

*Aleksander Smoliński (Toruń)*

**KONTROWERSJE DOTYCZĄCE PORAŻKI  
SOWIECKICH POCIĄGÓW PANCERNYCH W KOROSTENIU  
DNIA 10 PAŹDZIERNIKA 1920 R.  
PRZYCZYNEK DO DZIEJÓW WOJNY POLSKO-SOWIECKIEJ  
Z LAT 1919-1921**

Zagon na Korosteń Korpusu Jazdy płk. Juliusza Rómmla, który miał miejsce w dniach od 8 do 12 października 1920 r. należy do jednej z najpiękniejszych akcji polskiej kawalerii przeprowadzonych podczas wojny polsko-sowieckiej. Zgodnie z ustaleniami dawniejszej, głównie przedwojennej polskiej historiografii, cechą specyficzną tej operacji odróżniającą ją od np. wyprawy wileńskiej czy zagonu na Koziatyń był fakt, iż w trakcie jej trwania pułki kawalerii oraz artyleria konna starły się z sowieckimi pociągami pancernymi. Sukces spowodował, iż już w okresie międzywojennym operacja miała dość bogatą literaturę<sup>1</sup>, w której zawsze podkreślano fakt zniszczenia przez Korpus Jazdy licznych pociągów pancernych Armii Czerwonej. Przy dokładniejszej jej analizie wydaje się jednak, że nie wszystkie fakty podawane do tej pory za absolutnie pewne, są dostatecznie jasne bądź znajdują należyte potwierdzenie źródłowe. Poza tym często wydarzenia te są zupełnie inaczej interpretowane we współczesnej literaturze rosyjskojęzycznej. Zadaniem niniejszego materiału będzie zwrócenie uwagi przynajmniej na niektóre z nich. Autor już raz podejmował ten temat<sup>2</sup>, jednakże niniejsze stu-

<sup>1</sup> J. Chludziński, *Epizod z zagonu na Korosteń – październik 1920*, [w:] *Epizody kawaleryjskie. Zbiór wspomnień*, Oświęcim 2012 (wyd. I: Warszawa 1939); E. Hinterhoff, *Zagon na Korosteń*, „Przegląd Kawaleryjski”, 1932, nr 4; S. Skotnicki, *Sprostowanie do artykułu kpt. dypl. Eugeniusza Hinterhofa pt. „Zagon na Korosteń”*, „Przegląd Kawaleryjski”, 1932, nr 7; A. Pragłowski, *Zagon na Korosteń*, „Przegląd Kawaleryjski”, 1936, nr 3.

<sup>2</sup> A. Smoliński, *Kontrowersje wokół porażki sowieckich pociągów pancernych w Korosteniu 10 października 1920 roku*, „Przegląd Historyczno-Wojskowy” [dalej: „PHW”], 2003, nr 2.

dium zostało znacznie poszerzone i uzupełnione o niewykorzystane dotychczas źródła i ustalenia najnowszej literatury przedmiotu.

Pierwsze klasyczne pociągi pancerne pojawiły się już w czasie wojny burskiej z lat 1899-1902, kiedy to skutecznie używali ich Brytyjczycy. Z powodzeniem wykorzystywano je również podczas I wojny światowej na froncie wschodnim, gdzie – w przeciwieństwie do Zachodu – wojna nie straciła swego manewrowego charakteru, a przez cały czas jej trwania kolej odgrywała najistotniejszą rolę zarówno w koncentracji, jak i w zaopatrzeniu walczących wojsk. Jednakże absolutne apogeum znaczenia pociągi pancerne osiągnęły w latach 1918-1922, podczas: rosyjskiej wojny domowej i wojen Sowieców z Polakami i Ukraińcami. Wynikało to zarówno z doświadczeń wyniesionych z I wojny światowej, jak i z istnienia specyficznych warunków panujących na wysoce manewrowych oraz jednocześnie słabo nasyconych wojskami frontach. Praktycznie nie istniała tam infrastruktura drogowa, co w znaczącym stopniu utrudniało zaopatrzenie walczących wojsk. W efekcie tego ogromnie wzrastało znaczenie szlaków kolejowych, tym bardziej, że na części z tych obszarów istniała stosunkowo gęsta sieć kolejowa, oczywiście jak na warunki rosyjskie. Wszystko to sprzyjało również działaniom pociągów pancernych.

Pociągi pancerne były formacjami Armii Czerwonej, które na froncie przeciw-polskim w 1920 r. walczyły najdłużej. Po raz ostatni bowiem starły się one właśnie z polskim Korpusem Jazdy płk. Juliusza Rómmla<sup>3</sup>, który w dniach od 8 do 12 października 1920 r. dokonał zagonu na znajdującą się wówczas w rękach Sowieców niezwykle ważną stację kolejową Korosteń. Zbiegało się tam bowiem aż pięć ważnych linii kolejowych, a mianowicie: z Kijowa, ze Zviahła, z Sarn, z Kalenkowicz oraz z Żytomierza. Zwłaszcza rokada łącząca Kalenkowicze i Żytomierz, w razie ewentualnego wznowienia działań bojowych, mogła mieć dla dowództwa Armii Czerwonej kolosalne znaczenie. Następna taka linia kolejowa, którą można było wykorzystać w ewentualnych dalszych działaniach wojennych przeciw Rzeczypospolitej Polskiej, znajdowała się bowiem dopiero za Dnieprem. Wszystko to powodowało, iż praktycznie całe zaopatrzenie dla sowieckiej 12. Armii przechodziło właśnie przez ten węzeł. Ponadto ogromne znaczenie dla sprawnego działania całej infrastruktury komunikacyjnej w tej części Ukrainy, znajdującej się pod

<sup>3</sup> W skład tego korpusu wchodziły dwie dywizje jazdy, z których każda posiadała po dwie brygady. W sumie było to 12 pułków kawalerii oraz 6 lub 7 baterii artylerii konnej liczących ogółem około 3610 szabel i posiadających 140 ckm oraz 24-28 dział. Nie były więc to szczególnie wielkie siły, choć jak na ówczesne polskie możliwości dość znaczne. J. Grobicki, *Organizacja taktyczna polskiej kawalerii strategicznej w latach 1914-1920*, „Przegląd Kawaleryjski”, 1934, nr 10; T. Machalski, *Ostatnia epopeja. Działania kawalerii w 1920 roku*, Londyn 1969; M. Wrzosek, *Wojsko Polskie i operacje wojenne lat 1918-1921*, Białystok 1988; idem, *Wojny o granice Polski Odrodzonej 1918-1921*, Warszawa 1992.

kontrolą Sowietów, odgrywała baza techniczna, w tym także remontowa, rozmieszczona na terenie węzła kolejowego Korosteń<sup>4</sup>.

Dlatego też obok różnorodnych formacji i służb w październiku 1920 r. w Korosteniu znajdowało się – według ówczesnych danych strony polskiej – aż pięć sowieckich pociągów pancernych patrolujących linie kolejowe w jego rejonie oraz stanowiących ochronę i cenne wzmocnienie obrony tego węzła komunikacyjnego.

Natomiast zadaniem sił polskich wykonujących ten zagon było zniszczenie zgromadzonych tam oddziałów Armii Czerwonej, a także urządzeń stacyjnych oraz mostów znajdujących się na szlakach kolejowych prowadzących do Korostenia. Jednocześnie, aby móc skrycie wykonać te zniszczenia i uniemożliwić tym samym skuteczne działanie pociągów pancernych, zamierzano uderzyć na Korosteń w nocy. Niebagatelną rolę miał więc odegrać element zaskoczenia. W efekcie tego na możliwie długi czas zamierzano wyeliminować Korosteń jako potencjalną bazę zaopatrzeniową i rejon koncentracji wojsk sowieckich, gdyby pomimo podpisanego rozejmu i rozpoczęcia się w Rydze rokowań pokojowych zamierzały one podjąć działania zbrojne przeciwko Wojsku Polskiemu<sup>5</sup>.

