paść łupem „*Typhoonów*”, czy **P-47**. Alianci zdobyli jedynie pociąg nr 32 unieruchomiony na stacji w Saint-Berain. Pozostałe pociągi po bieżących naprawach (Milowice?) i wzmocnione **Panzerjägerwagenami** trafiły do południowej Polski.

W tym czasie zostały utracone dwa pociągi: nr 3 (który niejako rozpoczął II wojnę światową, akcją w Chojnicach, oczywiście skład pociągu w 1944 roku był zupełnie odmienny, niż we wrześniu 1939 roku) i nr 21 (polskie wagony pancerne) zdobyty w



**Zniszczony pociąg pancerny BP-44 nr 76, okolice Seerappen koło Królewca, kwiecień 1945 roku.**

*A destroyed BP-44 type Panzerzug 76, Seerappen near Königsberg, East Prussia in April 1945. [ASKM]*

Możejkach 30 września 1944 roku i następnego dnia pociąg nr 6 zniszczony na Węgrzech.

Poważną przeszkodą w planowym wprowadzaniu nowych pociągów do linii była utrata doskonale wyposażonej bazy pociągów pancernych w Rembertowie. Wprawdzie personel i wyposażenie zostały ewakuowane do Miłowic w Czechach, lecz uruchomienie nowej bazy zajęło ponad dwa miesiące. Strata wielu pociągów pancernych niewątpliwie wpłynęła na spadek zainteresowania sztabowców niemieckich tym typem uzbrojenia, jednak należy obiektywnie ocenić, że wiele pociągów zostało utraconych, nie w wyniku akcji nieprzyjaciela, lecz w następstwie odcięcia (zablokowania) szlaków kolejowych i braku możliwości odwrotu lub ewakuacji, jeżeli skład odniósł uszkodzenia. W zasadzie tylko pociągi nr 63, 66 i 74 zostały zniszczone w wyniku bezpośredniej akcji oddziałów Armii Czerwonej.

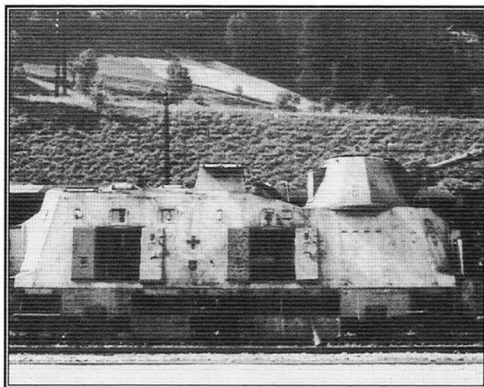
Brak materiałów i odpowiednich możliwości produkcyjnych spowodował zahamowanie produkcji pociągów pancernych. Ukończono tylko 10 pociągów **schwere PzSpähwagenzug**, budowę następnych dwóch wstrzymano w styczniu 1945 roku. Nie było zbyt fortunne posunięcie, bowiem właśnie **sPzSpZug** mogły stać się niezwykle skutecznym orężem. Silnie uzbrojone, trudne do wykrycia i dysponujące własnym napędem były skuteczną „kompanią czołgów na torach”. Tylko dwa pociągi **sPzSPZug** osiągnęły gotowość bojową. Ponadto pod koniec 1944 roku dwa nowe pociągi pancerne typu **BP-44** zostały wysłane na front: nr 76 do Prus Wschodnich i nr 77 do Słowenii. Dodatkowo pociąg nr 75 został wzmocniony pociągiem nr 52. Był **Streckenschützzug „Blücher”** zmodernizowany do standardu pociągu **BP-42**.

Na przełomie 1944–1945 dyslokacja pociągów pancernych na froncie wschodnim była następująca: w Kurlandii składzie grupy armii „*Północ*” pociąg nr 26, w Prusach Wschodnich w grupie armii „*Środek*” nr 30, 52, 68, 72b i 76 oraz pancerne wagony motorowe **Panzertriebewagen** nr 19, 21 i

23. Grupa armii „*A*” (dawna „*Północna Ukraina*”) pociągi nr 11, 22, 24, 25, 62 i 72a oraz pancerne wagony motorowe nr 16, 18, 20 i 22. Na południowym odcinku frontu: w grupie armii „*Południe*” pociąg nr 64, natomiast w grupie armii „*F*” na Bałkanach pociągi nr 23, 75, **sPzSpZug 201, 202** oraz **lePzSpZug 303** i pancerne wagony motorowe: niemiecki nr 15 i włoskie nr 30, 31, 32, 33 i 35.

Ofensywa wojsk sowieckich w styczniu 1945 roku przyniosła zagładę kolejnym **Panzerzugom**: grupie armii „*A*” ocalały tylko nr 22 i 72a. W Prusach Wschodnich pozostały cztery jednostki, po przerwaniu frontu niemieckiej 3. armii pancernej i 2. armii dwa pociągi: nr 30 i 72b, wiozące setki uciekinierów z Prus Wschodnich przedarły się do Marienburga (Malbork). Do Malborka dotarł też uszkodzony pociąg nr 68 i 52. Został odcięty pociąg nr 76, który potem został zniszczony przez załogę pod Seerappen (15 kwietnia 1945 roku). Dowództwo niemieckie planowało ewakuację pociągów na Łużyce, lecz przedarcie się jednostek sowieckich i polskich do Bałtyku uniemożliwiło ten manewr. W tej sytuacji pociągi walczyły w rejonie Gdańska: nr 30 i 52 zostały zdobyte 21 marca 1945 roku pod Groß Katz (Wielki Kack koło Gdyni), zaś pociągi nr 68 i 72b zostały w dniu 31 marca wysadzone przez własne załogi na Oksywiu.

Pociągi pancerne zgrupowane w **Panzerzug Kampfgruppe Heeres Armee Gruppe „Weischel”**



**Wagon artyleryjski – Artilleriewagen z pociągu pancernego BP-44 nr 78 porzuconego przez załogę w Austrii w maju 1945 roku.**

*An artillery wagon – Artilleriewagen of the type BP-44 train Panzerzug 78 abandoned by their crew in Austria in May 1945. [Tank Museum]*

(dowódca *Oberstleutnant von Tückheim*) walczyły na Pomorzu Zachodnim. Grupa obejmowała pociągi nr 65 i 77 oraz **Panzer Lehr Zug 5** (ex **Panzerzug 75**). Grupa powiększyła się niebawem o inne pojazdy m.in. pancerne wagony motorowe nr 16, 21, 22 i 37 (ten ostatni przyjechał z północnych Włoch), **Streckenschützzug 350**. **Panzer Lehr Zug 5** został wycofany na Bałkany, lecz został otoczony przez wojska polskie pod Belgard (Białogard) i wysadzony w powietrze przez załogę (5 marca 1945 roku). W dniu 27 lutego pociąg nr 77 został rozbity przez sowieckie czołgi w zasadzce pod Bublitz (Bobolice). Z kolei los pociągu sztabowego (dowodzenia) nr 72a dopełnił się w oblężonym Kolbergu (Kołobrzeg).

W marcu 1945 roku został utworzony improwizowany pociąg „Berlin” uzbrojony w unieruchomione czołgi **PzKpfw V Sd Kfz 171 „Panter”** na platformach kolejowych (typ *SSsym?*). Pociąg „Belin” został zniszczony przez artylerię sowiecką pod Seelow (16 kwietnia 1945 roku), natomiast pociągi pancerne nr 65, **Streckenschützzug 83** i 350 wycofały się na zachód od Berlina i w maju zostały zdobyte przez wojska sowieckie. Pociąg nr 75 i pancerne wagony motorowe nr 21 i 22 zostały przydzielone do osłony kwatery *OKW* w Zossen i Wündorf. **Panzertriebwagen 16** został zdobyty przez wojska polskie pod Neustadt (Dose) 2 maja 1945 roku. W okrążonym przez 6. armię sowiecką Wrocławiu w zakładach *Linke-Hoffman* powstał pociąg pancerny „Pörsel”, który 20 marca 1945 roku wszedł do walki w rejonie Klein Mochbern (Muchobor Mały). Skład kursował na linii Schmiedefeld (Kuźniki)–Muchobor. Wspierał oddziały walczące w rejonie lotniska w Gandau (Gądów). W ciągu dziesięciu dni walk, „Pörsel” zniszczył dziesięć sowieckich czołgów i zestrzelił trzy samoloty. 1 kwietnia silny ogień sowieckiej artylerii wyeliminował go z walki. Skład został poważnie uszkodzony, a załoga poniosła straty. Pociąg został wycofany na tyły, gdzie poddano go remontowi i uzupełniono straty. Został zniszczony przed kapitulacją w maju 1945 roku.

## ORGANIZACJA JEDNOSTEK POCIĄGÓW PANCERNYCH

Informacje na temat niemieckich pociągów pancernych należy poprzedzić informacjami na temat organizacji jednostek tego typu w okresie 1941–1945.

Każdy pociąg pancerny miał w swoim składzie załogę bojową, która po prostu „strzelała” i załogę techniczną, która odpowiadała za stan techniczny pociągu (inaczej mówiąc „jechała”). Załoga bojowa była rekrutowana z wydzielonych jednostek zapasowych piechoty, artylerii, saperów kolejowych, wojsk łączności i sanitarnych. Natomiast personel techniczny podlegał *Deutschen Reichsbahn* i był wyznaczany na podstawie specjalnego rozdzielnika ministerstwa komunikacji Rzeszy. Było to przeniesienie służbowe, równoznaczne z pełnieniem służby wojskowej. Początkowo brak jednolitej obsady pociągów (cywilna i wojskowa) prowadził do trudnych do rozwiązania (typowych zresztą dla 1000-letniej Rzeszy) sporów kompetencyjnych np. w zakresie odpowiedniego zaopatrzenia załogi.

W celu pełnej koordynacji działania pociągów pancernych, w dniu 14 lipca 1941 roku, na wniosek szefa sztabu wojsk lądowych (*OKH*) generała pułkownika Franza Haldera zostało utworzone stanowisko oficera sztabowego pociągów pancernych (dokładnie *Kommandeur der Eisenbahn-Panzerzüge und General Inspekteur der Panzer Truppen beim Oberkommando des Heeres/inaczej Stabsoffizier der Eisenbahn Panzerzug*) i odpowiedniego niewielkiego sztabu. Oficerem został ppłk (od 1943 roku płk) Egon von Olszewski, który to stanowisko piastował aż do 31 marca 1945 roku, czyli do chwili rozwiązania (w ostatniej fazie wojny, patrz dalej) tego „sztabu”. Von Olszewski podlegał bezpośrednio szefowi transportu kolejowego *OKH*, któremu podlegały służby związane z funkcjonowaniem pociągów pancernych i dowódcy oddziałów kolejowych, któremu podlegały pułki saperów kolejowych.

Po prawej. Maszynista lokomotywy *Baureihe 57*.

Right. The engine-driver of the *Baureihe 57* locomotive. [CAW 8193]



Radiotelegrafista na stanowisku w tzw. tendrze dowodzenia – *Befehlstender*.

The radio-operator in radio post in command tender – *Befehlstender*. [CAW 8165]





Pociąg pancerny typu BP-42 Panzerzug 63. Na pierwszym planie Panzerträgerwagen z czołgiem PzKpfw 38(t) Ausf. G, dalej wagon artyleryjski – Geschützswagen. Widoczna zmodyfikowana platforma, przystosowana do sprzęgu z Panzerträgerwagenem.

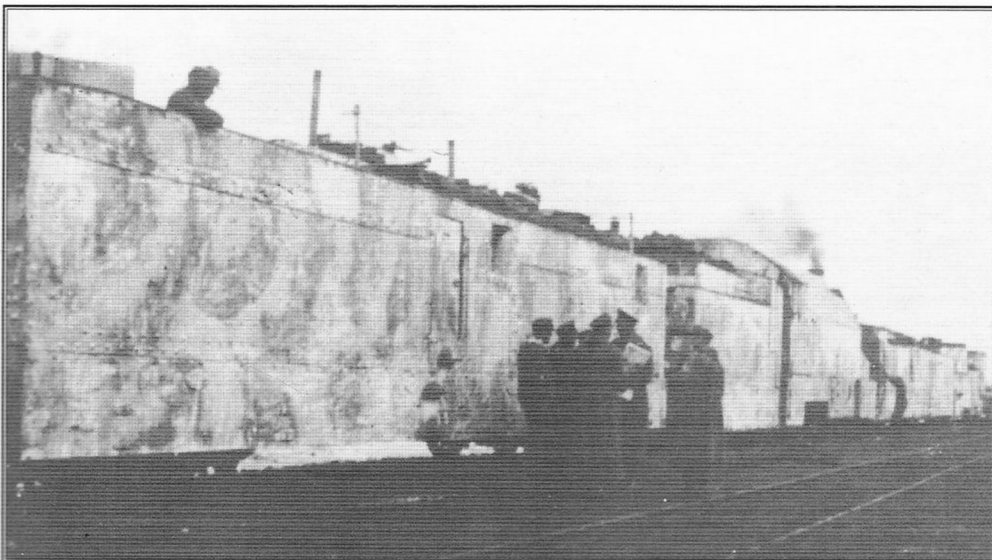
BP-42 type Armoured Train No. 63. Foreground is a Panzerträgerwagen with a PzKpfw 38(t) Ausf. G tank and background is an artillery wagon – Geschützswagen. Note modified flatcar to connect with Panzerträgerwagen. [Delta Publishing]

Po utworzeniu, w 1940 roku, stanowiska *General der schnellen Truppen beim Oberkommando des Heeres* pociągi także zostały włączone do wojsk szybkich. Techniczne zabezpieczenie pociągów pozostało nadal w gestii specjalnego oddziału *In 10* ze składu *Eisenbahntruppen*. Wszystkie te działania przyczyniły się do dalszej dezorganizacji dowodzenia pociągami i braku jednolitych służb odpowiedzialnych za ten rodzaj sił zbrojnych. Początkowo pociągi nie wykonywały w zasadzie żadnych działań ofensywnych, ochraniały jedynie linie kolejowe i pozostawały pod rozkazami odpowiednich służb tyłowych (np. dywizji ochronnych) odpowiedzialnych za ochronę szlaków kolejowych na zapleczu frontu.

Ten system organizacji był wynikiem braku koncepcji użycia pociągów na froncie np. w składzie jednostek pancernych. Rozwiązaniem przejściowym było zgrupowanie, w pierwszej fazie operacji „Barbarossa”, pociągów w dwóch dywizjonach. Dopiero przydzielenie *Kommandeur der Eisenbahn-Panzerzüge* do dowódcy wojsk szybkich ujednoliciło dość skomplikowane dowodzenie.

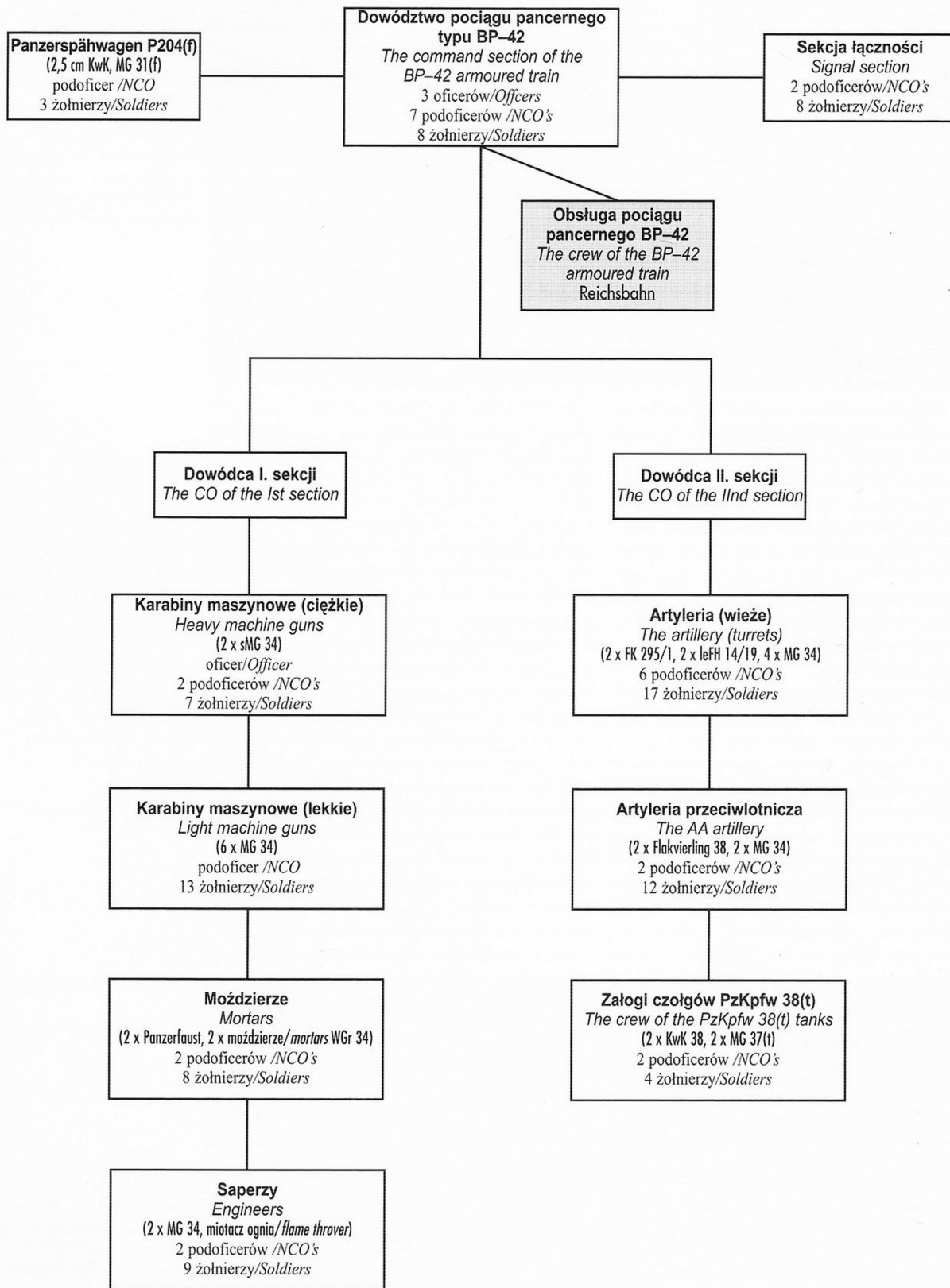
Zaowocowało to zwiększeniem aktywności pociągów pancernych na froncie, ponadto została sformowana specjalna jednostka zapasowa *Eisenbahn Panzerzug Ersatz Abteilung* w Rembertowie (Warszawa–Rembertów). Jednostka współpracowała z inspektorem 6, (*In 6*) odpowiedzialnym za wyposażenie pociągów oraz inspektorem 10, (*In 10*) zajmującym się m.in. wyszkoleniem. W dniu 24 maja 1942 dowódca *Schnelle Truppen* zatwierdził opracowany przez von Olszewskiego projekt rozwoju pociągów pancernych, w tym budowy nowych składów (BP-42) i modernizacji już istniejących pociągów.

Na początku 1943 roku dokonano reorganizacji struktur dowodzenia pociągami pancernymi. Rozwiązany został istniejący „sztab” pociągów pancernych (dość dziwne działanie, w sytuacji, gdy do linii miały być wprowadzane nowe pociągi), a w jego miejsce został powołany referat pociągów pancernych przy generalnym inspektorze wojsk pancernych (gen. Guderian) na czele którego stanął major Fritz von Wendel. W tym okresie pociągi były przydzielane do grup armii lub armii. Prowadziło to problemów z podporządk-



Pociąg pancerny nr 11. Na pierwszym planie sowiecki wagon artyleryjski typu Skład Wojskowy nr 60 przebudowany na wagon dowodzenia i szturmowy, front wschodni, 1943 rok.

A Panzerzug 11 seen on Eastern Front in 1943. Foreground is a Soviet artillery wagon type Military Warehouse No. 60 converted to a command and assault wagon. [prof. dr Wolfgang Sawodny via Militaria No. 20 Panzerzüge vol. 1]



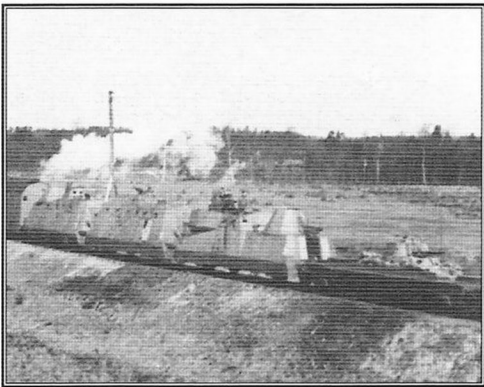
**Załoga pociągu pancernego typu BP-42.**  
*The crew of BP-42 type armoured train.*

kowaniem pociągów poszczególnym dowódcą. Sytuacja była natomiast klarowna, gdy pociąg znajdował się odwodzie i pozostawał w bezpośredniej dyspozycji dowódcy armii lub grupy armii.

Inspektor broni pancernej uznał, że bardziej efektywne będzie użycie kilku pociągów zgromadzonych w ramach jednej dużej jednostki (ten typ jednostek, tzn. brygady pociągów pancernych w ZSRS formowano już od początku lat trzydziestych XX wieku).

Pod koniec 1943 roku zaplanowano utworzenie samodzielnych dowództw dużych jednostek pociągów pancernych przy sztabie każdej grupy armii. Jako pierwszy, w styczniu 1944 roku, został sformowany *Regimentstab zur Führung der Panzerzüge* (sztab pułku dowodzenia pociągami pancernymi) przy grupie armii „F” na Bałkanach. Dowódcą był pułkownik Becker. Później jednostka została nazwana *Panzerzug Regimentstab 1*. Na froncie wschodnim sztaby zostały ulokowane w dwóch specjalnych pociągach sztabowych: nr 72a i nr 72b. W pociągu nr 72a ulokował się *Panzerzug Regimentstab 2* dowodzony przez ppłk Freiherr von Tückheima zu Altdorf, który podlegał grupie armii „A” („Północna Ukraina”), a potem „Środek”. W pociągu nr 72b mieścił się, dowodzony przez ppłk Günthera, *Panzerzug Regimentstab 3*. Sztab początkowo znajdował się pod rozkazami dowódcy grupy armii „Środek”, a później grupy armii „Północ”.

Według niepotwierdzonych informacji w kwietniu 1945 roku *Panzerzug Regimentstab 3* (major Neumann) został odtworzony w oparciu o kadrę *Eisenbahn Panzerzug Ersatz Abteilung* znajdującego się w Milowicach na terenie Protektoratu Czech i Moraw.



Pociągi sztabowe składały się z wagonów sztabowych, przeciwlotniczych, platform z czołgami i *Panzerjägerwagen*ów. Taki skład miał tylko pociąg sztabu 1. pułku, pozostałe dwa pociągi miały znacznie okrojony skład. Z pociągiem sztabowym miały współdziałać cztery tzw. drezyny sztabowe (*Befehlsdraisinen*) i dwa pociągi naprawcze (*Werkstattzüge*), jednak pociąg warsztatowy został włączony tylko do sztabu 1. pułku.

Ostatnią formą organizacyjną była tzw. *Panzerzug Kampfgruppe Heeres Armee Gruppe „Weischel”* (dowódca *Oberstleutnant von Tückheim*) powstała ze sztabu 2. pułku i walcząca w składzie grupy armii „Wisła” w marcu i w kwietniu 1945 roku.

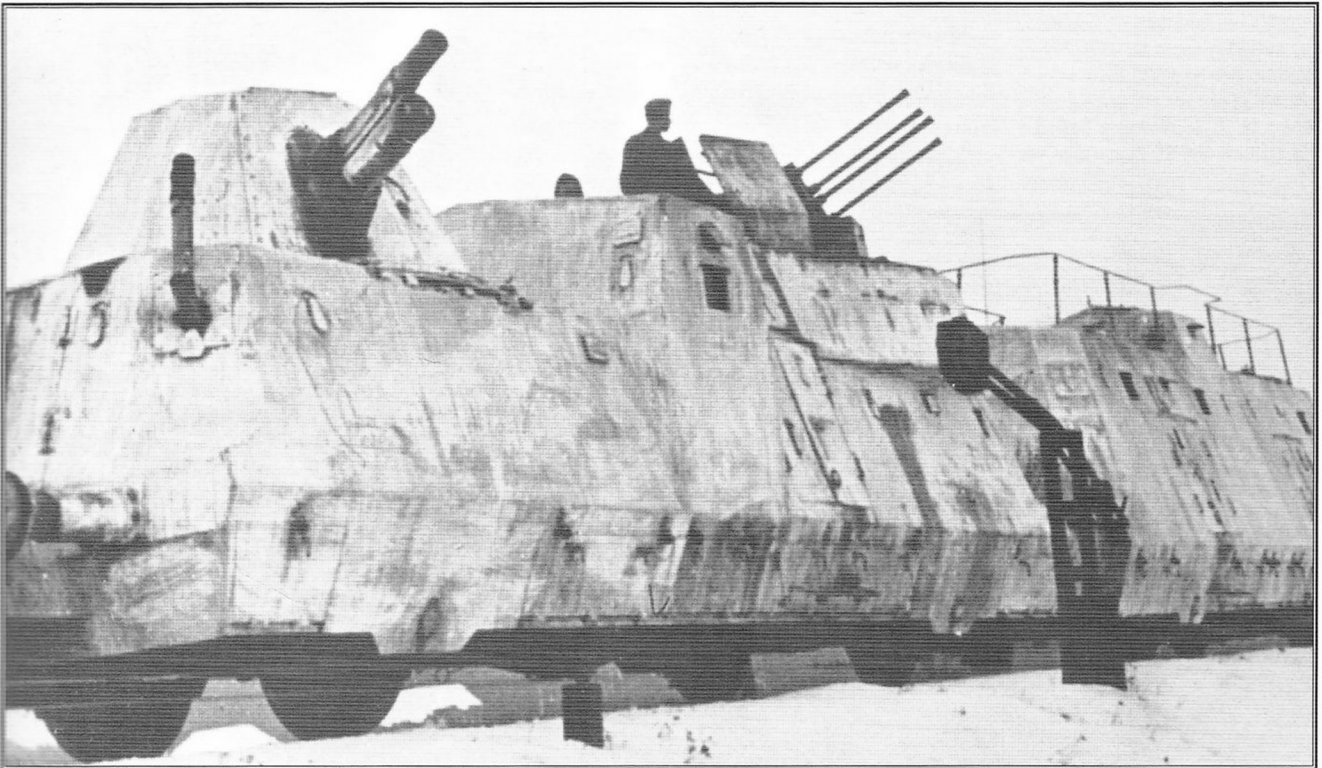
W ostatniej fazie wojny, pociągi pancerne były przydzielane do różnych jednostek, w zależności od aktualnej sytuacji bojowej (np. pociąg nr 72a walczył w oblężonym Kołobrzegu) i o organizacji, czy tworzeniu form współdziałania pociągów wówczas nie było już mowy.

**Sztabowy pociąg pancerny nr 72b, front wschodni, 1944 rok.**

*A command Panzerzug 72b seen on Eastern Front in 1944. [prof. dr Wolfgang Sawodny via Militaria No. 20 Panzerzüge vol. 1]*

**Pociąg pancerny typu BP-42, Panzerzug 63 lub 65, front wschodni, 1943 rok. Na pierwszym planie wagon artyleryjski *Geschützwagen* uzbrojony w armatę 7,62 cm FK 295/1(r) i działko przeciwlotnicze 2 cm Flakvierling 38.**

*BP-42 type Panzerzug 63 or 65. Foreground is an artillery wagon – *Geschützwagen* armed with an 7.62cm FK 295/1(r) gun and an 2cm Flakvierling 38 AA gun. [CAW 8137]*



Zmodernizowany pociąg pancerny nr 4, front wschodni, 1942 rok.  
*A modified Panzerzug 4 seen on Eastern Front in 1942. [prof. dr Wolfgang Sawodny via Militaria No. 20 Panzerzüge vol. 1]*

## POCIĄGI PANCERNE 1939–1941

Jak już uprzednio wspomniano, pierwsze siedem niemieckich pociągów pancernych (**Kampfzugów**, a później **Panzerzugów**) to dozbrojone pociągi ochrony kolei. Uzbrojenie pociągów składało się z karabinów maszynowych MG 08 i MG 08/15, rzadziej MG 13 i MG 34 kalibru 7,92 mm i kilku armat kalibru 47–75 mm różnych typów oraz przeciwpancernych 3,7 cm Pak 35/36 kalibru 37 mm umieszczonych w częściowo, lub całkowicie opancerzonych stanowiskach (w pociągu nr 2 armata została umieszczona w specjalnej wieży w czołowym wagonie artyleryjskim). Skład uzupełniały improwizowane wagony pancerne z opancerzonych dwuosioowych zakrytych wagonów. Pociągi liczyły w sumie 8–11 wagonów. Każdy pociąg miał inny skład i w zależności od określonej sytuacji bojowej skład pociągu mógł być odpowiednio zmodyfikowany, przykładowo **Panzerzug 1** podczas wypadu na teren Holandii 10 maja 1940 składał się tylko z 5 wagonów. W 1940 roku dokonano prób wzmocnienia siły ognia, przykładem może być wagon artyleryjski z wieżą typu *Rheinmetall* włączony do pociągu nr 3.

