

Na Wrześniowych Szlakach

„ŚMIAŁY”

Pociąg pancerny nr 53 w wojnie 1939 roku

ARTUR OSSOWSKI
TOMASZ KLESZCZ



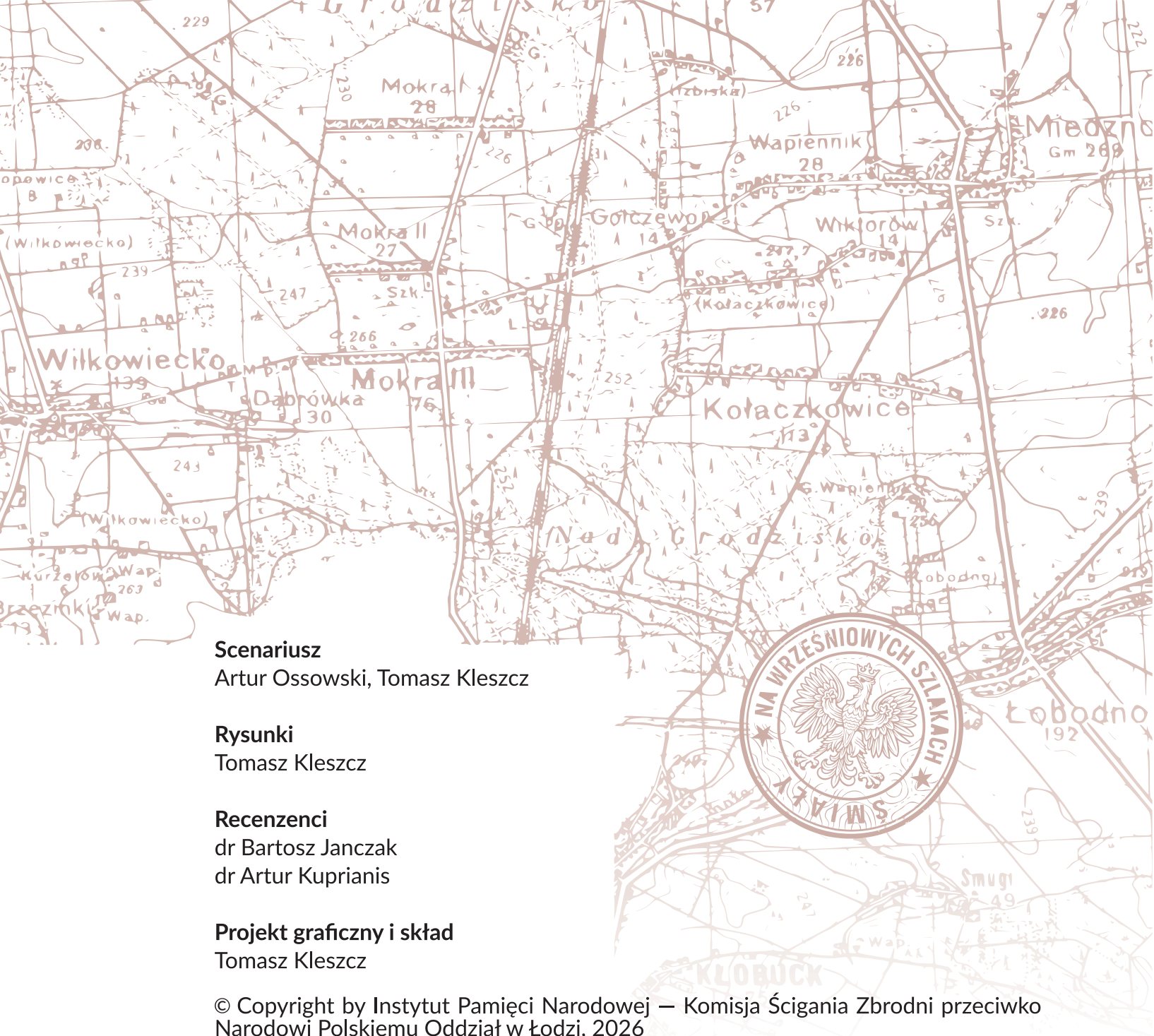
INSTYTUT PAMIĘCI
NARODOWEJ
Oddział w Łodzi

Na Wrześniowych Szlakach

„ŚMIAŁY”

Pociąg pancerny nr 53 w wojnie 1939 roku

ŁÓDŹ 2026



Scenariusz

Artur Ossowski, Tomasz Kleszcz

Rysunki

Tomasz Kleszcz

Recenzenci

dr Bartosz Janczak

dr Artur Kuprianis

Projekt graficzny i skład

Tomasz Kleszcz

© Copyright by Instytut Pamięci Narodowej — Komisja Ścigania Zbrodni przeciwko Narodowi Polskiemu Oddział w Łodzi, 2026

Publikacja bezpłatna przygotowana przez Oddziałowe Biuro Edukacji Narodowej IPN w Łodzi, ul. H. Sienkiewicza 85/87, 90-057 Łódź

Druk i oprawa

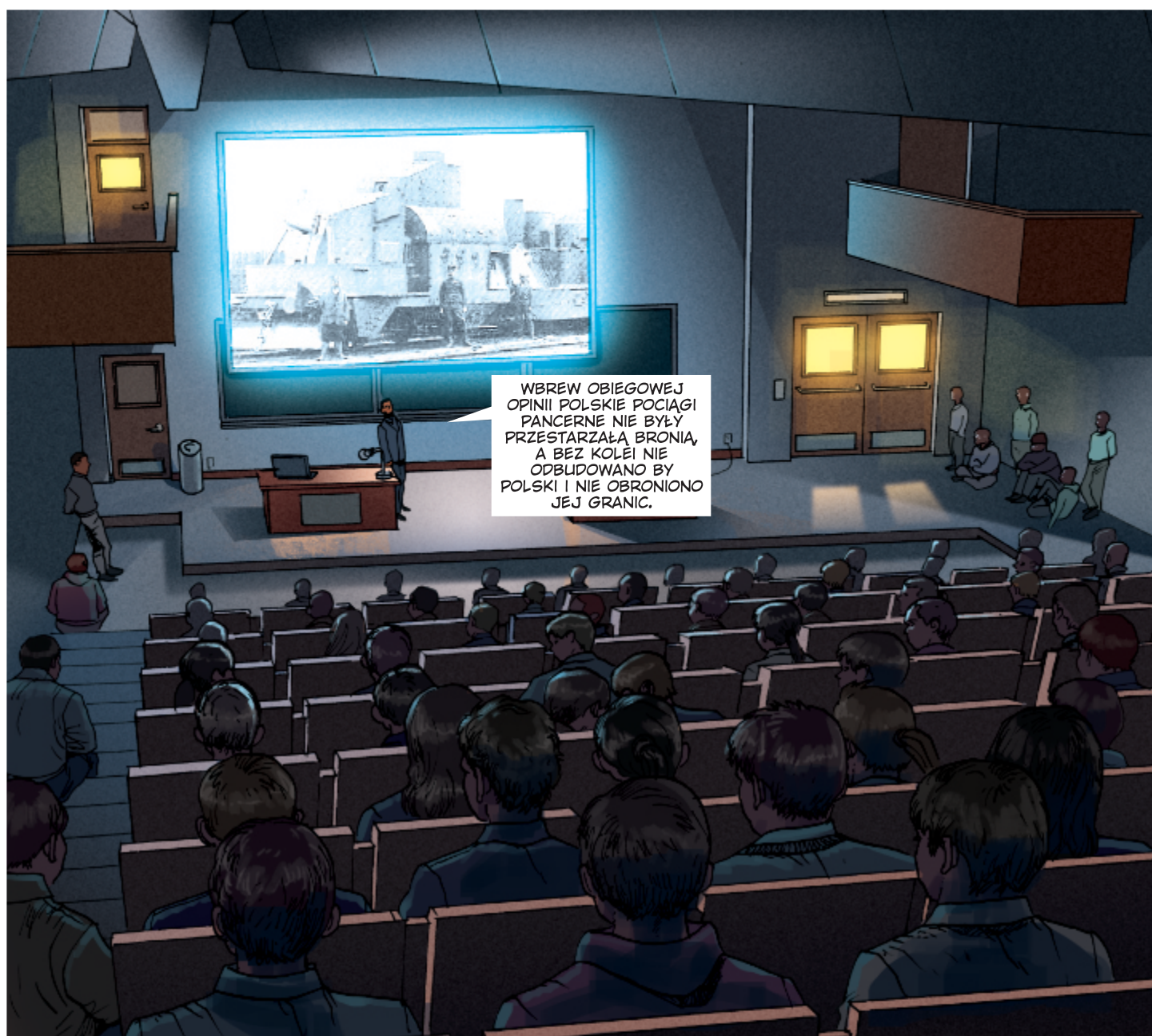
SilverPrint, ul. Gliniana 13, 91-336 Łódź

ISBN: 978-83-8459-006-5

14 LISTOPADA 2025 ROKU W MOŚCISKACH
NA UKRAINIE ODBYŁ SIĘ POGRZEB ŻOŁNIERZY
WOJSKA POLSKIEGO - OBRONCÓW LWOWA
Z WRZEŚNIA 1939 ROKU, KTÓRYCH SZCZATKI
PODCZAS PRAC EKSHUMACYJNYCH WYDOBYŁ
INSTYTUT PAMIĘCI NARODOWEJ. TO DZIEŃ
WAŻNY RÓWNIEŻ DLA MNIE. BADAŁEM TĘ
HISTORIĘ PRZEZ WIELE LAT.

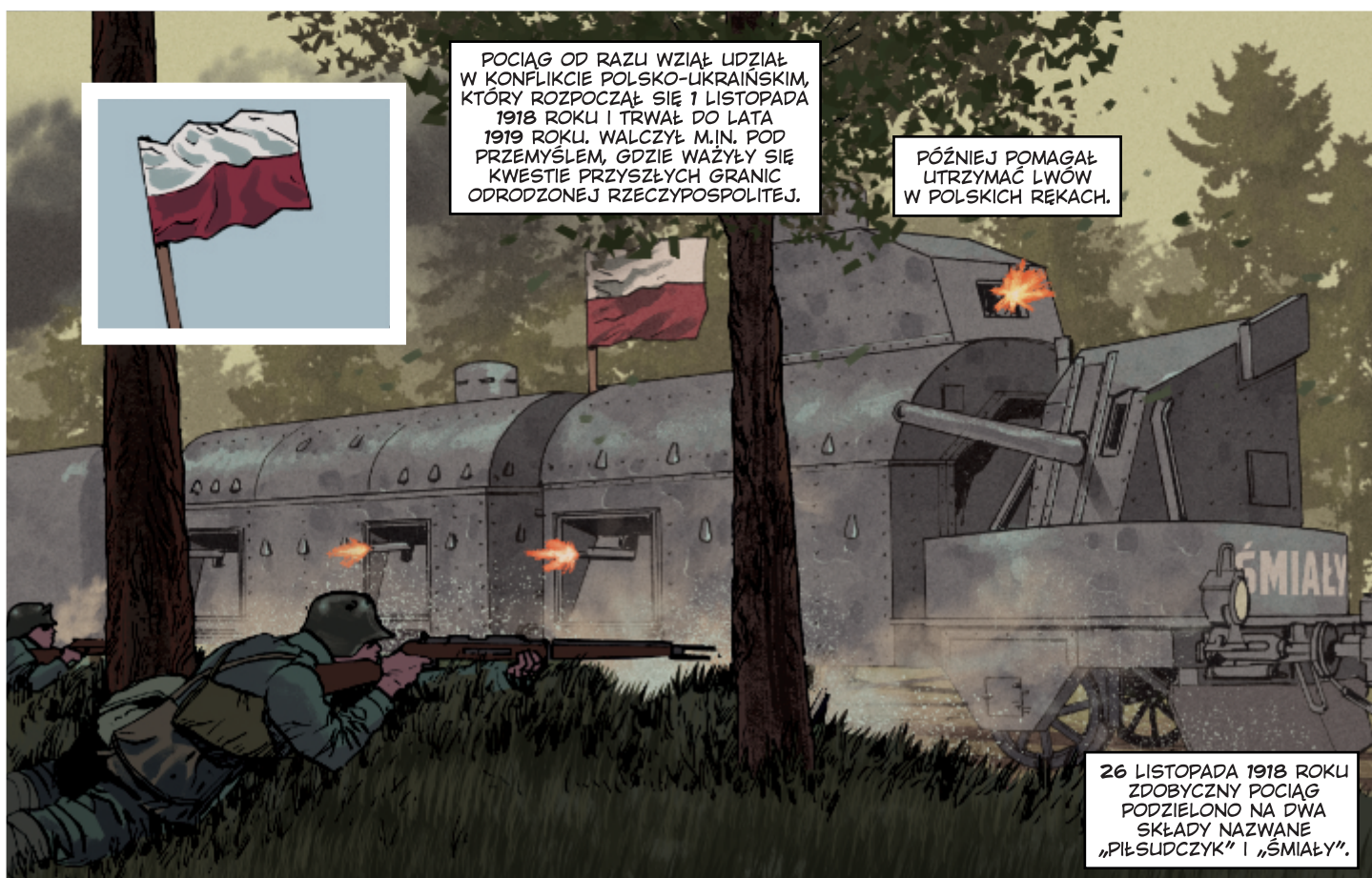
CHCIAŁBYM WAS
ZAPROSIC DO
WYSŁUCHANIA TEJ
OPowieści.







I WOJNA ŚWIATOWA, KTÓRA WYBUCHŁA W 1914 ROKU, DOBIEGAŁA KOŃCA, A UPADEK AUSTRO-WĘGIER BYŁ TYLKO KWESTIĄ DNI. 1 LISTOPADA 1918 ROKU NA STACJI PROKOCIM KOŁO KRAKOWA ODDZIAŁ ZŁOŻONY Z KOLEJARZY I DEZERTERÓW Z CESARSKO-KRÓLEWSKIEJ ARMII NARODOWOŚCI POLSKIEJ PRZEJĄŁ NIEUSZKODZONY AUSTRIACKI POCIĄG PANCERNY.



POCIĄG OD RAZU WZIAŁ UDZIAŁ W KONFLIKCIE POLSKO-UKRAIŃSKIM, KTÓRY ROZPOCZĄŁ SIĘ 1 LISTOPADA 1918 ROKU I TRWAŁ DO LATA 1919 ROKU. WALCZYŁ M.I.N. POD PRZEMYSŁEM, GDZIE WAŻYŁY SIĘ KWESTIE PRZYSZŁYCH GRANIC ODRODZONEJ RZECZYPOSPOLITEJ.

PÓŹNIEJ POMAGAŁ UTRZYMAĆ LWÓW W POLSKICH RĘKACH.

26 LISTOPADA 1918 ROKU ZDOBYCZNY POCIĄG PODZIELONO NA DWA SKŁADY NAZWANE „PIŁSUDCZYK” I „ŚMIAŁY”.

W LATACH 1919-1920 „ŚMIAŁY” WALCZYŁ
W WOJNIE POLSKO-BOLSZEWICKIEJ.
UCIERPIAŁ I ULEGŁ POWAŻNYM
USZKODZENIOM, ALE POMÓGŁ WOJSKU
POLSKIEMU ODEPRZEĆ ARMİĘ CZERWONĄ.



JUŻ WTEDY W PEŁNI
ZASŁUŻYŁ NA SWOJĄ
NAZWĘ.

„Śmiały”

w wojnie 1939 roku

Historia pociągu cancerznego nr 53



CZAS POKOJU WOJSKO POLSKIE
WYKORZYSTAŁO MĄDROŚĆ,
PRZEBUDOWUJĄC I DOZBRAJAJĄC
„ŚMIAŁEGO”, BY - GDY ZAJDZIE
TAKA POTRZEBA - DALEJ BRONIŁ
ON GRANIC RZECZYPOSPOLITEJ.



