



# Biuletyn

## Koła Miłośników Dziejów Grudziądza



Gen. Józef Haller

Rok II: 2004

Numer 26 (31)

Data odczytu: 20.10.2004

Data wydania: 22.10.2004

Inż. Henryk Turski, dr Jerzy Krzyś.

### POCIĄGI PANCERNE W GRUDZIĄDZU

Pociągi pancerne w składzie broni pancernej jest mało znana nawet w szerszych kołach wojskowych. Nie spotyka się ich na manewrach letnich, nie są oklaskiwane na uroczystych defiladach. Nie wygrywają one samodzielnie żadnej bitwy, ale przyczyniają się w dużej mierze do przechylenia szli zwycięstwa. Tak właśnie stało w czasie wojny 1918-1920 roku. W lutym 1918 r., w ramach I. Korpusu na Wschodzie, działał pociąg pancerny „Związek Broni”. Był to pociąg zaimprovizowany, uzbrojony w jedno 3-calowe działo i kilka karabinów maszynowych osłoniętych częściowo blachą pancerną, a częściowo workami z piaskiem, o załodze około 35 żołnierzy.

W październiku 1918 r. oddziały P. O. W. rozbroiły w Prokocimiu kołom Krakowa dywizjon austriackich pociągów pancernych i wzbogaciły nasz stan posiadania o dwa dalsze pociągi. Zostały one natychmiast użyte do patrolowania linii kolejowej Kraków-Rzeszów, a następnie skierowane na odsiecz Lwowa, do którego wjechały w dniu 22 listopada 1918 roku.

Już pierwsze doświadczenia wykazały, że pociągi pancerne stanowią poważny atut w ręku dowódcy armii lub frontu i że są one po prostu niezastąpione o ile chodzi o zabezpieczenie linii kolejowych, tak ważnych dla zapewnienia zaopatrzenia wojsk walczących. Przystąpiono więc pośpiesznie do rozbudowy tych jednostek i w stosunkowo krótkim czasie liczba pociągów pancernych wzrosła do bardzo poważnych rozmiarów. Były one niestety bardzo różnorodne tak pod względem organizacji, uzbrojenia i załogi, jak i pod względem wartości bojowej. Do najlepiej uzbrojonych i zorganizowanych należały zdobyczne austriackie (wspomniane poprzednio) oraz kilka pochodzenia angielskiego i francuskiego, zdobytych na Czerwonej Armii, które dostały się w ich ręce po rozbiciu wojsk białych generałów. Pozostałe, były to pociągi naprędce produkowane w zakładach kolejowych we Lwowie, Tarnowie, Nowym Sączu, Warszawie, Wilnie i Poznaniu. Ze względu na brak odpowiednich materiałów, a w szczególności blachy pancernej, w większości były to pociągi improwizowane, często o ścianach betonowych zamiast pancerza, nieraz jedynie obłożone workami z piaskiem, a nawet czasami były to po prostu zwykłe platformy z zamocowanymi na nich działami lub czołgami.

Organizacja pociągów pancernych była bardzo płynna. Szybko powstawały, szybko nikły. Łączono je po dwa lub trzy zależnie od potrzeb, zmieniano nazwy i organizację. Zachował się zwyczaj, że rozbity, względnie zniszczony lub wzięty do niewoli pociąg pancerny, nie był nigdy odtwarzany pod tą samą nazwą. Stąd, chociaż według nazw; możemy zidentyfikować około 70 pociągów pancernych, nie należy sądzić, że nasz stan posiadania był aż tak wysoki gdyż żywot wielu tych jednostek był bardzo krótkotrwały.

Każdy pociąg pancerny tworzył samodzielną jednostkę bojową i gospodarczą. Organizacja poszczególnych pociągów była jednak różna i nie było ustalonego etatu załogi i uzbrojenia.

#### Rzut gospodarczy:

Stanowił zaplecze pociągu pancernego i był ośrodkiem zaopatrywania w żywność, amunicję i środki techniczne. Był on umieszczony w bezpiecznej odległości za rzutem bojowym i składał się z zapasowego parowozu pancernego, wagonów mieszkalnych dla załogi, wozu sanitarnego, magazynów, kuchni i kasyna oficerskiego oraz wozów amunicyjnych. Zapasowa załoga przy rzucie gospodarczym stanowiła odwód dowódcy pociągu pancernego i zależnie od okoliczności mogła być użyta do obrony taboru, wsparcia rzutu bojowego, lub dla złuzowania załogi rzutu bojowego.

Prócz typu opisanego powyżej, istniały jeszcze lekkie pociągi pancerne t zw. „Patrolówki”. Pociąg taki składał się z lekko opancerzonego parowozu, dwóch wozów pancernych uzbrojonych w 2 ckm i 2 rkm, czasami w jedno działo, oraz dwóch platform narzędziowych. Tego typu pociągów używano do patrolowania linii na której działał pociąg pancerny i do utrzymywania łączności pomiędzy rzutami bojowym i gospodarczym.