Koncentryczny atak polskiej kawalerii na dworzec i miasto oraz leżące w jego pobliżu mosty kolejowe nastąpił nad ranem 10 października 1920 r. Jednak do pierwszych i dość ostrych starć z sowiecką piechotą doszło już późnym wieczorem oraz w nocy z 9 na 10 października. W ogniu znalazły się wtenczas głównie pułki 6. Brygady Jazdy [dalej: BJ] należącej do 1. Dywizji Jazdy<sup>6</sup>. W ich wyniku znaczenie elementu zaskoczenia zostało znacznie ograniczone. Świst lokomotyw oraz ruch na stacji Korosteń świadczyły bowiem o przygotowaniach do obrony lub też ewakuacji, jakie podjęła strona sowiecka<sup>7</sup>.

<sup>4</sup> T. Kutrzeba, *Wyprawa kijowska 1920 roku*, Warszawa 1937, passim; J. Odziemkowski, *Leksykon bitew polskich 1914-1921*, Pruszków 1998, s. 76-77; idem, *Leksykon wojny polsko-rosyjskiej 1919-1920*, Warszawa 2004, s. 197-200.

<sup>5</sup> Działo się tak, gdyż pomimo toczących się wówczas rokowań pokojowych i ustalenia warunków rozejmu strona polska przez pewien czas nie miała absolutnej pewności, czy Sowieci nie zdecydują się na wznowienie działań wojennych – szerzej o tych kwestiach vide: W. Rezmer, *Możliwości wznowienia wojny polsko-rosyjskiej w 1921 r. Nieznany dokument*, „Nad Wisłą i Dnieprem”, Toruń – Kijów, 2003-2004, nr 2-3; J. Borzęcki, *Pokój ryski 1921 roku i kształtowanie się międzywojennej Europy Wschodniej*, Warszawa 2012; J. Kumaniecki, *Pokój polsko-radziecki 1921. Geneza – rokowania – traktat – komisje mieszane*, Warszawa 1985.

<sup>6</sup> W. Czaykowski, *Zarys historii wojennej 14-go Pułku Ułanów Jazłowieckich*, Warszawa 1928, s. 36; J. Turkiewicz, *Zarys historii wojennej 12-go Pułku Ułanów Podolskich*, Warszawa 1928, s. 27; A. Wojciechowski, *Zarys historii wojennej 1-go Pułku Ułanów Krechowieckich*, Warszawa 1929, s. 48; J. Litewski, W. Dziewanowski, *Dzieje 1-go Pułku Ułanów Krechowieckich*, Warszawa 1932, s. 393-394; *Dzieje Ułanów Jazłowieckich*, Londyn 1988, s. 60; *Ułani Podolscy. Dzieje Pułku Ułanów Podolskich 1809-1947*, Wrocław – Warszawa – Kraków 1991, s. 107.

<sup>7</sup> F. Skibiński, *Ułańska młodość 1917-1939*, Warszawa 1989, s. 147; A. Mniszek, K. Rudnicki, *Zarys historii wojennej 2-go Pułku Szwoleżerów Rokitniańskich*, Warszawa 1929, s. 32; T. Śmigiel-

Wieczorem dnia 9 października szwadrony 12. pułku ułanów [dalej: puł.] dotarły do wsi Uszomierz (Uszomir?), oddalonej o 11 kilometrów od Korostenia. Stamtąd<sup>8</sup> jego dowódca wysłał szwadron techniczny oraz 4. szwadron do wsi Krasnopol w celu zniszczenia mostu kolejowego na rzece Mohylance, aby zablokować w ten sposób linię Korosteń – Zviahel. Po krótkim starciu z jego osłoną zadanie to zostało wykonane. Według dotychczasowych ustaleń polskiej historiografii, wskutek wysadzenia późną nocą znajdującego się tam mostu żelazo-betonowego oraz nieużywanego już wówczas drewnianego, odcięto drogę odwrotu do Korostenia Pociągom Pancernym „Groza”<sup>9</sup> i Nr 56 „Kommunar” oraz dwóm składom towarowym<sup>10</sup> i pociągowi sanitarnemu<sup>11</sup>.

W tym samym czasie reszta 6. BJ dotarła pod wieś Mogilna oraz Czołówka, gdzie około północy szwadrony 12. i 14. puł. zostały zatrzymane ogniem karabinów maszynowych oraz piechoty okopanej w odległości około 300 m na północ od przejazdu kolejowego na linii biegnącej do Żytomierza. W oddali było słychać jadący po niej pociąg pancerny. Najprawdopodobniej był to skład, który wcześniej strona

---

ski, *Zarys historii wojennej 8-go Pułku Ułanów ks. Józefa Poniatowskiego*, Warszawa 1929, s. 31; J. Tatar, *Zarys historii wojennej 9-go Pułku Ułanów*, Warszawa 1929, s. 29; K. Krzeczunowicz, *Ułani księcia Józefa. Historia 8 Pułku Ułanów ks. Józefa Poniatowskiego 1784-1945*, Londyn 1960, s. 185; J. Milewski, *2 Pułk Szwoleżerów Rokitniańskich*, Warszawa 1993, s. 9, a także: A. Przybyszewski, *9 Pułk Ułanów Małopolskich 1809-1947*, Radomyśl Wielki 2011, s. 62. Jednak ta ostatnia praca, poza powtórzeniem kilku, na dodatek niekoniecznie zgodnych z rzeczywistością, ogólników dotyczących zagonu na Korosteń, nie wnosi niczego nowego do naszej dotychczasowej wiedzy na ten temat.

<sup>8</sup> Według części literatury przedmiotu wymarsz tej grupy nastąpił dopiero znacznie później, już z następnego miejsca postoju pułku: wsi Czołówka oddalonej od Korostenia zaledwie o 2 km.

<sup>9</sup> W znanych autorowi materiałach rosyjskojęzycznych dotyczących wojny domowej w Rosji nie figuruje skład o takiej nazwie walczący po stronie „czerwonych”. Służył natomiast w Armii Czerwonej lekki („szturmowy”) Pociąg Pancerny Nr 27 „Buria”. Wydaje się więc, iż w źródłach polskich mogło nastąpić przeinaczenie właściwej nazwy tego pociągu i w rzeczywistości w Korosteniu znajdował się wtedy Pociąg Pancerny Nr 27 „Buria”. Z drugiej jednak strony lekki Pociąg Pancerny „Groza” istniał wcześniej w składzie Sił Zbrojnych Południa Rosji. Sformowano go w listopadzie 1919 r. w rejonie Odessy jako pociąg nieetatowy, wykorzystując w tym celu Pociąg Pancerny „Wilna Ukraina” zdobyty na armii Ukraińskiej Republiki Ludowej. Ten zaś powstał poprzez przemianowanie przejętego na początku sierpnia tego roku przez wojska ukraińskie sowieckiego Pociągu Pancernego „Kommunist Korosteńskowo Rajona”. W styczniu 1920 r. „biali” pozostawili Pociąg pancerny „Groza” na stacji Tyraspol, gdzie w lutym tego roku znowu dostał się on w ręce sowieckie, po czym ponownie przemianowano go na Pociąg Pancerny „Kommunist”. Jego dalsze losy nie są jednak znane autorowi. Wydaje się jednak, że być może te trzy pociągi pancerne mogły mieć jakąś wspólną historię. Vide: A. Tinčenko, *Pancerni potôgi, pancirniki ta zaliznični vijs'ka u Vizvol'noj vojne 1917-1920 rr. (Bronepoezda, broneviki i železnodorožnye vojska v Osvoboditel'noj vojne 1917-1920 gg.)*, Kiev 2012, s. 21-23.