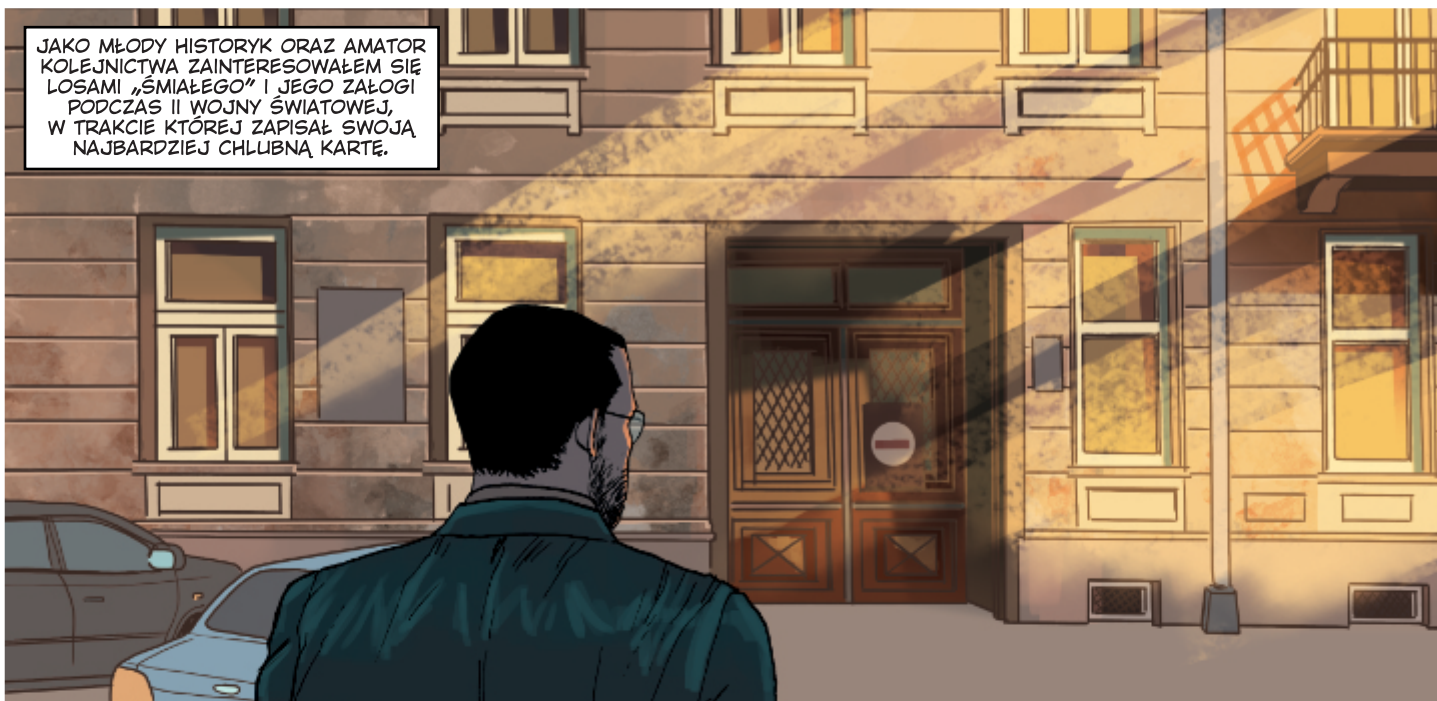
W SŁYNNYCH POZNAŃSKICH
ZAKŁADACH HIPOLITA CEGIELSKIEGO
KIEROWNICTWO BUDOWY POCIAGÓW
PANCERNYCH ZAPROJEKTOWAŁO
I NADZOROWAŁO M.I.N. BUDOWĘ
NOWOCZESNYCH, DWULWIEŻOWYCH
PLATFORM ARTYLERYJSKICH.



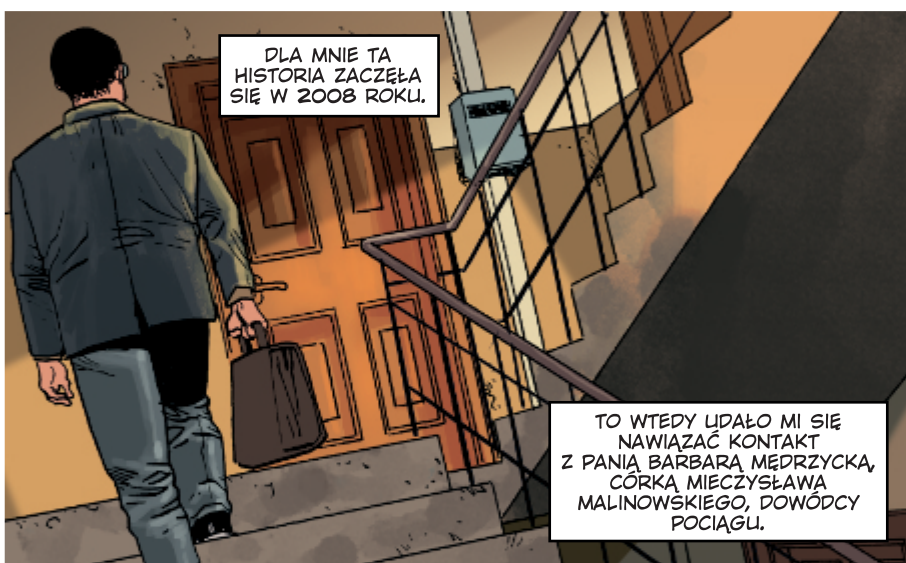
ODMIENIONY, ZNACZNIE
POTĘŻNIEJSZY „ŚMIAŁY”
UZYSKAŁ SPRAWNOŚĆ
BOJOWĄ WE WRZEŚNIU
1921 ROKU I POCZĄTKOWO
STACJONOWAŁ W LIDZIE
NA WILEŃSZCZYZNIE.



JAKO MŁODY HISTORYK ORAZ AMATOR KOLEJNICTWA ZAINTERESOWAŁEM SIĘ LOSAMI „ŚMIAŁEGO” I JEGO ZAŁOGI PODCZAS II WOJNY ŚWIATOWEJ, W TRAKCIE KTÓREJ ZAPISAŁ SVOJĄ NAJBARDZIEJ CHŁUBNĄ KARTĘ.

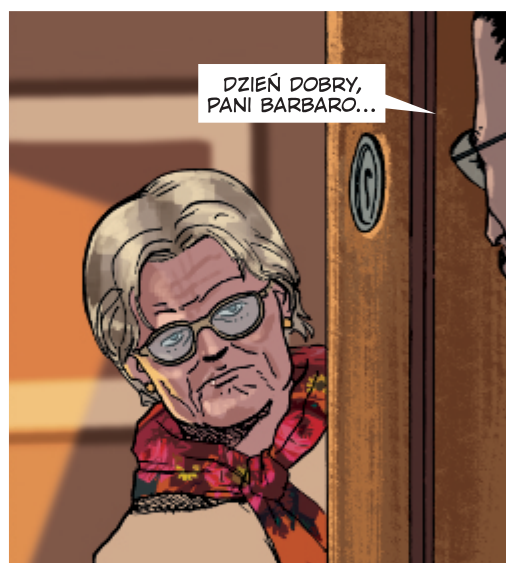


DLA MNIE TA HISTORIA ZACZĘŁA SIĘ W 2008 ROKU.

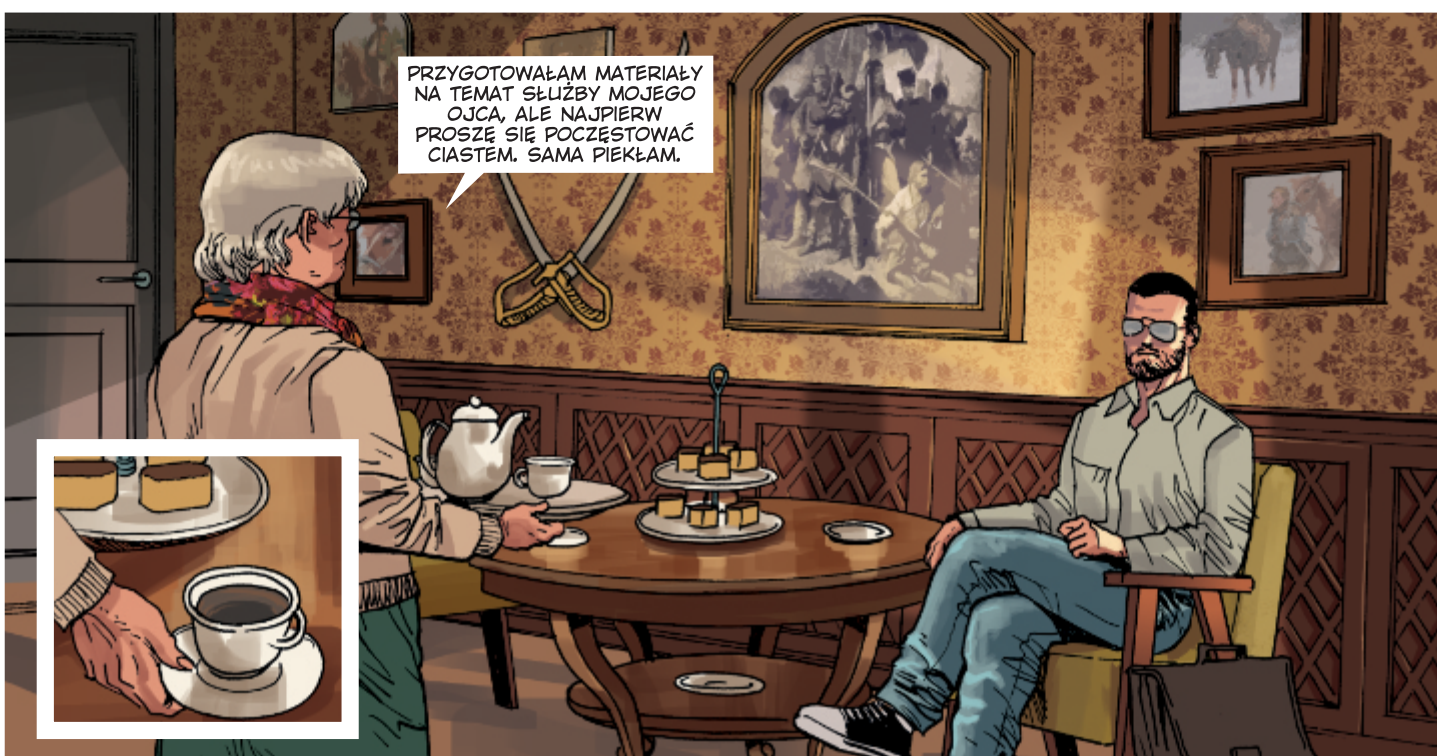


TO WTEDY UDAŁO MI SIĘ NAWIĄZAĆ KONTAKT Z PANIĄ BARBARĄ MĘDRZYCKĄ, CÓRKA MIECZYŚŁAWA MALINOWSKIEGO, DOWÓDCY POCIĄGU.

DZIEŃ DOBRY, PANI BARBARO...



PRZYGOTOWAŁAM MATERIAŁY NA TEMAT SŁUŻBY MOJEGO OJCA, ALE NAJPIERW PROSZĘ SIĘ POCZĘSTOWAĆ CIASTEM. SAMĄ PIEKŁAM.





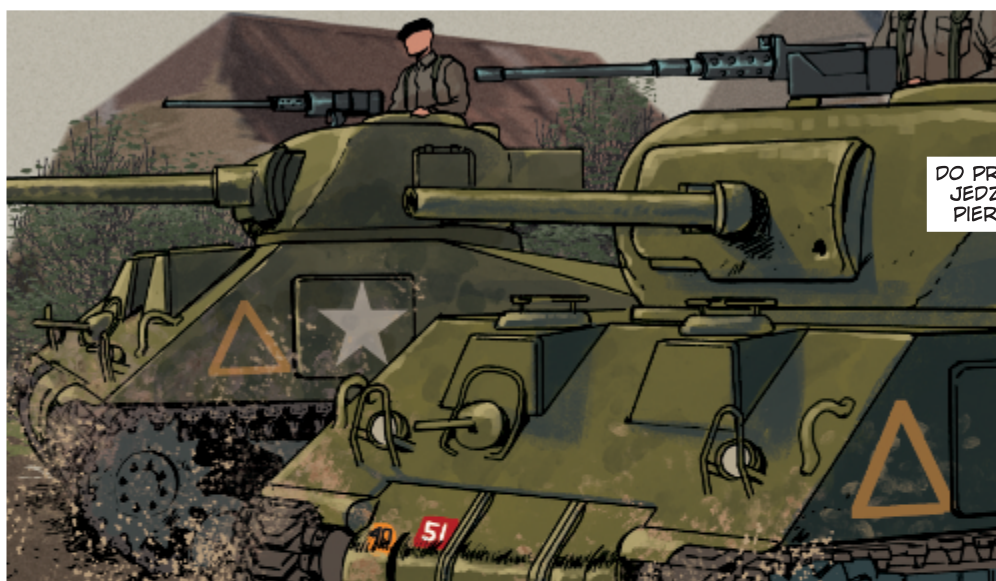
TO ZDJĘCIE ŚLUBNE RODZICÓW. POBRALI SIĘ 1 CZERWCA 1937 ROKU W RADZIWIŁŁOWIE NA WOŁYNIU. OJCIEC MATKI, MÓJ DZIADEK, BYŁ KOMORNIKIEM, STĄD WESELE BYŁO HUCZNE I DŁUGIE.

DZISIAJ NIE MA NAWET TEGO KOŚCIOŁA, ANI NIKOGO Z WESEŁNIKÓW. WSZYSTKICH ZABRAŁA WOJENNA POŻOGA.



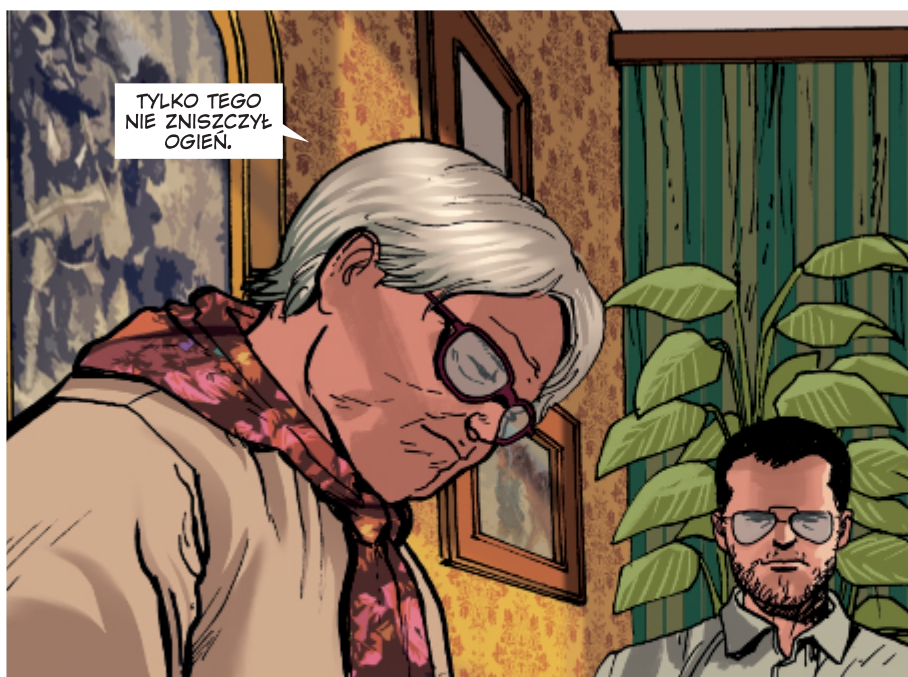
OJCIEC ZGINĄŁ W 1944 ROKU WE FRANCJI, W BITWIE POD FALAISE W NORMANDII. BYŁ WÓWCZAS ZASTĘPCĄ DOWÓDCY 1. PUŁKU PANCERNEGO W 1. DYWIZJI PANCERNEJ GENERAŁA BRYGADY STANISŁAWA MACZKA.