W latach 1942–1944 pociągi 1–4, 6 i 7 zostały zmodernizowane do standardu zbliżonego do pociągów typu BP-42.

Kolejna grupa pociągów pancernych to zdobyty tabor armii czechosłowackiej i polskiej. Były to wagony wyprodukowane w latach 1915–1921. Polskie wagony posiadały obrotowe wieże, natomiast w wagonach czechosłowackich, a w zasadzie austro-węgierskich, armaty zostały zamontowane w kazamatach z ograniczonym polem ostrzału do przodu. Niemcy przejęli w marcu 1939 roku 5 pociągów armii czecho-słowackiej, jednak do służby wprowadzili tylko trzy składy, bowiem prawdopodobnie wyeliminowali najbardziej zużyte lokomotywy i wagony. Jak już uprzednio wspomniano, w 1940 roku z taboru byłej armii czechosłowackiej zmobilizowano pociągi nr 23, 24 i 25. Pociąg nr 25 w 1940 został przejściowo



odstawiony do rezerwy, a w 1941 roku ponownie zmobilizowany i wysłany na front. Uzbrojenie tych pociągów stanowiły armaty kalibru 75 mm, najczęściej 7,5 cm *GebK 15* i karabiny maszynowe kalibru 7,92 mm.

Polski tabor, zdobyty we wrześniu 1939 roku, pozwolił na wystawienie dwóch pociągów pancernych. Trudno jest dziś ustalić, dlaczego część wagonów (np. nie uszkodzony wagon artyleryjski pociągu nr 11) nie została wcielona do jednostek *Wehrmachtu*. Czy było to wynikiem wnikliwej oceny stanu technicznego wagonów i lokomotyw, a co za tym idzie eliminacji najmniej wartościowego taboru, czy też w połowie 1940 roku *Wehrmacht* po prostu nie potrzebował starych polskich (i czeskich) wagonów pancernych, lecz w połowie 1940 roku, Niemcy posiadali w linii tylko 11 pociągów pancernych!

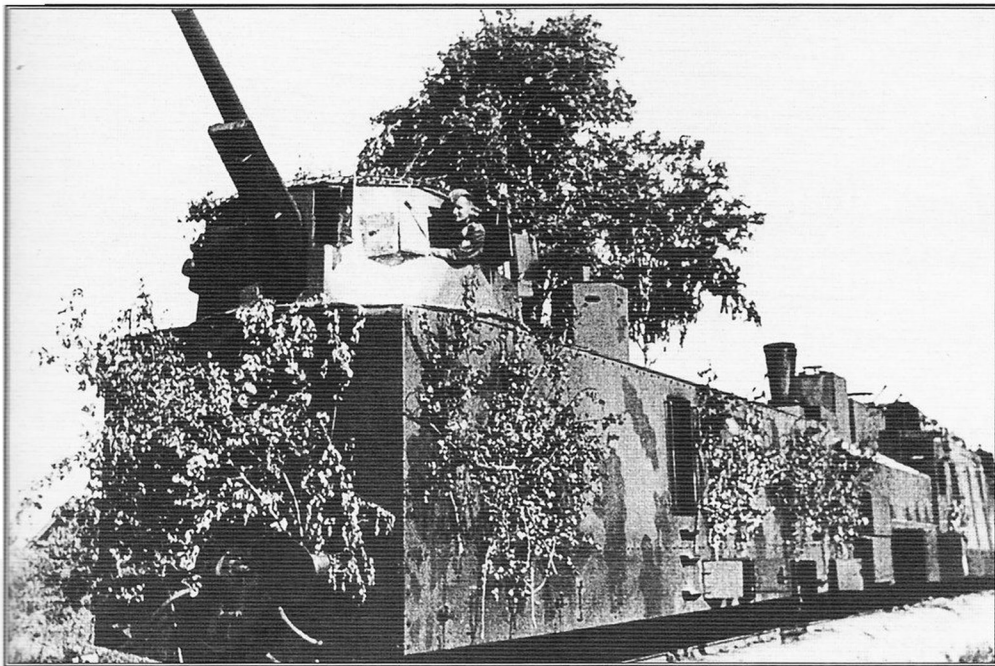
Kolejnym etapem rozwoju konstrukcji niemieckich pociągów pancernych były wcześniej opisane „tymczasowe” pociągi „1941” przygotowane do działań przeciwko ZSRS.

Były to jednostki słabo uzbrojone (uzbrojenie 2–3 czołgów), które nie dysponowały zakrytymi wagonami szturmowymi. Żołnierze walczyli na odkrytej platformie i prowadzili ogień przez strzelnice wykonane w pancerzu w bocznych ścianach platformy, a jedyną osłonę stanowiła...plandeka rozpięta nad platformą! Niektóre pociągi używały nie opancerzonych lokomotyw.

Panzerzug 22 zestawiony z polskiego taboru kolejowego, Francja, maj 1944 roku. Lokomotywa Baureihe 57, wagon szturmowy nr 402633 z pociągu pancernego nr 52 [a], wagon artyleryjski nr 450012 z pociągu nr 54 [b], platforma z zaopatrzeniem i Flakwagen z działkiem 2 cm Flakvierling 38 [c].

*A Panzerzug 22 based on Polish captured equipment seen in France in May 1944. Locomotive Baureihe 57, assault wagon No. 402633 of the Polish Armoured Train No. 52 [a], an artillery wagon No. 450012 of the Armoured Train No. 54 [b], flatcar with supplies and a Flakwagen with 2cm Flakvierling 38 [c]. [prof. dr Wolfgang Sawodny via Militaria No. 20 Panzerzüge vol. 1]*





Zdobyty sowiecki ciężki pociąg pancerny nr 52 z 6. dywizjonu pociągów pancernych z wagonami artyleryjskimi typu Skład Wojskowy nr 60, uszkodzony przez samoloty niemieckie w czerwcu 1941 roku.

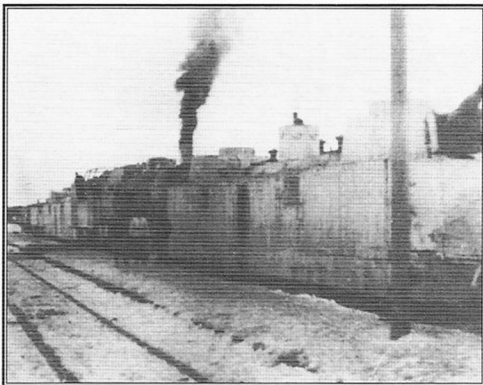
*A captured damaged by German aircraft Soviet heavy armoured train No. 52 of the 6th Armoured Train Battalion, fitted with artillery wagons designed by Military Depot No. 60, seen on Eastern Front in June 1941.*

[ASKM]

Nie planowanym, choć niewątpliwie przewidywanym wzmocnieniem taboru, były zdobyte sowieckie lokomotywy i wagony artyleryjskie. Obok starych wagonów wykonanych podczas I wojny światowej *Wehrmacht* zdobył nowoczesne wagony pancerne typu *PT-33* i *PL-35/37*, wagony motorowe, dreżyny pancerne. Był to poważny „zastrzyk” sprzętu, tym bardziej cennego, że przystosowanego do poruszania się po szlakach kolejowych ZSRS (1524 mm), bez konieczności modernizacji podwozi.

Niemcy, aktywnie wykorzystywali zdobyte sowieckie pociągi pancerne, zarówno jako samodzielne wagony pancerne, jak również jako całe składy. Wiadomo, że w zdobyczne wagony były uzbrojone następujące niemieckie pociągi pancerne nr 6, nr 26 i 27 (wagony pancerne *PL-37* wykorzystywane do początku 1942 roku) i nr 28, do którego został włączony ciężki pociąg pancerny nr 49 z 12. dywizjonu pociągów pancernych, zdobyty we wrześniu 1941 roku. Także pociąg nr 28 otrzymał nowe wyposażenie, lecz w listopadzie 1941 roku w jego składzie znajdował się tylko jeden wagon pancerny typu *Skład Wojskowy nr 60*. Wzmocniony został też pociąg nr 29 i nr 30 (ten ostatni w lutym 1944 roku posiadał wagon *PL-35*) i nr 31 (wagon *PL-37* w październiku 1943 roku). Niemcy przerabiali stanowiska karabinów maszynowych montując zamiast *Maksimów*, do których posiadali ograniczoną ilość amunicji, niemieckie karabiny maszynowe *MG 13* i *MG 34* oraz często modernizowali uzbrojenie artyleryjskie i wieże. Przykładem takiego zmodernizowanego sowieckiego wagonu artyleryjskiego, może być zachowany w zbiorach Muzeum Kolejnictwa w Warszawie typowy sowiecki wagon *PL-35* wyposażony w dwie wieże zbliżone konstrukcyjnie do typowych wież pociągu *BP-42*.

Do taboru zdobycznego należy też doliczyć sowieckie i włoskie wagony motorowe, sowieckie



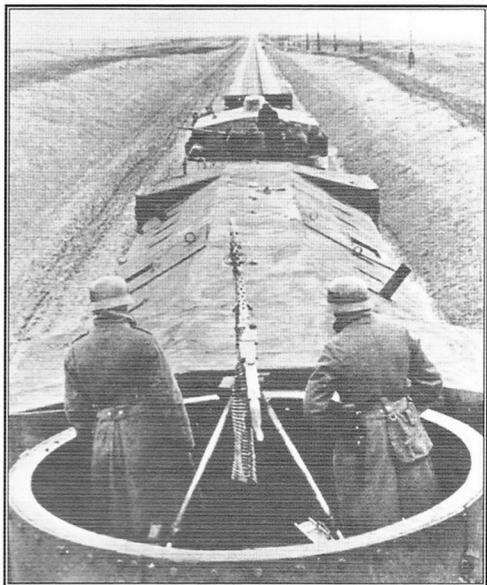
Sowiecki wagon artyleryjski typu *PL-37* w składzie pociągu pancernego nr 27, front wschodni, 1942 rok.

*A Soviet artillery wagon type PL-37 in Panzerzug 27 seen on Eastern Front in 1942.*

[prof. dr Wolfgang Sawodny via *Militaria No. 20 Panzerzüge* vol. 1]

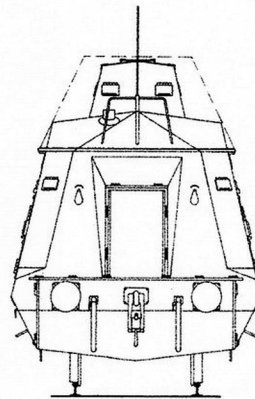
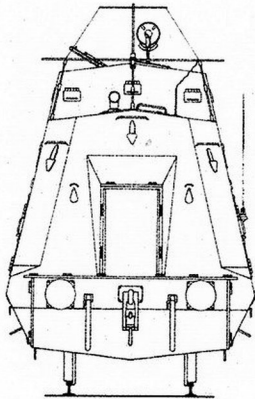
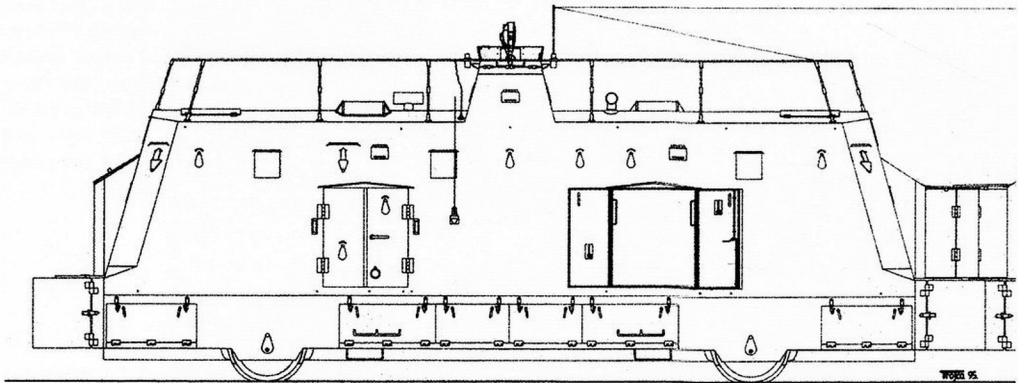
samochody pancerne *BA-20zd* i francuskie samochody pancerne *P204(f)* przystosowane do jazdy po torach.

Na platformach były przewożone czołgi: francuskie *PzKpfw S35(f)* i *PzKpfw H38(f)* oraz produkowane na terenie Protektoratu *PzKpfw 38(t)*.

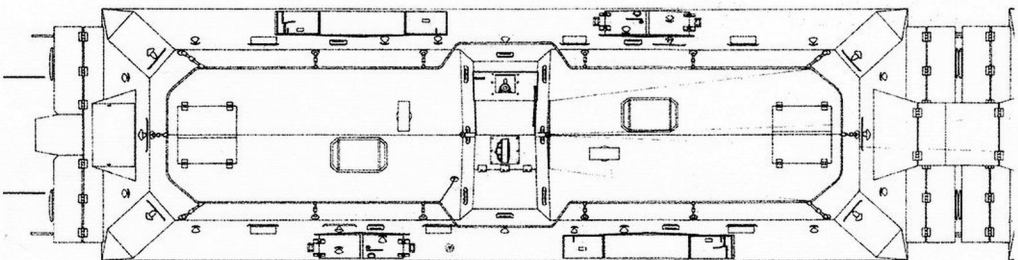


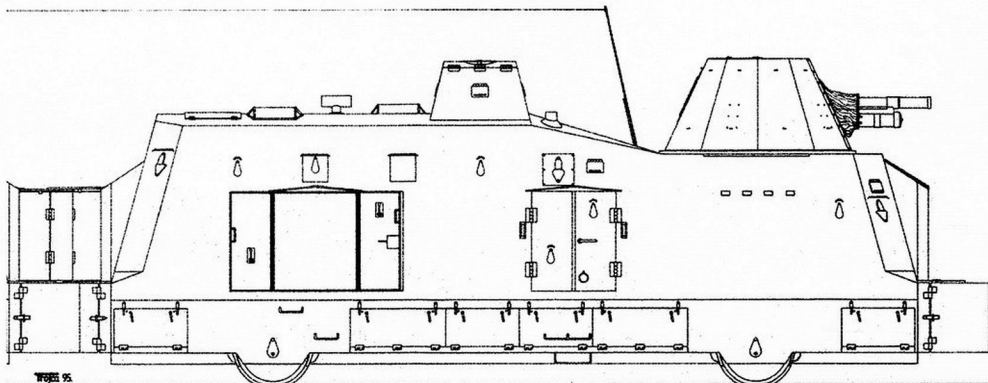
Zdobyte sowieckie wagony artyleryjskie w składzie *Streckenschützzug „Rübezahl”*. Na pierwszym planie stanowisko przeciwlotnicze na sowieckiej lokomotywie *PR-35* z karabinem maszynowym *MG 34* (w sowieckich lokomotywach *PR-35* montowano zdwojony karabin maszynowy *Maksym* wz. 1910)

*The captured Soviet artillery wagons attached to the Streckenschützzug „Rübezahl”. Foreground is an AA post in a Soviet PR-35 locomotive armed with a MG 34 machine gun (in Soviet locomotives were armed with twin Maxime Model 1910 machine guns). [CAW 8202]*

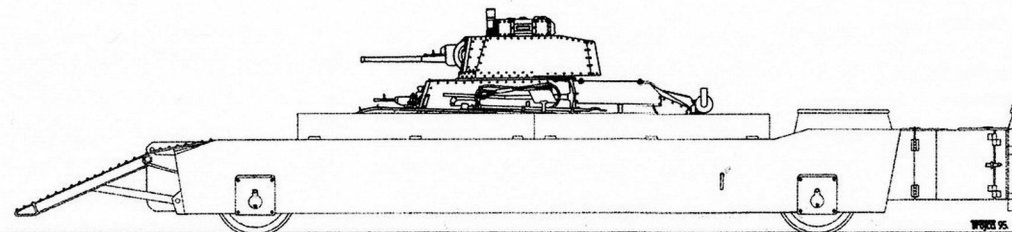


BT-42  
Kommandowagen  
1:87

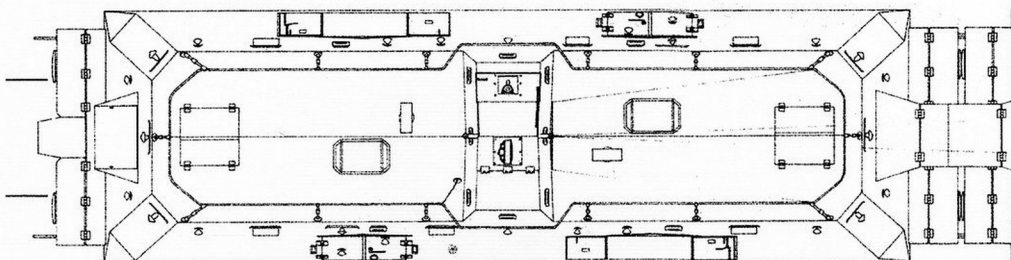




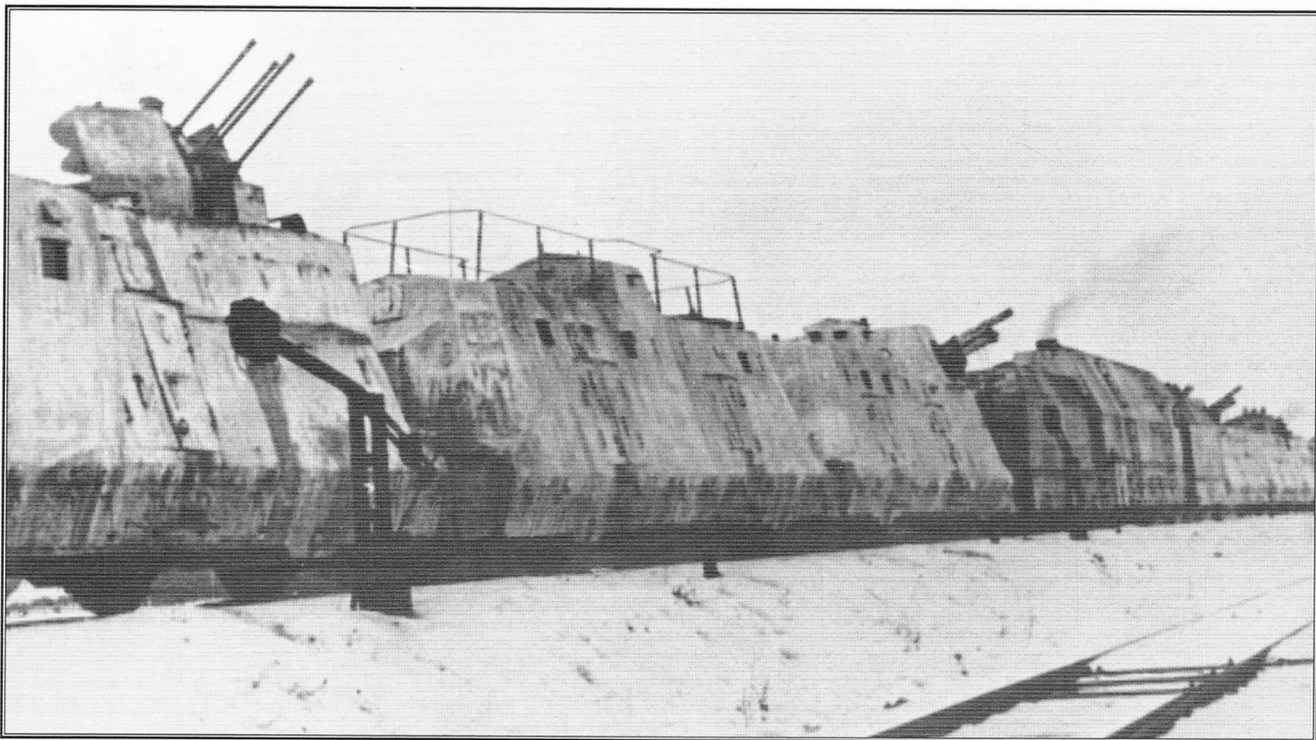
BT-42  
Artilleriewagen  
1:87



BT-42  
Panzerträgerwagen  
1:87



BT-42  
Artilleriewagen  
1:87



Pociąg pancerny typu BP-42 Panzerzug 63 lub 65, front wschodni, 1943 rok. Na pierwszym planie wagon artyleryjski Geschützwagen uzbrojony w armatę 7,62 cm FK 295/1(r) i 2 cm Flakvierling 38, dalej widoczny Kommandowagen i Artilleriewagen z haubicą 10 cm leFH 14/19(p). Lokomotywa Baureihe 57 z Befehlstender.

*The BP-42 type Panzerzug 63 or 65. Foreground is an artillery wagon Geschütz-wagen armed with an 7.62cm FK 295/1(r) gun and an 2cm Flakvierling 38 AA gun. Next is a Kommandowagen and an Artillerie wagen armed with an 10cm leFH 14/19(p) howitzer. BR 57 locomotive with Befehlstender. [CAW 8134]*

## BP-42 (EINHEITS PANZERZUG 42)

Prace konstrukcyjne nad stworzeniem standardowego (*Einheits*) pociągu pancernego rozpoczęły się już pod koniec 1940 roku, gdyż skonstruowany i produkowany pociąg typ „1941” był uważany za tymczasowe rozwiązanie. Podczas przygotowania projektu starano się wykorzystać doświadczenia wynikające z eksploatacji pociągów pancernych, i to nie tylko niemieckich, ale także i polskich we wrześniu 1939 roku. Działania polskich pociągów pancernych były przedmiotem bardzo wnikliwej analizy technicznej i taktycznej w *In 10*. Dodatkowo uwzględniono specyfikę działania pociągów pancernych nie tylko w rejonach o gęstej sieci

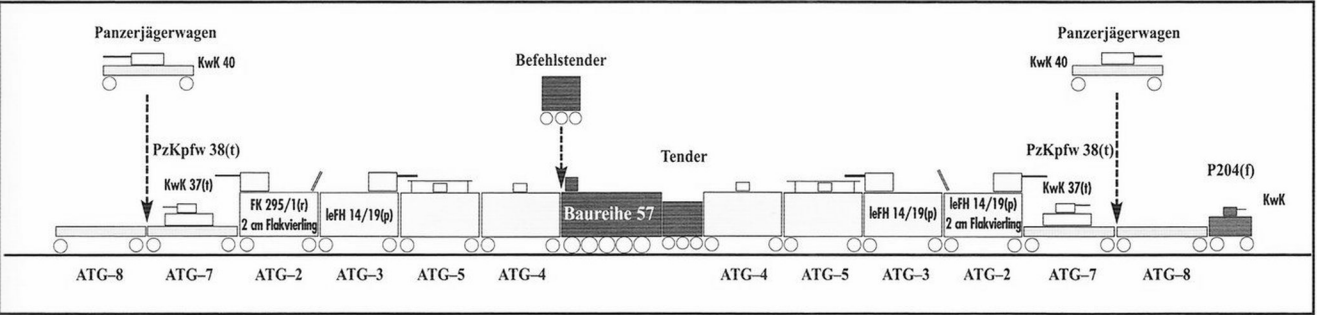
kolejowej, ale także w warunkach, gdy pociąg operował zupełnie samodzielnie i nie miał możliwości uzupełniania zaopatrzenia.

Koncepcja nowego pociągu pancernego, nazwanego **BP-42**, zakładała wykonanie specjalnych opancerzonych wagonów artyleryjskich uzbrojonych w różnorodne uzbrojenie (armaty, haubice, uzbrojenie przeciwlotnicze). Pociąg miał posiadać silny oddział piechoty, zdolny do wykonywania samodzielnych zadań bojowych, a nie tylko ochrony pociągu. Kolejnym pomysłem przejętym z polskich pociągów pancernych były platformy przewożące czołgi, które mogły być użyte jako wsparcie piechoty przewożonej przez pociąg (była to odmienna koncepcja, niż w pociągach „1941”,



Pociąg pancerny typu BP-42 z lokomotywą BR 57, front wschodni, 1944 rok. W składzie dwa wagony dowodzenia i Befehlstender, brak natomiast wagonów ATG-5 Infanteriewagen. Pociągi BT-42 często zestawiano bez wagonów ATG-5.

*BP-42 type armoured train with BR 57 locomotive seen on Eastern Front in 1944. Armoured train contained two command wagons and Befehlstender, but lack of two ATG-5 Infanteriewagen infantry wagons. [CAW 8198]*



których czołgi stanowiły zarówno wsparcie piechoty, jak podstawowe uzbrojenie artyleryjskie pociągu).

Podobnie, jak w polskich pociągach lokomotywę umieszczono w środku składu. Opancerzona lokomotywa *Baureihe 57 (G10)* z opancerzonym tendrem *3T* znajdowała się w centrum składu. Dalej (po obu stronach lokomotywy) znajdowały się dwa wagony: *ATG-5 Infanteriewagen* i *ATG-4 Kommandowagen*, ten ostatni był wyposażony w radiostacje, bowiem tam znajdowało się stanowisko dowódcy pociągu. Następnie po obu stronach znajdowały się dwa wagony artyleryjskie typu *ATG-3 Geschützwagen* tzw. *G-Wagen* i *ATG-2 Artillerie Wagen* tzw. *A-Wagen*. Uzbrojenie stanowiła armata kalibru 75 mm *7,5 cm FK 295/1(r)* lub haubica *10 cm leFH 14/19(p)* kalibru 100 mm oraz uzbrojenie przeciwlotnicze *2 cm Flakvierling 38* kalibru 20 mm. Skład uzupełniały dwa *Panzerträgerwageny ATG-7* (wyposażone w specjalne rampy zjazdowe) przewożące czołgi (najczęściej *PzKpfw 38(t)*), chociaż niektóre pociągi miały na swoim stanie nadal czołgi *S35(f)* lub *38H(f)*. Pociąg pancerny *BP-42* poprzedzała i zamykała platforma kontrolna (*Abstoßwagen*) *ATG-8* służąca do transportu dodatkowego wyposażenia, jak np. szyn i podkładów do ewentualnych napraw torowiska. Platformy dodatkowo pełniły rolę trału przeciwminowego (skutecznego, o ile przeciwnik używał miny z zapalnikiem naciskowym). Do składu włączano niekiedy dodatkowe wagony gospodarcze, gdy przewidywano, że wystąpią trudności w zaopatrzeniu (żywność, amunicja). Pociągi *BP-42* miały też przydzielone 1–2 samochody pancerne typu *Panzererspähwagen P204(f)* przystosowane do jazdy po szynach, pełniące rolę rozpoznawczych drezyn

pancernych. Zatem standardowy skład to cztery wagony artyleryjskie, po dwa wagony dowodzenia i piechoty, dwie platformy z zaopatrzeniem i dwie platformy służące do przewozu czołgów oraz 1–2 samochody pancerne przystosowane do jazdy po szynach.

Wagony bojowe posiadały opancerzenie wykonane ze płyt pancernych utwardzanych powierzchniowo o grubości od 15 do 30 mm, łączonych za pomocą spawania. Dalsze pogrubienie opancerzenia, nie było możliwe z uwagi na konieczność ograniczenia masy pociągu, z uwagi na niewystarczającą nośność torowisk w wielu rejonach ZSRS i na Bałkanach. Modyfikacji uległo też opancerzenie lokomotywy *Baureihe 57*, bowiem zastosowano pancerz dystansowy, umocowany na wysięgnikach, a nie pancerz połączony z poszyciem lokomotywy, podatny na bezpośrednie przebicie zasadniczego poszycia parowozu.