<sup>10</sup> W polskiej historiografii nie ma jasności, co do liczby pociągów towarowych zniszczonych w tym miejscu. Niekiedy bowiem można spotkać się z informacją, iż w rejonie tym wykolejono tylko jeden skład tego typu.

<sup>11</sup> J. Turkiewicz, op. cit., s. 27; *Ułani Podolscy...*, s. 107-109.

polska rozpoznała jako Pociąg Pancerny Nr 39 „Subbotnik”. Przeciw niemu na torze ustawiono 4. działon z 2. baterii 3. dywizjonu artylerii konnej [dalej: dak]. Dowodził nim ppor. Kazimierz Falewicz. Około godziny 2 w nocy nastąpił sowiecki atak na przejazd kolejowy, odparty przez działon przy pomocy 12. puł. Natomiast pozostałe działa tej baterii do rana ostrzeliwały miasto oraz dworzec kolejowy w Korosteniu. W nocy z 9 na 10 października ogień na te same cele prowadziła również 2. bateria 6. dak. Trudno jednak obecnie stwierdzić czy miał on jakiś istotny wpływ na działania rozpoznanych przez stronę polską sowieckich pociągów pancernych<sup>12</sup>.

Wieczorem 9 października należący do 7. BJ 2. pułk szwoleżerów [pszwol.] dotarł do miejscowości Słoboda Sadybna<sup>13</sup> z zadaniem ubezpieczenia postoju 1. Dywizji Jazdy. Jednocześnie z własnej inicjatywy jego dowództwo wysłało patrol pod dowództwem wachm. Stefana Kajderowicza, który rozkręcił tory na linii Korosteń – Zwiahel. W niedługi czas potem, jak podają polscy autorzy, wykoleiły się tam odcięte już nieco wcześniej od Korostenia Pociągi Pancerne „Groza” i Nr 56 „Kommunar” oraz składy towarowe i sanitarny<sup>14</sup>. W ten sposób tym dwóm pociągom uniemożliwiono aktywny udział w obronie stacji kolejowej i miasta. Rozmiary zniszczeń wykluczały samodzielne postawienie pociągów na torze przez ich załogi oraz naprawę uszkodzonego toru. Wymagało to bowiem specjalistycznego sprzętu oraz dodatkowych loko-

<sup>12</sup> J. Turkiewicz, op. cit., s. 27; W. Górecki, *Zarys historii wojennej 3-go Dywizjonu Artylerii Konnej*, Warszawa 1929, s. 30; Z. Mianowski, *Zarys historii wojennej 6-go Dywizjonu Artylerii Konnej*, Warszawa 1930, s. 16; J. Litewski, W. Dziewanowski, op. cit., s. 394.

<sup>13</sup> U części autorów można spotkać też nazwę „Swoboda Sadybno” lub też „Sadyba – Słobódki”.

<sup>14</sup> Inaczej akcję tę oraz jej efekty, za wcześniejszymi wspomnieniami i opisem jednego z jej uczestników (vide: A. Kunachowicz, *Wspomnienia z udziału 2 p. szwoleżerów Rokitniańskich w zagonie na Korosteń 2 X – 12 X 1920 r.* [w:] *2 Pułk Szwoleżerów Rokitniańskich 11 VIII 1914 – 11 VIII 1934*, Starogard 1934), przedstawiono w najnowszym opracowaniu dziejów 2. pszwol. „Nie spotykając wroga pułk dotarł do lasów pod Sadybnem (na północ od Pugaczewki), skąd miał ubezpieczać postój dywizji. Major Rupp korzystając z faktu, że pułk stał w pobliżu linii kolejowej Zwiahel – Korosteń, wysłał spod Sadybna, w kierunku leżącej na szlaku kolejowym miejscowości Jamno, podjazd z wachm. Stefanem Kajderowiczem na czele. Podjazd, osłaniany przez pluton szwoleżerów i taczankę pod komendą wachm. Emila Dudy, miał zniszczyć tory kolejowe na wspomnianym szlaku. Jeszcze przed chutorem Jamno oddział wachm. Kajderowicza natknął się na pięć bolszewickich wozów taborowych jadących wzdłuż torów w kierunku Korostenia i wziął do niewoli osiemnastu żołnierzy oraz kancelarię sowieckiej brygady piechoty. Po odesłaniu zdobyczy na tyły szwoleżerowie przystąpili do rozkręcania torów. Po zniszczeniu torowiska przebrany za dróżnika wachm. Kajderowicz podstępem skierował na ten zniszczony odcinek bolszewicki Pociąg Pancerny Komunar [tak w cytowanym tekście – A.S.], który wykoleił się i zablokował torowisko. Ku pełnemu zaskoczeniu bolszewików pociąg został w tym samym momencie ostrzelany z najbliższej odległości przez pluton wachm. Dudy. Zdezorientowany nieprzyjaciel po oddaniu tylko jednego armatniego wystrzału opuścił pancerkę i pozostawiając zabitych oraz rannych wycofał się, a oddziały wachmistrzów Kajderowicza i Dudy spokojnie powróciły do miejsca postoju pułku”. W. Gogan, *Szwolężerowie Rokitniańscy. Dzieje 2 Pułku Ułanów Legionów Polskich i 2 Pułku Szwoleżerów Rokitniańskich*, Pelplin 2005, s. 123. Analizując powyższy tekst szczególną uwagę należy zwrócić na fakt, iż mowa jest w nim jedynie o jednym sowieckim pociągu pancernym.

motyw, jakie mogły przybyć jedynie z Korostenia. Z drugiej jednak strony jest rzeczą dość zaskakującą, że doświadczone obsługi tych pociągów (lub raczej pojedynczego pociągu) dopuściły do ich wykolejenia w tak prosty sposób. Wbrew utartej opinii nie najlepiej świadczy to o jakości pełnionej wówczas na nich służby. Może być to również dowód na to, iż tak daleki i na dodatek tak rozległy zagon polskiej kawalerii był jednak dla dowództwa sowieckiego sporym i niemiłym zaskoczeniem<sup>15</sup>.

Po wysadzeniu szeregu mostów, 10 października o godz. 3:30 rozpoczął się atak 1. Dywizji Jazdy na miasto i stację Korosteń. W szyku pieszym nacierały 12. i 14. puł., trzy szwadrony 1. puł., a także 2. pszwol. z 7. BJ, wsparty przez 1. Konną Baterię<sup>16</sup> 1. dak, dowodzoną przez por. Stanisława Kopańskiego. W trakcie późniejszych walk o zachodnią stację kolejową skutecznie i odważnie zwalczała ona bolszewicki pociąg pancerny, którego ogień początkowo spowodował nawet krótkotrwałe zamieszanie w polskich szeregach. W starciu tym po raz kolejny w wojnie polsko-sowieckiej odznaczył się por. Kopański, który za dowodzenie baterią oraz za przejawioną w czasie całego zagonu na Korosteń „wyjątkową” osobistą odwagę i poświęcenie został następnie przedstawiony do odznaczenia Krzyżem Walecznych<sup>17</sup>. Natomiast obronę Sowietów na przedmieściach wspierał pociąg pancerny<sup>18</sup>, którego do wycofania się w stronę dworca zmusił dopiero 4. działon 2. baterii 3. dak<sup>19</sup>.

<sup>15</sup> A. Mniszek, K. Rudnicki, op. cit., s. 32.