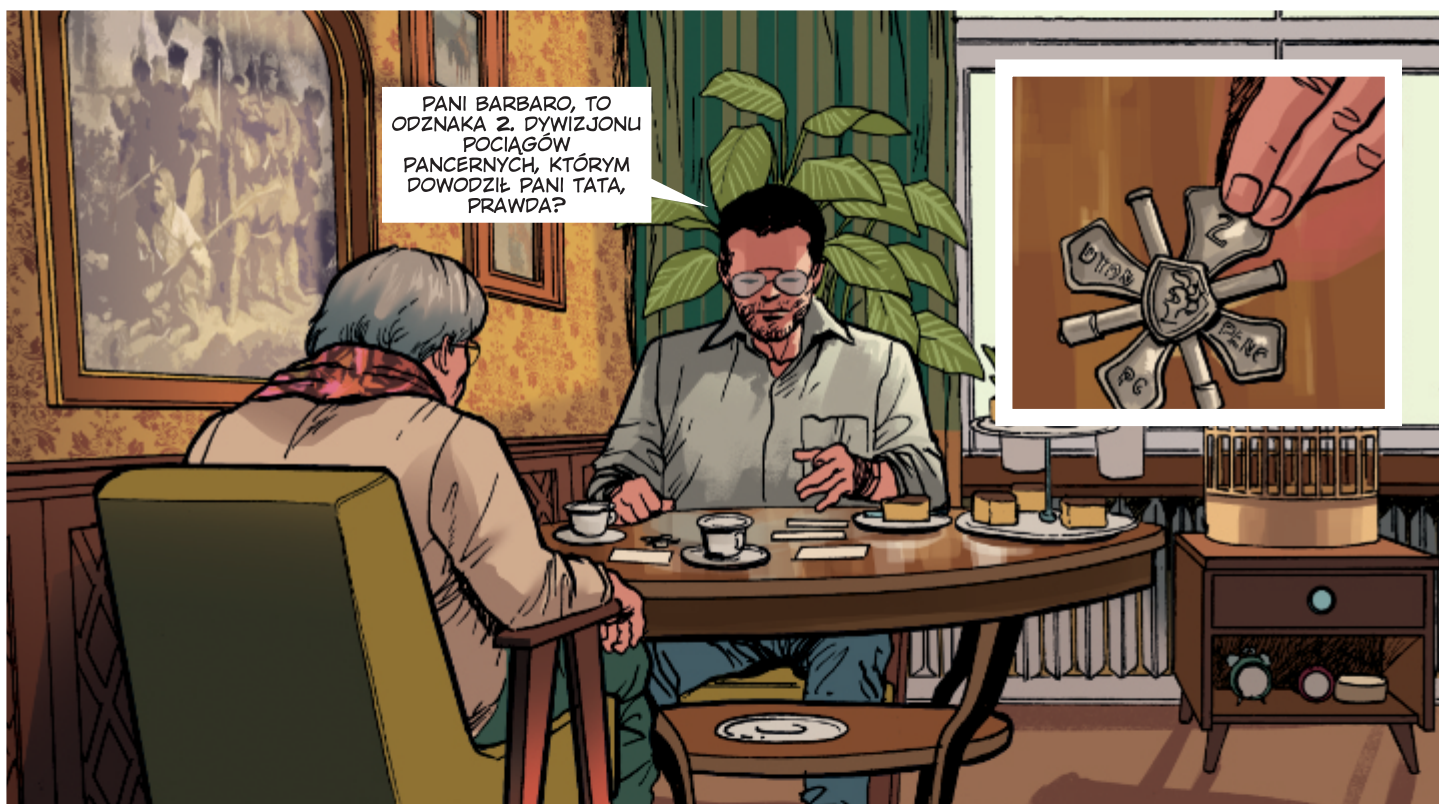


TATA SPŁONAŁ WRAZ Z CAŁĄ
ZAŁOGĄ W CZOŁGU I UZNANO
GO ZA POLEGŁEGO DOPIERO
GDY Z WRAKU WYCIĄGNIĘTO
JEGO OBRACZKĘ ORAZ
PAPIEROŚNICĘ Z MONOGRAMEM.





TYLKO TEGO
NIE ZNISZCZYŁ
OGIEN.

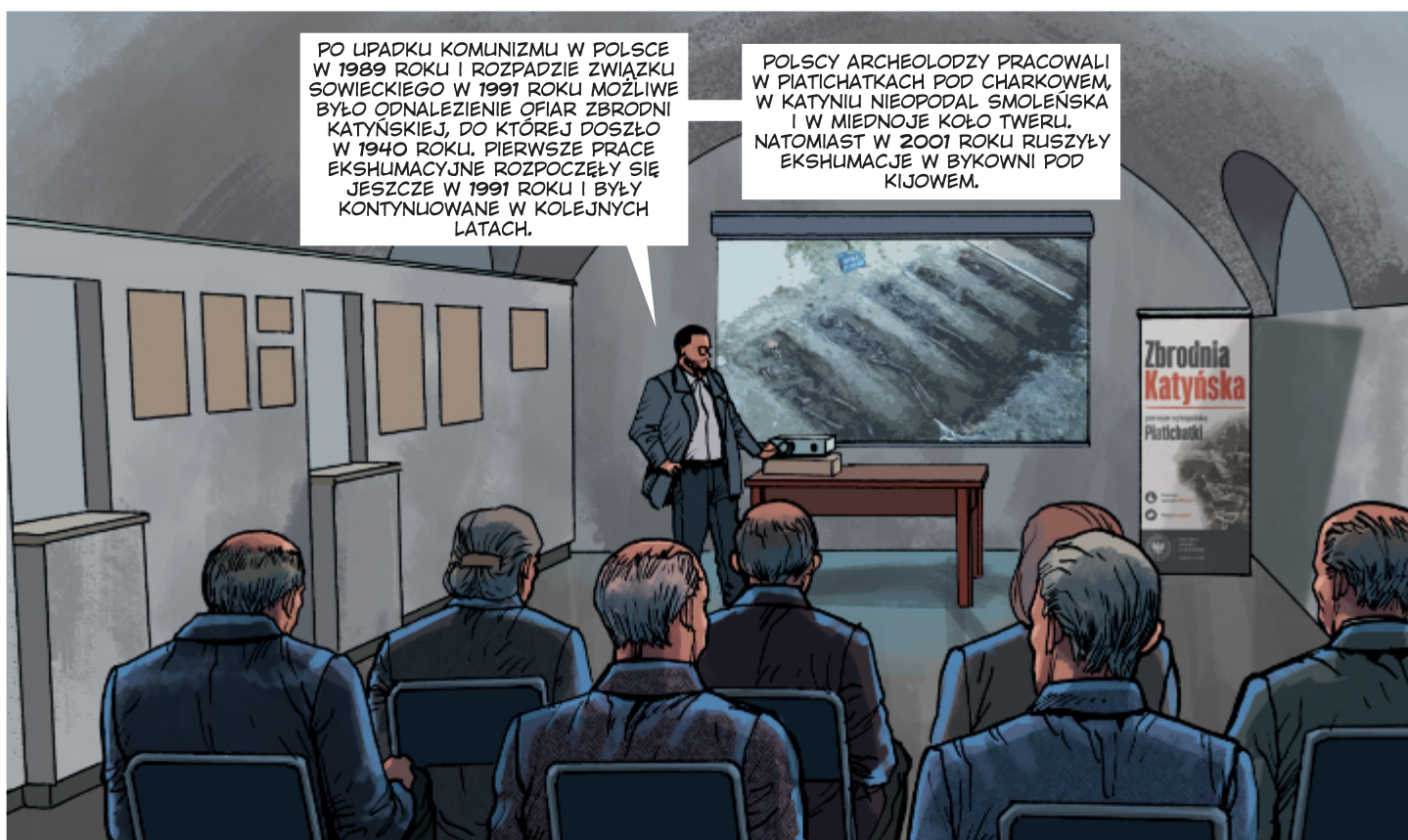


PANI BARBARO, TO
ODZNAKA 2. DYWIZJONU
POCIĄGÓW
PANCERNYCH, KTÓRYM
DOWODZIŁ PANI TATA,
PRAWDA?

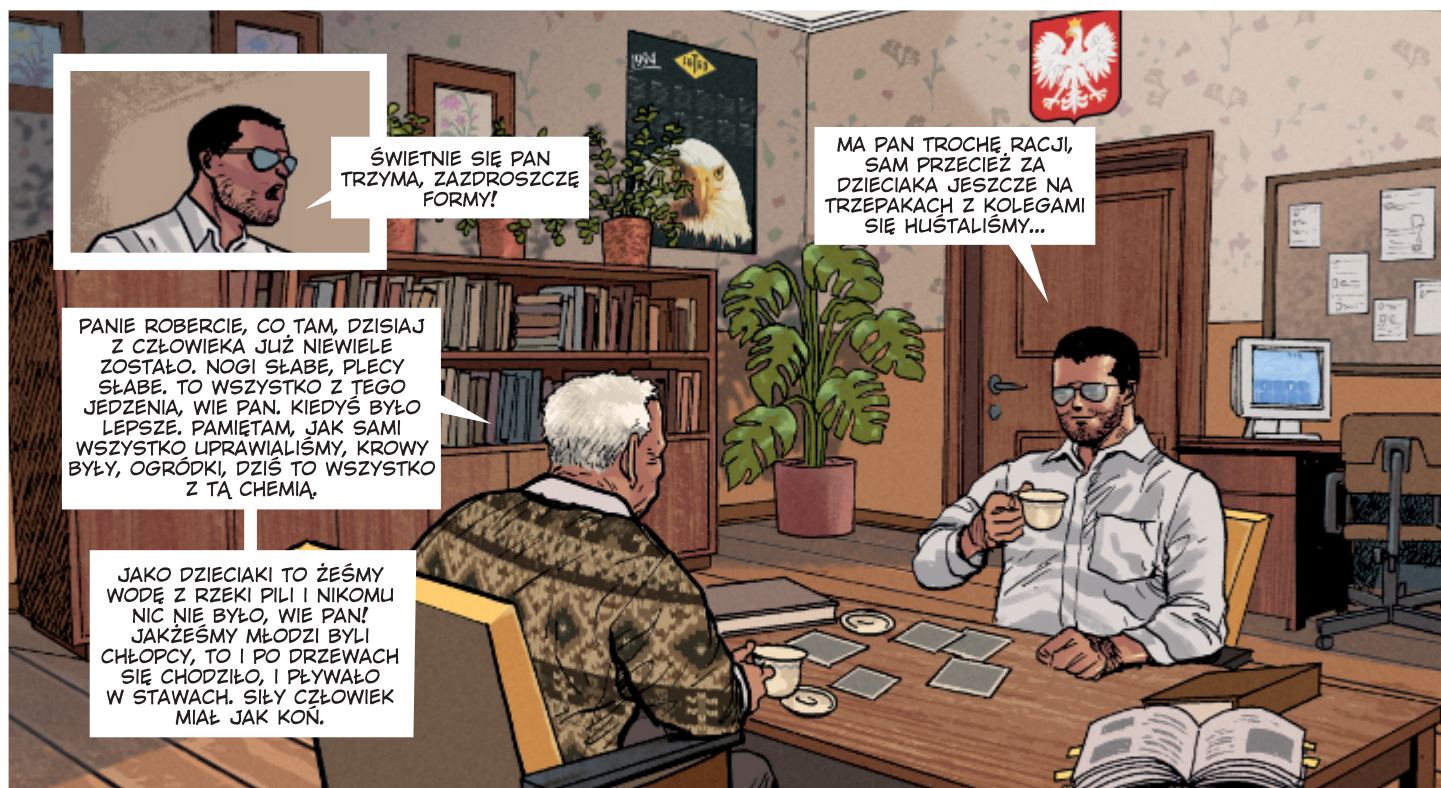


TAK, PRZECHOWUJĘ JĄ,
A NIEWIELE ZOSTAŁO MI
PAMIATEK PO OJCU. TATA
PRZETRWAŁ GŁÓWNIIE WE
WSPOMNIENIACH
PODKOMENDNYCH.

WIEM, ŻE MA PAN JUTRO
WYKŁAD W MUZEUM
KATYŃSKIM. ZAPROSIŁAM
TAM JEDNEGO Z NICH,
JERZEGO SIENIAWSKIEGO,
BĘDZIECIE MOGLI
SPOKOJNIE POROZMAWIAĆ.







PÓŹNIEJ BYŁA STACJA KRAKÓW-
-BONARKA. NASZE WARUNKI SIĘ
POPRAWIAŁY, ZELEKTRYFIKOWANO
BUDYNKI KOLEJOWE, PODCIĄGNIĘTO
BIEŻĄCĄ WODĘ. WIE PAN, ŻE PRZEDTEM
ŻOŁNIERZE MIESZKALI W WAGONACH NA
BOCZNICY, A WODĘ DOWOŻONO IM
CYSTERNAMI?



MUSZĘ JEDNAK
PODKREŚLIĆ, ŻE KADRA
DOWÓDCZA BARDZO DBAŁA
O NASZE PATRIOTYCZNE
WYCHOWANIE.



W KAŻDE ŚWIĘTO WOJSKOWE,
JAK TEŻ PAŃSTWOWE,
SPOTYKAŁIMY SIĘ WSZYSCY
W IZBIE PAMIĘCI JEDNOSTKI,
A TOWARZYSZYLI NAM
WETERANI ZE „ŚMIAŁEGO”...

AŻ W KOŃCU NADSZEDŁ 1 WRZEŚNIA
1939 ROKU. NOCĄ SPOTKALIŚMY SIĘ
Z NASZYM „BLIŹNIAKIEM”, CZYLI
POCIĄGIEM PANCERNYM
„PIŁSUDCZYK”. TO BYŁA BODAJŻE
STACJA W SIEMKOWICACH.



MIELIŚMY WSPIERAĆ WOŁYŃSKĄ
BRYGADĘ KAWALERII Z ARMII
„ŁÓDŹ”, KTÓRA WALCZYŁA POD
MOKRĄ W OKOLICACH KŁOBUCKA
I ODDPIERAŁA PRZEWĄŻAJĄCE
SIŁY PANCERNE WROGA...

1939
WRZESIEŃ
1
PIĄTEK
Bronisław, Idzi

DO WALKI WCHODZIŁIMY
KILKUKROTNIĘ, STRZELAJĄC
Z NASZYCH DZIAŁ. TO BYŁY
DUŻE POCISKI, ICH WYBUCHY
ZDMUCHIWAŁY NIEMIECKIE
CZOŁGI I JE PRZEWRAÇAŁY.





OGIEŃ HURAGANOWY!
KIERUNEK ZASADNICZY:
CYSTERNY Z PALIWEM!

JEDNAK NAJWSPANIALSZY MOMENT
NAPSZEŁ W GODZINACH POPOŁUDNIOWYCH.
NASZ POCIĄG SŁYNAŁ W KIERUNKU WSI
MOKRA III. PRZEJECHAŁIŚMY MOST NA RZECIE
LISWARTA. A TAM, PO OBYDWÓCH STRONACH
TORÓW, PRZEGRUPOWYWAŁY SIĘ ODDZIAŁY
ZMOTORYZOWANEJ PIECHOTY NIEMIECKIEJ
ORAZ ICH CZOŁGI. CHcieli ZASKOCZYĆ
POLSKICH KAWALERYSTÓW, A NATKNĘLI SIĘ
NA „ŚMIAŁEGO”.

... A MY TOCZYLIŚMY SIĘ W JEDNA
I DRUGĄ STRONĘ, PRAŻĄC DO NICH
Z DZIAŁ I KARABINÓW MASZYNOWYCH!
PÓŹNIEJ DO AKCJI WSZEDŁ
„PIŁSUDCZYK”. PODOBNO PRZEZ PÓŁ
GODZINY WALKI SPALILIŚMY NAWET
KILKADZIESIĄT POJAZDÓW WROGA!