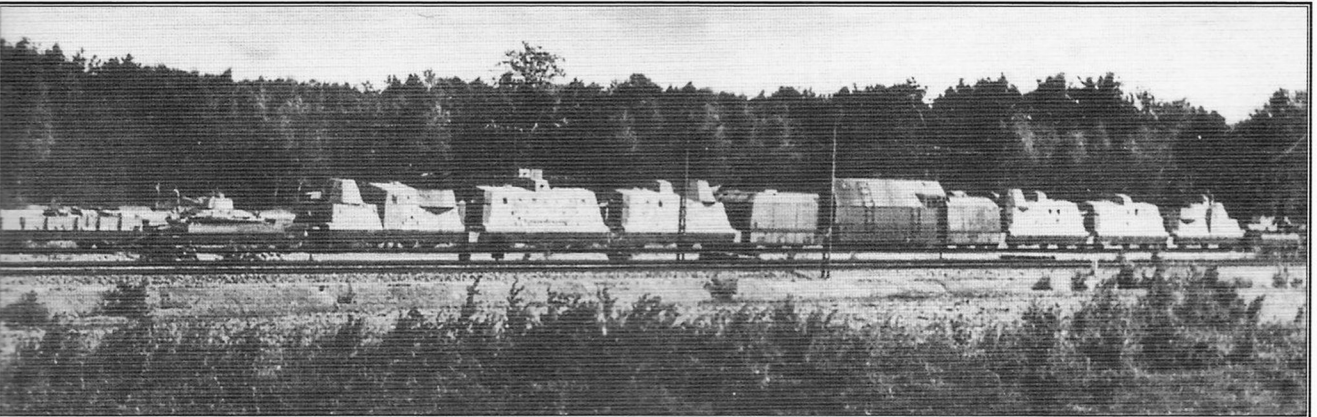
Pociągi *BP-42* były udaną konstrukcją, choć nie były w stanie efektywnie wykonywać wszystkich zadań bojowych. Słabe uzbrojenie, i w zasadzie brak uzbrojenia przeciwpancernego, dyskwalifikowało *BP-42* z walki z „tankami Stalina”, także w walce z partyzantami bardziej skuteczne były *Flakvierlingi*, niż armaty i haubice. Natomiast wielkość pododdziału piechoty, przewożonego przez pociąg, była niewystarczająca w ewentualnym starciu z „brygadami” partyzantów sowieckich. Także czołgi *PzKpfw 38(t)* i *P204(f)* posiadały niewystarczające opancerzenie w walce z partyzantami uzbrojonymi w rusznice przeciwpancerne, a nawet armaty przeciwpancerne kalibru 45 mm. Natomiast pociągi *BP-42* były efektywne, jako ruchome baterie artyleryjskie lub wysunięte stanowiska obserwacyjne artylerii, koordynujące działania własnej artylerii.

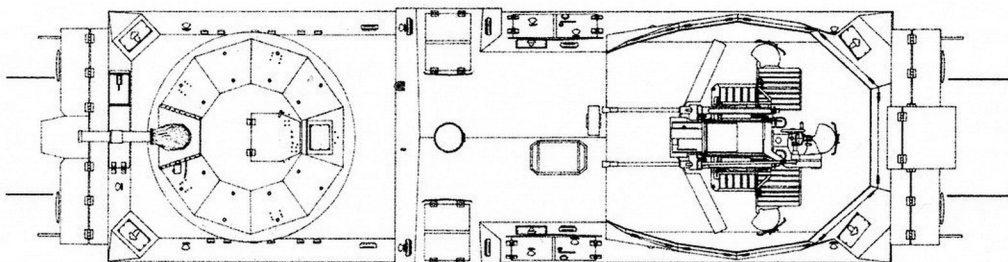
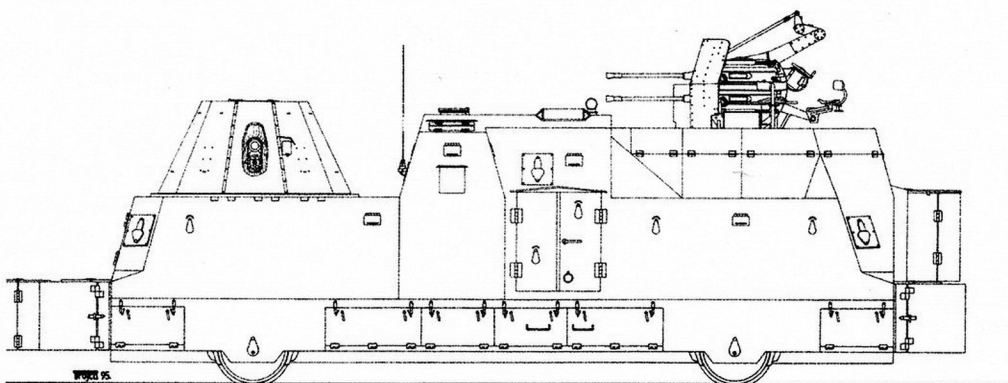
**Niemiecki pociąg pancerny typu BP-42. Skład etatowy z dodatkowym tendrem i dwoma Panzerjägerwagenami.**

*The German armoured train type BP-42. Standard equipment with additional tender or two Panzerjägerwagens.*

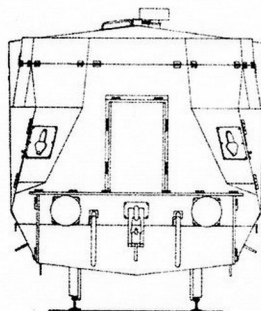
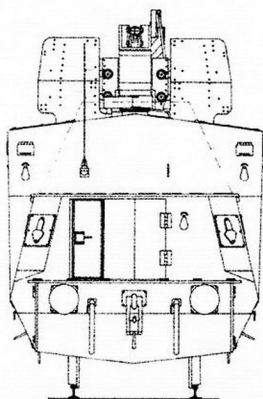
**Niemiecki pociąg pancerny typu BP-42 Panzerzug 61, front wschodni 1943 rok.**

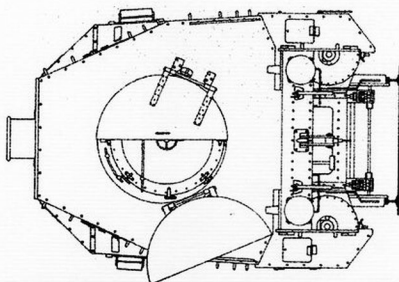
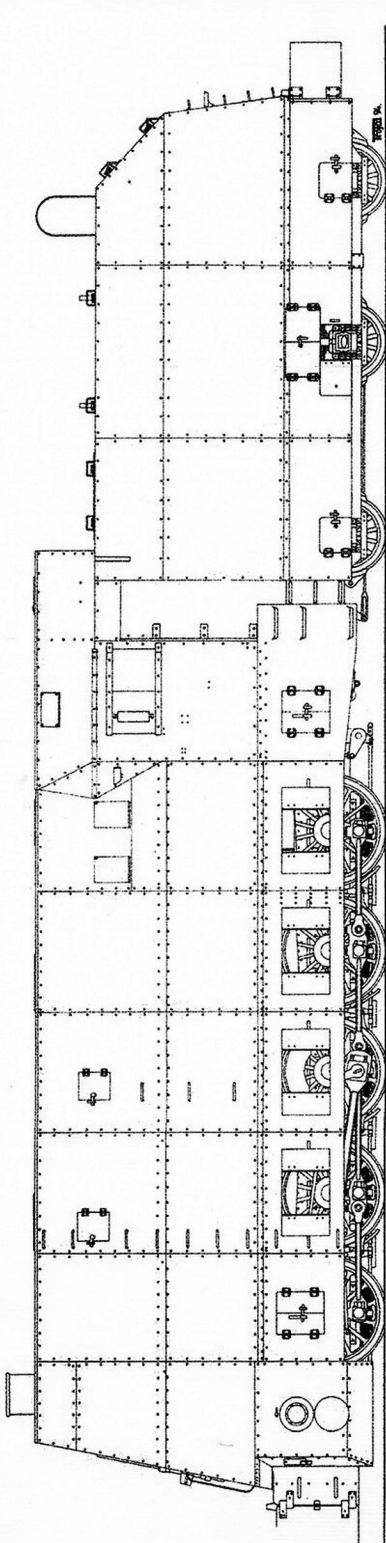
*The German armoured train type BP-42 Panzerzug 61, Eastern Front in 1943. [CAW 8203]*



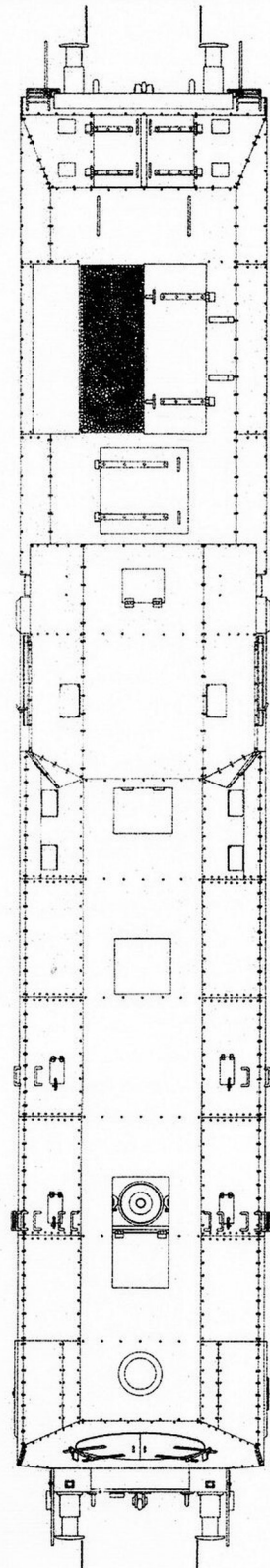


BT-42  
Geschützwagen  
1:87





BR 57  
1:87



Podstawowy skład załogi pociągu pancernego **BP-42** został przedstawiony na schemacie na stronie 20, oczywiście stan nie był stały, gdyż doraźnie załoga pociągu była wzmocniana dodatkowymi żołnierzami. Etatowo załoga **BP-42** składała się z: 6 oficerów (dowódca pociągu najczęściej w stopniu kapitana lub majora), 56 podoficerów i 169 żołnierzy. Uzbrojenie od 98 do 142 pistoletów, 22 pistolety maszynowe, od 96 do 120 karabinów, 40 lub 42 karabiny maszynowe.

Rozkaz OKW z 17 lipca 1942 roku nakazywał sukcesywnie wprowadzanie pociągów pancernych do linii. Pierwsze sześć ukończonych pociągów **BP-42** trafiło do jednostek w okresie od września do listopada 1942 roku. Co miesiąc dwa pociągi pancerne miały odjeżdżać na front.

W latach 1944–1945 pociągi typu **BP-42** były wzmocniane *Panzerjägerwagenami* (pierwotnie przeznaczonymi tylko dla pociągów **BP-44**) i platformami, na których montowano działka przeciwlotnicze. Często w składzie znajdowało się stanowisko dowodzenia umieszczone w dodatkowym opancerzonym tendrze tzw. *Befehlstender*.

Głównym producentem **BP-42** były zakłady *Linke Hoffman* w Breslau (Wrocław), wagony wykonywały też zakłady *Wagon Fabrik GmbH* w Dessau i *Berliner Maschinenbau AG (Louis Schwartzkopff)* w Berlinie, *F. Schichau* w Elbingu.

### BP-44 (EINHEITS PANZERZUG 44)

Zmodernizowany pociąg typu **BP-42**. Pociąg posiadał wzmocnione uzbrojenie, bowiem jak uprzednio wspomniano, ze względu na konieczność zachowania odpowiedniego nacisku osi na tory nie było możliwe pogrubienie jego opancerzenia. Pierwszy pociąg **BP-44** otrzymał oznaczenie **Panzerzug 73**.

Zupełnym *novum* było włączenie do składu 1–3 *Panzerjägerwagenów*. Były to opancerzone dwu-

osiowe platformy uzbrojone w wieże (stosowano typowe wieże z dodatkowym opancerzeniem – pochodzące z czołgów **PzKpfw IV Sd Kfz 161**, najczęściej wersji **H** uzbrojone w armaty 7,5 cm *KwK 40 L/48* kalibru 75 mm. Armata *KwK 40* mogła być używana do zwalczania pojazdów opancerzonych (pociski przeciwpancerne), i jako armata ogólnego zastosowania (pociski burzące). Kilka *Panzerjägerwagenów* zostało „uzbrojonych” w zmodyfikowane, zdobyte czołgi **T-34**.

Jako podstawowe uzbrojenie pociągi otrzymały sprawdzone niemieckie haubice 10,5 cm *leFH 18/40* kalibru 105 mm zamontowane w wieżach, takich jak w pociągach **BP-42**. Jednak z powodu braku odpowiedniego uzbrojenia pierwsze pociągi **BP-44** – nr 73, 74 i 75 zostały uzbrojone w sowieckie armaty 7,62 mm *FK 295/1(r)* i haubice 10 cm *leFH 14/19(p)*. Zatem pierwszym standardowym **BP-44** był **Panzerzug 76**. W pociągu sztabowym nr 79, ukończonym na początku 1945 roku zamiast wież z działami zostały zamontowane w wagonach artyleryjskich moździerze 12 cm *GrWr 42* kalibru 120 mm!

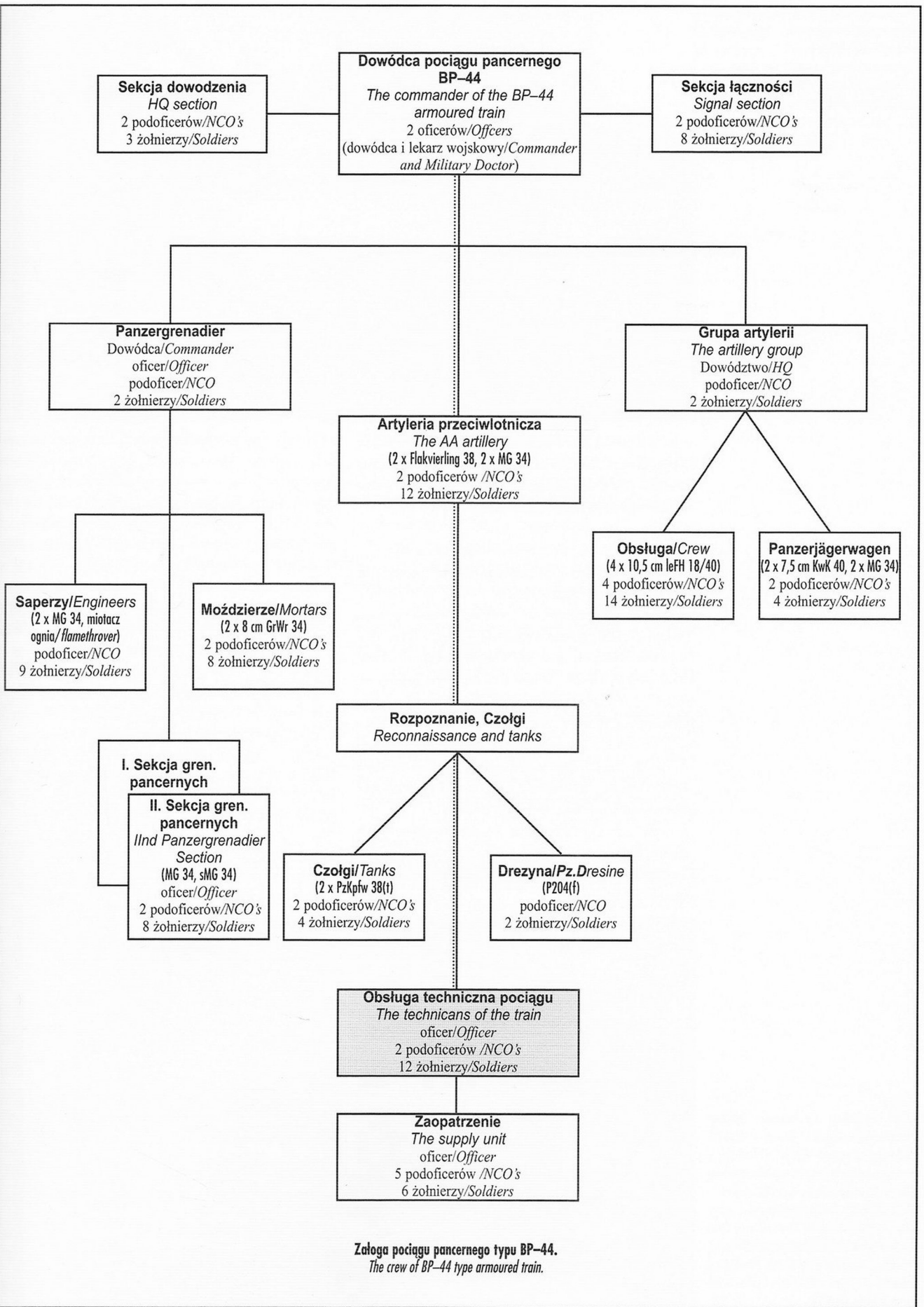
Zestawienie składu pociągu **BP-44** nie różniło się od składu **BP-42**, z tym że często *Panzerjägerwagen* był podczepiany przed platformą, co było spowodowane koniecznością zapewnienia załodze nieograniczonego pola ostrzału. W tym przypadku czołg na platformie był sprzęgany za *Panzerjägerwagenem*. Pociągi miały też dodatkowy oddzielny tender tzw. *Befehlstender* (*Befehlstender* był też umieszczony w niektórych pociągach **BP-42**).

Podstawowy skład załogi pociągu pancernego **BP-44** został przedstawiony na schemacie. Etatowo załoga **BP-44** składała się z: 6 (7) oficerów (dowódca pociągu w stopniu kapitana lub majora), 40 podoficerów i 148 żołnierzy. Uzbrojenie od 71 pistoletów, 26 pistoletów maszynowych, od 102 do 124 karabinów, 30 karabinów maszynowych.



Pociąg pancerny typu **BP-44**, front wschodni, 1944 rok. Na pierwszym planie wagon artyleryjski *Geschütz-wagen* uzbrojony w haubicę 10,5 cm *leFH 18/40* i działko przeciwlotnicze 2 cm *Flakvierling 38*.

*BP-44 type armoured train. Foreground is an artillery wagon *Geschütz-wagen* armed with an 10.5cm *leFH 18/40* howitzer and an 2cm *Flakvierling 38 AA* gun. [CAW 8136]*



Panzerjägerwagen w składzie pociągu pancernego nr 76, front wschodni, 1944 rok.

*A Panzerjägerwagen tank destroyer in Panzerzug 76 seen on Eastern Front in 1944. [Tank Museum]*



### EISENBAHN PANZERZUG LEICHTE-PANZERSPÄHWAGEN (LEPZSP), EISENBAHN PANZERZUG SCHWERE PANZERSPÄHWAGEN (SPZSP)

W 1943 roku *In 10* powrócił do koncepcji lekkiego pociągu pancernego zestawionego z opancerzonych drezyn pancernych z własnym napędem. Taki zestaw, w oparciu o stację bazową (i własny skład gospodarczy) był zdolny do realizacji różnorodnych zadań. Dysponował znaczną możliwością zmiany stacjonowania, był trudny do wykrycia przez lotnictwo, a jednocześnie dysponował pokaźną siłą ognia. W przypadku konieczności zabezpieczenia szlaku kolejowego na tyłach frontu drezyny mogły w zasadzie stałe pełnić służbę patrolową, regularnie pokonując dozorowany odcinek linii kolejowej.

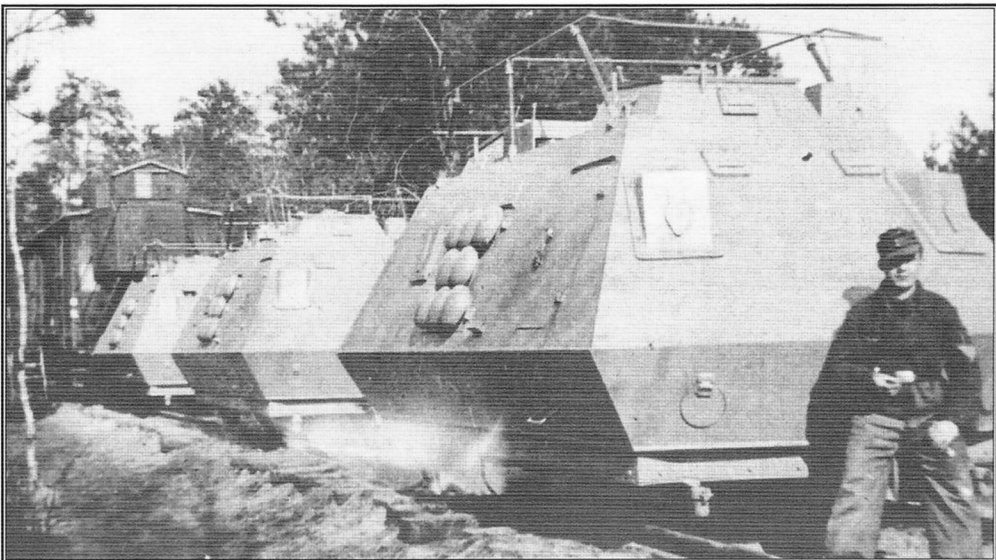
Takie pociąg nazywano **Eisenbahn Panzerzug leichte Panzerspähwagen** – wersja tzw. lekka lub **Eisenbahn Panzerzug schwere Panzerspähwagen**, wersja ciężka.

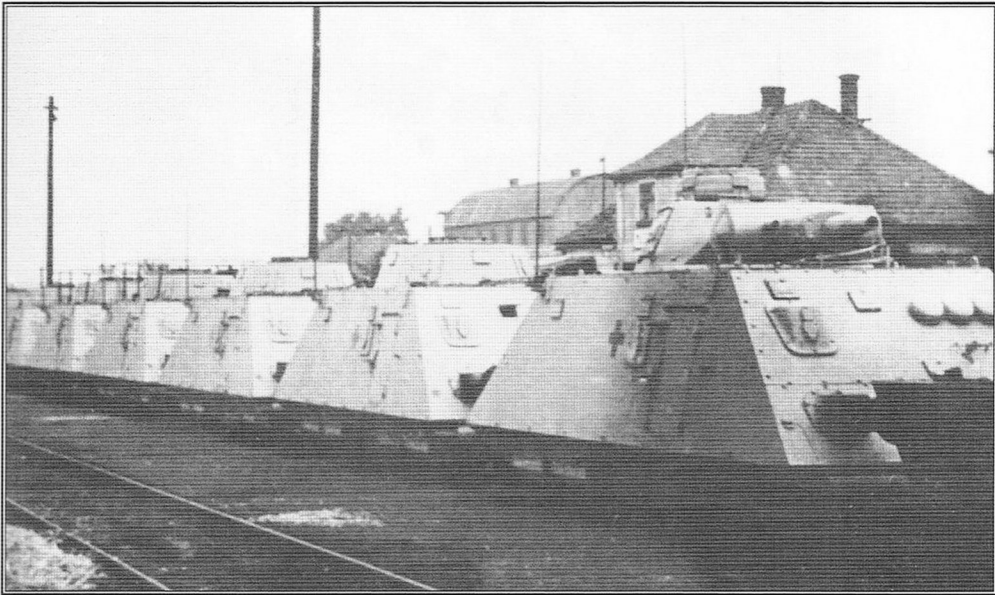
Skład lekki miał się składać z 10 drezyn typu Steyr, obsadzonych przez 6-osobową załogę, uzbrojonych w 4 karabiny maszynowe każda i napędzanych silnikiem spalinowym o mocy 56 kW (76 KM), prędkość drezyny do 70 km/h, a opancerzenie wynosiło do 14,5 mm. Masa pojazdu wynosiła tylko 8000 kg, co miało kolosalne znaczenie w rejonach o słabej wytrzymałości szyn (np. Bałkany), po których pociągi pancerne mogły poruszać się z ograniczoną prędkością, lub w ogóle nie mogły być używane.

Cztery pierwsze składy – oznaczone **leichte Panzerspähwagenzug 301, 302, 303 i 304** zostały wykonane na przełomie 1943–1944 i na początku 1944 roku zostały wysłane na Bałkany.

Obok składów lekkich do akcji miały zostać skierowane też tzw. składy ciężkie. Ten typ pociągu miał składać się z 12 różnych drezyn: *Kommandowagen* – pojazd dowódcy z radiostacją i sekcją medyczną, *Führerwagen der Infanterie Zug* – drezyna dowódcy plutonu piechoty, dwie *Infanteriewagen*, czyli drezyny przewożące drużynę piechoty (uzbrojone w dwa moździerze

Trzy drezyny pancerne leichte Panzerspähwagen Steyr K2670 (Schiene Panzer Steyr K2670) z pociągu Leichte Panzerspähwagenzug 303 w Rembertowie w 1943 roku.  
*Three dresine leichte Spähwagen Steyr K2670 (Schiene Panzer Steyr K2670) from the leichte Panzerspähwagenzug 303 seen in Rembertow in 1943. [prof. dr Wolfgang Sawodny via Militaria No. 20 Panzerzüge vol. 1]*





Drezyny pancerne schwere Panzer-spähwagen z schwere Panzerspähwagenzug 202 w 1944 roku.  
*The dresines schwere Panzerspähwagen from the schwere Panzerspähwagenzug 202 seen in 1944. [prof. dr Wolfgang Sawodny via Militaria No. 20 Panzerzüge vol. 1]*

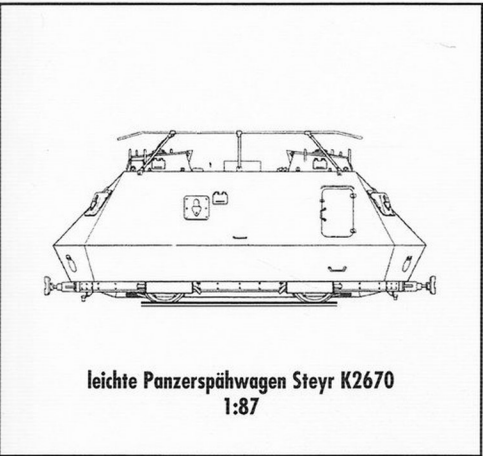
kalibru 80 mm, 4–6 karabinów maszynowych). *Pionierwagen* to pojazd drużyny saperów (2–3 karabiny maszynowe, miotacz ognia), dowódca artylerii miał do dyspozycji drezynę z radiostacjami. Skład był też uzbrojony w cztery *Geschützwagen*, czyli drezyny uzbrojone w wieże zdjęte z czołgów *PzKpfw III Sd Kfz 141/2 Ausf. N* uzbrojone w armaty 7,5 cm KwK 37 L/24 kalibru 75 mm i karabin maszynowy MG 34. Uzbrojenie artyleryjskie uzupełniał *Flakwagen* uzbrojony z poczwórnie sprzężone działko przeciwlotnicze 2 cm *Flakvierling 38* kalibru 20 mm. Dodatkowo przewidziano, że każdy *sPzSpzug* będzie uzbrojony w dwa *Panzerträgerwageny* z czołgami i 1–2 samochody *P204(f)*. Masa każdej drezyny ciężkiej wynosiła około 18 000 kg, opancerzenie do 50 mm, prędkość maksymalna 40 km/h. Napęd silnik *Steyr* o mocy 56 kw (76 KM).

Siła ognia *Eisenbahn Panzerzug schwere Panzerspähwagen* odpowiadała w przybliżeniu pociągowi *BP-42*, natomiast siły piechoty były znacznie słabsze, niż w *Panzerzugu*. Samodzielne drezyny były bardzo ruchliwe, dysponowały sporą siłą ognia (oczywiście tylko *Geschützwagen*) i uszkodzenie np. jednego czy dwóch pojazdów nie powodowało unieruchomienia całego składu, a je-

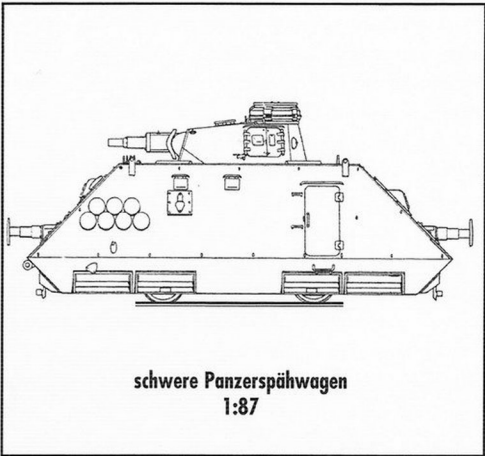
dynie konieczność jego odholowania na bocznice.