<sup>16</sup> Tak wzorem rosyjskim przez cały okres wojny polsko-sowieckiej oraz jeszcze w latach 20. XX w. polscy artylerzyści konni nazywali tę najstarszą formację artylerii konnej Wojska Polskiego. Vide: S. Mianowski, *Świat który odszedł. Wspomnienia Wilnianina 1895-1945*, Warszawa 1995; K. Florjanowicz, *Zarys historii wojennej 1-go Dywizjonu Artylerii Konnej imienia gen. Józefa Bema*, Warszawa 1929; L. Dunin-Wolski, *Zarys historii polskiej artylerii konnej*, Londyn 1948; A. Smoliński, *Organizacja pierwszych baterii i dywizjonów artylerii konnej odrodzonego Wojska Polskiego w okresie od listopada 1918 roku do czerwca roku 1919*, „Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Oficerskiej im. gen. Józefa Bema”, 1997, nr 11; idem, *Artyleria konna gwardii oraz artyleria konna liniowa i kozacka imperium Romanowych w przededniu I wojny światowej*, [w:] *Studia artyleryjskie*, t. 3. red. M. Giętkowski, A. Smoliński, Toruń 2012; P. Zarzycki, *I Dywizjon Artylerii Konnej im. gen. Józefa Bema*, Pruszków 1999.

<sup>17</sup> CAW, Akta Personalne, sygn. 1769/89/2430, Kopański Stanisław, Wniosek na odznaczenie Krzyżem Walecznych por. Stanisława Kopańskiego z dnia 13 VII 1921 r. złożony przez dowódcę 1. dak kpt. Leona Mirzę-Sulkiewicza; W. Rezmer, *Kariera generała Stanisława Kopańskiego w siłach zbrojnych II Rzeczypospolitej*, [w:] *Pomorze – Polska – Europa. Studia i materiały z dziejów XIX i XX wieku*, red. Z. Karpus, J. Szilinga, Z. Waszkiewicz, Toruń 1995.

<sup>18</sup> Plk Rómmel w swoich wspomnieniach wyraźnie pisze o dwóch pociągach pancernych ostrzeliwujących polskie natarcie przeprowadzone rankiem 10 X 1920 r.: „wszystko pęka i zaczyna się bezładny odwrót [czerwonoarmistów – A.S.]. Tylko dwie pancerkki dzielnie osłaniają cofających się. Jest to kulminacyjny punkt bitwy”. J. Rómmel, *Kawaleria polska w pościgu za Budiennym. Dziennik wojenny b. dc-cy I Dywizji Kawalerii generała dywizji Juliusza Rómmla*, cz. 2, Lwów b.r.w., s. 172.

<sup>19</sup> J. Turkiewicz, op. cit., s. 27; A. Mniszek, K. Rudnicki, op. cit., s. 32-33; W. Górecki, op. cit., s. 30-31; J. Litewski, W. Dziwanowski, op. cit., s. 394.



Przebieg działań strony polskiej z 9 października oraz szybkość i zdecydowanie nocnego i porannego natarcia z dnia następnego spowodowały, iż stronie sowieckiej nie udało się próba oparcia obrony o znajdujące się w Korosteniu pociągi pancerne. Pomimo, iż dwa z nich osłaniały wcale liczną i silną bolszewicką piechotę wycofującą się z przedmieść w kierunku miasta pod naporem 2. pszwoł. oraz 1., 12. i 14. puł., Polacy zdołali opanować wszystkie istotne dla nich cele. Z jednym z pociągów, strzelających z dworca kolejowego w Korosteniu, skuteczny pojedynek prowadziła 1. bateria 3. dak. W wyniku jej ognia był on zmuszony do wycofania się ze stacji. Natomiast drugi z nich prowadził silny ogień przez długi czas, uniemożliwiający ułanom zajęcie miasta. Dopiero 4. działon 2. baterii tego dywizjonu spowodował wycofanie się pociągu z walki i opuszczenie miasta. W trakcie starcia 1. bateria 3. dak straciła jednego rannego bombardiera oraz pięć rannych koni. Jeden z pociągów pancernych stał się tego dnia ponoć „zdobyczą” 6. BJ, czy też raczej całej 1. Dywizji Jazdy. Tak fakt jego uszkodzenia, a następnie opuszczenia przez załogę określa niekiedy literatura przedmiotu. Pamiętać jednak należy, iż żaden z tych pojazdów nigdy nie został obsadzony polskimi obsługami. Tak więc w rzeczywistości, o ile oczywiście uznamy, że w dotychczasowej fachowej literaturze wydarzenia te przedstawiane były dostatecznie precyzyjnie, była to jedynie strata zadana nieprzyjacielowi, a nie zdobycz wojenna<sup>20</sup>.

Natomiast do Pociągów Pancernych „Groza” i Nr 56 „Kommunar”, wykolejonych w rejonie miejscowości Słoboda Sadybna wskutek rozebrania toru, dołączył kolejny skład. Według dotychczasowych ustaleń polskiej literatury historycznej był to Pociąg Pancerny Nr 64 „Centrobroń”. Parowóz czołowego pociągu po zjechaniu z toru zarył się głęboko w nasyp. Za nim stały dwa kolejne parowozy, których obsługa uratowała się ucieczką. Jednocześnie można również spotkać informacje o podpaleniu części pojazdów przed ich opuszczeniem przez obsady. Ogółem wykolejono tam sześć parowozów. Natomiast w składach pociągów pancernych były cztery działa polowe (zapewne rosyjskie 76,2 mm armaty wz. 1902) oraz jedno 152,4 mm (?) działo morskie systemu Cannet, a także wiele karabinów maszynowych. Według ustaleń polskiej historiografii w miejscu katastrofy znajdowało się wiele poprzewracanych oraz spiętrzonych wagonów i lokomotyw. Za nimi stały opuszczone przez obsługi pociągi towarowe oraz jeden sanitarny.

W tym samym czasie pułki 2. Dywizji Jazdy, po zniszczeniu mostów leżących na szlakach kolejowych znajdujących się na wschód i południowy wschód od Korostenia, rozpoczęły marsz do miasta podejmując walkę z siłami sowieckimi, próbując

<sup>20</sup> W. Górecki, op. cit., s. 30; T. Lękawski, Kronika 2 Pułku Ułanów Legionów Polskich i 2 Pułku Szwoleżerów Rokitniańskich, mps, b.m.w. 1959, s. 24; J. Milewski, op. cit., s. 9.

cymi się z niego wydostać. Dywizjon złożony z 3. i 4. szwadronów oraz szwadronu ckm 201. Ochotniczego Pułku Szwoleżerów należącego do 9. BJ wraz z 1. baterią 4. dak obsadził rejon wsi Chotynówka. Siłami tymi dowodził rtm. Ludwik Szwejcer. Natomiast 1. i 2. szwadrony tego pułku obsadziły wieś Nowaki. Wsie te leżały po obu stronach toru kolejowego biegnącego do Kijowa. Przydzielonej do pułku artylerii konnej udało się wtenczas uszkodzić tor ogniem artyleryjskim, co spowodowało ponoć wykolejenie się manewrującej na nim sowieckiej lokomotywy z platformą<sup>21</sup>.