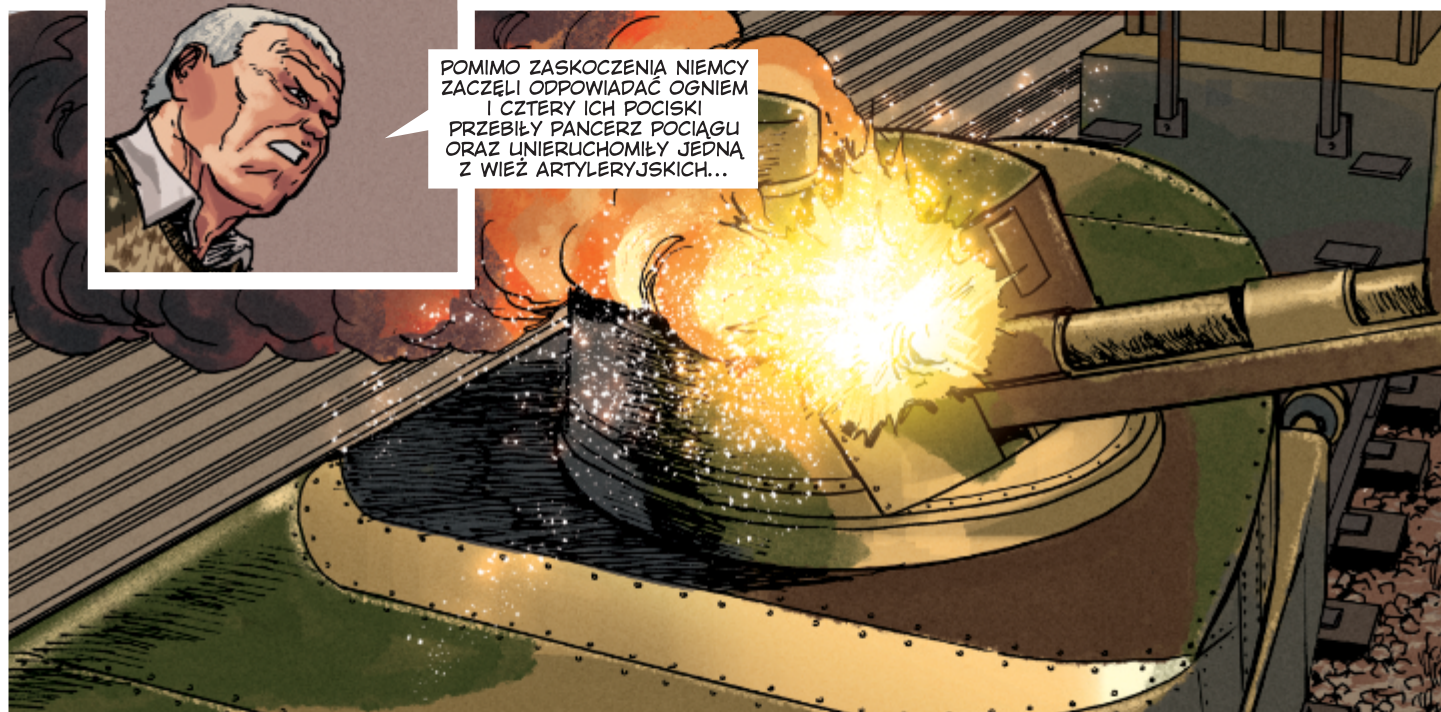


ZA TĘ AKCJĘ KAPITAN MALINOWSKI OTRZYMAŁ SREBRNY KRZYŻ ORDERU VIRTUTI MILITARI. NATOMIAST NASZ SUKCES POTWIERDZIŁ, ŻE WOJNA TO SYSTEM I WSPÓŁDZIAŁANIE RÓŻNYCH RODZAJÓW BRONI I NASZE POCIĄGI NIE BYŁY PRZESTARZAŁE.

CIĄGLE JE MODERNIZOWANO I WIEDZIANO, ŻE BĘDĄ MUSIAŁY RÓWNOWAŻYĆ PRZEWAGĘ NIEMCÓW W BRONI PANCERNEJ. DLATEGO DZIAŁAŁY ZESPOŁOWO, UTRZYMYWAŁY ŁĄCZNOŚĆ RADIOWĄ I TRAFIAŁY NA KOLEJNE ODCINKI FRONTU.



POMIMO ZASKOCZENIA NIEMCY ZACZĘLI ODPOWIADAĆ OGNIEM I CZTERY ICH POCISKI PRZEBIŁY PANCERZ POCIĄGU ORAZ UNIERUCHOMIŁY JEDNĄ Z WIEŻ ARTYLERYJSKICH...



NIE MOGLIŚMY SZYBKO ODJECHAĆ, BO CZEKAŁIŚMY NA POWRÓT PLUTONU WYPADOWEGO. NA SZCZĘŚCIE PO NASZEJ STRONIE NIE BYŁO ZABITYCH I RANNYCH, A NASZ LEKARZ PODPORUCZNIK TADEUSZ CAPIŃSKI NIE MIAŁ CO ROBIĆ... JESZCZE...

WCIĄŻ ATAKOWAŁO NAS
LOTNICTWO NIEMIECKIE,
KTÓRE CORAZ
SKUTECZNIEJ NISZCZYŁO
TORY.



CZWARTEGO DNIA WOJNY
LUFTWAFFE DOPADŁO NAS
W KOLUSZKACH. NIE TRAFILI
W „ŚMIAŁEGO”, ALE CAŁKOWICIE
ZNISZCZYLI TORY.



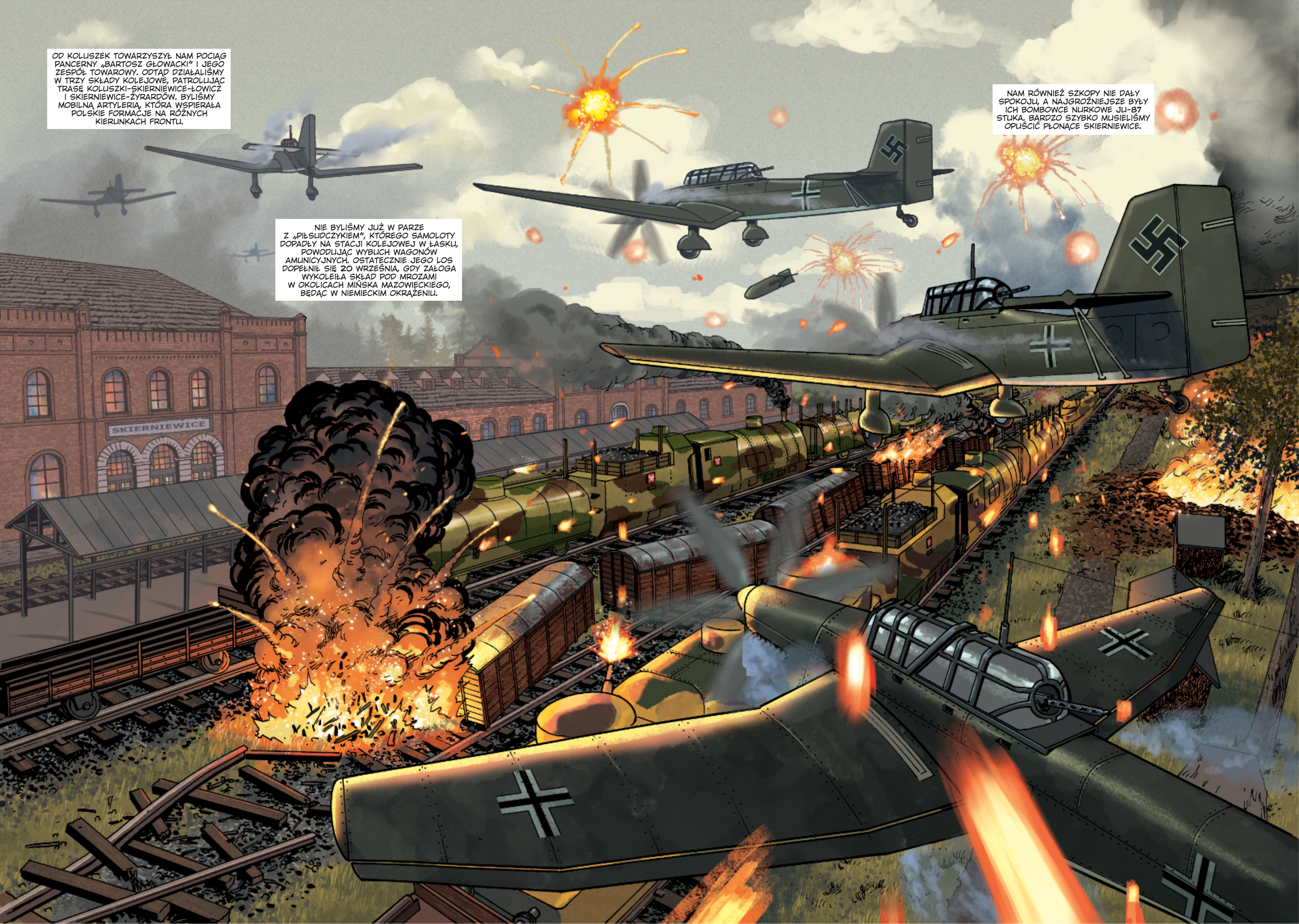
NAJWIĘKSZE STRATY PONIÓSŁ NASZ
POCIĄG TECHNICZNY. MUSIELİSMY
GO PORZUCIĆ, ALE ZANIM TO
ZROBILİSMY, PRZENIEŚLİSMY BECZKI
Z PALIWEM I AMUNICJĄ ORAZ
ZAPASOWE TORY WRĄZ
Z PODKŁADAMI NA „ŚMIAŁEGO”.



OD KOLISZEK TOWARZYSZYŁ NAM POCIĄG
PANCERNY „BARTOSZ GŁOWACKI” I JEGO
ZESPÓŁ TOWAROWY. ODTĄD DZIAŁALIŚMY
W TRZY SKŁADY KOLEJOWE, PATROLUJĄC
TRASĘ KOLUSZKI-SKIERNIEWICE-ŁOWICZ
I SKIERNIEWICE-ŻYRARDÓW. BYLIŚMY
MOBILNĄ ARTYLERIĄ, KTÓRA WSPIERAŁA
POLSKIE FORMACJE NA RÓŻNYCH
KIERUNKACH FRONTU.

NIE BYLIŚMY JUŻ W PARZE
Z „PIŁSUDCZYKIEM”, KTÓREGO SAMOŁOTY
DOPADŁY NA STACJI KOLEJOWEJ W ŁASKU,
POWODUJĄC WYBUCH WAGONÓW
AMUNICYJNYCH. OSTATECZNIE JEGO LOS
DOPEŁNIŁ SIĘ 20 WRZEŚNIA, GDY ZAŁOGA
WYKOLEIŁA SKŁAD POD MROZAMI
W OKOLICACH MIŃSKA MAZOWIECKIEGO,
BĘDĄC W NIEMIECKIM OKRĄŻENIU.

NAM RÓWNIEŻ SZKOPY NIE DAŁY
SPOKOJU, A NAJGROZNIJSZE BYŁY
ICH BOMBOWCE NURKOWE JU-87
STUKA. BARDZO SZYBKO MUSIELIŚMY
OPUŚCIĆ PŁONĄCE SKIERNIEWICE.



1939
WRZESIEŃ
10
NIEDZIELA
Łukasz, Mikołaj,
Sebastian



PO PODPORZĄDKOWANIU
NAS ARMII „MODLIN”
OTRZYMALIŚMY ROZKAZ
WZMOCNIENIA OBRONY
SIEDLEC.



NIESTETY, MIASTO PŁONEŁO
JUŻ PO NIEMIECKIM NALOCIE,
A PIECHOTA BYŁA W ODWRÓCIE,
GONIONA PRZEZ WROGIE CZOŁGI.



DODATKOWO MUSIELIŚMY
ŚCIAGAĆ Z TORÓW
ROZBITE TRANSPORTY
CYWILNE...

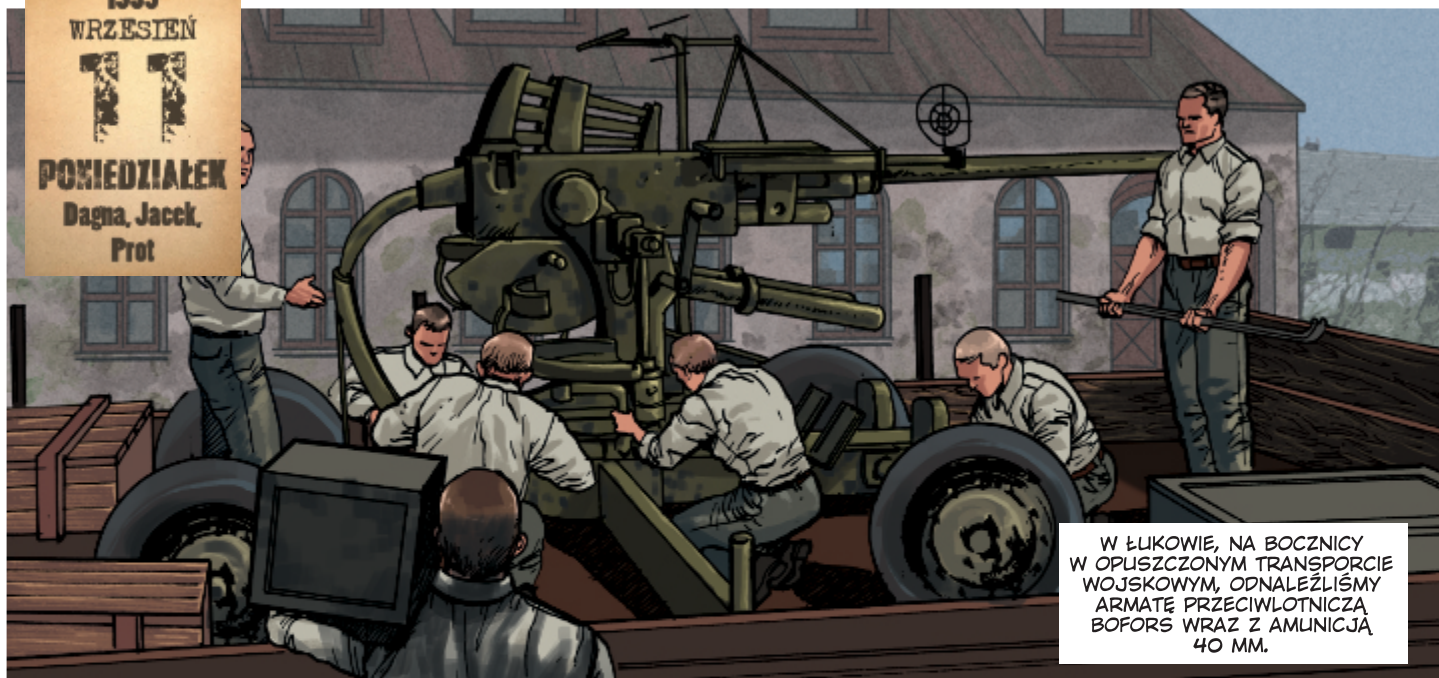
... WYNOŚĆ ZABITYCH I OPATRYWAĆ
RANNYCH. INACZEJ NIE MOGLİSMY
PRZEJECHAĆ. NOWE ROZKAZY KIEROWAŁY
NAS ZA BUG, BO TAM MIAŁY SIĘ
KONCENTROWAĆ NASZE SIŁY. MY JUŻ
WSPÓŁDZIAŁİSMY Z INNYM POCIĄGIEM
PANCERNYM - „BARTOSZEM GŁOWACKIM”.



NASZ LEKARZ PODPORUCZNIK
TADEUSZ ZBIGNIEW CAPIŃSKI -
PÓŹNIEJSZY WIEZIEŃ KL
AUSCHWITZ - NA MIARĘ NASZYCH
MOŻLIWOŚCI UDZIELAŁ POMOCY
POSZKODOWANYM.



1939
WRZESIEŃ
11
PONIEDZIAŁEK
Dagna, Jacek,
Prot



W ŁUKOWIE, NA BOCZNICY
W OPUSZCZONYM TRANSPORCIE
WOJSKOWYM, ODNALEŻLIŚMY
ARMATĘ PRZECIWLOTNICZĄ
BOFORS WRAZ Z AMUNICJĄ
40 MM.