Powyższa organizacja i uzbrojenie pociągu pancernego jest tylko orientacyjna. W praktyce spotykaliśmy pociągi uzbrojone w kilkanaście karabinów maszynowych i w 3-4 działa. Stan załogi był zależny od skali uzbrojenia pociągu, przeciętnie jednak wynosił około 150 żołnierzy.

Pociągi pancerne brały udział prawie we wszystkich ważniejszych akcjach bojowych na froncie wschodnim, w Powstaniu Wielkopolskim i na Śląsku w okresie plebiscytu. Z powierzonych im zadań wywiązywały się zawsze znakomicie. Działanie ich cechowało się dużą siłą ogniową połączoną z szybkością manewru. Szybkość marszowa pociągu pancernego wynosiła 25-30 km/godz., szybkość w działaniach bojowych 8-10 km/godz. Pojawienie się pociągu pancernego wywierało deprymujące wrażenie na nieprzyjacielu i podnosiło stan moralny oddziałów własnych. Do typowych zadań, które wyznaczano pociągom pancernym należały:

- dozorowanie i ochrona linii i węzłów kolejowych,
- zwalczanie nieprzyjacielskich pociągów pancernych,
- współdziałanie z W.J. piechoty lub kawalerii,
- osłona skrzydła W.J.,
- bezpośrednie wsparcie własnych oddziałów przez położenie nawały ogniowej na czule punkty w ugrupowaniu nieprzyjaciela,
- wypady lub zagony w teren nieprzyjaciela.

Pociąg pancerny, będąc związany z torem kolejowym, ma bardzo ograniczone możliwości i dlatego często tworzone grupy pancerne, złożone z pociągów, czołgów i samochodów pancernych, które mogły wykorzystać i rozszerzyć działanie pociągu pancernego na teren przyległy do toru kolejowego i będący w zasięgu ognia pociągu. Często pociągi pancerne zabierały ze sobą dodatkowe wagony lub platformy z załadowanymi na nich oddziałami piechoty lub czołgów, które wyładowywano w dogodnym punkcie dla wykonania specjalnego zadania.

Taktyka działania pociągów pancernych kształtowała się dopiero w polu. Każda z bitew przynosiła nowe doświadczenia, które wykorzystywano w przyszłości. Pod koniec wojny na rozkaz ówczesnego brygadiera, W. Sikorskiego, por. Abłamowicz opracował „Taktykę Pociągów Pancernych”, niestety nie jest ona dzisiaj dostępna.

Znaczna rolę pociągów pancernych spełniły w styczniu 1920 r. przy przekazywaniu Polsce Grudziądza.

Polskie władze wojskowe przywiązywały duże znaczenie do zajęcia Pomorza w 1920 r. Cały ten akt dziejowy nazwano „rewindykacją” i dla jej przeprowadzenia przeznaczono

znaczące siły Wojska Polskiego. Dla koordynowania ruchami tych wojsk utworzono Front Pomorski, którego dowódcą mianowano gen. broni Józefa Hallera. Po ratyfikacji traktatu wersalskiego przez parlament niemiecki w dniu 10 stycznia 1920 r. Nastąpiła koncentracja wojsk Frontu Pomorskiego. Grudziądz miał być przekazany siódmego dnia od początku wkraczania wojsk na Pomorze. Przybyły oddziały Grupy Operacyjnej Frontu Pomorskiego, którą dowodził gen. dyw. Stanisław Pruszyński. Oddziały zbliżały się do Grudziądza – twierdzy w pełnej gotowości bojowej. W pełnym też ubezpieczeniu bojowym zbliżał się od strony Mniszka 2. szwadron 1. Pułku Ułanów Krechowieckich, asekurowany przez pociąg pancerny „Wilk” i „Boruta”. Trzeci taki pociąg „Hallerczyk” z desantem wzmocnionej 6. kompanii 42 pułku piechoty zbliżał się od strony Jabłonowa, jadąc bardzo ostrożnie, gdyż ostrzegano, że forty Księżych Gór mają się bronić i że wszystkie rozjazdy na stacji są podminowane. O godz. 12.45 „Hallerczyk” wjechał na dworzec, obsadzony przez Straż Ludową. Tam komendant pociągu otrzymał od mjr. B. Fijałkowskiego rozkaz zajęcia mostu przez Wisłę i zaraz do niego pojechano. Piechurzy opuścili wagony szturmowe, rozbiegli się szybko i opanowali bez przeszkód żelazny most kolejowy i drewniany most drogowy, obydwa w stanie nienaruszonym. Stało się to nieco przed wyznaczonym czasem przekazywania, ale Niemieccy wartownicy nie oponowali. Opanowanie całych mostów miało duże znaczenie i zbędnym okazało się użycie saperów, którzy przygotowani na najgorsze dysponowali środkami przepławowymi. Operacja zajęcia Grudziądza była więc przygotowana z zegarmistrzowską dokładnością i twierdza Grudziądz bez jednego wystrzału przeszła w ręce polskie. Opr. TR

#### Literatura:

- J. Krzyś, Militarna przeszłość Grudziądza, Grudziądz 2002.
- Józef Stachowicz, Pociągi pancerne w wojnie 1918-1920 (w:) „Przegląd Kawalerii i Broni Pancernej”, t. VIII, nr 59 (VII-IX 1970) .