Działania w rejonie Chotynówki prowadził również 108. Zapasowy Pułk Ułanów, który wraz ze szwadronem technicznym – w rzeczywistości w sile plutonu – z 2. Grochowskiego Pułku Ułanów im. Dwernickiego<sup>22</sup>, otrzymał rozkaz zniszczenia do godz. 3 znajdującego się tam mostu kolejowego na linii biegnącej do Kijowa<sup>23</sup>. Oznaczoną w rozkazie miejscowość pułk osiągnął na czas i po wzięciu do niewoli kilkunastu „krasnoarmiejców” posuwał się w kierunku toru kolejowego. Zadania zniszczenia mostu nie mógł jednak wykonać z racji jego kamiennej konstrukcji i niewielkiej ilości materiałów wybuchowych. W związku z tym zerwano szyny<sup>24</sup> i po godzinie pułk pomaszerował w kierunku kolejnego celu. Pomimo uszkodzeń na moście tym wkrótce wykoleił się nadjeżdżający z Kijowa pociąg towarowy, wiozący do Korostenia amunicję i żywność oraz sztab sowieckiej brygady piechoty. Jego lokomotywa zaryła głęboko w piasku nasypu, co spowodowało skuteczne zablokowanie linii. Ponadto w ręce ułanów z 1. szwadronu 108. Zapasowego Pułku Ułanów, obok wiezionego pociągiem ładunku, dostało się również

<sup>21</sup> Informację tę autor podaje w trybie warunkowym, gdyż w dotychczasowej polskiej literaturze nie ma jasności, co do rzeczywistego przebiegu tych wydarzeń oraz losów i pochodzenia wspomnianego tutaj składu. O jego wykolejeniu w taki sposób pisze choćby E. Gruszecki (*Zarys historii wojennej 3-go Pułku Szwoleżerów Mazowieckich imienia Pułkownika Kozielskiego*, Warszawa 1929, s. 27). Tymczasem nie jest wykluczone, iż w opisie tym mowa jest o tym samym pociągu, który wykoleił 108. Zapasowy Pułk Ułanów.

<sup>22</sup> Tak brzmiała wówczas oficjalna nazwa tego pułku. Vide: A. Smoliński, *Jazda Rzeczypospolitej Polskiej w okresie od 12 X 1918 r. do 25 IV 1920 r.*, Toruń 1999, s. 53.

<sup>23</sup> W oficjalnych dziejach późniejszego 20. puł. podano inny i mało prawdopodobny czas wykonania tej akcji, która jakoby miała zostać zakończona około godz. 16 dnia 10 X 1920 r. Vide: T. Suchorowski, *Zarys historii wojennej 20-go Pułku Ułanów imienia Króla Jana III Sobieskiego*, Warszawa 1929, s. 13. Zauważyć przy tym trzeba, że opis jej przebiegu pełen jest niejasności i sprzeczności, których na obecnym etapie badań nie sposób rozstrzygnąć.

<sup>24</sup> Najprawdopodobniej użyto w tym celu resztek posiadanego materiału wybuchowego. Jednocześnie dodać też tutaj należy, iż według oficjalnych dziejów późniejszego 2. puł. tor uszkodzono w dwóch miejscach, przy czym drugie uszkodzenie jakoby miało się przyczynić do wykolejenia pociągu pancernego nadjeżdżającego z Korostenia. W rzeczywistości najprawdopodobniej nie doszło do wykolejenia tam żadnego pojazdu tego typu. Vide: W. S. Herkner, *Zarys historii wojennej 2-go Pułku Ułanów Grochowskich im. gen. Józefa Dwernickiego*, Warszawa 1929, s. 36; A. Dobroński, K. Skłodowski, *2 Pułk Ułanów Grochowskich im. gen. Dwernickiego 1917-1939. Dzieje i tradycja*, Suwałki 2008, s. 68.



15 jeńców. Natomiast ułani ze szwadronu technicznego 2. puł. zdobyli sztandar sowieckiego 49. pułku strzelckiego [dalej: ps]<sup>25</sup> oraz po krótkiej walce wzięli do niewoli kilkudziesięciu „krasnoarmiejców” z obsługi pociągu, a także sześciu oficerów ze sztabu sowieckiej 17. Brygady Strzelckiej. Sztandar został znaleziony podczas rewizji osobistej jednego z jeńców. Jednocześnie zwycięscy kawalerzyści dodatkowo uszkodzili parowóz<sup>26</sup>.

Nad ranem skutek powodzenia polskiego natarcia, prowadzonego od zachodniej i południowo-wschodniej strony Korostenia, siły sowieckie poczęły wycofywać się najpierw do miasta, a potem głównie w kierunku wschodnim. W wyniku tego w pobliżu Chotynówki znalazł się również wycofujący się z Korostenia skład rozpoznany przez stronę polską jako Pociąg Pancerny Nr 39 „Subbotnik”. Pomimo polskiego ognia artyleryjskiego i ognia dwóch plutonów ckm-ów, strzelających z pozycji wysuniętej przed wieś Nowaki, załoga pociągu własnymi siłami postawiła na torach lokomotywę z wagonem (wagonami?) towarowym, wykolejoną na wysadzonym wcześniej przez 108. Zapasowy Pułk Ułanów odcinku torów. Polskie ckm-y wzięły na cel obserwatorów artyleryjskich pociągu, rozmieszczonych „na dachach pociągu”<sup>27</sup>. Sowieci odpowiedzieli ogniem dział pociągu na wieś Nowaki, która zaczęła płonąć. W tej dramatycznej walce uczestniczyły również dwie baterie polskiej artylerii konnej. Z powodu niekorzystnego ukształtowania terenu 1. bateria 4. dak strzelała z półodkrytej pozycji pod Nowakami<sup>28</sup>. Ranny został kierujący jej ogniem mjr Jan Dunin-Wąsowicz. Ponadto straciła ona kilka zabitych i rannych koni oraz jeden wóz amunicyjny. Natomiast 1. bateria 7. dak swoje stanowisko miała na wzgórzu leżącym na północ od wsi Nowaki<sup>29</sup>.

<sup>25</sup> W. S. Herkner (op. cit., s. 36) błędnie podaje, iż był to 59. ps zwany „Żelaznym”. Podkreślić trzeba, iż według danych posiadanych przed 1939 r. przez Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie sztandar ten został zdobyty 9 X 1920 r. po wysadzeniu torów na linii kolejowej Korosteń – Zwiąhel i wykolejeniu się sowieckiego pociągu. Jest to nieprawdopodobne, gdyż 108. Zapasowy Pułk Ułanów działał tego dnia na linii Korosteń – Żytomierz, a nie Zwiąhel. Ponadto autorowi nie jest znany przypadek wykolejenia się tam pociągu.

<sup>26</sup> *Kawaleria polska w pościgu za Budiennym...*, s. 173-175; W. S. Herkner, op. cit., s. 36; T. Suchorowski, op. cit., s. 13; A. Dobroński, *Ułani Grochowscy*, Warszawa-Białystok 1992, s. 39; J. Pych, *Trofea wojny polsko-bolszewickiej 1920 roku. Sztandary radzieckie w rękach polskich*, Warszawa 2000, s. 56-57; J. Majka, A. Cebula, *Ułani Króla Jana. Z dziejów 20 Pułku Ułanów im. Króla Jana III Sobieskiego*, Warszawa b.r.w., s. 18.

<sup>27</sup> E. Gruszecki, op. cit., s. 27. Najprawdopodobniej były to jednak wieżyczki obserwacyjne umieszczone na tendrze lokomotywy oraz wieżyczki dla broni maszynowej, umieszczane na wagonach artyleryjskich sporej części ówczesnych lekkich („szturmowych”) pociągów pancernych Armii Czerwonej.

<sup>28</sup> Władysław Lubiński błędnie podaje, iż bateria zajmowała pozycję pod wsią Nowinki. W. Lubiński, *Zarys historii wojennej 4-go Dywizjonu Artylerii Konnej*, Warszawa 1929, s. 22.