DZIAŁO OSADZILIŚMY NA
JEDNEJ Z PLATFORM
„BARTOSZA GŁOWACKIEGO”.
TO BYŁA NASZA
NAJSKUTECZNIEJSZA
OBRONA PRZECIWLOTNICZA.



LOTNICZE ATAKI NIE USTAWAŁY.
MIELİSMY WRAŻENIE, ŻE WRÓG
WYPRZEDZA NASZE RUCHY ALBO
JEST INFORMOWANY O MIEJSCU
POBYTU POCIĄGÓW PANCERNYCH.

OKAZAŁO SIĘ, ŻE MIELİSMY
RACJĘ. PO WYSŁANIU W TEREN
NASZYCH PATROLI, ŻOŁNIERZE
UJĘLI CZTERECH NIEMIECKICH
DYWERSANTÓW Z DWOMA
RADIOSTACJAMI.



1939
WRZESIEŃ
13
ŚRODA
Filip, Jan,
Chryzostom

PO NIEMAL DWÓCH
TYGODNIACH DZIAŁAŃ
BOJOWYCH DOTARLIŚMY ZE
„ŚMIAŁYM” DO BRZĘSCIA NAD
BUGIEM, POD ROZKAZY
GENERAŁA KONSTANTEGO
PLISOWSKIEGO.



NA KRÓTKO WZMOCNIŁIŚMY
OBRONCÓW TWIERDZY BRZESKIEJ,
WSPIERAJĄC W WALCE Z NIEMCAMI
KORPUS OCHRONY POGRANICZA
KOŁO STACJI KOLEJOWEJ SKOKI.

NATOMIAST „BARTOSZ GŁOWACKI”
WYPUŚCIŁ SVOJE TANKIETKI
W KIERUNKU ŻABINKI, GDZIE
NAJPIERW PRZEGRALI ONE
STARCIE Z NIEMIECKIMI
SAMOCHODAMI PANCERNYMI.



A NASTĘPNIE - TYM RAZEM
SKUTECZNIE - POCIĄG
PANCERNY ODGRYŻŁ SIĘ
WROGOWI W OKOLICY
KAMIEŃCA LITEWSKIEGO.



DO BRZEŚCIA NAD BUGIEM JUŻ NIE
POWRÓCIŁIŚMY, ALBOWIEM NIEMCY
ODCIĘLI MIASTO I TWIERDZĘ.
DLATEGO RUSZYLIŚMY WRĄZ
Z „BARTOSZEM GŁOWACKIM”
I JEGO POCIĄGIEM TECHNICZNYM DO
KOWLA, PO DRODZE UZUPEŁNIAJĄC
WĘGIEL I WODĘ.



W KOWLU OTRZYMALIŚMY
ŻYWNOSĆ, MEDYKAMENTY
ORAZ AMUNICJĘ.



NASZ DOWÓDCA, KAPITAN
MALINOWSKI, ORAZ KAPITAN
ANDRZEJ PODGÓRSKI
Z „BARTOSZA GŁOWACKIEGO”
ROZMAWIALI NAWET
Z PUŁKOWNIKIEM LEONEM
KOCĘM, DOWÓDCĄ GARNIZONU
KOWEL.

ZAPEWNE ANALIZOWALI
SYTUACJĘ NA FRONCIE
ORAZ MOŻLIWOŚCI
BOJOWE OBYDWÓCH
POCIĄGÓW.





1939
WRZESIEŃ
17
NIEDZIELA
Justyna,
Franciszek

GDY ARMIA CZERWONA PRZEKROCZYŁA GRANICĘ POLSKI, NASZ TRANSPORT BYŁ NA STACJI W KIWERCACH KOŁO ŁUCKA. PAMIĘTAM, JAK NA NISKIEJ WYSOKOŚCI PRZELECIAŁY DWA MYŚLIWCE SOWIECKIE, ALE NAS NIE ZAATAKOWAŁY, A MY NIE STRZELALIŚMY.



PO SOWIECKIEJ AGRESJI BYLIŚMY STRASZLIWIE PRZYGNEBNI, ALE UPARCIE PRZEBIJALIŚMY SIĘ W KIERUNKU ZACHODNIM.

Z TORÓW ŚCIAGALIŚMY ZBOMBARDOWANE TRANSPORTY KOLEJOWE I KILKA RAZY ODPOWIADALIŚMY OGNIEM NA ATAKI BOLSZEWICKICH BAND.

DLA WIELU MNIEJSZOŚCI NARODOWYCH POLSKA JUŻ NIE ISTNIAŁA, A MY WALCZYLIŚMY I WCIAŻ BYLIŚMY WOJSKIEM!



PRZEZ ŁUCK PRZEJEŻDŻALIŚMY W NOCY I NAWET NIE MOGŁEM ODWIEDZIĆ RODZICÓW.



NAWET NIE PRZYPUSZCZAŁEM, ŻE JUŻ ICH NIE ZOBACZĘ.



OJCIEC ZAPEWNE ZGINAŁ W KTÓRYMS Z SOWIECKICH WIEZIEŃ, ZAŚ MATKA ZMARŁA W IRANIE JUŻ PO WYJŚCIU Z ARMII POLSKĄ GENERAŁA WŁADYSŁAWA ANDERSA.

1939
WRZESIEŃ
18
POKIEDZIAŁEK
Irena, Stanisław,
Ryszard

NASZYM CELEM BYŁ LWÓW.
CIAGNELIŚMY TAM, GDZIE
ZACZĘŁA SIĘ HISTORIA
„ŚMIAŁEGO”, IDĄC NA
RATUNEK MIASTU, KTÓRE
OD KILKU DNI ODDPIERAŁO
ATAKI NIEMIECKIE.



POJAWIENIE SIĘ NASZYCH TRZECH
POCIAGÓW BYŁO CAŁKOWITYM
ZASKOCZENIEM DLA SZKOPÓW!
PRZEBILIŚMY SIĘ PRZECZ ICH
POZYCJE I DOTARLIŚMY DO STACJI
LWÓW-PODZAMCZE.



1939
WRZESIEŃ
20
ŚRODA
Faustyna, Dionizy,
Eustachy

NIE PRÓŻNOWALIŚMY I DWUKROTNIE
WSPIERALIŚMY OGNIEM ARTYLERII
WYPADY POLSKIEJ PIECHOTY NA
HOŁOSKO. MUSI PAN WIEDZIEĆ, ŻE
KILKA DNI WCZEŚNIEJ BIŁA SIĘ W TYM
REJONIE 10. BRYGADA KAWALERII
PUŁKOWNIKA STANISŁAWA MACZKA.

DLA NAS NAJWAŻNIEJSZE BYŁO
WZGÓRZE 324 ORAZ LAS
BRZUCHOWICKI. KILKUSIE NASZYCH
CHŁOPAKÓW ZGINĘŁO W TYCH
BOJACH, WALCZĄC Z NIEMIECKIMI
ODDZIAŁAMI GÓRSKIMI.



1939
WRZESIEŃ
22
PIĄTEK
Maurycy Tomasz

BILIŚMY SIĘ DZIELNIE
Z NIEMCAMI, A KAPITULOWAĆ
MUSIELİŚMY PRZED ARMİĄ
CZERWONĄ.

ALÉ ZANIM TO NASTAPIŁO,
CAŁKOWICIE ROZBILIŚMY
RADIOSTACJĘ
I ZDEMONTOWALIŚMY
ZAMKI OD DZIAŁ.

KAPITAN MALINOWSKI, ŻEGNAJĄC
SIĘ Z NAMI, PODKRĘŚLAŁ, ŻE DLA
NIEGO WOJNA SIĘ NIE SKOŃCZYŁA
I BĘDZIE PRZEBIJAŁ SIĘ NA WĘGRY
LUB DO RUMUNII.

PRZESTRZEGAŁ RÓWNIEŻ, ABY
SOWIETOM NIE WIERZYĆ I DO
NIEWOLI NIE IŚĆ, A MUNDUR
ZDJĄĆ. MÓWIŁ, ŻE SPOTKAMY SIĘ
WE FRANCJI, BO TAM POWSTAJE
WOJSKO POLSKIE.





OPUSZCZONY PRZEZ ZAŁOGĘ
POCIĄG ZOSTAŁ ZAJĘTY PRZEZ
SOWIETÓW I WCIĘLONY DO
WOJSK NKWD, ODTĄD NAZYWAŁ
SIĘ BEPO 75.

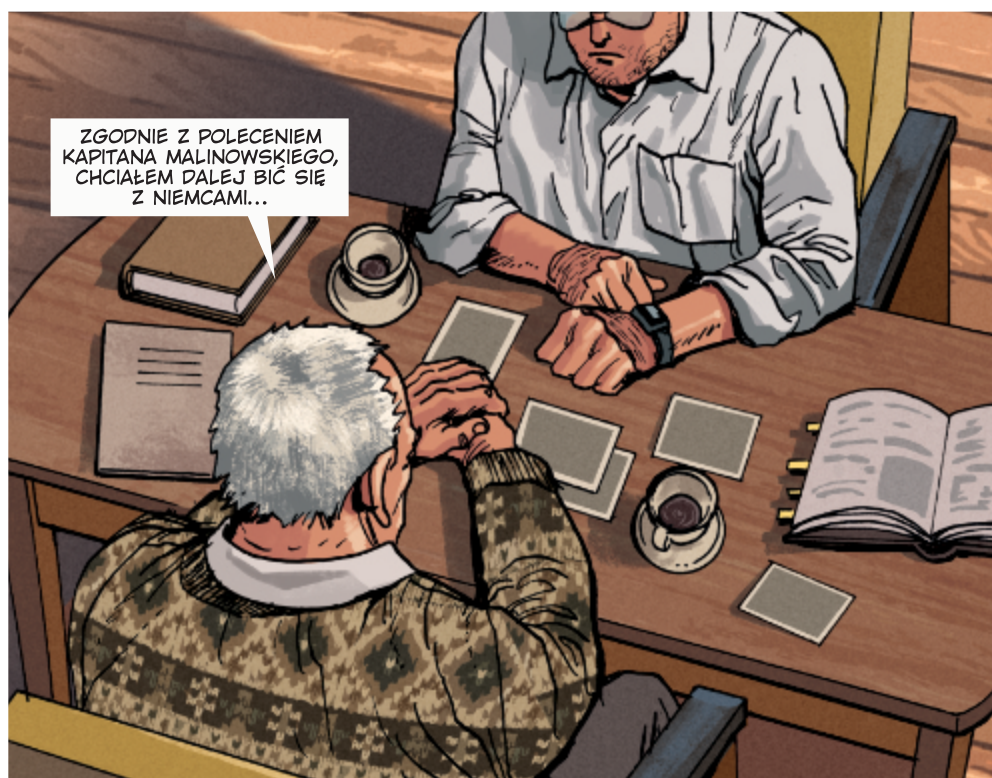
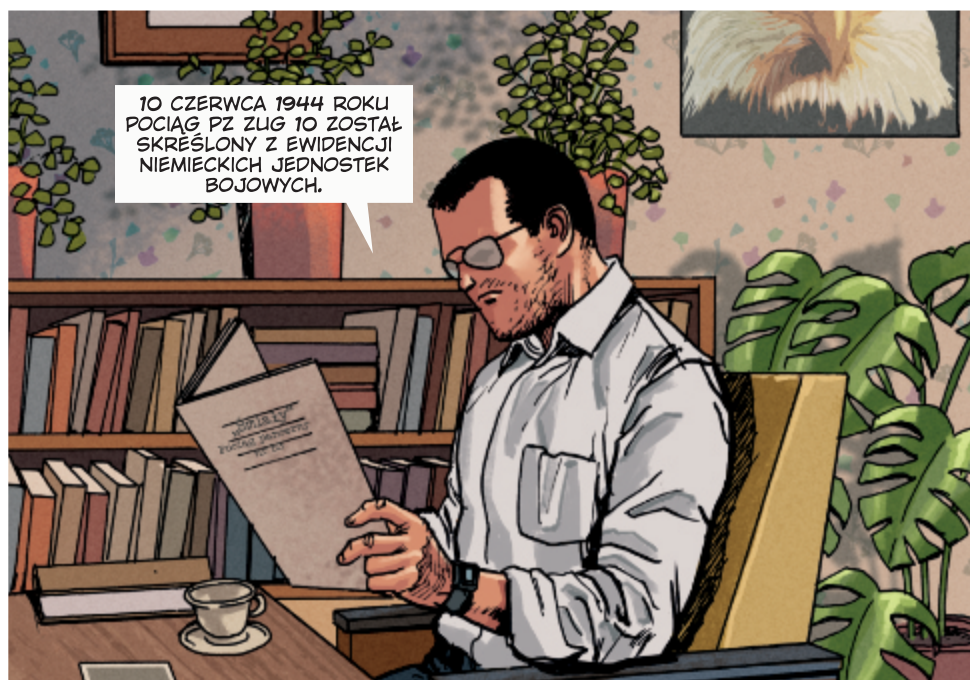


W 1941 ROKU, PO AGRESJI
NIEMCÓW NA ZWIĄZEK
SOWIECKI, POCIĄG TRAFIŁ
W RĘCE WEHRMACHTU
I OTRZYMAŁ OZNACZENIE
PZ ZUG 10.



W TRAKCIE WALK NA
FRONCIE WSCHODNIM
TRAFIŁ M.IN. AŻ POD
STALINGRAD.



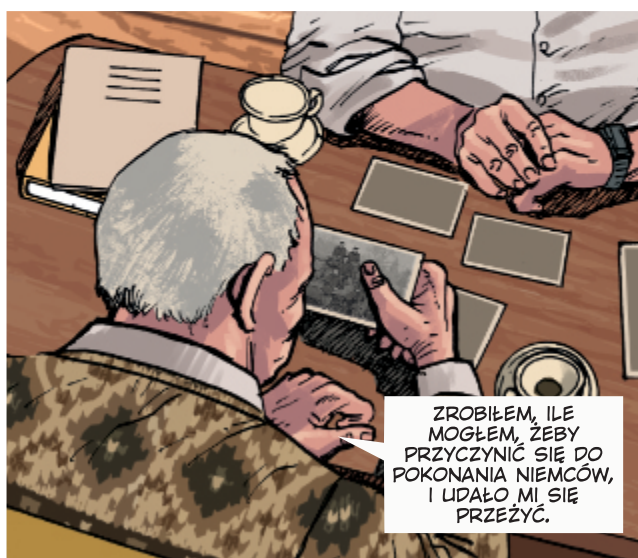


PO KLĘSCIE FRANCJI W 1940 ROKU
ZNAŁAZŁEM SIĘ W ANGII
I TAM TEŻ TRAFIŁEM DO POCIAGÓW
PANCERNYCH. PATROLOWAŁEM
WYBRZEŻA WIELKIEJ BRYTANII,
WYPATRUJĄC WROGA.

ALE TE ICH POCIĄGI TO BYŁA
KPINA, W OGÓLE NIE
UMYWAŁY SIĘ ONE DO
NASZEGO „ŚMIAŁEGO”, SAMI
MUSIELİŚMY DOSPAWAĆ
BLACHY DO BURT WAGONÓW!



W 1942 ROKU STAŁEM
SIĘ PANCERNIAKIEM.