W pierwszym półroczu 1944 roku planowano wykonanie aż 10 takich składów, jednak ostatecznie do służby trafiły tylko dwa: *schwere Panzer Spähzug 201* i *202*. W listopadzie 1944 roku oba pociągi wyjechały do Chorwacji. W styczniu 1945 roku na Bałkany trafiły *schwere Panzer Späh 203* i *204*, natomiast na krótko przed zakończeniem wojny z zakładów *Steyr* do bazy pociągów pancernych w Milowicach dotarły *schwere Panzer Spähzug 205* i *206*, a dwa kolejne znajdowały się końcowej fazie montażu. Budowa *sPzSpähzug 209* i *210* została przerwana w styczniu 1945 roku.

Produkcja *Eisenbahn Panzerzug leichte/schwere Panzerspähwagen* napotykała także na trudności zaopatrzeniowe, innym problemem był brak paliwa (benzyny). Dochodziło do sytuacji, że składy były przetaczane przez lokomotywy i tylko zasadnicze zadania bojowe drezyny wykonywały korzystając z własnego napędu. Brak odpowiedniej ilości drezyn był przyczyną, że pociągi trafiły na front w mocno okrojonych składach (np. zamiast czterech drezyn artyleryjskich tylko dwie). Natomiast zamiast w *Flakwagenach* uzbrojenie przeciwlotnicze np. 2 cm *Flakvierling 38* było montowane po prostu na platformach.



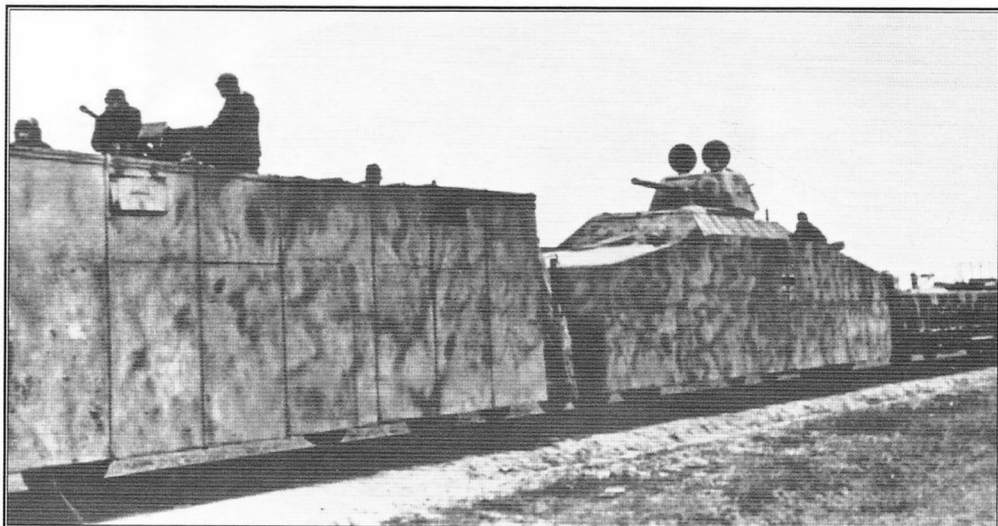
leichte Panzerspähwagen Steyr K2670  
 1:87



schwere Panzerspähwagen  
 1:87

**Streckenschützzug „Michael” z wagonem artyleryjskim wykonanym z czołgu T-34, front wschodni, Krym zima 1943–1944.**

*A Streckenschützzug „Michael” with an artillery wagon made of a captured T-34 tank, Eastern Front, Crimea in Winter 1943–1944. [CAW 8134]*



## PANZERSTRECKENSCHÜTZZUG

W 1942 roku nasiliła się działalność jednostek partyzanckich na tyłach frontu wschodniego. Celem ataków partyzantów były głównie transport i szlaki kolejowe. Dlatego też palącą potrzebą stało się sformowania dodatkowych, słabiej uzbrojonych i opancerzonych pociągów pancernych, przeznaczonych tylko do dozoru linii kolejowych, eskortowania transportów, ochrony stacji i innych budowli kolejowych.

Początkowo takie pociągi powstawały po za strukturami wojskowymi, lecz niebawem zostały podporządkowane armii. Zgodnie z rozkazem OKH z dnia 12 lipca 1943 roku takie pociągi, nazwano **Streckenschützzug**, czyli pociąg ochrony szlaków kolejowych. W odróżnieniu od bojowych **Panzerzugów** początkowo nosiły nazwy (np. „Stettin”, „Michael”, „Rübezahl”).

Kilka **Streckenschützzugów** zostało zmodernizowanych do standardu pociągu pancernego. Przykładowo pociąg „Stettin”, w dniu 16 czerwca 1942 roku został przemianowany na **Panzerzug 51**, zaś pociąg „Blücher” na **Panzerzug 52**. Niektóre **Streckenschützzugi** dysponowały dość pokaznym uzbrojeniem, bowiem np. pociąg nr 52 był uzbrojony w wieże zdjęte z czołgów BT-7 i T-34.

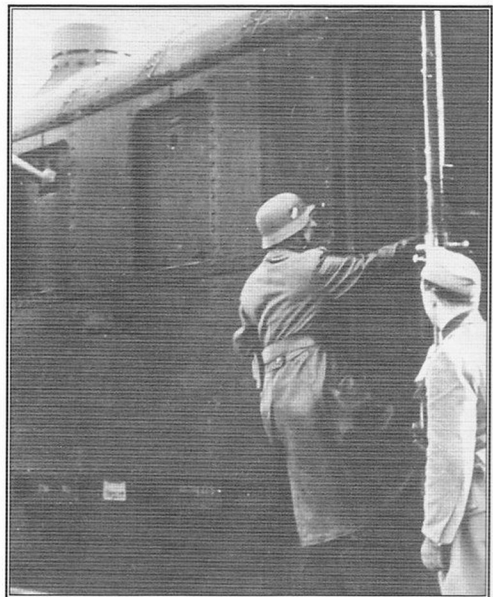
W skład **Streckenschützzugów** włączano głównie zdobyty tabor sowiecki, najczęściej starsze typy wagonów pancernych np. typu *Skład Wojskowy nr 60* (sowieckie pociągi pancerne nie miały w swoim składzie wagonów szturmowych lub dowodzenia, a jedynie wagony artyleryjskie, a stanowisko dowodzenia znajdowało się w parowozie). Większość **Streckenschützzugów** została zniszczona podczas ofensywy Armii Czerwonej latem 1944 roku.

Kilka **Streckenschützzugów** było używanych jeszcze pod koniec wojny (np. **Streckenschützzug 83**), z tym, że w tym okresie nie chroniły już szlaków kolejowych, ale wypełniały typowe zadania bojowe.

## PANZERTRIEBWAGEN, PANZER-JÄGERTRIEBWAGEN

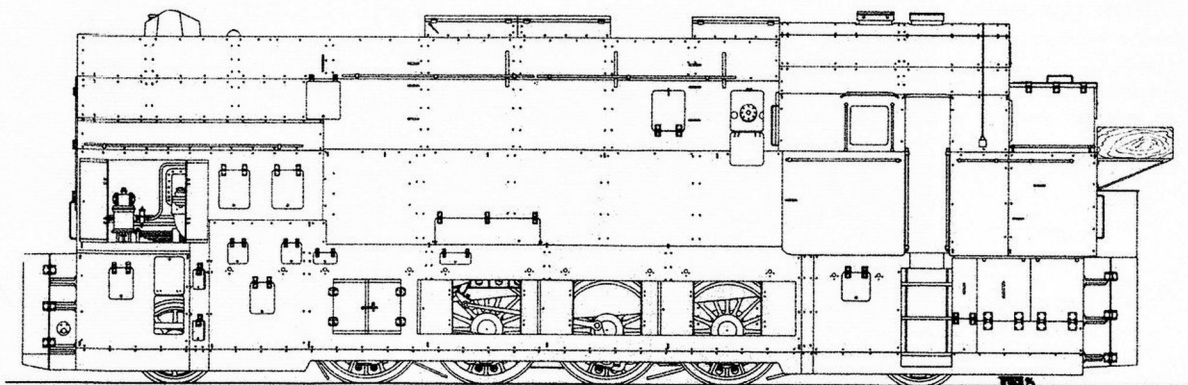
Armia niemiecka używała też opancerzonych lokomotyw i wagonów motorowych uzbrojonych w wieże artyleryjskie tzw. **Panzertriebwagen**. W istocie były to lokomotywy dieslowskie dodatkowo uzbrojone w stanowiska artyleryjskie. Taki typ szynowego pojazdu pancernego był samodzielny, dysponował znaczną siłą ognia, nie wymagał tak dobrych torowisk i odpowiednich mostów, jak pociąg pancerny (choć też był znacznej masy), a ponadto był łatwiejszy do zamaskowania i ukrycia. Dwa pojazdy tego typu zostały wykonane w Niemczech (nr 15 i 16), natomiast pozostałe to zdobyczne włoskie i sowieckie wagony motorowe, uzbrojone w wieże z armatami.

*Deutsche Reichsbahn* opancerzyła w 1937 roku pięć dwuosiowych wagonów motorowych VT807–811 (*Bahnschütztriebwagen VT807–811*) napędzanych dwoma silnikami wysokoprężnymi o łącznej mocy 110 kW (150 KM), które były używane do ochrony szlaków kolejowych. W 1938 roku zdjęto opancerzenie z czterech wagonów.

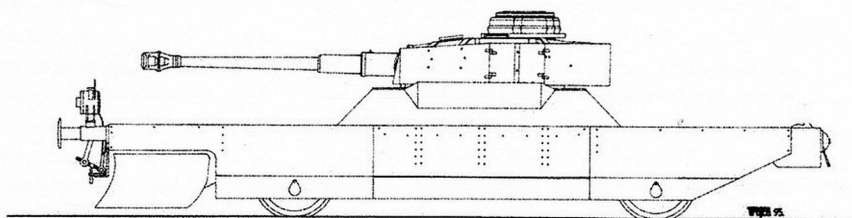


**Panzertriebwagen 15, front wschodni, 1942 rok.**

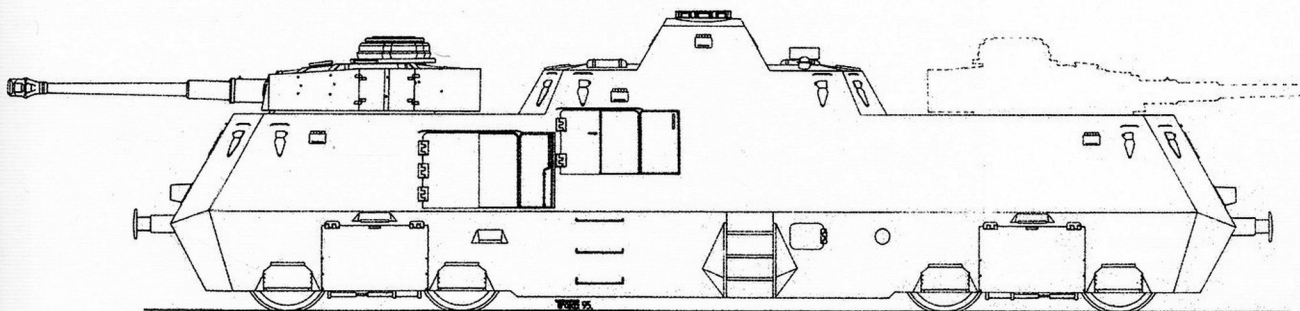
*A Panzertriebwagen 15 seen on Eastern Front in 1942. [CAW 8163]*



BR 93  
1:87

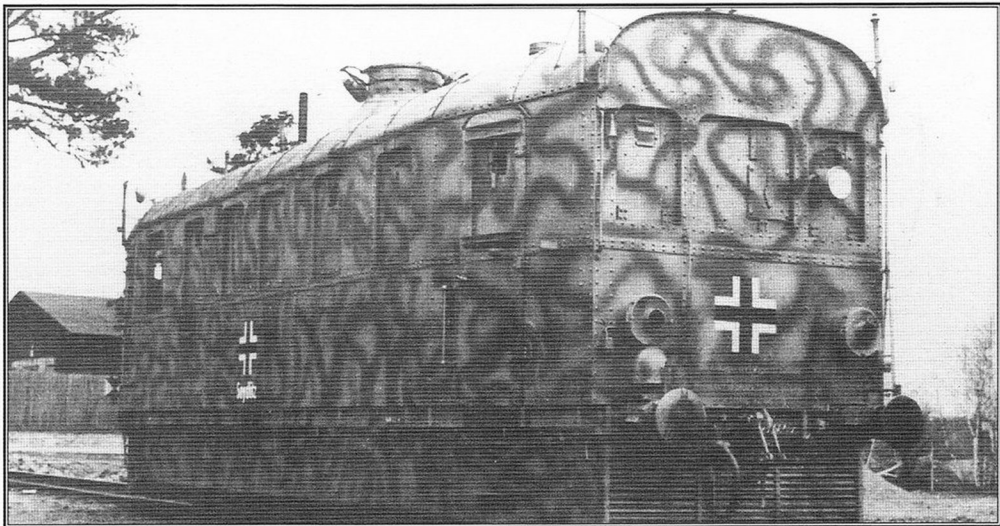


Panzerjägerwagen  
1:87



Panzerjägertriebswagen  
1:87

Panzertriebwagen 15 nazwany „Seydlitz” podczas służby w Grecji w 1944 roku.  
A Panzertriebwagen 15 named “Seydlitz” seen in Greece in 1944. [CAW 8164]



W dniu 3 sierpnia 1939 roku ostatni opancerzony wagon VT811 został zmobilizowany, a gotowość bojową osiągnął w dniu 1 września, prawdopodobnie był używany bojowo w Polsce (informacje na temat jego przydziału są różne – **Kampfzug 6** lub **Kampfzug 7?**). W maju 1940 roku VT811 współdziałał z pociągiem pancernym nr 7 w ataku na Westenvoort. Wagon był dość słabo uzbrojony – 6 karabinów maszynowych MG 34, dlatego mógł być wykorzystany jedynie do rozpoznania. Zdemobilizowany 4 sierpnia 1940 roku, ponownie został zmobilizowany 22 listopada 1941 roku.

W grudniu 1941 roku **Panzertriebwagen 15** został wysłany do ZSRS i podporządkowany grupie armii „Środek”. W 1942 roku współdziałał z **24.** i **25.** pociągami pancernymi. Od marca 1943 roku stacjonował w Jugosławii, a od stycznia 1944 roku w Grecji. Najczęściej służył jako pojazd rozpoznawczy pociągów pancernych nr **6, 25, 65**, a pod koniec 1944 roku **leichte PzSpähzug 204**. W 1945 roku pojazd został wycofany się do Słowenii, a później do Austrii. Załoga skapitulowała 9 maja 1945 roku w Grazu.

Historia kolejnego pojazdu nie została zamknięta, bowiem **Panzertriebwagen 16** jest eksponatem Muzeum Kolejnictwa w Warszawie. Powstał w oparciu o lokomotywę **WR 550D14** numer **21 304** z silnikiem o mocy 405 kW (550 KM). We wrześniu 1942 roku lokomotywę opancerzono (zmierzona grubość opancerzenia od 30 do 84 mm!). Po opancerzeniu okazało się, że lokomotywa ma zbyt

duży nacisk na oś (D’o), w celu obniżenia nacisku zamontowano dwa opancerzone dwuosiove stanowiska artyleryjskie, połączone z lokomotywą. Miały tam być zamontowane działka przeciwlotnicze, ale wybrano wariant, polegający na zamontowaniu standardowych wież pochodzących z pociągu pancernego **BP-42** uzbrojonych w armaty **7,62 cm FK 295/1(r)**. **Panzertriebwagen 16** działał z dwoma **Panzerjägerwagenami** zbudowanymi z wykorzystaniem czołgów **T-34**.

Początkowo **Panzertriebwagen 16** pozostawał w rezerwie. Wiosną 1944 roku działał na Białorusi, gdzie patrolował tory. W dniach 16–18 lipca 1944 roku walczył pod Rawą Ruską, a 21 lipca pod Lublinem. W sierpniu i we wrześniu operował ze Skarżyska nad Kamienną i Kielc w kierunku Krakowa i Radomia. 12 i 13 stycznia 1945 roku bronił pozycji wojsk niemieckich pod Kielcami, po odwróceniu przez Olkusz był remontowany w Gliwicz (Gliwice), później był remontowany w Magdeburgu. W kwietniu 1945 roku załoga **Panzertriebwagena 16** brała udział w walkach pod Neu Ruppın, a 2 maja pojazd został zdobyty przez wojska polskie pod Neustadt (Dose).

**Panzertriebwageny** nr **17, 18, 19, 20, 21, 22** i **23** to zdobyczne sowieckie wagony motorowe typu **D-2**, które zostały wprowadzone do służby w latach 1943–1944. Uzbrojenie najczęściej stanowiły dwie armaty **7,62 cm FK 295/1(r)** kalibru 76,2 mm i 2–3 karabiny maszynowe. Załoga składała się z dowódcy (oficera), 8 podoficerów i 12 szeregowych.

**Panzertriebwagen 17** operował razem z pociągami nr **21** i **67**, w dniu 27 czerwca został okrążony w Bobrujsku i wysadzony przez własną załogę. **Panzertriebwagen 18** działał w lipcu 1944 roku ze stacji Stalowa Wola i Sandomierz z pociągami nr **11** i **61**, w dniu 16 stycznia 1945 roku zniszczony na stacji w Kielcach przez czołgi sowieckie. **Panzertriebwagen 19** gotowość bojową osiągnął 30 stycznia 1944 roku, walczył razem z pociągami nr **30** i **64**, w sierpniu 1944 roku załoga ostrzeliwała pozycje powstańców w Warszawie, we wrześniu operował w Prusach Wschodnich, w

Panzertriebwagen 16 z Panzerjägerwagenem wykonanym z czołgu T-34(!), Skarżysko nad Kamienną we wrześniu 1944 roku.  
A Panzertriebwagen 16 with attached Panzerjägerwagen made of a captured T-34 tank(!), seen at Skarżysko nad Kamienną station in Poland in September 1944. [prof. dr Wolfgang Sawodny via Militaria No. 20 Panzerzüge vol. 1]





Zdobyty sowiecki wagon motorowy typu D-2 uzbrojony w dwie armaty kalibru wz. 1902 kalibru 76,2 mm. Po remoncie był używany jako Panzertriebswagen 18.

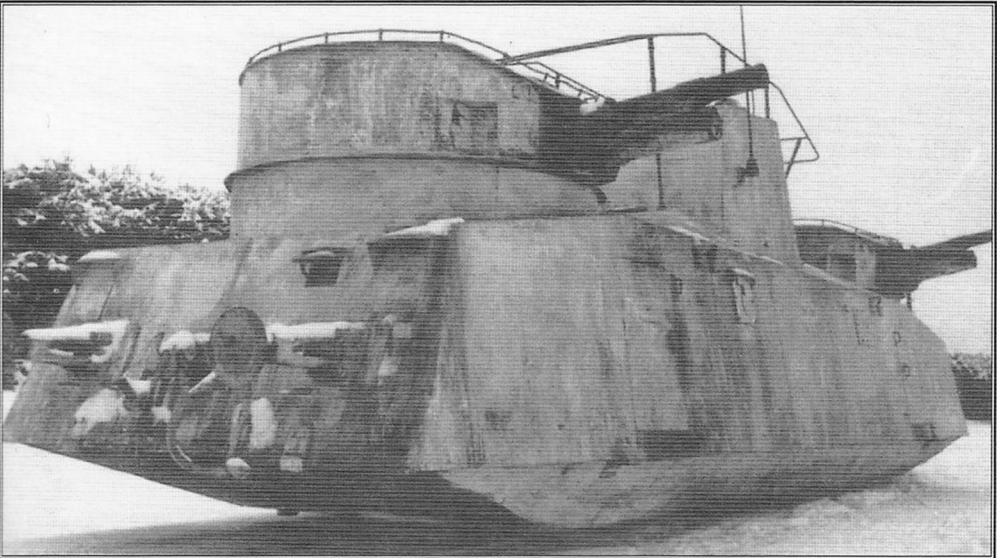
*A captured Soviet D-2 motor wagon armed with two 76.2mm Model 1902 guns, later a German Panzertriebswagen No. 18. [prof. dr Wolfgang Sawodny via Militaria No. 26 Panzerzüge vol. 2]*

marcu 1945 brał udział w walkach nad Balatonem. Został porzucony przez załogę pod Loeben w Austrii 9 maja 1945 roku. **Panzertriebswagen 20** był gotowy do akcji dopiero we wrześniu 1944 roku, został przydzielony do **Panzerzuga 62**, zdobyty przez wojska amerykańskie 20 kwietnia 1945 roku w Norymberdze. **Panzertriebswagen 21** początkowo operował w Prusach Wschodnich, później został wycofany na Pomorze Zachodnie, operował tam razem z pociągiem nr **72a**. Wycofany do Niemiec, załoga skapitulowała pod Holthausen w maju 1945 roku. **Panzertriebswagen 22** został przydzielony do pociągu nr **22 i 65**, natomiast nr **23** do nr **76** i został wysadzony przez załogę w Seerappen koło Królewca 15 kwietnia 1945 roku.

Na terenie Jugosławii armia niemiecka używała kilku włoskich wagonów motorowych *Ansaldo-Littorina ALn 56* tzw. *Libli*, zdobytych w 1943 roku. Pojazdy oznaczone jako **Panzertreibwagen 30-38** zostały wprowadzone do służby wiosną i latem 1944 roku, Załoga każdego pojazdu składała się z oficera 7 podoficerów i 23 szeregowców. Uzbrojenie osobiste załogi to karabiny (8) pistolety maszynowe (9 sztuk) i 13 pistoletów. Uzbrojenie artyleryjskie było umieszczone w dwóch wieżach

chochodzących z czołgów lekkich **M13/40** lub **M14/41** i składało się z armaty kalibru 47 mm *Tipo 47/32* i karabinu maszynowego kalibru 8 mm. Był to oręż odpowiedni do walki z partyzantami Tito, jednak w starciu z najnowszymi czołgami sowieckimi był zupełnie archaiczny. Na szczęście **Panzertriebwageny** głównie operowały na Bałkanach, na które *tanki* Armii Czerwonej zawiąły dopiero we wrześniu 1944 roku. Dodatkowe uzbrojenie stanowiły moździerze, miotacze płomieni i 4-6 karabinów maszynowych umieszczonych w bocznych stanowiskach strzeleckich.

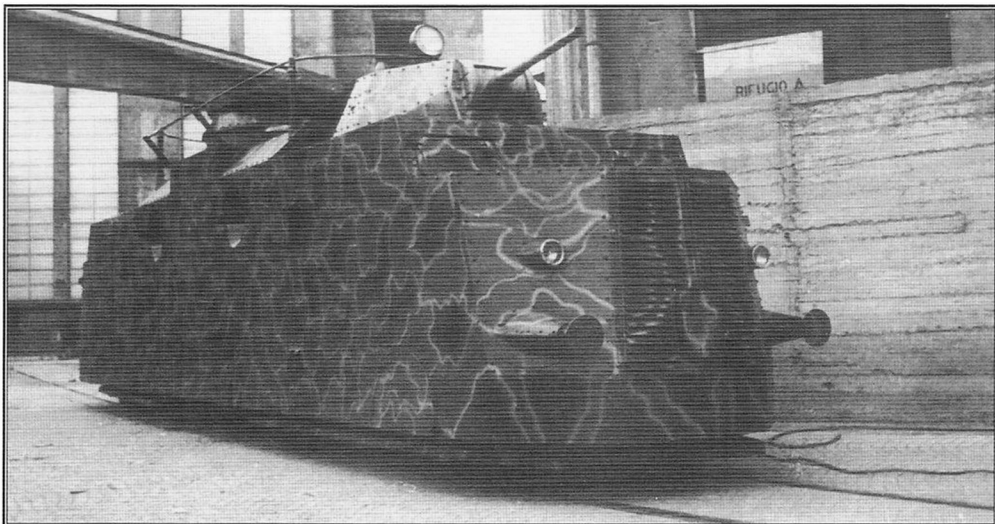
Obok wcześniej opisanych wagonów przeciwpancernych **Panzerjägerwagen**, zaplanowano, że pod koniec 1944 roku do jednostek pociągów pancernych trafią trzy motorowe wagony przeciwpancerne, czyli **Panzerjägertriebswagen 51, 52 i 53**. Prototypy „czołgów na szynach” (a w zasadzie dwóch czołgów **PzKpfw IV** na jednym podwoziu szynowym) miały zostać wykonane w zakładach *Steyr*. Załoga takiego „super czołgu” składała się z oficera-dowódcy, 8 podoficerów i 12 szeregowych. Uzbrojenie znajdowało się w dwóch wieżach czołgów **PzKpfw IV Sd Kfz 161/1/2 Ausf. H/J** – dwie armaty 7,5 cm KwK 40 L/48 kalibru 75



Wagon motorowy Panzertriebswagen 18 na froncie wschodnim w 1943 roku.

*A Panzertriebswagen 18 seen on Eastern Front in 1943. [prof. dr Wolfgang Sawodny via Militaria No. 26 Panzerzüge vol. 2]*

Włoski opancerzony wagon motorowy Ansaldo Littorina ALn 56.  
*Italian armoured motor wagon Ansaldo Littorina ALn 56.* [Ermanno Albertelli Editore]



mm i dwa karabiny maszynowe MG 34 w opancerzonym czteroosiowym wagonie. Dwie niezależnie naprowadzane wieże mogły jednocześnie ostrzeliwać kilka celów. Ponadto własny napęd – silnik wysokopreżny, uniezależniał *Panzerjägertriebwagen* od konieczności korzystania z lokomotywy i znacznie zwiększał jego manewrowość. *Panzerjägertriebwageny* były przeznaczone do tworzenia odwodów przeciwpancernych jednostek pociągów pancernych. Po końca wojny żaden prototyp nie został ukończony.

Nieukończone *Panzerjägertriebwageny* zostały zdobyte przez wojska amerykańskie w Augsburgu, w maju 1945 roku.

Innym „projektem przeciwpancernym” był prototyp czołgu średniego *PzKpfw III Sd Kfz 141/2 Ausf. N* przystosowany do jazdy po szynach na specjalnym wózku. W podobny sposób planowano zmodyfikować czołgi średnie *PzKpfw V Sd Kfz 171 „Panther”*.

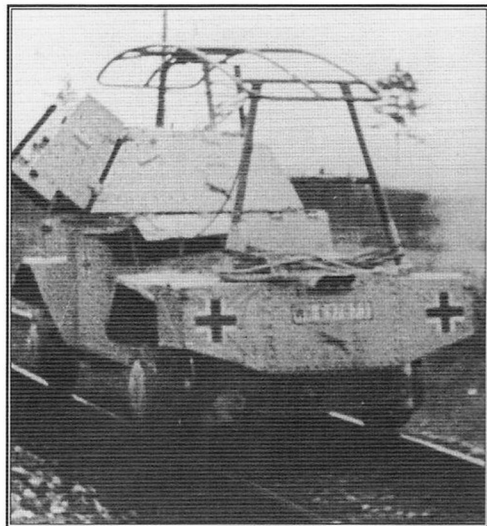
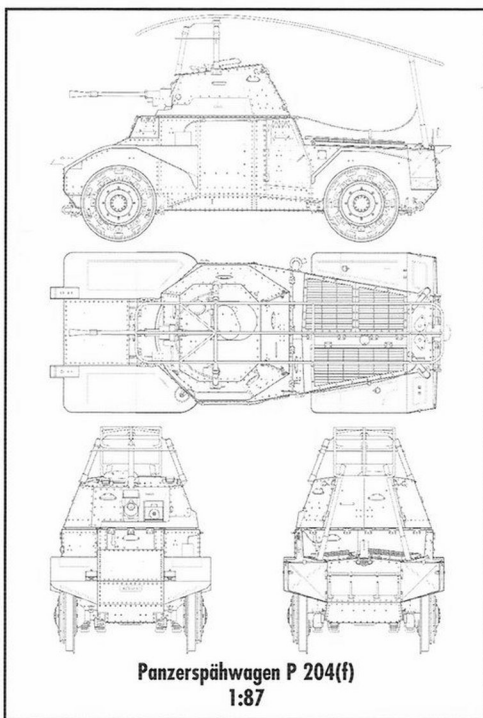
## DREZINY PANCERNE

Niemieckie pociągi pancerne początkowo nie były wyposażone w drezyny pancerne, służące do rozpoznania. Pewnym doraźnym rozwiązaniem był specjalny wózek, który służył do przystosowania samochodów ciężarowych do poruszania się po szynach. Takie urządzenia używano w *Reichsbahn* i *Reichspost*.