<sup>29</sup> W oficjalnej, przedwojennej wersji dziejów 7. dak podano, iż 10 X 1920 r. bateria ta strzelała do Pociągu Pancernego Nr 56 „Kommunar”, a nie do „Subbotnika”. Przychyłam się do stwierdzenia,

Pomimo ognia ośmiu polskich dział oraz rzekonych „bardzo dużych” strat, sowiecki pociąg zdołał wycofać się w kierunku Kijowa. W jego zatrzymaniu nie pomogła także barykada ustawiona na torach za wsią Nowaki przez ludzi ppor. Edwarda Witkowskiego. Uczestnik starcia wachm. Jan Chłudziński, za które zresztą został odznaczony Krzyżem Srebrnym Orderu Wojennego *Virtuti Militari*, opisał je następująco: *Przed godziną 4 przenikliwy głos trąbki obudził śpiących. W kilkanaście minut potem szwadrony ruszyły w nakazanym kierunku. Wstawał szary, brudny, deszczowy ranek dnia 10 października. [...] Z nieustającego huku armat pod Korosteniem wnioskowaliśmy, że bitwa rozgorzała na dobre. [...] Dążono do bitwy, co sił w nogach końskich.*

*Okolo godziny 7-8 rano osiągnęliśmy wieś Chotynówkę, położoną przy torze kolejowym Korosten – Kijów. [...] Gdy tylko szwadron [szwadron km 201. Ochotniczego Pułku Szwoleżerów] minął tor kolejowy posuwając się z Chotynówki w kierunku na Nowaki, ujrzeliśmy kolumnę piechoty nieprzyjacielskiej [...]. Na torze zaś stał zrzucony z szyn bolszewicki parowóz, ugodzony celnym strzałem naszej artylerii [1. baterii 4. dak]. Padł krótki rozkaz dowódcy szwadronu: ‘W lewo nieprzyjacielska piechota. Do walki pieszej.’ [...] Na rozpoczęcie ognia nie trzeba było długo czekać. [...] Kolumna zaczęła się rozsypywać na północ i na południe od drogi [...]. Na drodze zostało jedynie kilkudziesięciu czerwonych, którzy oddali duszę czartu. [...] W chwili wydawania rozkazu z lasu od strony Korostenia wyjechała dymiąca pancierka. Posuwała się wolno w naszym kierunku. Jednocześnie do pierwszego plutonu karabinów maszynowych podbiegł ze wsi łącznik i pluton zaczął się wycofywać. [...] Odwrót... Dlaczego? ‘Co robi, do cholery, nasza artyleria? Milczy, jakby jej kto kij w gardło wsadził’ – odezwał się któryś z amunicyjnych. Faktycznie pomyślałem, przecież do tej pory powinna już była zacząć gadać. [...]*

*Pancierka tymczasem doszła do tylnych linii czerwonych i rozpoczęła ogień artyleryjski na wieś. Pociski z szumem przeleciały nam nad głową. [...] Uderzyły w wieś i w kilku miejscach wzniciły pożar. We wsi pełno było koni i wozów. Wytworzyło się bardzo ciężkie położenie. [...] We wsi słychać krzyki i widać bezładne wałęsanie się*

---

że teza ta może być zgodna z rzeczywistością. Vide: J. Antropow, *Zarys historii wojennej 7-go Dywizjonu Artylerii Konnej Wielkopolskiej*, Warszawa 1928, s. 11. W kolejnym powojennym opracowaniu historii oddziału, jej autor wspominając o tej walce 1. baterii z pociągiem pancernym nie wymienia jednak wcale jego nazwy. Vide: P. Zarzycki, *7 Wielkopolski Dywizjon Artylerii Konnej*, Pruszków 2002, s. 5. Warto też odnotować, iż w jednej z publikacji poświęconej temu dywizjonowi, „pociąg pancerny” zastąpiony został „samochodem pancernym”. Vide: P. Bauer, *7 Dywizjon Artylerii Konnej Wielkopolskiej*, cz. 1: 1919-1921, „Grot. Zeszyty historyczne poświęcone historii wojska i walk o niepodległość”, 2001, nr 10, s. 12. Błąd ten wyniknął zapewne z błędnej interpretacji terminu „pancerka”, który często występuje w przedwojennych opracowaniach i relacjach kombatantów.

koni. Jeden z pocisków uderzył w wóz amunicyjny pierwszego plutonu karabinów maszynowych. Pada zabity plutonowy [Eugeniusz] Majewski, którego pocisk przeżywa na połowę, ciała końskie porozrywane na kawałki [...].

Tymczasem pancierka bezkarnie, wolno zbliżała się coraz bardziej do naszych stanowisk. Chwilę zatrzymała się przez mostem na rzece Uż, potem przekroczyła go wolno i podeszła do zrzuconego z szyn parowozu. Bez żadnego rozkazu oba karabiny skierowały swój ogień na pancerkę. Słysząc było, jak pociski uderzały w stalowe ściany, nie wyrządzając żadnych szkód. Kazałem przerwać ogień, lecz pancierka widząc nas jak na dłoni, zaczęła prażyć do nas ze wszystkich swoich ciężkich karabinów maszynowych. Nie byliśmy okopani, bo nie mieliśmy na to czasu. [...] Przywarliśmy wszyscy do ziemi i Bóg wie jak długo byśmy leżeli bez ruchu, gdyby nie strzały naszej artylerii skierowane do pancerki ze wsi Nowaki. Wskutek tych strzałów karabiny maszynowe pancerki przeniosły swój ogień na naszą artylerię, pozostawiając nas w spokoju. Ogień naszej artylerii był niecelny, pociski przenosiły lub uderzały w podnóże nasypu kolejowego, nie wyrządzając pancerce żadnej krzywdy.

Daleko na północ od Nowak odezwała się jakaś inna artyleria [1. bateria 7. dak]. Skutek ten sam z tą jeno różnicą, że niektóre pociski padają w obrębę naszego plutonu. Bolszewicy ośmieleni nieskutecznym ogniem wychodzą z wagonów przystępując do podnoszenia znajdującego się przed nimi zepsutego parowozu. Kilku z nich weszło na dach wagonów. Półgłosem podają komendę: kapr. Frenkiel, cel – obserwatorzy na dachu pancerki. Kapr. Koszewski, cel – pracujący ludzie przy naprawie lokomotywy. Odległość 400 metrów. Po chwili usłyszałem odpowiedź ‘gotów’... Ognia! Skomenderowałem. Koło parowozu zakotłowało się, obserwatorzy spadli z dachu na ziemię. W odpowiedzi na to dostaliśmy znowu ogień z pancerki, ale nauczeni poprzednim doświadczeniem zdążyliśmy pokopać sobie jakie takie wnęki strzeleckie. Gdy ogień ucichł, usłyszałem ze wsi głos dowódcy szwadronu: Wachmistrz Chłudziński, wycofać się z karabinami do wsi. [...] W czasie naszego wycofywania się czerwoni wznowili pracę przy zepsutym parowozie, tym razem jednak zasłaniając się stalowymi tarczami. Po ustawieniu karabinów na nowych stanowiskach rozpoczęliśmy ogień do pracujących, jednak był on mało skuteczny, gdyż czerwoni postawili zepsutą lokomotywę na szyny i pchając ją przed sobą wycofali się na Kijów. Jakby na pożegnanie padła krótka seria z ckm pancerki bolszewickiej ‘Subotnik’. Kapr. Frenkiel ugodzony w serce osunął się na ziemię [...]. Bitwa była skończona”<sup>30</sup>.