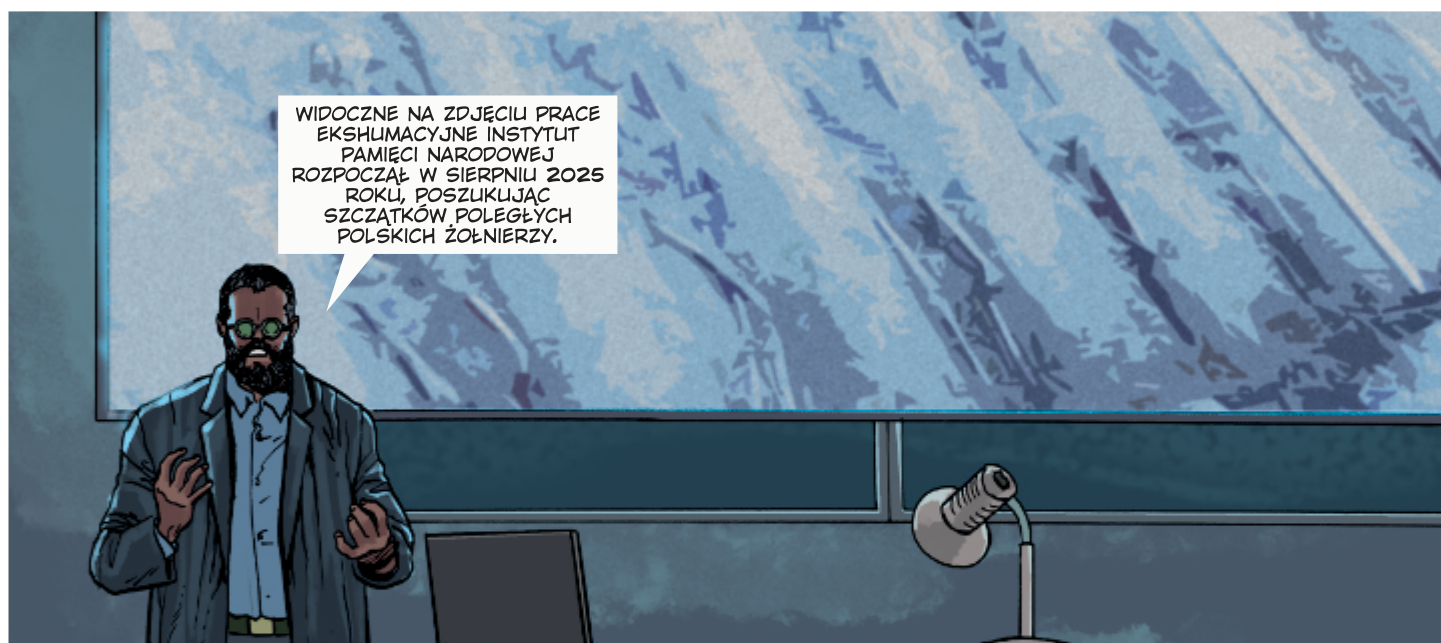
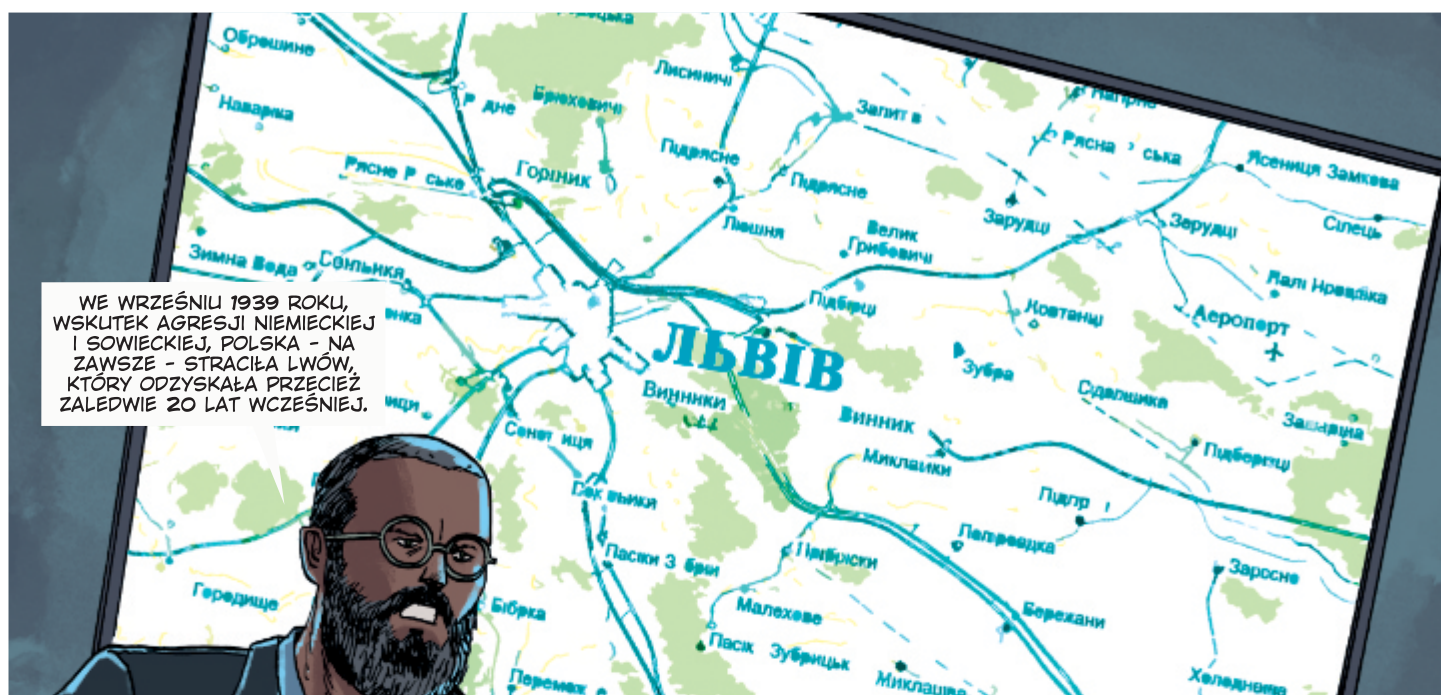
ZROBIŁEM, ILE
MOGŁEM, ŻEBY
PRZYCZYNIĆ SIĘ DO
POKONANIA NIEMCÓW,
I UDAŁO MI SIĘ
PRZEŻYĆ.

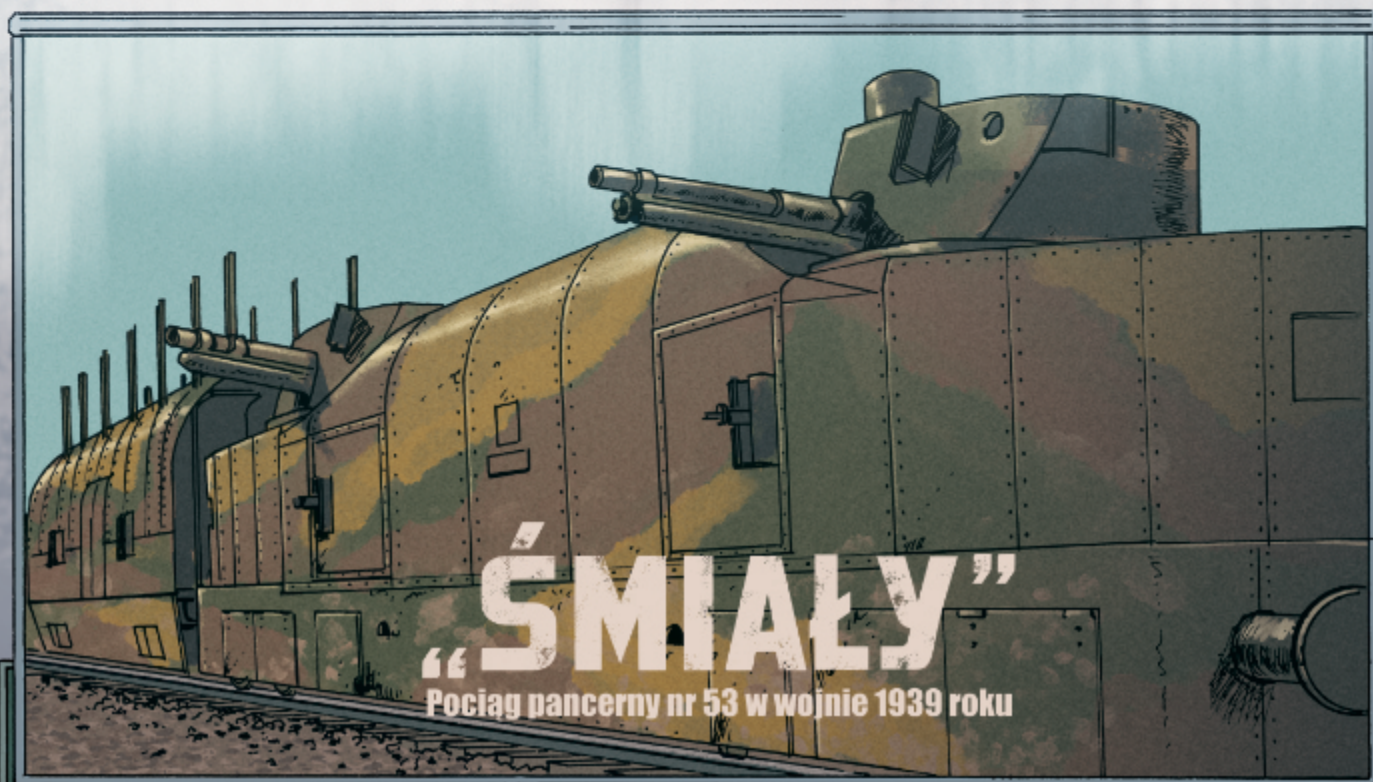


ALE TO JUŻ, PANIE
ROBERTCIE, OPOWIEŚĆ
NA ZUPEŁNIE INNĄ
OKAZJĘ.









„ŚMIAŁY”

Pociąg pancerny nr 53 w wojnie 1939 roku

„ŚMIAŁY” TEŻ DO
KONCA BRONIŁ LWOWA
I POLSKICH GRANIC.
PAMIĘTAJMY O JEGO
ZAŁODZIE!



POTYCZKA



Rysunek 1. Ciężki karabin maszynowy Schwarzlose wz. 07/12 obsługiwany przez żołnierzy Wojska Polskiego (1920 rok)

1914 roku. Trzy lata później, po upadku caratu, przechodzi do polskiej formacji pod rozkazy generała Józefa Dowbor-Muśnickiego. W styczniu 1918 roku wyróżnia się w bojach z bolszewikami i w Bobrujsku buduje improwizowany pociąg pancerny „Związek Broni”. Po rozbrojeniu I Korpusu Polskiego przez Niemców, unika niewoli i walczy w szeregach Polskiej Organizacji Wojskowej w Kijowie. Prowadzi dywersję przeciwko państwom centralnym na Ukrainie. Następnie przedostaje się do wolnego już od Austriaków Krakowa i stamtąd, z początkiem listopada 1918 roku, w przejętym od zaborcy pociągu pancernym „Śmiały” – rusza z pomocą do oblężonego przez Ukraińców Lwowa. W kwietniu 1919 roku bierze udział w ofensywie polskiej na Wilno i z załogą „Śmiałego” bije się znów z bolszewikami na Litwie i Białorusi. Jeszcze w tym samym miesiącu zdobywa ze swymi podkomendnymi węzeł kolejowy w Baranowiczach i przechodzi do pościgu za cofającym się przeciwnikiem.

POGRZEB



Rysunek 2. Bracia Małagowscy: Stanisław i Kazimierz (1919 rok)

Tłum rzedniał, żałobnicy powoli opuszczali Cmentarz Powązkowski w Warszawie. Nie ruszali się jedynie żołnierze ze „Śmiałego”, a wśród nich Zofia Wańkowicz. Kobieta w czerni, wciąż wyprostowana i nieobecnym wzrokiem wodząca po twarzach odchodzących. Mąż Melchior podtrzymywał ją pod ramię i myślał o dwóch szwagrach, których zabrała wojna polsko-bolszewicka. Pamiętał jeszcze służbę z jednym z nich w Bobrujsku, gdy rewolucyjna pożoga dopiero obejmowała Rosję, a teraz zagrażała odradzającej się Polsce. Przecież w jego gabinecie nie wyblakła jeszcze reprodukcja fotografii portretowej załogi „Śmiałego” z Krakowa z początku 1919 roku. Siedzi wśród nich w czarnej bluzie wojskowej, odcinając się wyraźnie od jaśniejszych mundurów pozostałych mężczyzn.

Nagle jego rozmyślania przerywa głos starca: „Oddałem drugiego syna. Więcej dać nie mogę, bo nie mam. Ale niech wszystko będzie dla Ojczyzny!”

To jego teść, żegna się z drugim ukochanym synem. Postrzelony, 26-letni porucznik Stanisław Małagowski zmarł 25 lipca 1919 roku w szpitalu w Baranowiczach, pięć godzin od feralnej potyczki pod Pogorzalcami. Jego zwłoki sprowadzono do stolicy, by złożyć je obok starszego o rok brata, podporucznika Kazimierza – zdolnego architekta i malarza – będącego również w załodze pociągu pancernego „Śmiały” i zmarłego w Wilnie od ran po wybuchu miny 20 dni wcześniej. Stanisław z konającym przez kilka dni bratem był do końca, a później wioził jego trumnę do Warszawy. Od tej tragedii bardzo się zmienił, już się nie uśmiechał, był mało mówny i odpowiadał zdawkowo. Do tej pory jego podkomendni nie mogli się nadziwić, że miał niespożyte siły i czas dla każdego z nich. Pomagał im pisać listy, objaśniał artykuły z gazet i uczył o historii Polski. Za swoje męstwo został pośmiertnie odznaczony Krzyżem Walecznych i Srebrnym Krzyżem Orderu Virtuti Militari. O odwadze Małagowskich Wańkowicz wspominał kilkakrotnie w różnych publikacjach. Jednak najwięcej przemyśleń zawarł w bio-

graficznej powieści „Ziele na kraterze”, pisząc o córce Krysi, która do Powstania Warszawskiego poszła z krzyżykiem od załogi „Śmiałego” i zginęła szóstego dnia walk. Jej matka Zofia nie przypuszczała, że ta pamiątka po poległych braciach przepadnie wraz z jej dzieckiem w 1944 roku na Cmentarzu Ewangelicko-Augsburskim na Woli.

Ogółem w latach 1918–1921 zginęło lub zostało rannych niemal 2 tys. żołnierzy służących w polskich pociągach pancernych. Była to olbrzymia danina krwi, zważywszy, że załoga każdego z pociągów liczyła od 90 do 140 żołnierzy, a wszystkich wojskowych służących w tej formacji było w Wojsku Polskim ok. 2,2 tys.

Natomiast losy braci Małagowskich to kluczowa opowieść o historii „Śmiałego”, pociągu który zapisał piękną kartę w dziejach oręża polskiego, uczestnicząc w walkach o granice odradzającej się Rzeczypospolitej. Dlatego poznajmy jego dzieje i zrozummy, czym była owa broń i jak zmieniała się na przestrzeni dwudziestu lat, gdy w 1939 roku ponownie została użyta. Jednak zanim do tego przejdziemy, warto dowiedzieć się skąd wzięły się w Wojsku Polskim pociągi pancerne.



Rysunek 3. Żołnierze z pociągu pancernego „Śmiały”, od lewej porucznik Stanisław Małagowski (1918 rok)

„Równie nieprzeniknione pancerze otaczają załogę pociągu, równie pancerne wieże strzelnicze sterczą nad stalowym kadłubem niby nad pomostem, równie przykuty jest każdy z nas do swojego stanowiska, równie marny los czeka nas po zdemontowaniu pociągu, jak okrętową załogę po zniszczeniu okrętu... My jesteśmy związani ze sobą, z pociągiem, w jedno. On bez nas, my bez niego, nie znaczymy nic”.

Autorem tych słów był porucznik Stanisław Małagowski, który w grudniu 1918 roku dowodził polskim pociągiem pancernym „Śmiały”, broniąc Przemyśla i Lwowa przed Ukraińską Armią Galicyjską.

Wprawdzie 11 listopada 1918 roku umilkły działa na frontach I wojny światowej i podpisano zawieszenie broni, ale nie kończyły się konflikty narodowościowe. Niebawem uderzyły one z wielką mocą w Europę, gdzie na gruzach monarchii Romanowów, Habsburgów i Hohenzollernów powstawały załóżki samodzielných państw. Nierzadko jako pierwsze tworzone narodowe siły zbrojne, których zadaniem była ochrona lokalnych społeczności i nowo ukonstytuowanych władz. Jednak o przewadze na polu bitwy miała zdecydować nie tylko masa wojska, ale przede wszystkim nowoczesny sprzęt, czyli działa, czołgi i samoloty. W arsenale walczących stron były również pociągi pancerne, łączące mobilność, siłę ognia i opancerzenie.