W sierpniu 1939 roku dwa samochody pancerne *Sd Kfz 231 (6-rad)* wyposażone w wózki zostały przydzielone do *Kampfzuga 3* i *7* atakujących Chojnice i Tczew.

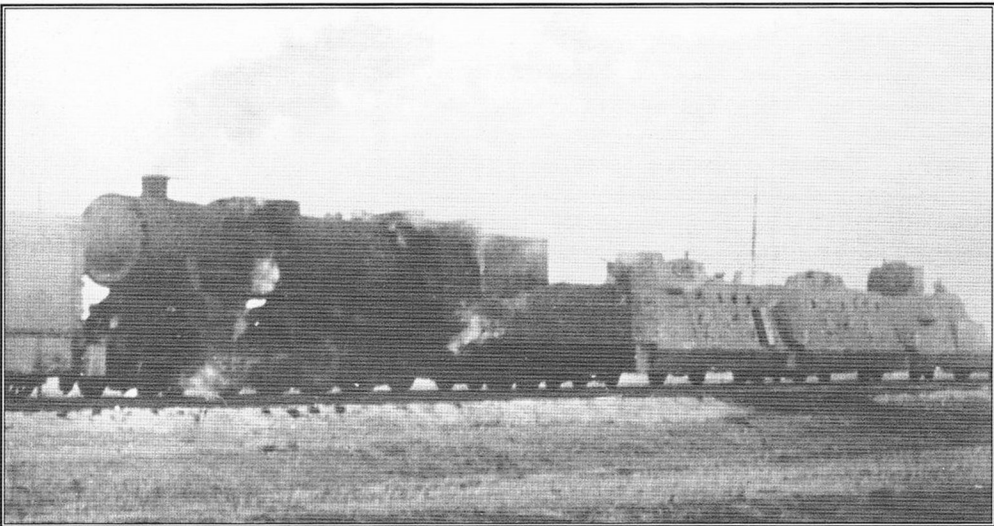
Po kapitulacji Francji na drezyny pancerne przebudowano kilkadziesiąt zdobytych samochodów pancernych *Panhard AMD 35*.

Samochody przebudowane na drezyny pancerne zostały wyposażone w radiostacje dalekiego zasięgu z anteną ramową i włączone do składów pociągów pancernych, głównie nowych typu *BP-42* i *BP-44*. Przykładowo, w składzie *Panzerzuga 62* znajdowały się dwa, a przejściowo nawet cztery, *Panzerspähwageny P 204(f) Panzerdraisine*. Dreżyny pancerne były używane do patrolowania szlaków kolejowych, zadań łącznikowych i rozpoznania.



Po prawej. Dreżyna pancerna *Panzerspähwagen P 204(f) Panzerdraisine* wyposażona w antenę ramową przydzielona do pociągu pancernego nr 64, front wschodni, 1943 rok.

Right. A *Panzerspähwagen P 204(f) Panzerdraisine* equipped with frame aerial attached to the *Panzerzug 64* seen on Eastern Front in 1943. [Tank Museum 2410/F3]



Pociąg pancerny typu BP-42 z nieopancerzoną lokomotywą Kriegslok 52, front wschodni, 1944 rok.  
A BP-42 type armoured train with unarmored Kriegslok 52 locomotive seen on Eastern Front in 1944. [CAW 8200]

## LOKOMOTYWY

Podstawowymi lokomotywami parowymi – były lokomotywy typu *G 10* (*Güterzuglokomotive Gattung G 10*) – *Baureihe 57*, i *T 14* (*Güterzuglokomotive Gattung T 14*) – *Baureihe 93*. W okresie wojny używano też lokomotyw zdobytych: polskich (dokładnie ex-niemieckich/pruskich) i sowieckich oraz kilku typów tzw. wojennych lokomotyw niemieckich: *Einheitslokomotive Baureihe 44*, *Einheitslokomotive Baureihe 50*, *Kriegslokomotive Baureihe 42* oraz *Kriegslokomotive Baureihe 52*. Ponadto używano lokomotyw spalinowych *WR 360 C 14*.

Pierwszym typem, używanym do prowadzenia pociągów pancernych były lokomotywy typu pruskiego *G 10* produkowane od 1910 roku przez zakłady *Henschel und Sohns*. Były to lokomotywy towarowe przeznaczone do obsługi szlaków kolejowych o małym dopuszczalnym nacisku na oś. W latach 1910–1925 wykonano aż 2589 lokomotyw tego typu. Dane techniczne tego parowozu, jak i dalej opisanych innych typów lokomotyw zostały zebrane w diagramie na stronie 40.

Początkowo parowozy *Baureihe 57/G 10* nie były opancerzone, w latach 1937–1939 prawnie opancerzono kabinę maszynisty, natomiast w okresie wojny parowozy przeznaczone do pociągów pancernych całkowicie opancerzono. Stosowano dwa, nieco odmienne, typy opancerzenia lokomotywy *BR 57*. Lokomotywy *G 10* były też używane w PKP (lokomotywy *Tw 1*), jedyny zachowany egzemplarz znajduje się w muzeum w Kościerzynie.

Kolejnym parowozem był dość wiekowy, tendrak *T 14* (pociągi pancerne Wojska Polskiego w 1939 roku też były prowadzone dość leciwymi niemieckimi lokomotywami, wyprodukowanymi w latach 1902–1904), produkowany w latach 1914–1918 (547 sztuki). *T 14* powstał w oparciu o wcześniejszą konstrukcję, parowóz *G 8*. W 1918 roku została uruchomiona produkcja nieznacznie ulepszonej lokomotywy *T 14a*. Lokomotywy otrzymały oznaczenie *Baureihe 93*.

Pociągi pancerne były też prowadzone przez kilka innych typów lokomotyw. Lokomotywa *Einheitslok Baureihe 44* była produkowana od 1926 roku przez *Henschla*. Do 1944 roku wykonano 1753 lokomotywy tego typu. Nieopancerzone lokomotywy *Baureihe 44* były używane w kilku pociągach pancernych, na szerszą skalę były używane w *Streckenschützzugach*.

Lokomotywa *Einheitslok Baureihe 50* została skonstruowana, jako następca parowozu *Baureihe 57*. Pierwsze seryjne lokomotywy opuściły zakłady *Henschel* w 1939 roku. Po wybuchu wojny do produkcji włączyło się kilka innych zakładów m.in. *F. Schichau* w Elbing (Elbląg). Tylko w 1942 roku wykonano 1057 lokomotyw tego typu. Od 1941 roku produkowano też tzw. wersję wojenną *Baureihe 50 ÜK* (*Übergangs Kriegslokomotive*), posiadającą wiele uproszczeń technologicznych. Mogły być używane na bardzo słabych liniach kolejowych, ponieważ nacisk na oś wynosił 15 ton. Podobnie jak lokomotywy *Baureihe 44*, były używane do prowadzenia pociągów pancernych.

Kolejny typ – lokomotywa *Baureihe 52* była to lokomotywa wojenna, skonstruowana w latach 1941–1942. Zadaniem tej uproszczonej, taniej w produkcji i niezawodnej lokomotywy miało być obsługiwanie szlaków kolejowych na terenach zdobytych przez Trzecią Rzeszę na wschodzie. Dlatego też parowozy tej serii posiadały znakomitą izolację termiczną i niewielki nacisk na oś.

Warto też wspomnieć o lokomotywach *Baureihe 42*, także w wersji *Baureihe 42 ÜK* (*Übergangs Kriegslokomotive*) używanych do prowadzenia pociągów pancernych.

Jak już wspomniano pociągi pancerne prowadziły też zdobyte polskie i sowieckie lokomotywy (np. polskie *Ti3*, a tak naprawdę ex-pruskie *G 5*). W ograniczonym zakresie były też używane lokomotywy spalinowe np. bardzo popularna *WR 360 C 14* (*Wehrmacht Diesellokomotive*).

Natomiast własny napęd spalinowy (silniki gaźnikowe lub wysokoprężne) posiadały wszystkie motorowe wagony pancerne (*Panzertriebwagen*) i zespoły drezyn pancernych.

Załoga/Crew	Baureihe 42	Baureihe 44	Baureihe 50	Baureihe 52	Baureihe 57	Baureihe 93	WR 360 C 14*	WR 550 D 14*
Układ osi UIC <i>UIC wheel arrangement</i>	1'E h2	1'E h3	1'E h2	1'E h2	E h2	1'D1'	C	D
Długość pomiędzy zderzakami <i>Lenght to the bumpers (mm)</i>	23 000	22 620	22 940	22 975	18 910	13 800	9200	10 700
Masa lokomotywy pustej <i>Locomotive empty weight (kg)</i>	85 500	95 900	75 300	81 200	69 600	63 400	–	–
Masa służbowa lokomotywy <i>Locomotive service weight (kg)</i>	96 600	110 200	86 900	89 400	76 600	97 600	42 000	53 500
Średnica koła napędowego <i>Trailing wheel diameter (mm)</i>	1400	1400	1400	1400	1400	1350	1100	1100
Średnica koła jezdnego <i>Leading wheel diameter (mm)</i>	850	850	850	850	1000	1000	–	–
Ciśnienie robocze <i>Working pressure (KPa)</i>	16	14	16	16	12	12	–	–
Moc <i>Power (kW, KM)</i>	1618/2170	1405/1910	1190/1625	1192/1621	809/1085	734/997	272/369	405/550
Prędkość maksymalna <i>Maximum speed (km/h)</i>	80	80	80	80	60	65	60	65
Masa paliwa (węgiel) <i>Fuel weight (coal) (kg)</i>	10 000	10 000	10 000	10 000	7000	4000	–	–
Tender, typ/type	2'2' T30 2'2' T32	2'2' T32 2'2' T34	2'2' T26 2'2' T30	2'2' T34	2'2' T21,5 2'2' T31,5	–	–	–

**Dane techniczne niemieckich lokomotyw.**  
*The technical data of German locomotives.*

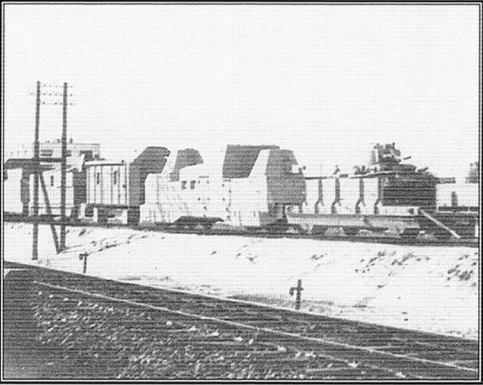
**POCIĄGI PANCERNE**

**PANZERZUG 1 (KAMPFZUG 1)**

Pociąg został utworzony we wrześniu 1938 roku, z przeznaczeniem do udziału w ewentualnej wojnie z Czechosłowacją. Był to zmobilizowany tzw. pociąg ochrony kolei należący do *Deutsche Reichsbahn*. We wrześniu 1938 roku pociąg został włączony w skład II. Okręgu Wojskowego.

Pociąg pancerny nr 1 został zmobilizowany 26 sierpnia 1939 roku i obsadzony przez załogę 6 września. Od 11 tegoż miesiąca patrolował trasę z Schneidemühl (Piła) do Tczewa, eskortował specjalny pociąg *Führera* do Gdańska. Na początku listopada 1939 roku został przeniesiony do Radomia i Skarżyska nad Kamienną, skąd patrolował szlak Warszawa–Kraków.

W grudniu 1939 roku przejechał do Düsseldorfu. Przed rozpoczęciem operacji „Gelb” przejechał do Hassen. Na początku 1940 roku załogę pociągu stanowili saperzy z 1. zapasowego batalionu saperów kolejowych z Fürstenwalde koło Berlina i żołnierze z 512. zapasowego batalionu piechoty z Guben (Gubin).

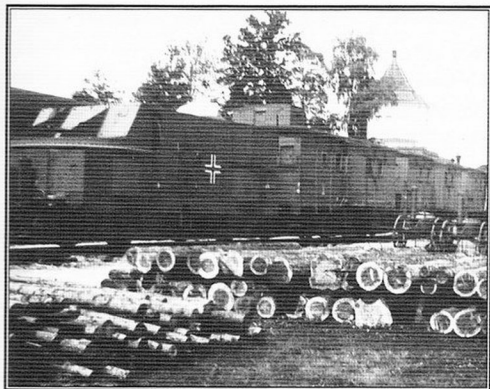


**Zmodernizowany do standardu BP-42 pociąg pancerny nr 1, front wschodni, 1943 rok. Widoczny zmodernizowany sowiecki wagon artyleryjski i platforma Ommar z czołgiem PzKpfw 38(t).**  
*A modified to the type BP-42 Panzerzug 1 seen on Eastern Front in 1943. Note modified Soviet artillery wagon and Ommar flatcat with a PzKpfw 38(t) tank. [prof. dr Wolfgang Sawodny via Militaria No. 20 Panzerzüge vol. 1]*

Rankiem 10 maja 1940 roku pociąg pancerny poprzedzał pociąg wiozący III. batalion 481. pułku piechoty 256. dywizji piechoty mający zająć wybrane obiekty w Holandii. Oba pociągi minęły zaskoczone posterunki holenderskie i ruszyły do Mill. Pod Zeealand pociąg pancerny został ostrzelany przez Holendrów, wtedy został uszkodzony przewód parowy lokomotywy. Po naprawie lokomotywy pociąg wycofał się do Mill. Podczas powrotu do Mill pociąg najechał na wykojeńnicę, co spowodowało wykojenie składu. Z torów wypadło kilka wagonów i lokomotywa. Unieruchomiony pociąg został ostrzelany przez żołnierzy holenderskich. Dopiero interwencja „*Stukasów*” „*uciszyła*” załogi holenderskich bunkrów. Wagony zostały wysłane do Darmstad w celu naprawy, tam dołączyły do nich ocalałe wagony pochodzące z zniszczonego pociągu pancernego nr 5.

W czerwcu 1941 roku naprawiony pociąg przejechał do Allenstein (Olsztyn) i dalej do Ortelsburga (Szczytno). Pociąg posiadał standardowy rozstaw osi i *OKH* planowało jego wykorzystanie w oparciu o już istniejącą polską i litewską sieć kolejową. Po rozpoczęciu operacji „*Barbarossa*” patrolował z Grodna w kierunku Mińska Białoruskiego („polskie” tory kończyły się niedaleko tego miasta). W latach 1941–1942 pociąg stacjonował w Krasnym, skąd patrolował szlak do Smoleńska. W tym okresie w skład pociągu została włączona czechosłowacka (nie polska!) drezyna pancerna *Tatra T18*. Podstawowym zadaniem pociągu była jednak osłona mostu przez Dniepr w Isdielnikowie.

W maju 1942 roku pociąg został poddany remontowi w bazie pociągów pancernych Rembertów. W styczniu 1943 roku pociąg powrócił do Smoleńska i Orszy. W sierpniu wspierał oddziały *Wehrmachtu* pod Wiaźmą. 28 listopada skład



załogę stanowili saperzy z 10. zapasowego batalionu saperów kolejowych i żołnierze z 514. zapasowego batalionu piechoty, natomiast armaty obsadzili kanonierzy ze 111. zapasowego pułku artylerii górskiej z XVIII. okręgu wojskowego i 52. zapasowego zmotoryzowanego dywizjonu artylerii przeciwlotniczej.

W czerwcu 1941 roku pociąg stacjonował w Rembertowie, skąd przejechał do Pińska. Podobnie jak pociąg nr 1 operowali na tyłach frontu, podlegał grupie armii „Środek”, w czerwcu 1944 roku został wycofany do Rzeszy w celu wykonania modernizacji, która nie została ukończona do chwili do kapitulacji Niemiec.

### PANZERZUG 3 (KAMPFZUG 3)

Pociąg pancerny nr 3 został zmobilizowany już 5 lipca 1939 roku. Pociąg dowodzony przez por. Euona został włączony w skład 4. armii grupy armii „Północ”. Załogę stanowili żołnierze z 19. zapasowego batalionu piechoty, artylerzyści z 7. zapasowego pułku artylerii, żołnierze łączności z 7. zapasowego batalionu łączności.

Walki we wrześniu 1939 roku zostały bliżej przedstawione w rozdziale poświęconym działaniom niemieckich pociągów pancernych w Polsce w 1939 roku. W październiku 1939 roku pociąg był naprawiany w Gdańsku. W grudniu 1939 roku przejechał do Münster. Podobnie jak pociągi nr 1, i nr 5 został skierowany do wsparcia jednostek niemieckich nacierających w Holandii (18. armia). 10 maja 1940 roku rankiem przejechał granicę, lecz pod Zupthen został zatrzymany przez żołnierzy holenderskich obsadzających bunkry strzegące linii kolejowej. Celny ogień holenderskich armat przeciwpancernych spowodował znaczne uszkodzenia taboru pociągu. Ciężko uszkodzony pociąg pancerny był potem naprawiany w warsztatach w Kolonii. W tym czasie zostały zmodernizowane wagony artyleryjskie.

Od sierpnia 1940 roku do kwietnia 1941 roku pociąg pozostawał na terenie Holandii. W maju

**Pociąg pancerny nr 2, front wschodni, 1941 rok.**

*A Panzerzug 2 seen on Eastern Front in 1941. [prof. dr Wolfgang Sawodny via Militaria No. 26 Panzerzüge vol. 2]*

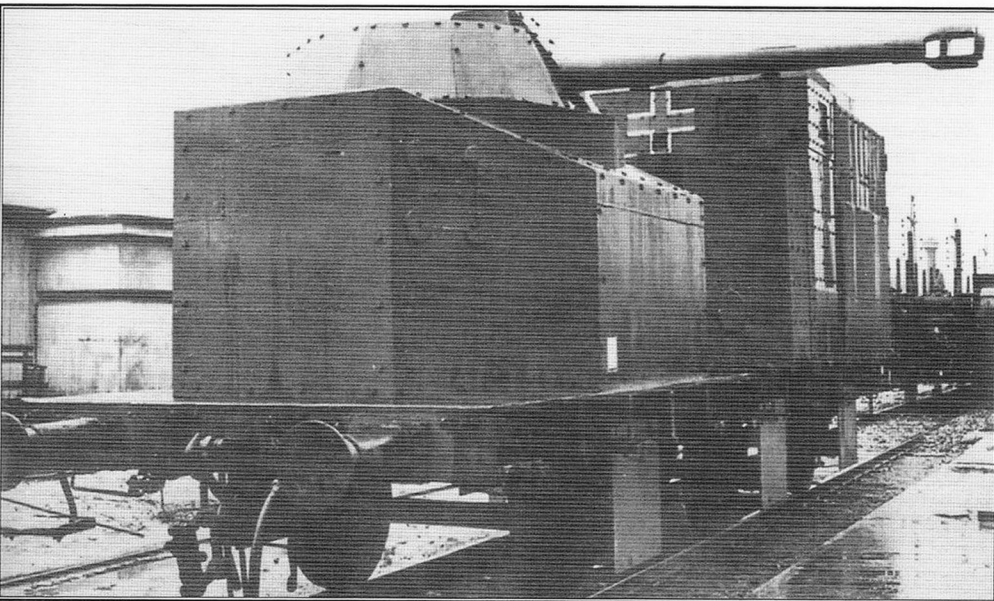
został wykolejony przez partyzantów. Pod ogniem nadciągających wojsk sowieckich pociąg został naprawiony, lecz podczas odwrotu został atakowany przez samoloty i w jeden z wagonów trafiła bomba. Uszkodzenia nie były poważne i pociąg odjechał do Królewca, gdzie w warsztatach przeszedł generalny remont.

W lutym 1944 roku pociąg powrócił na front, w składzie pociągu znajdowały się dwa (ex-sowieckie) wagony uzbrojone w wieże zdjęte z czołgów T-34. Pociąg brał udział w walkach niedaleko Rogaczewa. Później operował w rejonie Brześcia na Bugu. Podczas ofensywy sowieckiej na Białorusi, w czerwcu 1944 roku, został odcięty w rejonie Bobrujska i w dniu 27 czerwca wysadzony w powietrze przez załogę.

### PANZERZUG 2 (KAMPFZUG 2)

Pociąg pancerny nr 2 został zmobilizowany 26 sierpnia 1939 roku, po obsadzeniu przez załogę, w dniu 8 września był gotowy do akcji. Pociąg został utworzony we wrześniu 1938 roku z przeznaczeniem do udziału w ewentualnej wojnie z Czechosłowacją.

Na początku 1940 roku załogę stanowili saperzy z 101. zapasowego batalionu saperów kolejowych z Berlina i żołnierze z 10. zapasowego batalionu piechoty z Glatz (Kłodzko). Pod koniec 1940 roku



**Zmodernizowany wagon artyleryjski pociągu nr 3 uzbrojony w wieżę typu Rheinmetall-Borsig z prototypową armatą 7,5 cm StuK L/41, 1940 rok.**  
*A modified artillery wagon of the Panzerzug 3 armed with a Rheinmetall-Borsig turret armed with an 7.5cm StuK L/41 gun prototype seen in 1940. [IWM]*

przejechał do Prus Wschodnich. Od 10 maja stacjonował w Prostken (Prostki) i Ortelsburgu (Szczytno). Wszedł w skład ugrupowania 9. armii grupy armii „Północ”. Pociąg był przystosowany do europejskiego rozstawu szyn (Panzerzug Eisenbahn Normalspur, 1435 mm), zatem planowano wykorzystanie go na terenie państw bałtyckich.

Rankiem 22 czerwca wspierał oddziały *Wehrmachtu* zajmujące Grajewo. 23 czerwca przejechał w kierunku Białegostoku. Potem patrolował na linii do Grodna i Wilna, w sierpniu 1941 roku został wysłany do Królewca i poddany remontowi. Zimą 1941–1942 pozostawał na zapleczu frontu wschodniego. Część załogi pociągu obsadziła nowy pociąg pancerny nr 10.

W maju 1942 roku został ciężko uszkodzony w wyniku wybuchu miny podłożonej przez partyzantów. Po naprawie trafił pod rozkazy dowódcy 83. dywizji piechoty (wtedy przejściowo był nazywany **Panzerzug 83**).

W latach 1943–1944 pełnił służbę patrolową (w tym okresie dokonano też kolejnej modernizacji pociągu, prawdopodobnie skład dostosowując do standardu pociągu **BP-42**). W sierpniu 1944 roku został wysłany do Prus Wschodnich. 16 sierpnia został wykolejony koło Kretyngi, po naprawie został wysłany do Tukums na Łotwie. Wspierał 201. dywizję ochronną. Po okrążeniu w Wipawie, 10 października 1944 roku został wysadzony w powietrze przez własną załogę.

#### **PANZERZUG 4 (KAMPFZUG 4)**

Pociąg pancerny nr 4 został zmobilizowany 11 sierpnia 1939 roku. W 1940 roku załogę stanowili żołnierze z 49. zapasowego batalionu piechoty ze Strasburga, artylerzyści z 7. zapasowego pułku artylerii, saperzy z 2. zapasowego batalionu saperów kolejowych. W latach 1941–1942 był używany na froncie wschodnim, w okresie od 10 grudnia 1943 roku do 20 stycznia 1944 roku zmodernizowany w Rembertowie do standardu **BP-42**. W latach 1944–1945 działał w grupie armii „Środek”. Załoga skapitulowała w Austrii 10 maja 1945 roku.

#### **PANZERZUG 5 (KAMPFZUG 5)**

Pociąg pancerny nr 5 został zmobilizowany 28 sierpnia 1939 roku. W dniu 15 września 1939 roku pociąg został włączony w skład grupy armii

„Południe”. Pociąg posiadał tylko częściowo opancerzone wagony, dlatego mógł wykonać zadania jedynie na tyłach frontu. Patrolował linię kolejową Kraków–Łwów. Od 20 września ubezpieczał niemiecko-sowiecką linię demarkacyjną w rejonie Przemyśla. W październiku 1939 roku został dyslokowany na Górny Śląsk.

Pod koniec 1939 roku pociąg przejechał w okolicę Emden, a 10 maja 1940 roku wyruszył z Dalheim. Pociąg miał wspierać niemiecki oddział dywersyjny, który miał zająć most na Mozie koło Roermond. Niemcy zostali zauważeni przez żołnierzy holenderskich. Pod Roermond pociąg pancerny został ostrzelany przez zamaskowane armaty przeciwpancerne. Unieruchomiona została lokomotywa, a wagony wielokrotnie trafione. Artyleria holenderska zniszczyła większość wagonów, ocalały wagon (wagony) zostały potem włączone do pociągu nr 1 lub nr 10.

#### **PANZERZUG 6 (KAMPFZUG 6)**

Pociąg pancerny nr 6 został zmobilizowany już 6 sierpnia 1939 roku. Był to zmobilizowany tzw. pociąg ochrony kolei należący do *Deutsche Reichsbahn* tzw. *Instenburger Bahnschütz Zug*. We wrześniu 1939 roku pociąg został włączony w skład I. okręgu wojskowego (Królewiec). Załogę stanowili saperzy z 2. zapasowego batalionu saperów kolejowych z Fürstenwalde i żołnierze z 43. zapasowego batalionu piechoty z Insterburga (Wystruć). We wrześniu 1939 roku pociąg brał udział w osłonie ataku wojsk niemieckich na Grajewo. W październiku 1939 roku został poddany remontowi w Królewcu.

Wiosną 1940 roku został wysłany do Weener koło Emden, skąd miał zabezpieczać atak 1. dywizji kawalerii na północną Holandię. Pociąg pancerny miał osłaniać niespodziewany atak na most nad rzeką Bulten Aa. Holendrzy wprowadzili wysadzili most, lecz niemieccy saperzy kolejowi sprawnie naprawili go i pociąg niebawem przejechał na drugi brzeg rzeki. Potem pociąg osiągnął most w Winschoten. Był to most zwodzony i żołnierze holenderscy po prostu go podnieśli oraz zniszczyli mechanizm podnoszący. W tej sytuacji dalszy przejazd pociągu był niemożliwy i pociąg nr 6 powrócił do Wuppertalu.

Wiosną 1941 roku pociąg przejechał do Kłajpedy (Memel). Pociąg został przeznaczony do działania na linii Kłajpeda–Lipawa. Brał udział w ostrzale Lipawy, potem dalej operował na linii do Rygi. 3 września 1941 roku dojechał do Pskowa. Po wymianie podwozia działał na linii z Dna do Nowogrodu. W marcu 1942 został uszkodzony. Został wyremontowany w parowozowni Warszawa–Praga. Po gruntownym remoncie w 1942 (1943?) został wysłany do Jugosławii. Patrolował linię kolejową w Chorwacji i w Serbii. Latem został wycofany na Węgry i w dniu 1 października 1944 roku został zniszczony przez wojska sowieckie koło Betschekerek.



Wagon artyleryjski pociągu pancernego nr 6, Polska, wrzesień 1939 roku.

The artillery wagon of the Kampfzug 6 seen in Poland in September 1939. [Waldemar Trojca]

## PANZERZUG 7 (KAMPFZUG 7)

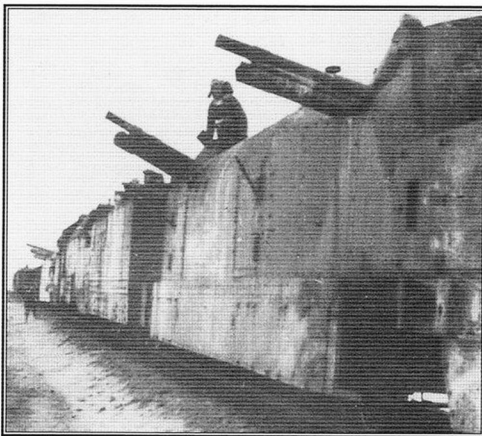
Pociąg nr 7 zasłynął podczas nieudanej akcji mającej na celu zdobycie mostu w Tczewie. Załogę stanowili żołnierze z 2. zapasowego batalionu piechoty z Allenstein (Olsztyn), armaty obsadzili kanonierzy ze 11. zapasowego dywizjonu artylerii z Heilsbergu (Lidzbark Warmiński), ponadto załogę uzupełnili żołnierze z 1. zapasowego batalionu łączności z Królewca.