<sup>30</sup> J. Chłudziński, *Epizod z zagonu na Korosteń – październik 1920*, [w:] *Epizody kawalerijskie...*, s. 66-69. Tymczasem w monografii 3. pszwol. czytamy, iż: „Celny ogień baterii 7 Dywizjonu Artylerii Konnej rozbił jedną z lokomotyw pociągu pancernego, co spowodowało jego

Taki korzystny dla Sowietów obrót sprawy należy uznać za spory wyczyn. Obok mało skutecznego ognia polskiej artylerii, był on także efektem bardzo dobrej postawy załogi tego pociągu pancernego oraz efektywnego użycia środków ogniowych. Niebagatelną rolę odegrał także fakt, iż w tym samym czasie Polacy zmuszeni byli odpierać silne ataki próbującej przebić się sowieckiej piechoty. W pewnej mierze klęska „czerwonej” piechoty uratowała rzekomego „Subbotnika”. Warto też pamiętać, iż według dotychczasowej polskiej historiografii był to jedyny pociąg, jaki zdołał wyrwać się z Korostenia lub też działając w jego pobliżu nie został zniszczony przez Korpus Jazdy płk. Rómmla<sup>31</sup>.

Analizując w końcu lat 30. XX w. ten przypadek taktyczny płk dypl. Aleksander Radwan-Pragłowski stwierdził: *Z pięciu nieprzyjacielskich pancerek grupujących się w zasięgu węzła kolejowego Korosten „Subotnik” był jedyną, która przebiła się i ocalała.*

*Dokonała tego, bo miała dzielnego dowódcę i dobrą obsługę. W walce o przebicie się zadawała ona naszej kawalerii, a także artylerii konnej poważne straty. Działanie tej pancerki – choć dotyczy przeciwnika – może służyć za dobry przykład. Opis autora, oparty na podłożu jego ówczesnego widnokągu taktycznego [...] nie dostarcza danych dostatecznych do oceny, czy strona polska mogła być pancerkę zatrzymać? Może byłoby to możliwe, gdyby ogień artylerii był celniejszy. W gruncie rzeczy jedynie artyleria mogła zadać pancerce skuteczne razy. Ale bateria nasza została zwalczona przez pancerkę, która miała gruby pancerz, liczne karabiny maszynowe i działa. Skoro nie było zaskoczenia ogniowego, wszystkie korzyści walki ogniowej były po stronie pancerki.*

*Szczęśliwa ucieczka pancerki była aktem egoizmu, poświęcającym pozostałe oddziały sowieckie na pastwę losu. W następstwie wydarzeń zostały one zniesione przez nas<sup>32</sup>. Pancerka uratowała siebie, ale nie uczyniła nic, aby ocalić swoich towarzyszy broni<sup>33</sup>.*

Po zdobyciu miasta i stacji dokonano gruntownego zniszczenia kolejowej infrastruktury technicznej. Obciążony jeńcami oraz zdobyczą Korpus Jazdy płk. Rómmla noc z 10 na 11 października spędził w pobliżu Korostenia, po czym następnego dnia wyruszył w drogę powrotną. W trakcie tego marszu pod wsią

---

wycofanie się w stronę Kijowa”. Jak z powyższego widać, informacja ta ma niewiele wspólnego z ówczesną rzeczywistością. K. Skłodowski, *3 Pułk Szwoleżerów Mazowieckich im. płk. Jana Kozietulskiego 1920-1939*, Suwałki 2004, s. 13.

<sup>31</sup> W. Łubieński, op. cit., s. 22; J. Antropow, op. cit., s. 11; E. Gruszecki, op. cit., s. 27.

<sup>32</sup> Podczas walk pod Korosteniem w ręce żołnierzy 201. Ochotniczego Pułku Szwoleżerów dostało się około 500 jeńców oraz zdobyto jeden km. E. Gruszecki, op. cit., s. 27.

<sup>33</sup> Vide przypis redakcyjny do wspomnień rtm. J. Chludzińskiego autorstwa płk. dypl. A. Radwan-Pragłowskiego, [w:] *Epizody kawaleryjskie...*, s. 70.

Słoboda Sadybna 1. Dywizja Jazdy przechodziła obok miejsca wykolejenia ponoć aż trzech wspomnianych powyżej sowieckich pociągów pancernych. W związku z tym płk Rómmel wydał rozkaz dokładniejszego ich zniszczenia. Zadanie to wykonał działon 1. baterii 3. dak, który z dystansu kilkudziesięciu kroków oddał po jednym strzale do kotła każdego z parowozów. Ogniem kierował ponoć sam płk Rómmel, który był pochodzącym z armii rosyjskiej artylerzystą służącym niegdyś w carskiej Gwardii<sup>34</sup>. Ponadto artyleria konna korpusu uzupełniła braki amunicji z zapasów pozostawionych w pociągach<sup>35</sup> oraz wykręciła zamki pozostawionych przez Sowietów dział.

Podczas tych czynności z pobliskiego lasu wybiegło kilku sowieckich maszynistów, którzy według słów pamiętnikarza prosili o nieniszczenie ich parowozów – co zresztą jest niespójne z informacją o uprzednim spalaniem taboru. Jeden z maszynistów był zupełnie pijany i *pchał się zuchwale naprzód, oberwał po pysku i od razu się uspokoił*. Artylerzyści konni nie bardzo wiedzieli, jak traktować tych ludzi: czy jako kombatantów, czy też jako cywili przymusowo zmobilizowanych przez bolszewików. Ich desperacja wynikała natomiast z faktu, że bez swoich parowozów byli oni nikomu niepotrzebnym balastem pozbawionym środków do życia. Całe to zajście i postój dywizji nie trwało dłużej niż godzinę<sup>36</sup>.

Tak według oficjalnych, przedwojennych historii oddziałów uczestniczących w październiku 1920 r. w zagonie na Korosteń w bardzo ogólnych zarysach miały przebiegać wydarzenia z nim związane. Tak też miało wyglądać zniszczenie sowieckich pociągów pancernych. Autor ma również nadzieję, że mimo licznych nieścisłości, sprzeczności oraz przeinaczeń występujących w znanej mu polskiej literaturze przedmiotu, przedstawiona przez niego interpretacja zawartego w niej materiału faktograficznego jest w miarę poprawna.

Jednakże dokładna analiza przytoczonej literatury powoduje, iż rodzą się pewne, niekiedy dość zasadnicze, wątpliwości dotyczące stopnia zgodności tej wizji z rze-

<sup>34</sup> Vide: T. Kryśka-Karski, S. Żurkowski, *Generałowie Polski Niepodległej*, Warszawa 1991, s. 59; P. Stawewski, *Słownik biograficzny generałów Wojska Polskiego 1918-1939*, Warszawa 1994, s. 285-286; S. V. Sokolov, *Oficery rosyjskiej gwardii. Opyt martirologa*, Moskwa 2002, s. 421; A. Wojtaszak, *Generalicja Wojska Polskiego 1918-1926*, Warszawa 2012, s. 661.

<sup>35</sup> Informacja ta jest dość zastanawiająca wobec faktu, iż według części polskich autorów pojazdy wykolejone pod Słobodą Sadybną miały już wcześniej zostać podpalone przez własne obsługi. Gdyby tak było, to w jaki sposób z pożaru uratowała się amunicja artyleryjska?