W latach 1914–1918 użyli tej broni przeciwko Rosjanom Niemcy i Austriacy, kiedy ich armie ścierały się na olbrzymich przestrzeniach Europy Środkowo-Wschodniej. Nie mówimy o pojedynczych egzemplarzach, ale o dziesiątkach pociągów pancernych wspierających natarcie i obronę. Dla przykładu, strona niemiecka kończyła wojnę światową z 21 pociągami pancernymi, a jej sojusznik – Austro-Węgry – dysponował 15 tego typu pojazdami. Natomiast Rosja do walki wystawiła początkowo 9 pociągów i stopniowo zwiększała ich liczbę.



Rysunek 4. Obsługa działa w improwizowanym wagonie pociągu pancernego „Śmiały” (1919 rok)

Niewątpliwie starano się unifikować parametry techniczne poszczególnych składów, ale i tak każdy z pociągów pancernych różnił się typem lokomotyw oraz rodzajem i wielkością wagonów, jak też liczbą karabinów maszynowych i dział. Najważniejsza była jednak artyleria umieszczana nie tylko w burtach wagonów, ale coraz częściej osadzana w obrotowych wieżach. Dzięki temu poszerzano pole ostrzału i zyskiwano możliwość zamontowania armat oraz haubic o większym kalibrze. Nie samym jednak ogniem pociąg pancerny oddziaływał na przeciwnika. Dużą rolę w walce odgrywały także oddziały piechoty, które przewożono w tzw. wagonach szturmowych. Żołnierze ci nie tylko ubezpieczali pojazd, ale też zdobywali miejscowości, blokując linie komunikacyjne wroga i osłaniając własne siły. Dlatego była to bardzo efektywna i skuteczna broń zespołowa, która właściwie użyta mogła zaważyć na wynikach starcia i zapewnić kontrolę nad rozległym obszarem. Udowodnił to najlepiej Korpus Czesosłowacki, który dysponując kilkunastoma pociągami pancernymi operował na dużych połaciach Syberii, zadając w latach 1918–1920 poważne straty

Armii Czerwonej. Podstawą sił pozostawały tzw. improwizowane pociągi pancerne, które nierzadko nie miały opancerzonych lokomotyw i wagonów. Nie dysponowały także wieżami artyleryjskimi, a działa niekiedy ustawiano na platformach kolejowych lub montowano w burtach wagonów. Oczywiście z czasem doposażano tego typu składy, dodając do nich wagony z rzeczywistych pociągów pancernych. Obudowywano również towarowe wagony stalowymi blachami albo betonowymi modułami, chcąc zwiększyć ochronę załóg, co nie zawsze było skuteczne.



Rysunek 5. Załoga pociągu pancernego „Śmiały - szeroki” na froncie północno-wschodnim (1919 rok)

Podobnie sprawa przedstawiała się na froncie wojny polsko-bolszewickiej, w której obydwie strony wykorzystywały w walce pociągi pancerne. W kwietniu 1920 roku w służbie polskiej pozostały 22 tego typu pojazdy oraz dwa współdziałające z nami pociągi ukraińskie. Niektóre z nich to składy szerokotorowe, wyposażone w rosyjską artylerię i ciężkie karabiny maszynowe. Natomiast pociągi pancerne przejęte od państw centralnych miały węższy rozstaw kół i odmienny kaliber dział oraz karabinów maszynowych, co było problemem logistycznym. Najważniejsze jednak dla Wojska Polskiego było posiadanie w ogóle tego typu uzbrojenia, co udowodniły walki na Łotwie, Białorusi, Ukrainie i w centralnej Polsce. W bojach uczestniczyła także załoga „Śmiałego”. Początkowo obsadzała wersję podstawową pociągu pancernego z węższym rozstawem kół, po Austriakach. Następnie do walki wszedł jego „szerszy” odpowiednik – zdobyty na Armii Czerwonej i przystosowany do działań na Wschodzie – umożliwiający jazdę po torach szerokości 1524 mm. W sierpniu 1919 roku uczestniczył on w ofensywie polskiej na Połock, zaś z końcem listopada

tego roku został poważnie uszkodzony. Naprawę i przebudowę „Śmiałego-szerokiego” prowadzono w Wilnie, ale z powodu braku materiałów prace zostały przerwane. W marcu 1920 roku skład rozformowano, a załogę i wagony przekazano do innych szerokotorowych pociągów pancernych.



Rysunek 6. Pociąg pancerny „Śmiały” na froncie wojny polsko-bolszewickiej (1919 rok)

Dlatego z punktu widzenia historii „Śmiałego” najbardziej reprezentatywna dla jego wojennej epopei pozostaje wersja podstawowa pociągu, ta przejęta w Krakowie od Cesarsko-Królewskiej Armii, ze standardowym (węższym) rozstawem kół – 1435 mm. Jednak i ten pociąg potrzebował ciągłych modyfikacji, aby mógł sprostać wymogom pola walki i być nadal groźnym przeciwnikiem dla Armii Czerwonej. Całkowita przemiana techniczna „Śmiałego” następowała stopniowo w kolejnych latach. Niezbędna była łączność radiowa, obrona przeciwlotnicza i większa odporność pancerza, przy równoczesnym zachowaniu prędkości i długości składu. Zrujnowany wojnami kraj nie miał środków na wielkie inwestycje, ale był pomysł na skuteczne działania oraz modyfikacje sprzętu kolejowego. Teraz do głosu mieli dojść inżynierowie, w których rękach znalazł się los polskich pociągów pancernych.

POKÓJ



Rysunek 7. Kapitan Stanisław Czerepiński, kierownik Kierownictwa Budowy Pociągów Pancernych w Poznaniu (1921 rok)

W sobotnią noc 16 lipca 1921 roku w siedzibie Kierownictwa Budowy Pociągów Pancernych w Poznaniu nadal paliły się światła. Kapitan Stanisław Czerepiński chodził nerwowo po gabinecie i co rusz zerkał na nadesłane z Zakładów Hipolita Cegielskiego poprawione plany techniczne. Wiedział, że jako kierownik osobiście odpowiada za modyfikacje w harmonogramie produkcji. Wciąż pamiętał raporty z zeszłego roku, kiedy to w starciu z Armią Czerwoną w ciągu ośmiu tygodni utracono 12 z 22 posiadanych pociągów pancernych. Do końca wojny uzupełniono wprawdzie straty, a nawet powiększono liczbę pociągów, ale na front skierowano pojazdy o niewystarczającym uzbrojeniu i cienkim pancerzu. Teraz, gdy nastał pokój, powinno być inaczej. Uważał, że priorytetem musi być bezpieczeństwo załóg, zwiększenie siły ognia pociągów i ujednolicenie procesu produkcji. Wiedział, że armia pokłada duże nadzieje w czterech wagonach nowego typu. Niebawem miały one trafić do „Piłsudczyka” i „Śmiałego”. Oficer jednak nie ustępował i wszystko skrupulatnie sprawdzał, choć próby poligonowe w niedalekim Biedrusku miały się

rozpocząć już za dwa tygodnie. Było jasne, że skuteczność nowych platform bojowych wytyczy kierunek modernizacji taboru wojskowego oraz da argumenty do kontynuowania badań i wydatkowania na ten cel pieniędzy.

W marcu 1921 roku konflikt z Rosją bolszewicką dobiegł końca, a Wojsko Polskie przystąpiło do stopniowej demobilizacji. Do końca roku zmniejszono również liczbę pociągów pancernych z 26 do 17. Dążono także do ujednolicenia w nich uzbrojenia oraz zmian podwozi poszczególnych wagonów, zastępując wózki szerokotorowe ich węższymi odpowiednikami używanymi przez większość krajów europejskich. Ostatecznie zatwierdzono pozostawienie i wyremontowanie jedynie 10 tego typu pojazdów, przewidując z czasem całkowitą ich modernizację.



Rysunek 8. Jeden z nowych wagonów artyleryjskich „Śmiałego” z widocznymi wysuwanymi drzwiami i umieszczonymi w nich ciężkimi karabinami maszynowymi (1939 rok)

Dla załogi „Śmiałego” rozpoczął się okres pokojowej służby i wieloetapowych remontów. W pierwszej kolejności zmieniono charakterystyczne wagony o beczkowatych burtach na lepiej opancerzone konstrukcje rodzimej produkcji i przebrojono je w skuteczniejsze środki ogniowe. Osadzono na nich po dwie duże wieże artyleryjskie. Natomiast ciężkie karabiny maszynowe umieszczono nie bezpośrednio w burtach, ale w wysuwanych poza obrys konstrukcji ruchomych i cylindrycznych stanowiskach ogniowych, nazywanych opancerzonymi wykuszami, które równocześnie pełniły rolę drzwi. Dzięki temu rozwiązaniu konstrukcyjnemu załoga mogła prowadzić ogień wzdłuż osi pociągu i razić będących blisko żołnierzy przeciwnika. Zamontowano nawet dodatkowy karabin maszynowy w przednich wagonach, umieszczając go w obrotowym stanowisku, co umożliwiło ostrzał w promieniu 180 stopni. W ten sposób zadbano o bezpośrednią ochronę załogi, ograniczając użycie przeciwko niej granatów lub niemal wykluczając ostrzał wnętrza pojazdu przez szczeliny obserwacyjne. Zwiększono siłę ognia i strefę rażenia,

eliminując tzw. martwe pola ostrzału. Z czasem zamontowano w polskich pociągach pancernych telefony do wewnętrznej komunikacji oraz po kilka radiostacji nadawczo-odbiorczych, co umożliwiło załodze komunikowanie się ze sztabami i innymi rodzajami wojsk. Pojazdy dobrojono również w broń przeciwlotniczą, montując na wagonach wieże z karabinami maszynowymi. Rozwój lotnictwa wojskowego postępował jednak szybciej niż możliwości techniczne Wojska Polskiego, co wymusiło na żołnierzach improwizowane działania ochronne. Przykładem tego jest umieszczenie przez załogę pociągu pancernego „Bartosz Głowacki” działa przeciwlotniczego na platformie kolejowej.



Rysunek 9. Odznaka pamiątkowa „Pancerny Śmiały” nadawana żołnierzom od 1921 roku

Należy jednak zaznaczyć, że po przejęciu „Śmiałego” przez Sowieców we Lwowie nie został on wyposażony w radiostacje, co bardzo ograniczało jego skuteczność. Natomiast w rękach niemieckich pociąg ponownie otrzymał urządzenia nadawczo-odbiorcze i w kolejnych latach wojny został całkowicie przebudowany. Wydłużono jego skład bojowy, dodając m.in. wagony po „Piłsudczyku” oraz zmieniono niektóre wieże artyleryjskie i obserwacyjne na konstrukcje zaadaptowane z pojazdów pancernych.

Wracając jednak do czasów przedwojennych, warto zapamiętać, że ostatnim garnizonem „Śmiałego” była stacja Bonarka. Natomiast magazyny kolejowe znajdowały się na stacji Płaszów, zaś dowództwo i koszarę dla załóg ulokowano w Niepołomicach. Ogółem w podkrakowskiej miejscowości znalazła się pociąg z 10 pociągów pancernych będących wówczas na wyposażeniu Wojska Polskiego, a pozostałe stacjonowały w podwarszawskim Legionowie.

POŻOGA



Rysunek 10. Lwowski węzeł kolejowy i rejon działania pociągu pancernego „Śmiały” w latach 1918–1919, oraz w 1939 roku

Wieczorem, 18 września 1939 roku ucihła wymiana ognia na północnych przedmieściach Lwowa, po tym jak na niemieckie oddziały oblegające miasto uderzyły dwa polskie pociągi pancerne. Pierwszy natarł „Śmiały”, a za nim podążył „Bartosz Głowacki” wraz z towarzyszącym mu pociągiem technicznym. Wróg został całkowicie zaskoczony, nie spodziewał się polskiego natarcia i uznał, że po sowieckiej agresji nie jest możliwe prowadzenie operacji zaczepnych przez Wojsko Polskie. Jednak kraj wciąż walczył. Bito się nad Bzurą, broniono Warszawy i Modlina, a na Wschodzie do odparcia Armii Czerwonej szykowało się Grodno. Dla „Śmiałego” był to powrót do domu. Znowu wtoczył się na Dworzec Podzamcze i tak jak 20 lat temu bronił miasta przed Ukraińcami, tak teraz miał wzmocnić garnizon Lwowa i dać odpór Niemcom. Do boju ruszył jeszcze tego samego dnia, przejeżdżając przez Dworzec Łyczakowski i wspierając ogniem żołnierzy na pobliskiej barykadzie oraz uderzając w kierunku Sichowa i Pirogówki, gdzie odrzucono niemieckie oddziały górskie.

Od czasu mobilizacji 25 sierpnia pociąg był w nieustannym ruchu. Jego szlak wiódł od Krakowa, po Moką, Skierniewice, Warszawę, Siedlce, Łuków, Brześć, Kowel i Lwów. Był zawsze gotowy do działania, choć podlegał różnym dowództwom. Operował w parze, co było specyfiką polskich pociągów pancernych, początkowo towarzyszył „Piłsudczykowi”, a teraz „Bartoszewi Głowackiemu”. Od dowódcy obrony Lwowa, generała brygady Władysława Langnera, kapitan Mieczysław Malinowski otrzymał kolejny rozkaz. Był bardzo zmęczony, ale musiał w nocy dopilnować uzupełnienia węgla i wody, jak też nadzorować dowóz amunicji i żywności. Jeszcze miał nadzieję, że będzie można dać ludziom dwie godziny snu.



Rysunek 11. Wkroczenie Armii Czerwonej do Lwowa po kapitulacji miasta (1939 rok)

Nikt nie przypuszczał, że zbliżające się dni będą tak intensywne. Zaczęło się 19 września od wsparcia ogniem na wprost polskiej piechoty, która dokonała wypadu na pobliskie Zboiska. Następnie przegrupowanie w kierunku Kamionki Strumiłowej, by razić stanowiska przeciwnika. Później postawienie zapory ogniowej między Hołoskiem a Zamarstynowem, by w końcu wspomóc ewakuację na Podzamcze ostrzelanego przez niemiecką artylerię „Bartosza Głowackiego”. Po jego wyeliminowaniu kolejne akcje na Zboiska i wreszcie cisza, ponieważ 22 września podpisano kapitulację. Polscy obrońcy mają złożyć broń przed Armią Czerwoną i oddać jej miasto. Wszystko na honorowych warunkach, polscy żołnierze mieli nie iść do niewoli i wrócić do domów. O tym wszystkim trzeba zakomunikować podkomendnym, myśli kapitan Malinowski. Jeszcze się nie uspokoił po samobójstwie jednego z zawodowych plutonowych, który nie chciał się poddać i strzelił sobie w głowę. Znał go jeszcze z czasów pokoju jako doskonałego specjalistę i jednego z członków załogi pociągu pancernego. Teraz trzeba ucisnąć rękę każdemu

z żołnierzy, spojrzeć im w oczy. Dodać otuchy, że Polska nie zginęła i to nie koniec walki. Przekonać, że Sowiecom nie można wierzyć i należy ściągnąć mundur. Przeczekać i w dogodnym momencie ruszyć na Węgry i do Rumunii, by przedostać się do Francji. Nie jest to łatwe, albowiem wielu wojskowych zarzuca Paryżowi i Londynowi zdradę Polski. Inni pomstują na rząd lub myślą o partyzantce, on też się zastanawia, ale wciąż chce się bić. Może jest mu łatwiej, bo widział jak płoną niemieckie czołgi pod Moką. Wie, że Wehrmacht można pokonać i chce tego z całego serca. Ma nadzieję, że jeszcze powalczy we Francji ze wspólnym wrogiem. Nie wie tylko, czy będzie wciąż dowódcą pociągu pancernego, ale to nieważne, może być nawet czołgistą.