Brał udział w walkach na froncie zachodnim, rankiem 10 maja 1940 roku pociąg dowodzony przez por. Gerta Kühlera uczestniczył w ataku na Westervoort w Holandii.

Potem znajdował się na terenie Prus Wschodnich i został podporządkowany 41. pułkowi *Grenzwachtu*. W latach 1940–1941 zmodernizowany w warsztatach DAW w Królewcu. Od 19 maja 1941 roku w składzie grupy armii „Południe”. Walczył na Ukrainie m.in. w rejonie Lwowa. W latach 1942–1943 pozostawał na zapleczu frontu wschodniego na Ukrainie (pociąg typu *Normalspur 1435 mm*). W czerwcu (lub wcześniej w marcu) 1944 roku został wysłany do Rembertowa w celu dokonania modernizacji (był uzbrojony w armaty 7,5 cm FK 02/26(p) ustawione w nie opancerzonych stanowiskach!). Pod koniec lipca 1944 roku został ewakuowany do Milowic na terenie Protektoratu Czech i Moraw. Pod koniec wojny pociąg walczył na terenie północnych Czech, 9 maja 1945 roku został opuszczony przez załogę pod Czeską Trebawą.

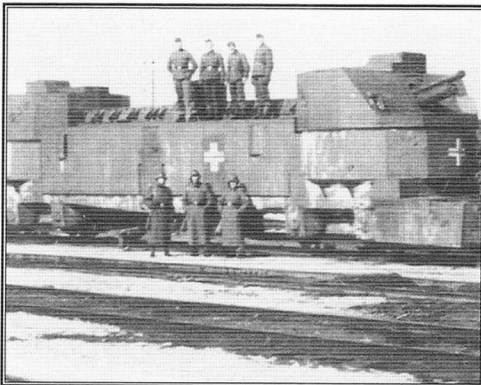
## PANZERZÜGE 10, 11, 21 I 22

W czerwcu i w lipcu 1941 roku Niemcy zdobyli dwa ex-polskie pociągi pancerne: 51 i 53, oba były przystosowane do rozstawu 1534 mm. Pociągi zostały zgrupowane w Kijowie i po przeprowadzeniu koniecznych prac remontowych wcielone do armii niemieckiej. Dowództwo pociągów pancernych sformowano jeden silny pociąg, który został podzielony na dwa składy bojowe tzw.



**Kampfzug A (tabor pociągu 53.) i Kampfzug B (pociąg 51.),** było o tyle uzasadnione, że w przeciwieństwie do innych pociągów był to skład „szeroki”, który mógł być używany na szlakach kolejowych we wschodniej Ukrainie i w Rosji.

Załoga rekrutowała się 68. zapasowego batalionu piechoty z Brandenburga, 23. zapasowego dywizjonu artylerii z Poczdamu i 47. zmotoryzowanego zapasowego dywizjonu artylerii przeciwlotniczej (Würzburg), personel techniczny pochodził z 4. batalionu saperów, a łączności z 3. zapasowego batalionu łączności z Poczdamu.



**Panzerzug 10 na froncie w okolicach Stalingradu, 1942 rok. Widoczny zmodernizowany wagon artyleryjski z pociągu pancernego nr 53.**

*A Panzerzug 10 seen in action in Stalingrad area in 1942. Foreground is a modified artillery wagon from the former Polish Armoured Train No. 53. [CAW]*

**Panzerzug 11 zimą 1943–1944. Widoczny wagon artyleryjski z polskiego pociągu pancernego nr 51.**

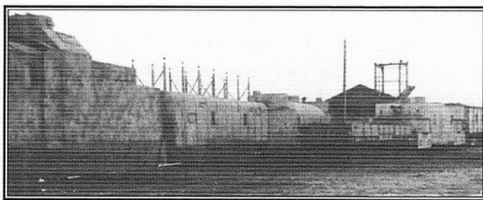
*A Panzerzug 11 seen in Winter 1943–1944. Centre is an artillery wagon from the former Polish Armoured Train No. 51. [Wawrzyniec Markowski]*



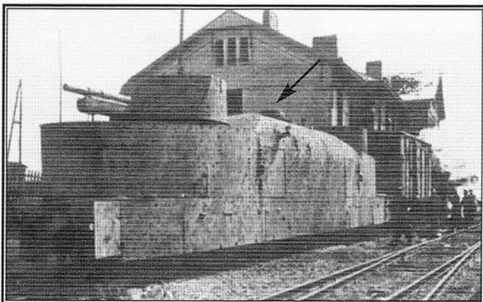
**Panzerzug 10 na stacji w Kijowie, 29 września 1941 roku. Widoczne dwa wagony artyleryjskie z pociągu pancernego nr 51 (wieże oznaczone „7”, „6” i „5”). Po prawej wagony artyleryjskie z pociągu pancernego nr 53 (wieże oznaczone „4”, „3” i „2”). Wymontowane jarzma karabinów maszynowych wz. 08 w drzwiach wagonów.**

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

**Pociągi pancerne nr 21 i 22 w Krakowie(?).**  
*The Panzerzüge 21 and 22 seen in Cracow(?).*



**Polski wagon artyleryjski z pociągu nr 52 w składzie pociągu pancernego nr 21. Wieżyczka obserwacyjna dowódcy z czołgu PzKpfw III, 1944 rok.**  
*A Polish artillery wagon from the Armoured Train No. 52 attached to the Panzerzug 21. Note a commander's observation coupola from the PzKpfw III tank mounted on the top of the hull, 1944. [prof. dr Wolfgang Sawodny via Militaria No. 26 Panzerzüge vol. 2]*



Pociąg nr 10 został przekazany armii w dniu 26 listopada 1941 roku w Kijowie. Zachowano polskie uzbrojenie wagonów: armaty 7,5 cm FK 02/26(p) i haubice 10 cm leFH 14/19(p). Wymontowano wieżyczki przeciwlotnicze z karabinami maszynowymi i zamontowano (1943 rok) wieżyczki obserwacyjne zdjęte ze zniszczonych czołgów PzKpfw III.

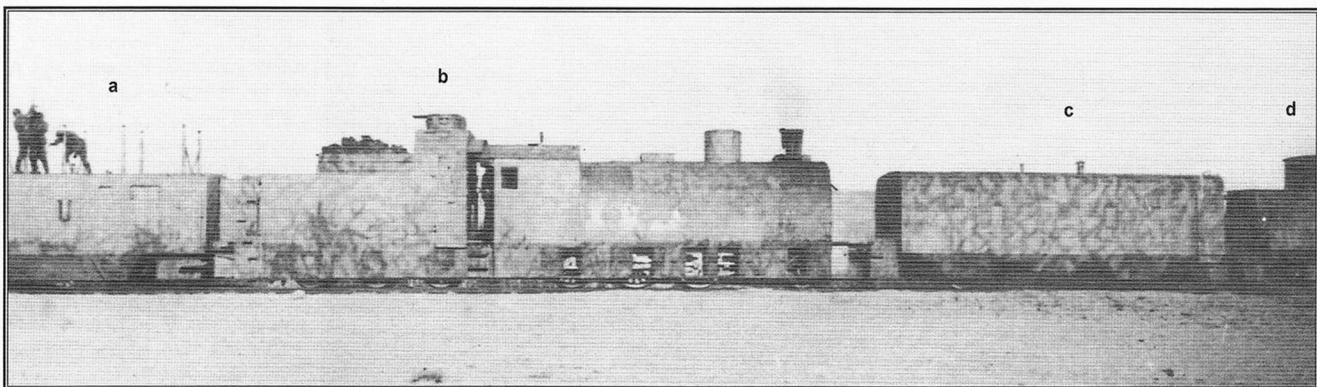
Rozkazem z lipca 1943 roku (podawane daty, 17 lub 31 lipca) **Panzerzug 10** został podzielony na dwa samodzielne pociągi pancerne, posiadające własne dowództwo i składy gospodarcze. **Kampfzug A** utrzymał oznaczenie **Panzerzug 10**, a **Kampfzug B** został nazwany **Panzerzug 11**. **Panzerzug 11** stacjonował w Kowlu, lecz już 11 sierpnia ponownie wyjechał na front. Znajdował się odwodzie 1. armii pancernej i walczył w rejonie Dniepropietrowska. Pod koniec sierpnia niedaleko Połtawy załoga pociągu stoczyła potyczkę z grupą czołgów T-34. W dniu 19 października pociąg odniósł znaczne uszkodzenia w wyniku ostrzału artylerii sowieckiej. Został wycofany z frontu i był naprawiany w Kowlu, 17 listopada powrócił na front. W grudniu 1943 roku załoga pociągu brała udział w walkach w rejonie Równego. W styczniu 1944 roku pociąg stacjonował Zdołbunowie, a w lutym w Dubnie i Radziwiłowie. Podstawowymi zadaniami była ochrona szlaków kolejowych na linii Brody–Dubno. Na początku marca załoga „11” brała udział w obronie Tarnopola. Razem z **Panzerzugiem 69** zwalczała sowiecką broń pancerną podchodzącą

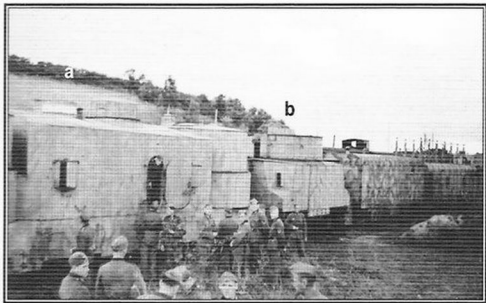
do miasta. Załoga pociągu nr 11 zestrzeliła też dwa samoloty sowieckie. W kwietniu 1944 roku pociąg był naprawiany w warsztatach w Lwowie, trudno ustalić czy wówczas został wzmocniony przez *Panzerjägerwageny*, bowiem pierwsze wagony tego typu trafiły do służby w maju 1944 roku. Do pociągu zostały też przydzielone platformy z czołgami. Etatowo pociąg posiadał dwa samochody pancerne na szynach **Panzerspähwagen P204(f) Panzerdraisine**, które były używane do rozpoznania i zapewnienia łączności.

Pociąg nr 10 brał udział w walkach pod Stalingradem i w obronie Kowla w kwietniu 1944 roku, poważnie uszkodzony został wycofany do Rembertowa i prawdopodobnie tam złomowany.

Jesienią 1939 roku armia niemiecka zdobyła siedem polskich pociągów pancernych. Dwa pociągi – 12. i 14. były w zasadzie wrakami, stanowiącymi rezerwar stali. Pociąg nr 13 odniósł wprawdzie uszkodzenia i jego ewentualna naprawa była możliwa, zatem trudno ustalić dlaczego Niemcy nie podjęli się jego remontu (być może przyczyną były poważne uszkodzenia nietypowych podwozi wagonów typu *Diamond*). Pociąg został usunięty ze stacji w Łochowie prawdopodobnie dopiero w kwietniu 1940 roku, Niemcy, aby przywrócić ruch przez stację wykonali dodatkowy tor, omijający wykolejony polski pociąg pancerny. Pociąg nr 15 został zdobyty lekko uszkodzony, lecz podzielił los „13”. Także nieznacznie uszkodzony został pociąg nr 52 (wykolejony). Z kolei pociąg nr 54 został zdobyty w zasadzie nie uszkodzony (uszkodzenia poczynione przez załogę nie były poważne i mogły być łatwo usunięte).

Późną jesienią 1939 roku pociągi nr 52 i 54 zostały zgrupowane na stacji Kraków–Bonarka. Były strzeżone przez wartowników (w stolicy GG zadania te pełnił najczęściej 11. Pułk *SS-Totenkopfverbände*) i stały na bocznicach. Być może przyczyną przymusowego „bezruchu” była niezwykle ciężka zima 1939–1940, która uniemożliwiała podjęcie koniecznych prac remontowych. Wiosną 1940 roku Niemcy postanowili uruchomić zdobyte czechosłowackie i polskie pociągi pancerne. Można zauważyć brak znajomości tych pociągów, bowiem np. do ataku na Holandię został wyznaczony słabo opancerzony i uzbrojony **Panzerzug 1**, który znacznie ustępował siłą ognia polskiemu pociągowi pancernemu nr 52!





**Panzerzug 11** został zniszczony 13 stycznia 1945 roku w Białogonie koło Kielc (inna informacja, Miechów 19 stycznia 1945 roku).

Pociąg pancerny nr **21** został sformowany (data wydania rozkazu) 10 maja 1940 roku w Krakowie-Bonarcie i obsadzony przez załogę w czerwcu 1940 roku. W jego skład wszedł wagon artyleryjski z pociągu nr **52**, uzbrojony w haubicę *10 cm leFH 14/19(p)* kalibru 100 mm i armatę *7,5 cm FK 02/26(p)* kalibru 75 mm, wagon szturmowy tzw. *Kommandowagen* z pociągu nr **54**, lokomotywa pancerna *54 654*, czyli polska lokomotywa *Ti3-13* z pociągu nr **52**, wagon szturmowy z pociągu nr **11**, mały wagon artyleryjski z armatą *7,5 cm FK 02/26(p)* (prawdopodobnie z 1. dywizjonu pociągów pancernych z Legionowa) i wagon artyleryjski z pociągu nr **54**, uzbrojony w haubicę 100 mm i armatę 75 mm. W połowie 1940 roku załogę stanowili żołnierze z 221. zapasowej kompanii łączności i z 49. zapasowego batalionu piechoty, natomiast armaty obsadzili kanonierzy z 8. zapasowego dywizjonu artylerii lekkiej i 1. baterii 52. zapasowego zmotoryzowanego dywizjonu artylerii przeciwlotniczej. Załogę uzupełniali saperzy z 4. zapasowego batalionu saperów kolejowych.

Od 20 czerwca 1940 roku pociąg patrolował linie kolejowe w GG wzdłuż granicy z ZSRS (Hitler zupełnie na serio liczył się „z ciosem w plecy”, dlatego też w tym czasie w stan alarmowy zostały postawione jednostki pozostające w GG). Był potem przydzielony do 5. dywizji pancernej wycofanej z Francji do Prus Wschodnich. Zimą 1940–1941 pociąg był remontowany. Na początku kwietnia 1941 roku pociąg pancerny nr **21** został przerzucony do Francji. Do Polski powrócił pod

koniec czerwca 1941 roku. Nie został użyty na froncie, bowiem o wiele poważniejsze zadania oczekiwały załogę pociągu na tyłach *Ostfrontu*. Został przydzielony do 286. dywizji ochronnej z 4. armii grupy armii „*Środek*”. Pociąg wspierał działania przeciwko rozproszonym oddziałom Armii Czerwonej (trudno takie oddziały uznać za jednostki partyzanckie, w większości były to oddziały *RKKA* rozbite w tzw. „kotle białostockim”) na linii kolejowej Białystok–Lida. W latach 1942–1943 pociąg stacjonował m.in. w Smoleńsku, Mohylewie i Baranowiczach. Został przystosowany do szerokich torów (1524 mm).

W 1943 roku w wagonie pochodzącym z 1. dywizjonu wymontowano wieżę z armatą kalibru 75 mm montując w jej miejsce działko przeciwlotnicze *2 cm Flakvierling 38*.

W dniu 7 października 1943 roku **Panzerzug 21** został uszkodzony na minie podłożonej przez partyzantów sowieckich na trasie Rzeczyca–Wasilewicz. Skład bojowy poprzedzały dwie platformy, które zostały zniszczone w wyniku wybuchu miny naciskowej, natomiast skład bojowy odniósł tylko niewielkie uszkodzenia. Na początku 1944 roku pociąg współdziałał z oddziałami przeprowadzającymi operacje przeciwko partyzantom na Polesiu.

W dniu 23 czerwca 1944 roku pociąg został ponownie uszkodzony na minie podłożonej niedaleko stacji Koło w pobliżu Mińska Białego.



**Panzerzug 21** zestawiony z polskiego taboru. **a** – wagon artyleryjski z 1. dywizjonu pociągów pancernych, **b** – wagon artyleryjski nr 460025 z pociągu nr 54.

*A Panzerzug 21 built from the former Polish armoured trains equipment. a – artillery wagon from the inventory of the 1st Armoured Train Battalion, b – artillery wagon No. 460025 from the Armoured Train No. 54.*

**Panzerzug 22** zestawiony z polskiego taboru kolejowego, Francja, 1942 rok. Platforma z działkiem *2 cm Flak 30* i wagon artyleryjski nr 450012 z polskiego pociągu pancernego nr 54.

*A Panzerzug 22 based on Polish captured equipment seen in France in 1942. Flatcar with an *2 cm Flak 30* AA gun and an artillery wagon No. 450012 of the former Polish Armoured Train No. 54.*

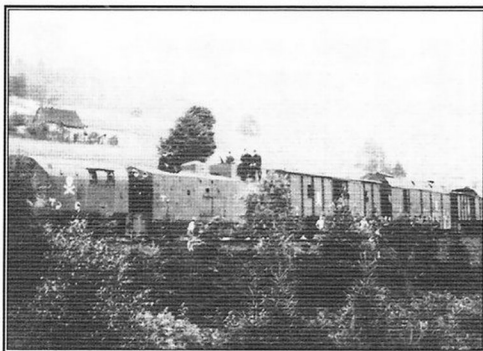


**Panzerzug 22** zestawiony z polskiego taboru kolejowego, Francja, 1942 rok. Wagon artyleryjski nr 450012 z polskiego pociągu pancernego nr 54.

*A Panzerzug 22 based on Polish captured equipment seen in France in 1942. An artillery wagon No. 450012 of the former Polish Armoured Train No. 54.*

**Pociąg pancerny nr 23 na Bałkanach w 1942 roku. Pociąg posiada oryginalny kamuflaż używany w armii czeskosłowackiej. Pociąg przed modernizacją.**

*A Panzerzug 23 seen on the Balkans in 1942. Note original Czechoslovakian army camouflage pattern. The train before modification. [prof. dr Wolfgang Sawodny via Militaria No. 20 Panzerzüge vol. 1]*



ruskiego. Po prowizorycznej naprawie skład odjechał na Litwę (linie kolejowe w kierunku zachodnim, zostały odcięte przez atakujące jednostki sowieckie z 1. frontu białoruskiego). W dniu 30 października 1944 roku unieruchomiony pociąg nr 21 został zdobyty przez armię sowiecką w Możejkach (Mazeikiai) na Litwie.

Informacje, o przebrojeniu pociągu w armaty sowieckie kalibru 76,2 mm nie znajduje potwierdzenia w istniejącej dokumentacji fotograficznej.

Pociąg nr 22 został sformowany 10 lipca 1940 roku w Krakowie-Bonarcie, a obsadzony przez załogę od 10 sierpnia 1940 roku. W jego skład wszedł wagon artyleryjski z pociągu pancernego nr 54, uzbrojony w dwie armaty 7,5 cm FK 02/26(p), wagon szturmowy – w pociągu tzw. *Kommandowagen* z pociągu nr 52, lokomotywę pancerną 54 651 – polska T13-4 z pociągu nr 54, wagon szturmowy typu używanego w tzw. *Bahnschütz-zugach* (być może z pociągu nr 5?), polski mały wagon artyleryjski z armatą 7,5 cm FK 02/26(p) kalibru 75 mm. Załogę stanowili m.in. żołnierze z 49. zapasowego batalionu piechoty.

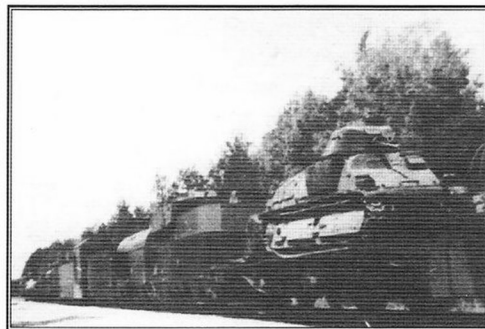
W kwietniu 1941 roku pociąg został wysłany do Francji, początkowo stacjonował w Tours i patrolował linię demarkacyjną z Francją Vichy, od września przeniesiony do Niort. W 1943 roku przez krótki czas stacjonował w północnych Włoszech. Latem 1944 roku został przeniesiony na front wschodni i został zniszczony w wyniku ataku samolotów sowieckich w Sprottau (Szprotawa) 11 (lub 21?) lutego 1945 roku.

## PANZERZUG 23

Pociąg został zmobilizowany 1 marca 1940 roku. Załogę stanowili saperzy z 4. zapasowego batalionu saperów kolejowych ze Sprembergu, żołnierze z 68. zapasowego batalionu piechoty z Brandenburga, kanonierzy ze 23. zapasowego dywizjonu artylerii i 108. zapasowej zmotoryzowanej kompanii artylerii przeciwlotniczej z Döberitz oraz 3. baterii 66. zapasowego zmotoryzowanego dywizjonu artylerii przeciwlotniczej. Pociąg został zestawiony z 3. i 4. czeskiego pociągu pancernego. Brał udział w zajęciu Danii, od 2 października 1940 skierowany do rezerwy. Powraca do służby 19 czerwca 1941 roku, brał udział w kampanii w Rosji, potem walczył na Bałkanach, tam był prowadzony lokomotywą *Baureihe* 93. Zmodernizowany w latach 1942–1943 (BP-42?), w dniu 9 maja opuszczony przez załogę w Untertrauburg w Austrii.

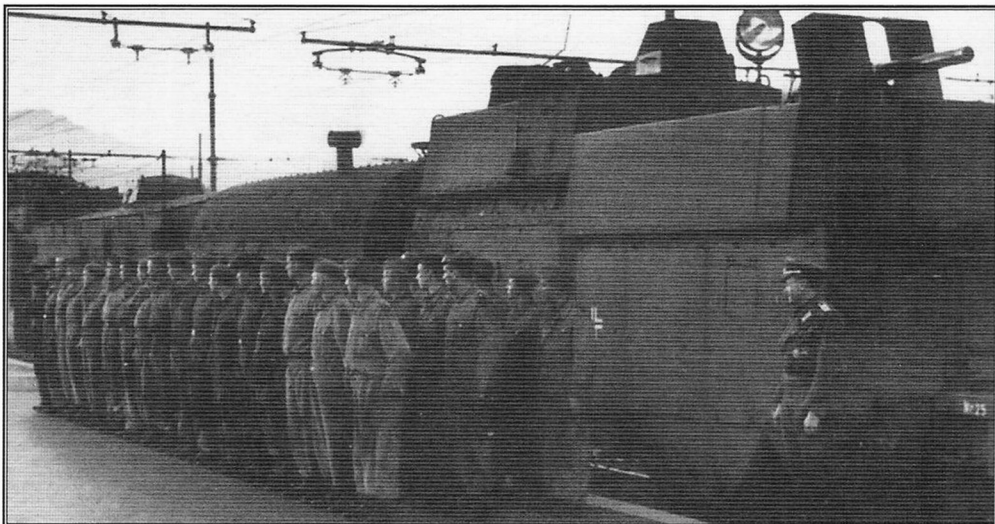
## PANZERZUG 24

Pociąg został zmobilizowany 1 marca 1940 roku. Załogę stanowili saperzy z 4. zapasowego batalionu saperów kolejowych ze Sprembergu, żołnierze z 68. zapasowego batalionu piechoty z Brandenburga, kanonierzy ze 23. zapasowego dywizjonu artylerii i 104. zapasowej zmotoryzowanej kompanii artylerii przeciwlotniczej z Döberitz oraz 3. baterii 66. zapasowego zmotoryzowanego dywizjonu artylerii przeciwlotniczej. Pociąg został zestawiony z taboru czeskiego, brał udział w zajęciu Danii. Od 2 października 1940 skierowany do rezerwy. Powraca do służby 19



**Pociąg pancerny nr 25 na froncie wschodnim latem 1941 roku.**

*A Panzerzug 25 seen on Eastern Front in Summer 1941. [prof. dr Wolfgang Sawodny via Militaria No. 26 Panzerzüge vol. 2]*



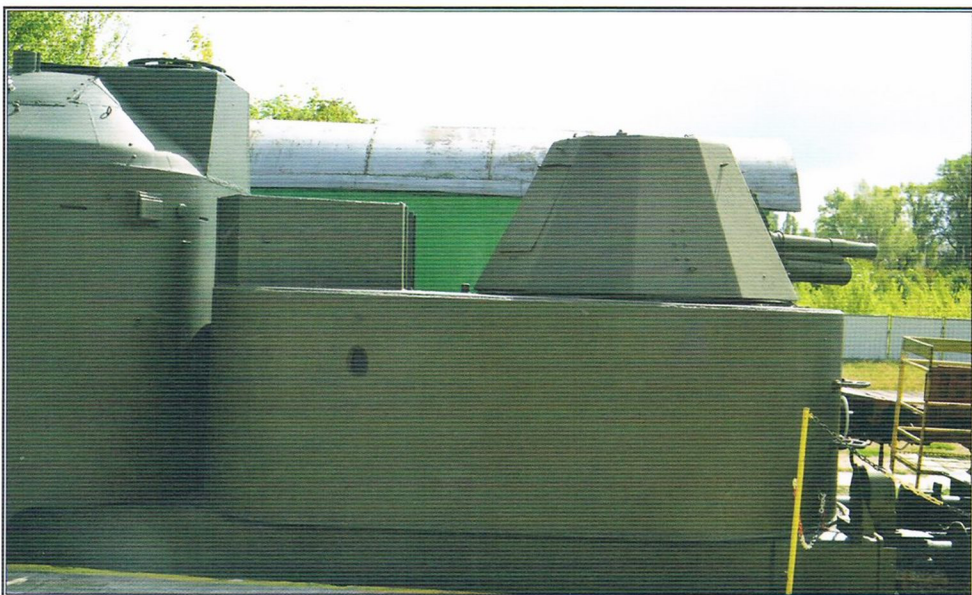
**Zmodernizowany pociąg pancerny nr 25 we Włoszech w 1944 roku.**

*A modified Panzerzug 25 seen in Italy in 1944. [CAW 8209]*



**Panzertriebwagen 16 w Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, wrzesień 2015 roku. Widok ogólny.**

*A Panzertriebwagen 16 preserved at Railway Museum in Warsaw, Poland, September 2015. General view. [Wydawnictwo Militaria]*



**Panzertriebwagen 16 w Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, wrzesień 2015 roku. Wieża z armatą 7,62 cm Fk 295/1(r) kalibru 76,2 mm.**

*A Panzertriebwagen 16 preserved at Railway Museum in Warsaw, September 2015. Gun turret armed with an 7.62cm FK 295/1(r) gun. [Wydawnictwo Militaria]*



**Panzertriebwagen 16 w Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, wrzesień 2015 roku. Wieża z armatą 7,62 cm Fk 295/1(r) kalibru 76,2 mm, drzwi wejściowe.**

*A Panzertriebwagen 16 preserved at Railway Museum in Warsaw, Poland, September 2015. Gun turret armed with 7.62cm FK 295/1(r) gun and entry door. [Wydawnictwo Militaria]*

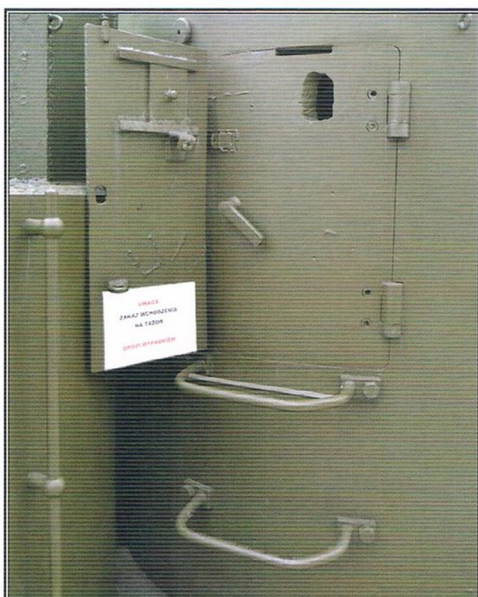
Panzertriebwagen 16 w Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, wrzesień 2015 roku. Wieża z armatą 7,62 cm Fk 295/1(r) kalibru 76,2 mm, widok z tyłu.