Rysunek 12. Łapka wojsk pancernych z kołnierza wojskowej bluzy z haftem podoficerskim, będąca na stanie m.in. załóg pociągów pancernych

Kapitan Malinowski nie przypuszczał, że jego nadzieje spełnią się dopiero po pięciu latach, gdy w szeregach 1. Dywizji Pancernej generała brygady Stanisława Maczka wyląduje w Normandii i będzie bił się we Francji. Tam też zginie, nie doczekawszy kapitulacji Niemiec. Jednak historia „Śmiałego” to przede wszystkim opowieść o poświęceniu, odwadze i determinacji. To komiks o pociągu pancernym, który połączył najlepsze cechy oręża polskiego, czyli przebojowość, odporność i mobilność. O jego sprawności decydowała załoga, jej wyszkolenie, oddanie rozkazom i niezachwiana wiara w zwycięstwo. Dzięki takim żołnierzom odradzała się Polska po 123 latach zaborów. To oni trwali w oporze w 1939 roku, gdy ponownie rozdarli kraj najeźdźcy oraz walczyli w konspiracji i na frontach II wojny światowej. Oczywiście nie byli jedynymi, ale ich losy to kanwa do opowiedzenia historii o sprzęcie, tradycjach i drogach polskiego żołnierza w XX wieku.



Rysunek 13. Największy Polski Cmentarz Wojenny we Francji z okresu II wojny światowej znajduje się w miejscowości Grainville-Longva w Normandii nieopodal Caen. Oprócz majora Mieczysława Malinowskiego - poległego 9 sierpnia 1944 roku - spoczywa na nim 695 żołnierzy Wojska Polskiego. Większość z nich to podkomendni generała brygady Stanisława Maczka służący w 1. Dywizji Pancernej i polegli w bitwie pod Falaise.

Artur Ossowski

Naczelnik Oddziałowego Biura Edukacji Narodowej w Łodzi

Literatura

Fac Lucjan, Mikrut Marek, *Pierwsze w walce. Lwów i Przemyśl 1918*, Przemyśl 2019.

Jońca Adam, *Pociągi pancerne z Niepołomic* [w:] *Wielki leksykon uzbrojenia*. Wrzesień 1939, t. 38, Warszawa 2014.

Konstankiewicz Andrzej, Rozdżestwierński Paweł Mikołaj, Haładaj Krzysztof, *Wojsko Polskie 1939. Organizacja i uzbrojenie*, Warszawa 2025.

Krawczak Tadeusz, Odziemkowski Janusz, *Polskie pociągi pancerne w wojnie 1939 r.*, Warszawa 1987.

Magnuski Janusz, *Pociąg pancerny „Śmiały” w trzech wojnach*, Warszawa 1996.

Ostrówka Adam Jacek, *Pociągi pancerne Wojska Polskiego 1918–1939*, Toruń 2004.

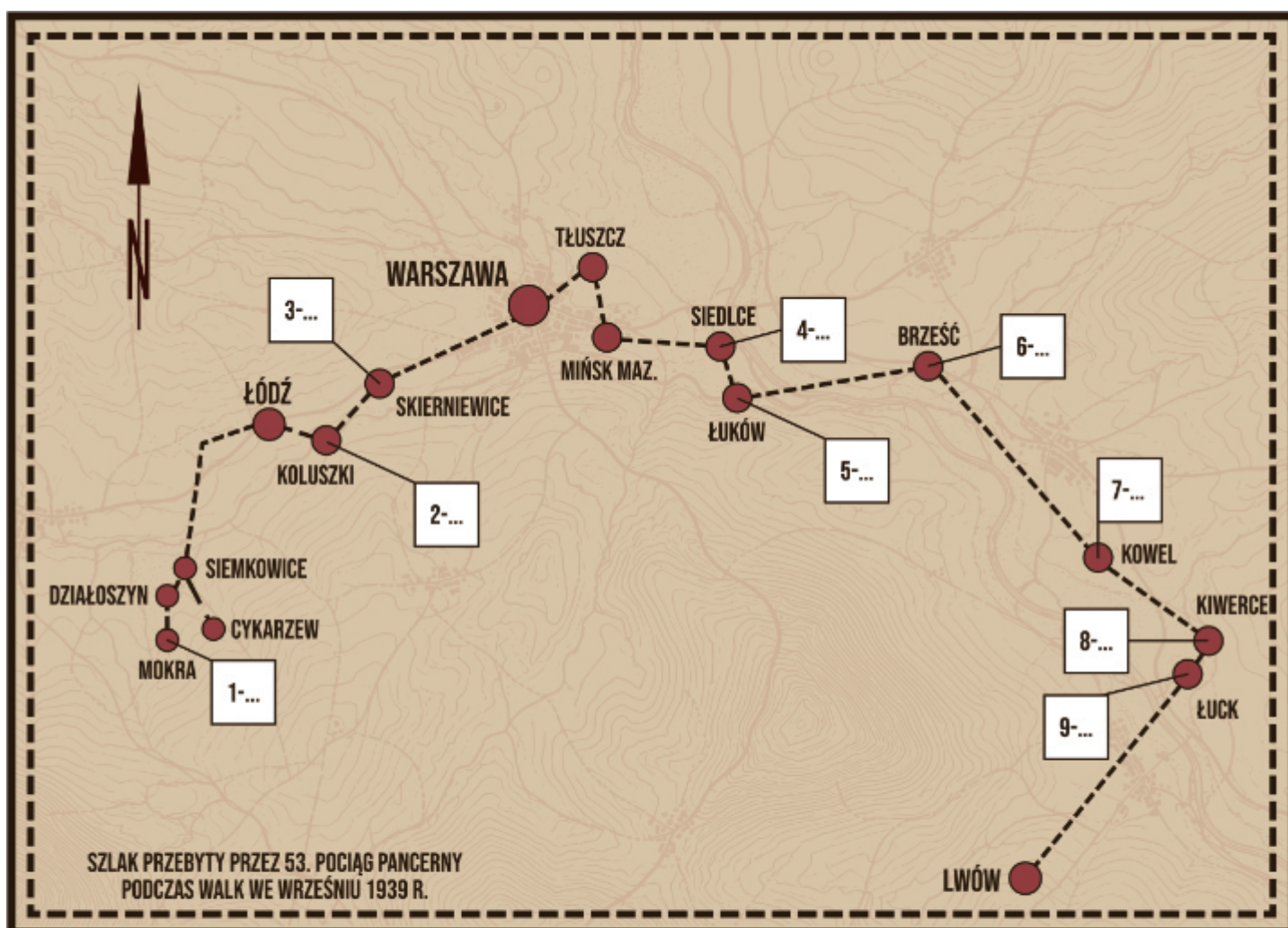
Smoliński Aleksander, *Zagon na Korosteń – październik 1920* [w:] *Największe bitwy wojny polsko-bolszewickiej 1919–1921*, Szczecin 2020.

„Śmiały” (1919–5 XI 1920), Warszawa 1920.

Wesołowski Andrzej, Tym Juliusz Stanisław, *Mokra Działoszyn 1939. Działania wielkich jednostek Grupy Operacyjnej „Piotrków” w pierwszych dniach kampanii 1939 roku*, Warszawa 2014.

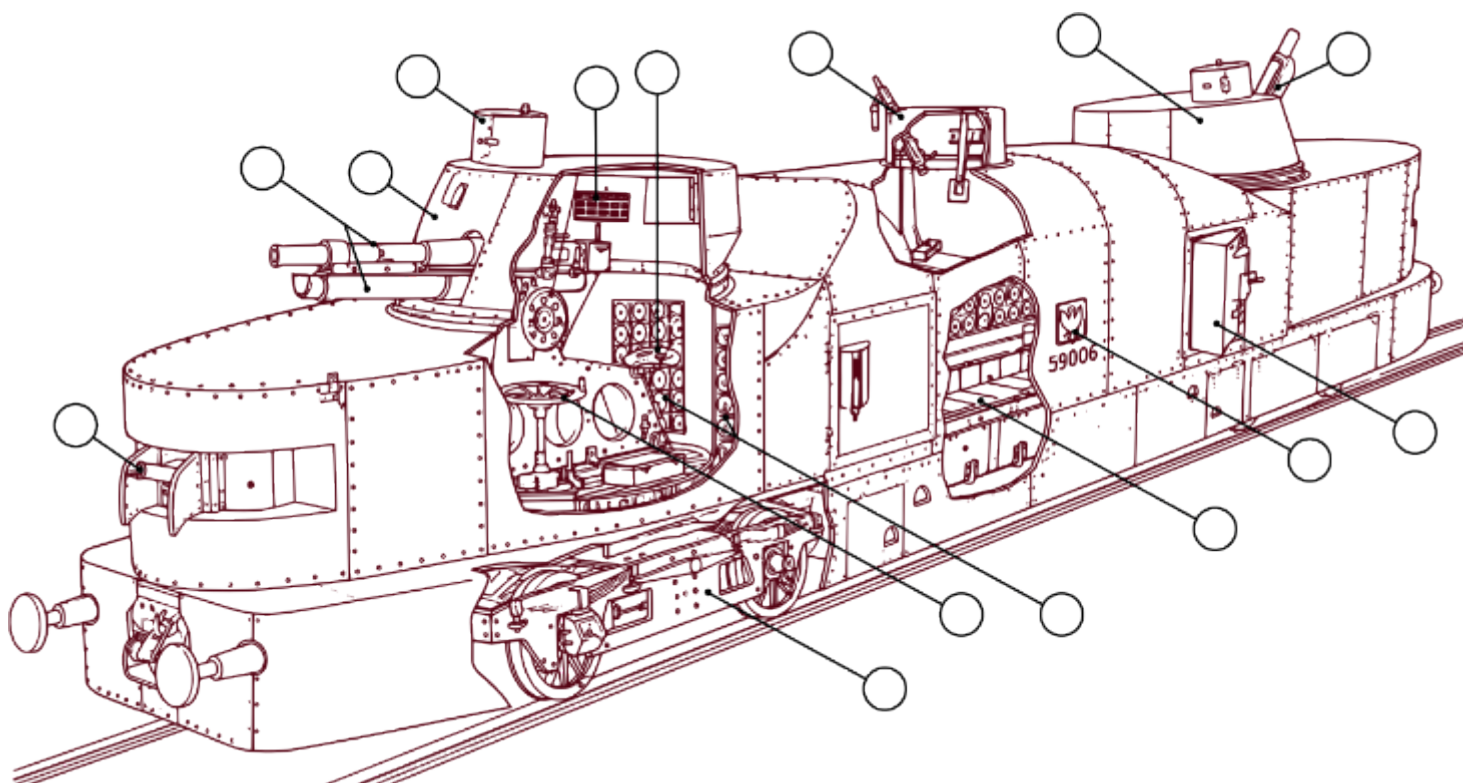
ĆWICZENIA

- Zapoznaj się z mapą przedstawiającą szlak bojowy pociągu pancernego nr 53 „Śmiały” we wrześniu 1939 roku. Zwróć uwagę na zaznaczone cyframi miejsca i przyporządkuj do nich właściwe rysunki, np. 1 – E.



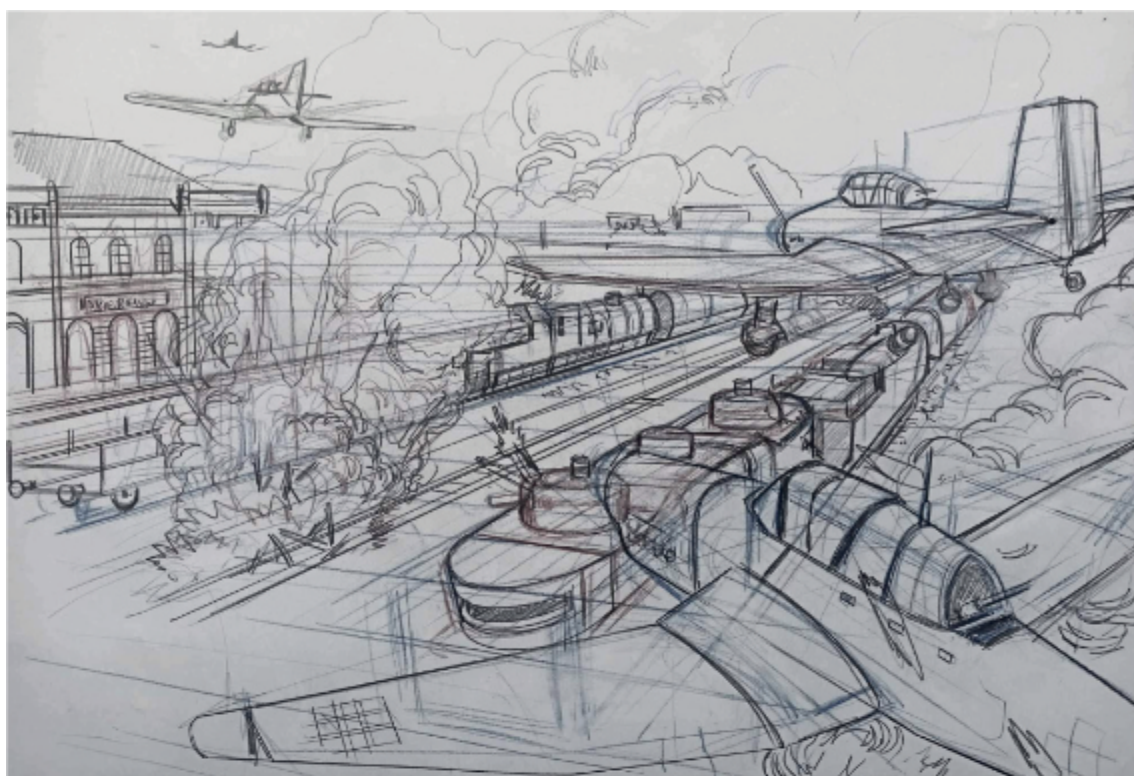


- Zapoznaj się z przekrojem technicznym jednego z wagonów artyleryjskich pociągu pancernego nr 53 „Śmiały” i połącz opisy z właściwymi cyframi, wpisując w widoczne kółko jedną z piętnastu liczb:



1. Tablica do zapisywania dozorów (wyznaczanego głównego kierunku strzelania) i innych danych do prowadzenia ognia
2. Godło II Rzeczypospolitej z widocznym poniżej numerem wagonu
3. Siedzenie dla celowniczego armaty
4. Boczny karabin maszynowy w wysuwanych drzwiach, w ustawieniu umożliwiającym ostrzał wzdłuż wagonu
5. Czołowy ciężki karabin maszynowy w obrotowej osłonie pancernej
6. Pancerna wieża obserwacyjna
7. Przeciwlotniczy karabin maszynowy zamontowany w wieży obrotowej
8. Podniesiona i gotowa do strzału lufa haubicy 100 mm z widocznym poniżej oporopowrotnikiem pochłaniającym energię odrzutu po oddaniu strzału i poziomującym działo
9. Pancerna wieża obrotowa chroniąca armatę 75 mm (działo z długą lufą umożliwiające rażenie celów na wprost)
10. Podręczny magazyn amunicyjny do armaty 75 mm
11. Zestaw kół jezdnych z charakterystycznymi resorami piórowymi i wózkiem
12. Pokrętło obrotu wieży
13. Siedzenia dla załogi pociągu, wykorzystywane jedynie podczas jazdy, składane w sytuacjach bojowych, by udrożnić korytarz wagonowy
14. Lufa armaty 75 mm z widocznym poniżej oporopowrotnikiem pochłaniającym energię odrzutu po oddaniu strzału i poziomującym działo
15. Pancerna wieża obrotowa chroniąca haubicę 100 mm, czyli działo z krótką lufą umożliwiające rażenie celów będący za zasłoną terenową i niewidocznych dla załogi pociągu pancernego







Odznaka pamiątkowa „Pancerny Śmiały”
nadawana żołnierzom od 1921 roku



INSTYTUT PAMIĘCI
NARODOWEJ

Oddział w Łodzi



978-83-8459-006-5

edukacja.ipn.gov.pl/edu/oben/lodz