*A Panzertriebwagen 16 preserved at Railway Museum in Warsaw, September 2015. Gun turret armed with 7.62cm FK 295/1(r) gun, rear view. [Wydawnictwo Militaria]*



Panzertriebwagen 16 w Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, wrzesień 2015 roku. Drzwi wejściowe i komin lokomotywy.

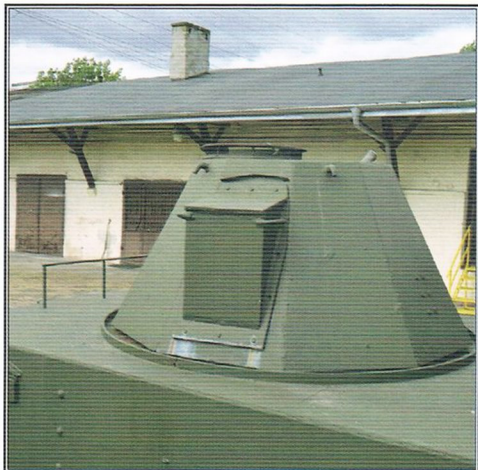
*A Panzertriebwagen 16 preserved at Railway Museum in Warsaw, September 2015. Entry door and locomotive funnel. [Wydawnictwo Militaria]*



Panzertriebwagen 16 w Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, wrzesień 2015 roku. Wieża z armatą 7,62 cm Fk 295/1(r) kalibru 76,2 mm.

*A Panzertriebwagen 16 preserved at Railway Museum in Warsaw, Poland, September 2015. Gun turret armed with 7.62cm FK 295/1(r) gun. [Wydawnictwo Militaria]*





Sowiecki wagon artyleryjski typu PL-35 zmodernizowany do standardu BP-42 w Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, wrzesień 2015 roku. Wieże z makietami armat. Widoczne przejście do innego wagonu.

*A Soviet PL-35 artillery wagon modified to the BP-42 type standard preserved at Railway Museum in Warsaw, September 2015. Note fake gun barrels. [Wydawnictwo Militaria]*



Sowiecki wagon artyleryjski PL-35 zmodernizowany do standardu BP-42 w Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, wrzesień 2015 roku. Widok ogólny. Obniżona przednia(?) część wagonu.

*A Soviet PL-35 artillery wagon modified to the BP-42 type standard preserved at Railway Museum in Warsaw, September 2015. General view. Note lowered front(?) part of the wagon. [Wydawnictwo Militaria]*

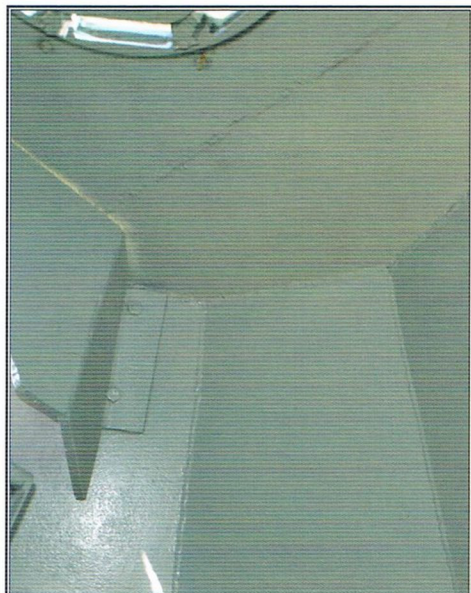
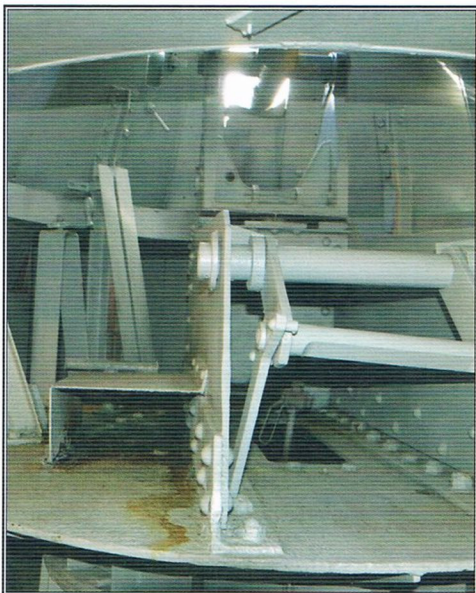


Sowiecki wagon artyleryjski PL-35 zmodernizowany do standardu BP-42 w Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, wrzesień 2015 roku. Dodatkowe strzelnice z przodu(?) wagonu.

*A Soviet PL-35 artillery wagon modified to the BP-42 type standard preserved at Railway Museum in Warsaw, Poland, September 2015. Additional gun ports mounted on the front(?) of the wagon. [Wydawnictwo Militaria]*

**Sowiecki wagon artyleryjski PL-35 zmodernizowany do standardu BP-42 w Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, wrzesień 2015 roku. Wnętrze wieży artyleryjskiej.**

*A Soviet PL-35 artillery waggon modified to the BP-42 type standard preserved at Railway Museum in Warsaw, Poland, September 2015. The interior of the gun turret. [Wydawnictwo Militaria]*



**Sowiecki wagon artyleryjski PL-35 zmodernizowany do standardu BP-42 w Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, wrzesień 2015 roku. Dwuczęściowe drzwi boczne i strzelnice.**

*A Soviet PL-35 artillery waggon modified to the BP-42 type standard preserved at Railway Museum in Warsaw, September 2015. The two-part side entry hatch and firing ports. [Wydawnictwo Militaria]*



**Sowiecki wagon artyleryjski PL-35 zmodernizowany do standardu BP-42 w Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, wrzesień 2015 roku. Wieżyczka obserwacyjna dowódcy wagonu.**

*A Soviet PL-35 artillery waggon modified to the BP-42 type standard preserved at Railway Museum in Warsaw, September 2015. The wagon commander's observation turret. [Wydawnictwo Militaria]*





**Pociąg pancerny nr 28, front wschodni, 1943 rok. Widoczne sowieckie dwa wagony artyleryjskie typu PL-35 uzbrojone w armaty 7,62 cm FK 295/1(r) i armaty przeciwlotnicze 3,7 cm Flak 36(?).**

*A Panzerzug 28 seen on Eastern Front in 1943 with two ex-Soviet PL-35 artillery wagons armed with 7.62cm FK 295/1(r) guns and 3.7cm Flak 36(?) AA guns. [CAW]*



### PANZERZUG 26

Pociąg został zmobilizowany 1 czerwca 1941 roku. Załogę stanowili żołnierze z 49. zapasowego batalionu piechoty ze Strasburga, kanonierzy z 18. zapasowego dywizjonu artylerii w Colmar. Pociąg typu „1941”. W 1942 roku wzmocniony zdobycznymi wagonami pancernymi z sowieckich pociągów pancernych. W latach 1943–1944 zmodernizowany do standardu **BP-42**. W składzie grupy armii „Północ” walczył pod Połockiem, w latach 1944–1945 w Kurlandii, załoga pociągu skapitulowała w Libawie 9 maja 1945 roku.

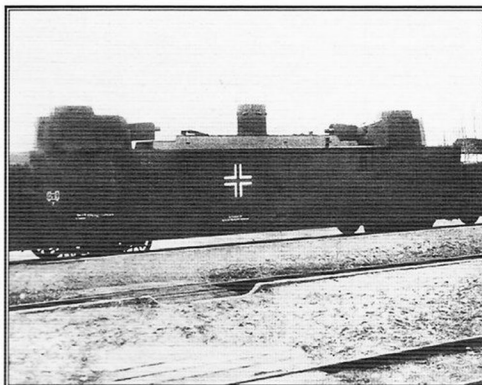
### PANZERZUG 27

Pociąg został zmobilizowany 1 czerwca 1941 roku. Załoga: żołnierze z 49. zapasowego batalionu piechoty ze Strasburga. Pociąg typu „1941”. Walczył w ramach grupy armii „Środek”. Zimą 1941–1942 operował w rejonie Kurska i Brińska. Podczas walki uległy uszkodzeniu wagony przewożące czołgi **PzKpfw 35S(f)**. Po remoncie otrzymał sowieckie wagony artyleryjskie. Razem z pociągiem nr 3 oślaniał linię Nowel–Wielkie Łuki. 30 maja 1942 uszkodzony w wyniku najechania na minę. Poważnie uszkodzony pociąg został wysłany do naprawy. W listopadzie 1942 roku brał udział w walkach na Donem, a wiosną 1944 roku o Kowel. Poważnie uszkodzony został wysłany w celu naprawy do Rembertowa, prawdopodobnie złomowany w czerwcu 1944 roku(?).

### PANZERZUG 25

Pociąg został zmobilizowany 1 marca 1940 roku. Załogę stanowili m.in. saperzy z 4. zapasowego batalionu saperów kolejowych ze Sprembergu. Pociąg został zestawiony z taboru czeskiego, od 2 października 1940 skierowany do rezerwy. Powraca do służby 19 czerwca następnego roku.

Początkowo operował w ZSRS, potem we Francji. W latach 1943–1944 we Włoszech oraz we Francji w rejonie Nimes i Nicei. W okresie od września do listopada 1944 roku zmodernizowany (**BP-42?**), potem skierowany do Polski. W dniu 16 stycznia 1945 roku zniszczony przez czołgi sowieckie w Kielcach.



**Pociąg pancerny nr 28, front wschodni, 1942 rok. Sowiecki wagon artyleryjski typu PL-35 uzbrojony w armaty 7,62 cm FK 295/1(r).**

*A Panzerzug 28 seen on Eastern Front in 1942, an ex-Soviet PL-35 artillery wagon armed with 7.62cm FK 295/1(r) guns. [ASKM]*

Pociąg pancerny nr 28, front wschodni, 1941 rok. Sowiecki wagon artyleryjski typu Skład Wojskowy nr 60 uzbrojony w armatę 10,7 cm FK 349(r).

A Panzerzug 28 seen on Eastern Front in 1941 with ex-Soviet Military Warehouse No.60-type artillery wagon armed with an 10.7cm FK 349(r) gun. [ASKM]



### PANZERZUG 28

Pociąg został zmobilizowany 18 maja 1941 roku. Załogę stanowili żołnierze z 49. zapasowego batalionu piechoty ze Strasburga. Załogi czołgów **PzKpfw 35S(f)** we wszystkich pociągach „1941” pochodziły z 15. *Panzer Ersatz Abteilung* z Sagan (Żagań).

Gotowość bojową załoga osiągnęła 19 czerwca 1941 roku, pociąg był przystosowany do poruszania się po torach 1524 mm. Działał w składzie grupy armii „*Środek*”. Razem z pociągiem nr 27 atakował twierdzę brzeską. Jesienią 1941 został wzmocniony przez dodanie dwóch wagonów z sowieckiego ciężkiego pociągu pancernego (*PT-33* i *Skład Wojskowy nr 60*). Ponadto pociąg prowadziła sowiecka lokomotywa pancerna typu *Ow*. Zimą 1941–1942 pociąg patrolował na trasie Orzeł–Brańsk–Kursk. Wiosną 1942 roku dokonano modyfikacji podwozia do szyn o rozstawie 1435 mm. W tym czasie wycofano też częściowo ze składu tabor sowiecki (lokomotywa?). Pociąg otrzymał wagony sowieckie *PT-35*, które zmodernizowano m.in. montując na nich stanowiska działek przeciwlotniczych kalibru 20 i 37 mm. W okresie od grudnia 1943 roku do marca 1944 roku pociąg został w pełni zmodernizowany do standardu **BP-42**. W 1944 roku pociąg operował na Ukrainie (Nikołajew i Odessa) w składzie grupy armii „*Południe*”. Uszkodzony w walkach, był naprawiany w Rembertowie. Jesienią 1944 roku brał udział w walkach w rejonie Dukli, zniszczony 15 września(?) 1944 roku.

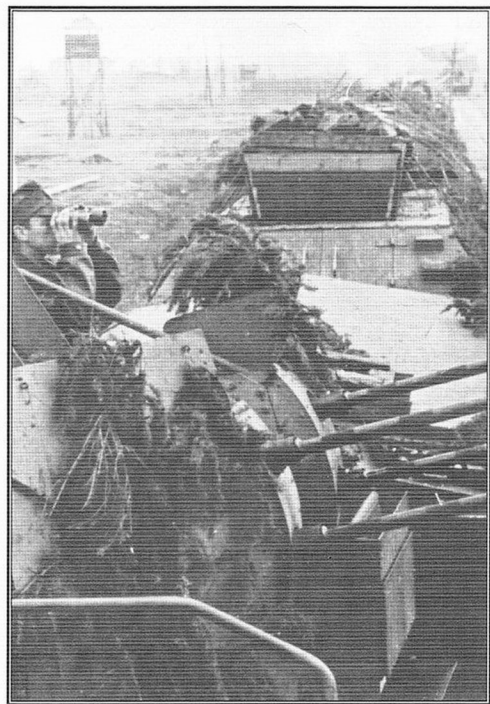
### PANZERZUG 29

Pociąg został zmobilizowany 18 maja 1941 roku. Załogę stanowili żołnierze z 49. zapasowego batalionu piechoty ze Strasburga.

Gotowość bojową załoga osiągnęła 21 czerwca 1941 roku, pociąg był przystosowany do poruszania się po torach 1524 mm, w czerwcu 1941 roku pociąg nr 29 stacjonował w Platerowie niedaleko Siedlec. Potem działał w składzie grupy armii „*Środek*”. W dniu 13 stycznia 1942 roku pociąg nr 29 został okrążony przez oddziały sowieckie i wysadzony w powietrze przez załogę.

### PANZERZUG 30

Pociąg został zmobilizowany 1 czerwca 1941 roku. Gotowość bojową załoga osiągnęła 21 czerwca 1941 roku, pociąg był przystosowany do poruszania się po torach 1524 mm. Działał w składzie grupy armii „*Północ*”, razem z pociągiem nr 26. Jesienią 1941 został wzmocniony przez dodanie dwóch wagonów z sowieckiego pociągu pancernego. Pociąg otrzymał wagony *PT-35*, które zmodernizowano m.in. montując na nich stanowiska działek przeciwlotniczych kalibru 20 i 37 mm. W okresie od grudnia 1943 roku do marca 1944 roku pociąg został zmodernizowany do standardu zbliżonego do **BP-42** (wagony sowieckie). Wiosną 1944 roku pociąg operował na Ukrainie (Nikołajew i Odessa) w składzie grupy armii „*Południe*”. Jesienią 1944 roku został skierowany do Prus Wschodnich. W styczniu 1945 roku załoga wycofała się do rejonu Gdyni, a pociąg został zniszczony przez własną załogę pod Wielkim Kackiem 21 marca 1945 roku.



Stanowisko działka 2 cm Flakvierling 38 w pociągu pancernym nr 30, 1943 rok.

An 2cm Flakvierling 38 AA gun post in Panzerzug 30 in 1943. [CAW 8164]

### PANZERZUG 31

Pociąg został zmobilizowany 1 czerwca 1941 roku. Załogę stanowili żołnierze z 49. zapasowego batalionu piechoty ze Strasburga i 28. zapasowego batalionu łączności z Liegnitz (Legnica).

Gotowość bojową załoga osiągnęła 21 czerwca 1941 roku, pociąg był przystosowany do poruszania się po torach 1524 mm. Działał w składzie grupy armii „Południe”. Początkowo operował na linii do Lwowa, i ze Lwowa do Połtawy. Jesienią 1941 został wzmocniony przez dodanie dwóch wagonów z sowieckiego pociągu pancernego. W połowie 1942 roku dokonano modyfikacji podwozia do szyn o rozstawie 1435 mm. Pociąg otrzymał wagony sowieckie, które zmodernizowano. Zdobyty przez wojska sowieckie w bazie w Kazatinie, 28 grudnia 1943 roku.

### PANZERZUG 32

Pociąg typu **BP-44** wykonany we Francji w 1944 roku. Wagony produkcji zakładów **SOMUA** i warsztatów w Lyon-Vanissieux. Austriacka lokomotywa **Gölsdorf 5A33** została opancerzona w zakładach **Schneider**. Pociąg był uzbrojony w haubicę **10,5 cm leFH 18/40** i działą przeciwlotnicze **3,7 cm Flak 36**. Zamiast czołgów **PzKpfw 38(t)** miał działą samobieżne na podwoziu ciągnika **Lorraine LaS Sd Kfz 135**, uzbrojone w sowiecką haubicę kalibru 122 mm i czołg **PzKpfw 35R(f)**.

Pociąg został obsadzony przez załogę dopiero 18 czerwca 1944 roku. Pierwszy patrol odbył 14 lipca. Pociąg w zasadzie nie brał udziału w walkach, został zdobyty na stacji w Saint-Berain, (7 września 1944 roku), a jedynym „zadaniem bojowym” pociągu był udział w filmie w reżyserii René Clémenta „*La bataille du rail*” z 1946 roku.

### PANZERZUG 51

Powstał ze **Streckenschützzuga „Stettin”**, przekazany załodze 16 czerwca 1942 roku. Został przebudowany w bazie w Rembertowie. Był uzbrojony w wieże zdjęte z sowieckich czołgów **BT-5/7** z armatami kalibru 45 mm. Działał na zapleczu wojsk grupy armii „Północ”, początkowo w rejonie



Nowogrodu, a później Pskowa. W marcu 1944 roku brał udział w akcji przeciwko partyzantom koło Idrycy i Połocka. W dniu 13 sierpnia 1944 roku został poważnie uszkodzony przez lotnictwo sowieckie koło Sõmerpalu w Estonii i pociąg został wysadzony w powietrze przez załogę.

### PANZERZUG 52

Powstał ze **Streckenschützzuga „Blücher”**, przekazany załodze w dniu 1 czerwca 1944 roku. Został przebudowany w bazie w Rembertowie. W gotowości bojowej od 10 października. Był uzbrojony w wieże zdjęte z czołgów sowieckich **BT-5/7** z armatami kalibru 45 mm i z czołgów **T-34** z armatami kalibru 76,2 mm.

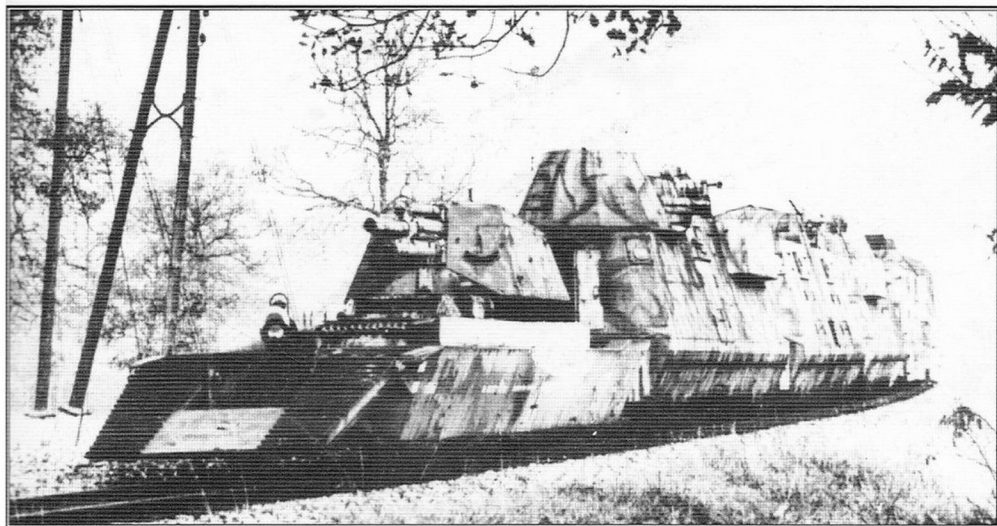
Jesienią 1944 roku skierowany do Prus Wschodnich. W styczniu 1945 roku załoga wycofała się do rejonu Gdyni, a pociąg został zniszczony przez własną załogę pod Wielkim Kackiem 21 marca 1945 roku.

### PANZERZUG 61

Przekazany załodze w dniu 1 września 1942 roku w bazie w Rembertowie. Pociąg typu **BP-42**. Pod koniec grudnia 1942 roku działał w rejonie Wielkich Łuków, a wiosną 1943 roku pod Witebskiem. Zimą 1943-1944 brał udział w operacjach przeciwko partyzantom (na linii Mołodeczno-Wilno). Podczas ofensywy sowieckiej na Białorusi w czerwcu 1944 roku został odcięty w rejonie Bobrujska i w dniu 27 czerwca wysadzony w powietrze przez załogę.

Pociąg pancerny nr 51 w 1943 roku. Pociąg był uzbrojony w wieże z czołgów **BT-5/7**.

*A Panzerzug 51 seen in 1942. The train had been armed with the turrets of the BT-5/7 tanks. [prof. dr Wolfgang Sawodny via Militaria No. 20 Panzerzüge vol. 1]*



Pociąg pancerny nr 32 w filmie „*La bataille du rail*” w 1946 roku.

*A Panzerzug 32 seen in 1946 in movie “La bataille du rail”.*

Pociąg pancerny nr 52 (Streckenschützzug „Blücher”) w 1944 roku. Pociąg był uzbrojony w wieże z czołgów BT-5/7 i czołgów T-34.

*A Panzerzug 52 (Streckenschützzug „Blücher”) seen in 1944. The train had been armed with the turrets from the BT-5/7 tanks and from the T-34 tanks. [prof. dr Wolfgang Sawodny via Militaria No. 20 Panzerzüge vol. 1]*



### PANZERZUG 62

Przekazany załodze w dniu 15 sierpnia 1942 roku w bazie w Rembertowie. Pociąg typu **BP-42**. Gotowość bojowa od 11 lutego 1943 roku, wysłany do grupy armii „Południe”. W marcu 1944 roku pociąg nr 62 brał udział w odbiciu Chrypina na Ukrainie, a w czerwcu w walkach o Stanisławów. W latach 1944–1945 walczył na terenie Polski. Podczas ofensywy sowieckiej, w styczniu 1945 roku został odcięty w rejonie Tomaszowa Mazowieckiego (schron Konewka?) i w dniu 18 stycznia wysadzony w powietrze przez załogę.

### PANZERZUG 63

Przekazany załodze w dniu 1 października 1942 roku w bazie w Rembertowie. Pociąg typu **BP-42**. W gotowości bojowej od 1 maja 1943 roku. Początkowo operował w rejonie Wielkich Łuków. Zimą 1943–1944 brał udział w operacjach przeciwko partyzantom (Ługa). Wiosną 1944 roku przesunięty do grupy armii „Północna Ukraina”, załoga walczyła m.in. pod Lwowem, podczas odwrotu zniszczony 17 lipca 1944 roku przez wojska sowieckie na stacji Krasnystaw Fabryczny.

### PANZERZUG 64

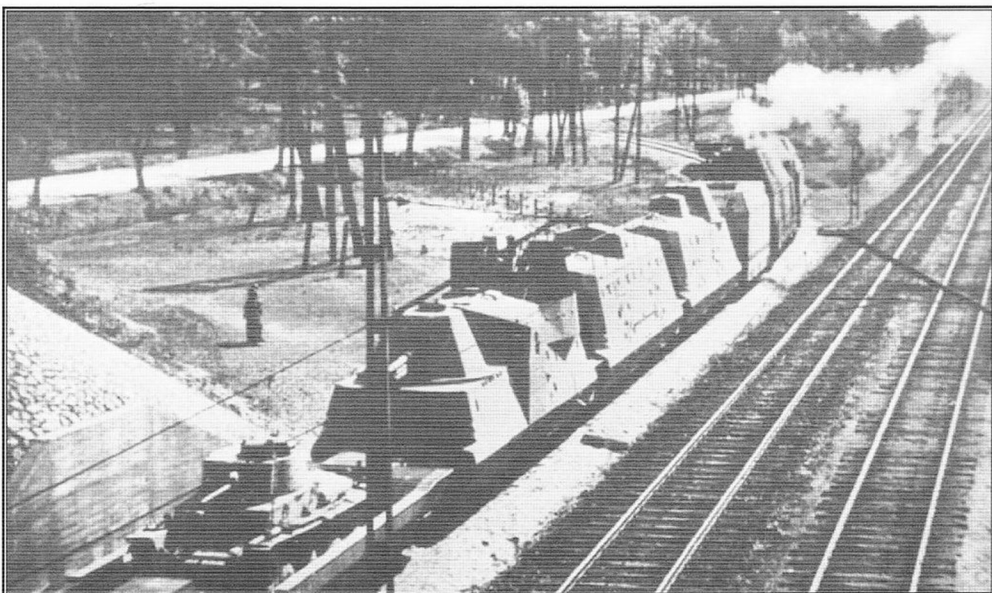
Przekazany załodze w dniu 1 października 1942 roku w bazie w Rembertowie. Pociąg typu **BP-42**. W gotowości bojowej od 18 czerwca 1943 roku. Działał na Bałkanach, głównie na terenie Chorwacji. Współdziałał z **Panzertriebwagenem 15 i 19**. Zimą 1944–1945 brał udział w operacjach przeciwko partyzantom w Słowenii. Wiosną 1945 roku załoga wycofała się do Austrii. Porzucony przez załogę pod Loeben w maju 1945 roku.

### PANZERZUG 65

Przekazany załodze w dniu 1 listopada 1942 roku w bazie w Rembertowie. Pociąg typu **BP-42**. Gotowość bojowa od 11 lipca 1943 roku. Operował na Bałkanach, głównie na terenie Chorwacji. W lutym 1945 roku przydzielony do grupy armii „Wisła”, załoga walczyła na terenie Pomorza Zachodniego. Załoga skapitulowała w dniu 2 maja 1945 roku pod Holthausen.

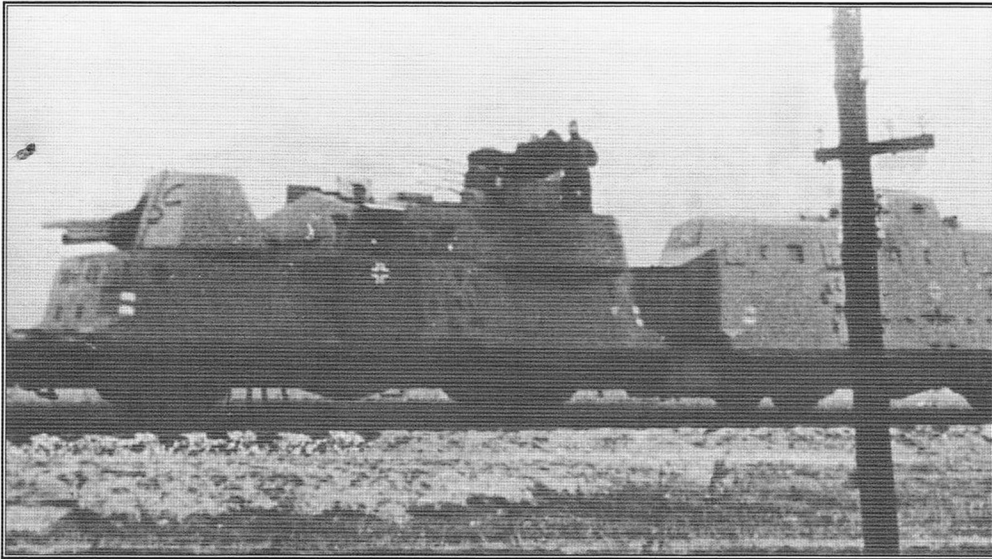
### PANZERZUG 66

Przekazany załodze w dniu 1 listopada 1942 roku w bazie w Rembertowie. Pociąg typu **BP-42**.



Pociąg pancerny typu BP-42 nr 62 na stacji Rembertów, 1943 rok. Pociąg zjeżdża na teren bazy pociągów pancernych.

*A Panzerzug 62 type BP-42 seen at Rembertow station in 1943. The train entering the armoured train base. [prof. dr Wolfgang Sawodny via Militaria No. 20 Panzerzüge vol. 1]*



Wagon artyleryjski tzw. Geschütz-  
wagen i wagon dowodzenia  
Kommandowagen z pociągu pancernego nr 64 lub 66 w 1944 roku.  
*An artillery wagon – Geschütz-  
wagen and a  
command wagon of the Panzerzug 64 or 66  
seen in 1944. [CAW 8203]*

Gotowość bojowa od 23 lipca 1943 roku. Operował na froncie wschodnim, początkowo w rejonie Orszy i Mińska Białoruskiego. W kwietniu 1944 roku brał udział w walkach o Kowel. Wiosną uczestniczył w operacjach przeciwko partyzantom pod Pińskiem, Brześciem i Baranowiczami. W dniu 30 lipca 1944 roku, po odcięciu linii kolejowych na zachód zniszczony przez załogę koło Siedlec.

Operował na froncie wschodnim, początkowo w rejonie Borysowa, później, wiosną 1944 roku, na Polesiu m.in. pod Pińskiem. Jesienią przeniesiony do Prus Wschodnich. W styczniu 1945 roku wycofał się do rejonu Gdyni, zniszczony przez własną załogę na Oksywiu 30 marca 1945 roku.

#### PANZERZUG 69

Przekazany załodze w dniu 20 sierpnia 1943 roku w bazie w Rembertowie. Pociąg typu **BP-42**. W gotowości bojowej od 8 listopada 1943 roku. Zimą 1943–1944 działał na Ukrainie w rejonie Żytomierza i Płoskirowa. W dniu 22 marca 1944 roku zniszczony przez czołgi sowieckie koło Tarnopola.

#### PANZERZUG 70

Przekazany załodze w dniu 16 września 1943 roku w bazie w Rembertowie. Pociąg typu **BP-42**. Gotowość bojowa od 12 stycznia 1944 roku. Operował na froncie wschodnim w rejonie Tarnopola. Zniszczony przez własną załogę na stacji Rosdolina 4 kwietnia 1944 roku.

#### PANZERZUG 67

Przekazany załodze w dniu 15 maja 1943 roku w bazie w Rembertowie. Pociąg typu **BP-42**. W gotowości bojowej od 22 września 1943 roku. Działał w rejonie Połocka w składzie 281. dywizji piechoty. W kwietniu 1944 roku w Kurlandii. W dniu 27 lipca 1944 roku, po zniszczeniu linii kolejowych, wysadzony w powietrze przez załogę koło Mitawy na Łotwie.

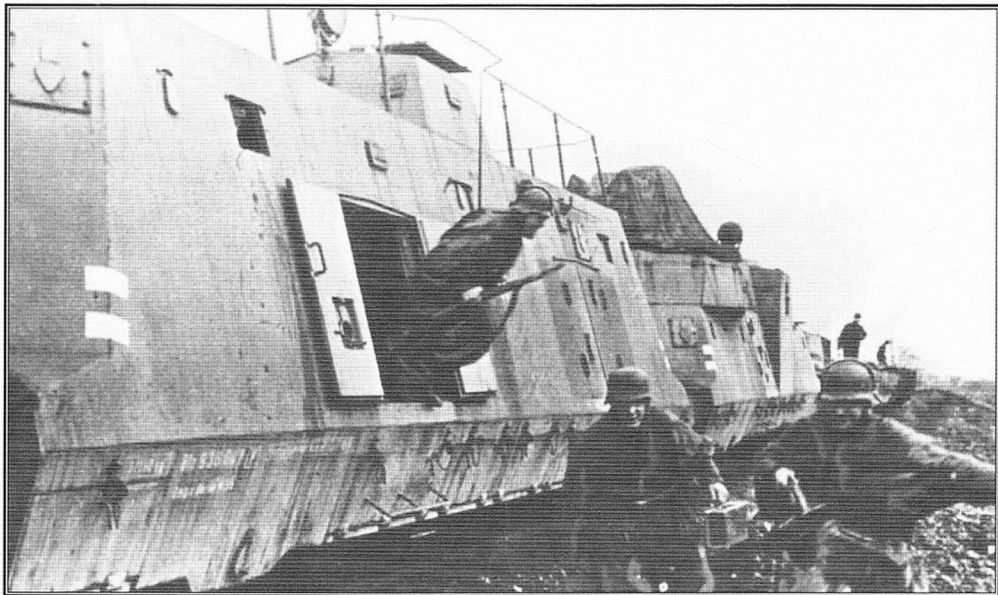
#### PANZERZUG 68

Przekazany załodze w dniu 1 sierpnia 1943 roku w bazie w Rembertowie. Pociąg typu **BP-42**. Gotowość bojowa od 3 listopada 1943 roku.



Pociąg pancerny typu BP-42 nr 66,  
lipiec 1944 roku. Unieruchomiony  
czołg PzKpfw IV Sd Kfz 161/1 Ausf.  
H umieszczony na platformie kole-  
jowej.  
*A Panzerzug 66 type BP-42 seen in July  
1944. The disabled PzKpfw IV Sd Kfz 161/1  
Ausf. H tank mounted on the flatcar. [CAW  
8135]*

Pociąg pancerny typu BP-42, piechota wyskakuje z wagonu dowodzenia.  
*A Panzerzug 62 type BP-42, the infantry jumping off the command wagon. [CAW 8196]*



**PANZERZUG 71**

Przekazany załodze w dniu 16 września 1943 roku w bazie w Rembertowie. Pociąg typu **BP-42**. W gotowości bojowej od 12 stycznia 1943 roku. Zimą 1943–1944 działał na Ukrainie w rejonie Tarnopola, później w kwietniu 1944 roku brał udział w akcjach przeciwko partyzantom na Lubelszczyźnie. Przeniesiony do Rumunii, zniszczony przez własną załogę pod Slanic koło Prachowej 31 sierpnia 1944 roku.

**PANZERZÜGE 72A-72B**

Pociąg przekazany załodze w dniu 23 listopada 1943 roku w bazie w Rembertowie. Ostatni pociąg pancerny typu **BP-42**. Gotowość bojowa od 20 lutego 1944 roku. Operował na froncie wschodnim. W 1944 roku podzielony na dwa pociągi sztabowe, zniszczone w 1945 roku. Nr **72a** w Kołobrzegu 10 lub 15 marca, a nr **72b** na Oksywniu w dniu 30 marca 1945 roku.

**PANZERZUG 73**

Przekazany załodze w dniu 19 listopada 1943 roku w bazie w Rembertowie. Prototyp pociągu typu **BP-44**. W gotowości bojowej od 12 stycznia 1944 roku. Operował w północnych Włoszech. W dniu 2 maja 1945 roku pociąg nr **73** został opuszczony przez załogę w Udine.

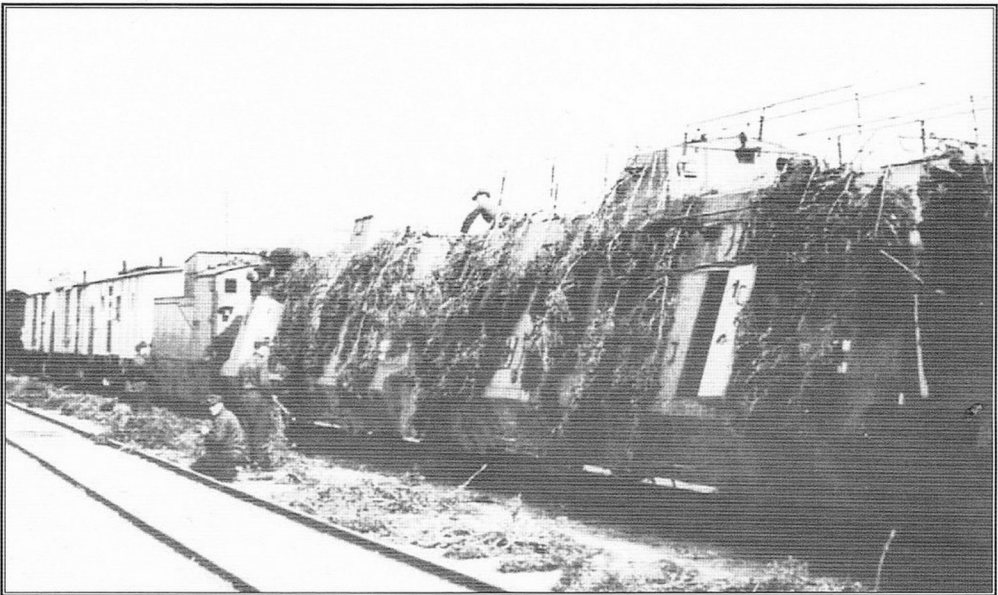
**PANZERZUG 74**

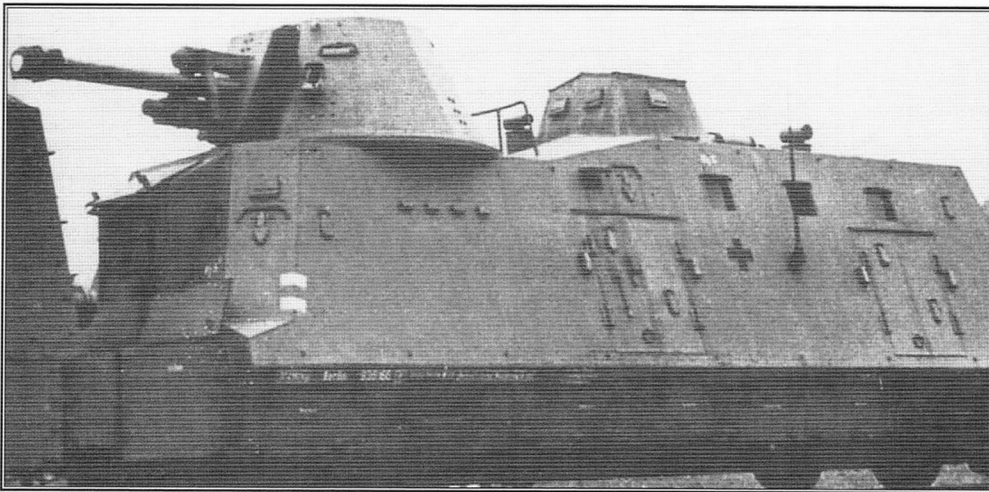
Przekazany załodze w dniu 20 marca 1944 roku. Pociąg typu **BP-44**. W gotowości bojowej od 15 lipca 1944 roku. Zniszczony 28 lipca 1944 roku przez czołgi sowieckie pod Pogorzela Warszawską koło Otwocka.

**PANZERZUG 75**

Przekazany załodze w dniu 15 kwietnia 1944 roku w bazie w Rembertowie. Pociąg typu **BP-44**. W gotowości bojowej od 15 lipca 1944 roku. Operował w ramach grupy armii „Środek”, od 28 lipca 1944 roku w Modlinie, a później na stacji

Zamaskowany pociąg sztabowy typu BP 42 nr 72b na froncie wschodnim w 1944 roku.  
*A camouflaged Panzerzug 72b type BP-42 command armoured train seen in 1944. [prof. dr Wolfgang Sawodny via Militaria No. 20 Panzerzüge vol. 1]*





**Pociąg pancerny nr 75 typu BP-44 w 1944 roku. Wagon artyleryjski Artilleriewagen uzbrojony w haubicę 10,5 cm leFH 18/40.**

*A Panzerzug 75 type BP-44 seen in 1944. An artillery wagon – Artilleriewagen armed with an 10.5cm leFH 18/40 howitzer. [CAW 8207]*

Warszawa–Gdańska, ostrzeliwał pozycje powstańców w sierpniu 1944 roku. Pociąg stacjonujący na stacji Warszawa Gdańska i operujący na linii obwodowej ostrzeliwał Stare Miasto i Żoliborz. Pociąg pancerny nr 75 walczył przyczynił się do załamania się ataków powstańców dążących do zdobycia dworca Warszawa Gdańska (20 sierpnia) i połączenia oddziałów powstańczych ze Starego Miasta z Żoliborzem. Często ostrzeliwał też pozycje powstańców w innych dzielnicach Warszawy m.in. na Powiślu.

We wrześniu 1944 roku stacjonował w Radomiu, przemianowany na **Lehr Panzerzug 5** i skierowany do Milowic, w lutym 1945 roku wysłany do grupy armii „Wisła”. Podczas odwrotu z Pomorza zniszczony 5 marca 1945 roku przez oddziały polskie pod Belgard (Białogard).

#### **PANZERZUG 76**

Przekazany załodze w dniu 4 kwietnia 1944 roku. Pociąg typu **BP-44**. W gotowości bojowej od 18 listopada 1944 roku. Początkowo w grupie armii „Środek”, później wysłany do Prus Wschodnich. Zniszczony przez załogę pod Seerappen, 15 kwietnia 1945 roku.

#### **PANZERZUG 77**

Przekazany załodze w dniu 1 maja 1944 roku. Pociąg typu BP-44. W gotowości bojowej od 19 stycznia 1945 roku. Operował w ramach grupy armii „Wisła”, zniszczony w zasadzce wykonanej przez sowiecką jednostkę pancerną pod Bublitz (Bobolice) 27 lutego 1945 roku.

#### **PANZERZUG 78**

Przekazany załodze w dniu 25 maja 1944 roku. Pociąg typu BP-44. W gotowości bojowej od 6 lutego 1945 roku. Brał udział w walkach nad Balatonem w marcu 1945 roku, opuszczony przez załogę koło Judenburga w Austrii 9 maja 1945 roku.

#### **PANZERZUG 79**

Przekazany załodze w dniu 10 lipca 1944 roku w bazie w Rembertowie. Pociąg sztabowy typu BP-44. W gotowości bojowej od 6 lutego 1945

roku. Brał udział w walkach nad Balatonem w marcu 1945 roku, zniszczony przez własną załogę pod Celldömölok 27 marca 1945 roku.

#### **PANZERZUG 80**

Przekazany załodze w dniu 7 sierpnia 1944 roku w Milowicach. Pociąg typu **BP-44**. W gotowości bojowej od początku kwietnia 1945 roku. Porzucony przez załogę na początku maja 1945 roku.

#### **PANZERZUG 81 I 82**

Przekazane załodze w połowie lutego 1945 roku. Pociągi typu **BP-44**. Do końca wojny nie uzyskały gotowości bojowej.

Produkcja pociągów nr **84** i **85** została przerwana w 1945 roku.

#### **DER GOLDENE PANZERZUG?.....**

#### **BIBLIOGRAFIA**

Gottwald A. Deutsche Kriegslokomotiven 1939–1945, Freiburg, 1984,

Kołomyjec M. Sowieckie pociągi pancerne vol. I, II, Warszawa, 2006, 2015,

Malmassari P. Les Trains Blindés 1826–1989, Bayeux, 1989,

Reimer M. Lokomotiven für die Ostfront, 2005,

Sawodny W. The German armoured trains on Eastern Front in 1941–1945, Atglen, 1999,

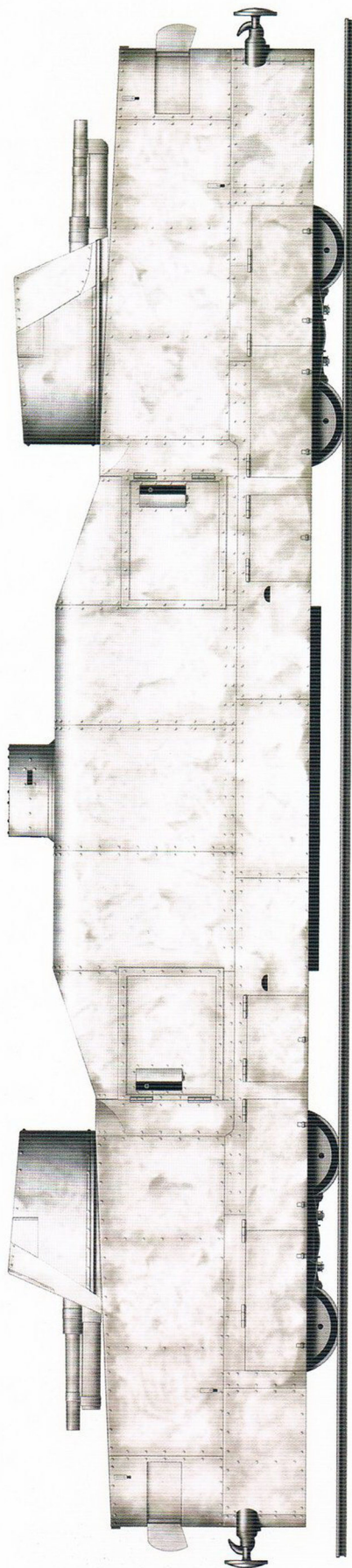
Sawodny W. Die Panzerzüge des Deutschen Reiches 1899–1945, Freiburg, 2006.



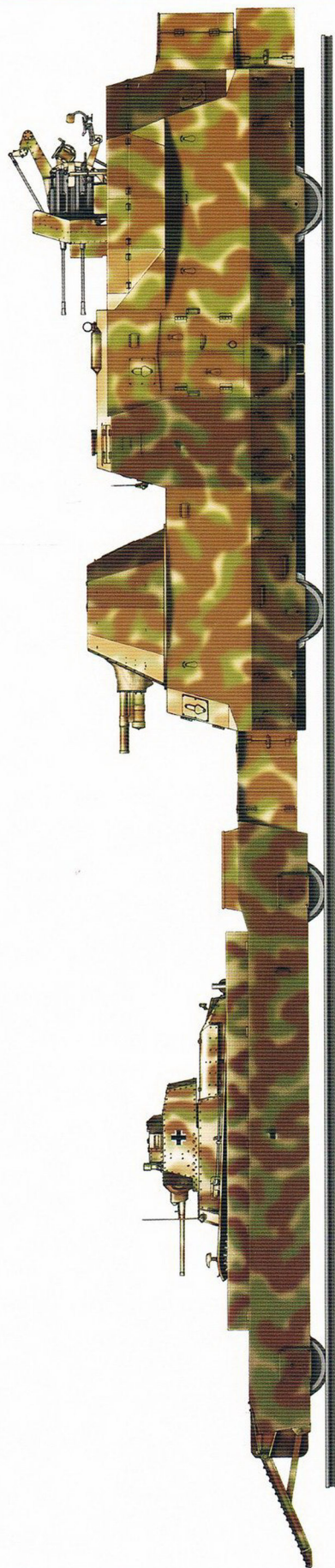
**Pociąg pancerny nr 61 typu BP-42, Rembertów w 1942 roku. Czy tak wygląda Der Goldene Panzerzug?**

*A Panzerzug 61 type BP-42 seen in Rembertow in 1942. [prof. dr Wolfgang Sawodny via Militaria No. 20 Panzerzüge vol. 1]*

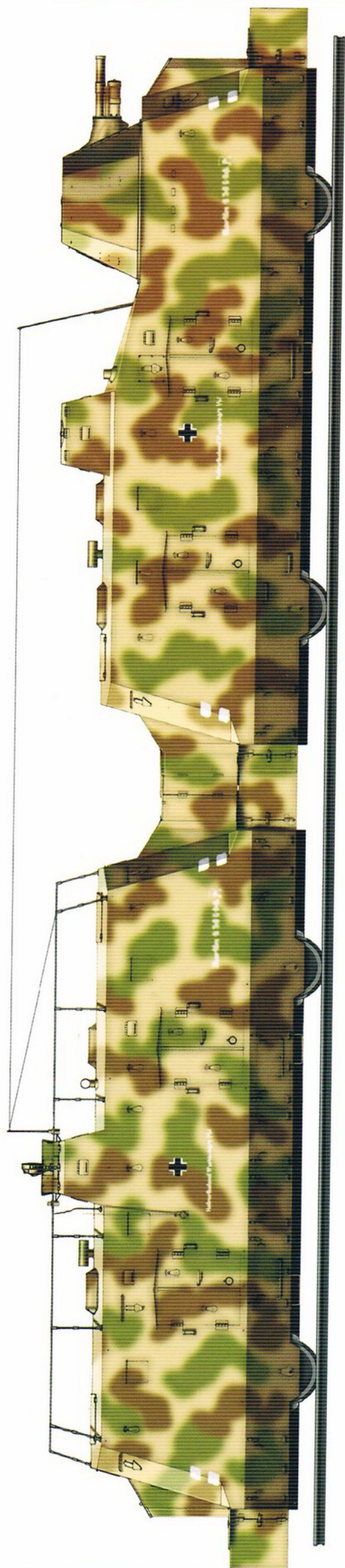
Pociąg <i>Train</i>	Załoga (oficerowie) <i>Crew (officers)</i>	Uzbrojenie strzeleckie i moździerz <i>Small arms and mortars</i>						Uzbrojenie artyleryjskie <i>Artillery</i>
		Moździerz <i>Mortars</i>	Ciężkie kar. maszynowe <i>Heavy machine guns</i>	Lekkie kar. maszynowe <i>Light machine guns</i>	Pistolety maszynowe <i>Sub-machine guns</i>	Karabiny <i>Rifles</i>	Pistolety <i>Pistols</i>	Działa, działka przeciwlotnicze <i>Guns and AA guns</i>
Panzerzug 1	159 (8)	2	6	22	13	105	68	2 x 7,5 cm GebK 15(ö), 2 x 2 cm Flak 30
Panzerzug 2	159 (8)	2	4	22	13	101	66	2 x 7,5 cm GebK 15(ö), 2 x 2 cm Flak 30
Panzerzug 3	163 (8)	2	8	26	13	92	69	2 x 7,5 cm FK 16, 2 x 2 cm Flak 30
Panzerzug 4	170 (7)	2	4	18	12	108	79	2 x 4,7 cm Pak(ö), 2 x 7,5 cm leIG 18, 2 x 2 cm Flak 30
Panzerzug 5	?	2	4	22	13	101	69	2 x 7,5 cm FK 16, 2 cm Flak 30
Panzerzug 6	146 (7)	2	2	20	13	77	76	4 x 7,62 cm FK 295/1(r), 2 x 2 cm Flak 30
Panzerzug 7	165 (8)	2	4	26	13	103	70	2 x 7,5 cm FK 02/26(p), 2 x 2 cm Flak 30
Panzerzug 10a/10b	207 (9)	–	–	38	8	102	113	7 x 7,5 cm FK 02/26(p), 3 x 10 cm leFH 14/19(p), 4 x 2 cm Flak 30
Panzerzug 10	?	?	–	19?	6?	59	72	2 x 7,5 cm FK 02/26(p), 2 x 10 cm leFH 14/19(p), 4 x 2 cm Flak 30
Panzerzug 11	152 (6)	–	–	19?	6?	57	82	3 x 7,5 cm FK 02/26(p), 2x 10 cm leFH 14/19(p), 4 x 2 cm Flak 30
Panzerzug 21	178 (8)	2	4	16	13	111	75	3 x 7,5 cm FK 02/26(p), 2 x 10 cm leFH 14/19(p), 2 x 2 cm Flak 30
Panzerzug 22	166 (8)	2	4	16	13	103	71	3 x 7,5 cm FK 02/26(p), 10 cm leFH 14/19(p), 2 x 2 cm Flak 30
Panzerzug 23	158 (8)	–	4	16	13	99	67	2 x 7,5 cm GebK 15(ö), 2 x 2 cm Flak 30
Panzerzug 24	158 (8)	–	4	16	15	99	67	2 x 7,5 cm GebK 15(ö), 2 x 2 cm Flak 30
Panzerzug 25	128 (6)	2	1	16	13	60	77	2 x 7,5 cm GebK 15(ö), 2 x 2 cm Flak 30
Panzerzug 26	126 (6)	–	–	15 + 3	14	76	65	3 x 4,7 cm KwK 35(f), 2 x 2 cm Flak 30 (1941)
Panzerzug 27	155 (6)	2	–	20 + 3	14	76	65	3 x 4,7 cm KwK 35(f), 2 x 2 cm Flak 30 (1941)
Panzerzug 28	126 (6)	–	–	15 + 3	14	76	65	3 x 4,7 cm KwK 35(f), 2 x 2 cm Flak 30 (1941)
Panzerzug 29	122 (6)	–	–	14+ 2	13	76	52	3 x 4,7 cm KwK 35(f), 2 x 2 cm Flak 30 (1941)
Panzerzug 30	122 (8)	–	–	14 + 2	13	76	52	2 x 4,7 cm KwK 35(f), 2 x 2 cm Flak 30 (1941)
Panzerzug 31	122 (6)	–	–	14 + 2	13	76	52	2 x 4,7 cm KwK 35(f), 2 x 2 cm Flak 30 (1941)
Panzerzug 32	?	–	–	20	?	?	59	4 x 7,62 cm FK 295/1(r), 2 x 3,7 cm Flak 36
Panzerzug 51	111 (6)	2	–	14	9	57	60	4 x 4,5 cm KwK(r), 4x2 cm Flak 38
Panzerzug 52	?	?	?	?	?	?	?	2 x 4,5 cm KwK(r), 2 x 7,62 cm KwK(r), 4x2 cm Flak 38
Panzerzug 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72	231 (6)	2	2	40	22	96	142	2 x 7,62 cm FK 295/1(r), 2 x 10 cm leFH 14/19(p), 2 x 4x2 cm Flak 38 + 2 x 3,7 cm KwK 37, ew. 2 x 7,5 cm KwK 40
Panzerzug 72a	?	?	?	?	?	?	?	2 x 7,62 cm FK 295/1(r), 4x2 cm Flak 38
Panzerzug 72b	?	?	?	?	?	?	?	2 x 7,62 cm FK 295/1(r), 4x2 cm Flak 38
Panzerzug 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 (83-84?)	194(6)	2	4	26	26	102	71	73 74 75 2 x 7,62 cm FK 295/1(r), 2 x 10 cm leFH 14/19(p), 76 77 78 80 4 x 10,5 cm leFH 18/40, 79 ? x12 cm GrWr 42 2 x 4x2 cm Flak 38 + 2 x 7,5 cm KwK 40?



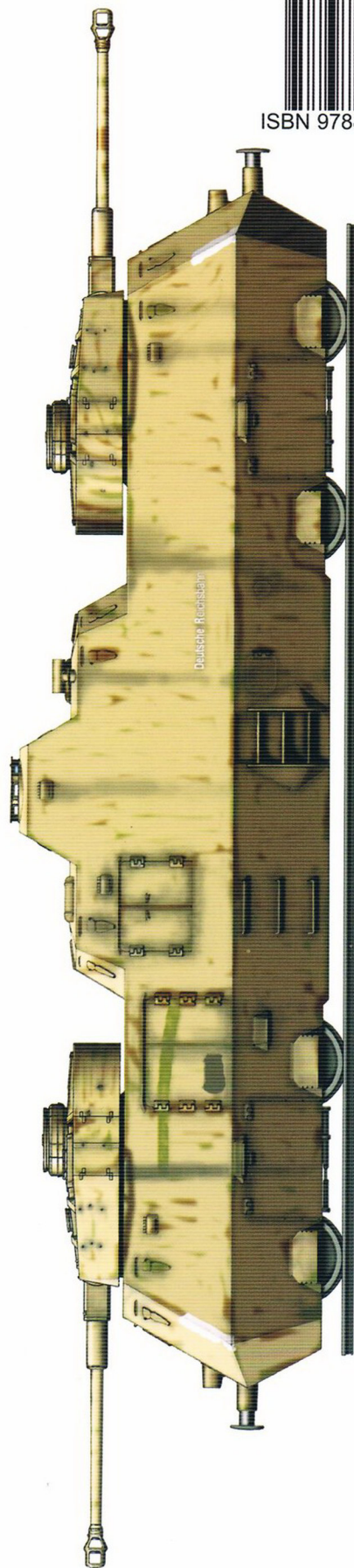
**Wagon artyleryjski nr 699020 lub 699021z polskiego pociągu pancernego nr 53 w składzie Panzerzug 10, Stalingrad, październik 1942 roku.**  
*An artillery wagon No. 699020 or 699021 of the Polish Armoured Train No. 53 attached to the Panzerzug 10, Stalingrad in October 1942.*



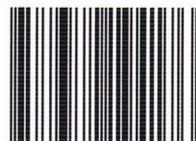
**Wagon artyleryjski (Geschützswagen) i Panzerträgerwagen ze składu pociągu pancernego nr 64, 1943 rok.**  
*An artillery wagon (Geschützswagen) and a Panzerträgerwagen of the Panzerzug 64 in 1943.*



**Wagon artyleryjski i dowodzenia z pociągu sztabowego nr 72b, Gdynia, 1945 rok.**  
*An artillery wagon and a command wagon of the Befehlzug 72b, Gdynia in 1945.*



**Panzerjägertriefwagen 51, Niemcy, kwiecień 1945 roku.**  
*Panzerjägertriefwagen 51, Germany, April 1945.*



ISBN 9788372194176