<sup>36</sup> J. Rómmel, *Kawaleria polska w pościgu za Budiennym...*, s. 156-179; idem, *Kawaleria polska w roku 1920*, Warszawa 1934, s. 49-68; S. Kopański, op. cit., s. 111; K. Florjanowicz, op. cit., s. 24; W. Legun, *Zarys historii wojennej 9-go Dywizjonu Artylerii Konnej (Byłego 8-go Dywizjonu Artylerii Konnej)*, Warszawa 1929, s. 15; K. Krzeczunowicz, *Ostatnia kampania konna. Działania armii polskiej przeciw Armii Konnej Budiennego w 1920 roku*, Londyn 1971, s. 306-313; I. G. Drogowoz, *Kreposti na kolesah. Istoriâ bronepoezdov*, Minsk 2002, s. 347.



czywistością. Jest ich co najmniej kilka. Pierwsza z nich dotyczy liczby i nazw sowieckich pociągów pancernych operujących w dniach od 9 do 10 października 1920 r. w Korosteniu lub też w jego bezpośrednim pobliżu. Z odpowiedzią na to pytanie w sposób bezpośredni łączy się bowiem precyzyjne wskazanie na ilość pociągów, jakie w tym czasie mogły podjąć walkę z polskim zgrupowaniem. Od tego zaś zależy prawidłowa i rzetelna ocena sukcesu operacji oraz możliwość w miarę precyzyjnego opisu działań bojowych. Kolejna związana jest natomiast z określeniem liczby i okoliczności oraz nazw bolszewickich składów pancernych zniszczonych przez Korpus Jazdy w Korosteniu i jego okolicy. W końcu ostatnią wątpliwością, wymagającą jednoznacznego ustalenia, jest wykaz pociągów, jakim udało się wycofać lub też przebić w walce przez pierścień sił polskich.

W przypadku pierwszej wątpliwości należy zauważyć, iż w oficjalnym wojennym komunikacie informacyjnym wydanym przez Sztab Generalny Naczelnego Dowództwa Wojska Polskiego dnia 20 października 1920 r. podano: *Według dokładnych obliczeń, zdobycz Korpusu Jazdy z akcji na Korosteń wzrosła do liczby 3400 jeńców, 8 pociągów pancernych [!], jednego pociągu sanitarnego, 14 dział, 70 karabinów maszynowych i 250 wozów taborowych*<sup>37</sup>. Już jednak w komunikacie opublikowanym w trzy dni później stwierdzono, że: *Korpus Jazdy naszej w głębokim rajdzie po silnej walce rozbił pod Korosteniem 17 Bryg[adę]. Sow[iecką]. Rez[erwową]. biorąc 3400 jeńców, 14 armat, około 70 km, cały tabor 7 Dyw[izji]. P[iechoty]. sow[ieckiej]., 3 pociągi pancerne, pociąg sanitarny, pociąg towarowy i 6 lokomotyw*<sup>38</sup>.

Z powyższego widać więc, iż w przeciągu zaledwie kilku dni października 1920 r. zdecydowana zredukowana została oficjalnie podawana przez polskie władze wojskowe liczba zniszczonych w Korosteniu sowieckich pociągów pancernych – z 8 do zaledwie 3. Oczywiście stwierdzenie to jest prawdziwe jedynie przy założeniu, że pierwsza z podanych powyżej liczb nie była zwykłą pomyłką sporządzającego cytowany tutaj komunikat lub też przysłowiowym drukarskim „chochlikiem”. Pamiętać też należy, że w rzeczywistości nie mogły stanowić one żadnej zdobyczy, gdyż nie zostały obsadzone przez polskie załogi, które ewentualnie mogły by przeprowadzić je na polską stronę frontu.

Tymczasem niemal wszystkie znane autorowi polskie opracowania historyczne podają 5 pociągów pancernych Armii Czerwonej, znajdujących się w interesującym

<sup>37</sup> Cyt. za: *Wojna polsko-sowiecka. Komunikaty wojenne Sztabu Generalnego, dokumenty, fotografie*, oprac. K. Paduszek, Warszawa 2011, s. 277.

<sup>38</sup> Archiwum Akt Nowych, Attachés Wojskowi Rzeczypospolitej Polskiej 1918-1939, sygn. A/1/88, Komunikat informacyjny o sytuacji zewnętrznej i wewnętrznej Nr 32 z dnia 20 X 1920 r. – Sztab Generalny Naczelnego Dowództwa Wojska Polskiego Nr 48799/II z 23 X 1920 r.



nas okresie w Korosteniu<sup>39</sup>. Jednakże z nazwy znamy tylko cztery z nich: „Groza”, Nr 39 „Subbotnik”, Nr 56 „Kommunar” oraz Nr 64 „Centrobron”. Pomijając sygnalizowane już poprzednio kwestie związane z pociągiem „Groza” należy stwierdzić, że według literatury rosyjskiej Pociąg Pancerny Nr 64 „Centrobron” nie znajdował się wówczas w Korosteniu ani nawet w składzie sił walczących na froncie przeciw-polskim.

W dużym skrócie jego dzieje przedstawiały się bowiem w sposób następujący. Do jego formowania przystąpiono w sierpniu 1918 r. w Sormowskiej Fabryce Towarzystwa Zakładów Metalowych, Odlewniczych i Mechanicznych, które były jednym z najważniejszych arsenałów produkujących pociągi pancerne dla Armii Czerwonej. Budowę zakończono w styczniu roku następnego i początkowo otrzymał on nazwę Pociąg Pancerny Nr 3 „Włast Sowietam”. Był to lekki („szturmowy”) pociąg pancerny składający się, w części bojowej, z opancerzonej lokomotywy oraz dwóch bliźniaczych, opancerzonych wagonów artyleryjskich. Każdy z nich uzbrojony był w dwie rosyjskie armaty 76,2 mm wz. 1902, umieszczone w obrotowych, cylindrycznych wieżach typu karuzelowego, z kątem ostrzału równym 270°. Jednocześnie w uzbrojeniu wagonów artyleryjskich znajdowały się liczne karabiny maszynowe, w tym po jednym w obrotowej wieży na dachu i posiadającej pełny kąt ostrzału. Na tendrze parowozu umieszczona była ponadto wieżyczka obserwacyjna dowódcy. Pod względem konstrukcyjnym był to bardzo wartościowy zestaw bojowy<sup>40</sup>.

Jego dowódcą, co nawet jak na bolszewików było sporą rzadkością, została 23-letnia Ludmiła Gieorgijewna Mokijewskaja-Zubok. Już wcześniej była ona komisarzem wojennym, a następnie dowodziła Pociągiem Pancernym „Trietij Brińskijs”), który walczył na Ukrainie. W pierwszych dniach marca 1919 r. pociąg został podporządkowany dowództwu sowieckiej 13. Armii i wziął aktywny udział w walkach w Donbasie na linii Debalcewo – Kupiańsk. W ich trakcie 9 marca pod-

<sup>39</sup> Inne dane dotyczące sowieckich strat, wielkości polskiej zdobyczy oraz liczby wziętych jeńców i zniszczonych pociągów pancernych podał Tomasz Grzegorzcyk: „W trakcie rajdu na Korosteń ok. 400 żołnierzy wroga zostało zabitych, do niewoli wziętych zostało ok. 2000. Korpus zdobył 12 armat (w tym 5 z powodu niemożności ich zdemontowania z pociągów pancernych zostało zniszczonych na miejscu), 4 czołgi [!], 40 karabinów maszynowych. Na linii kolejowej Korosteń – Andrejowicze osaczone, wykolejone i zniszczone zostały 3 pociągi pancerne: ‘Groza’, ‘Komuna’ [!] i ‘Centrobron’”. T. Grzegorzcyk, *6 Armia Wojska Polskiego w 1920 r.*, Toruń 2009, s. 398.

<sup>40</sup> sowieckie pociągi pancerne tego typu z reguły składały się z dwóch wagonów pancernych oraz z pancernego parowozu i dwóch platform kontrolnych, z których jedną umieszczano przed, a drugą za składem. W wagonach pancernych najczęściej znajdowały się 2 działa 76,2 mm umieszczone w obrotowych, karuzelowych wieżach oraz od 4 do 6 ciężkich karabinów maszynowych. Pancierz jednostek tego typu sięgał 16-20 mm. Pociągi te przeznaczone były do bezpośrednich interwencji na polu walki.

czas natarcia na stację Debalcewo zginęła Mokijewskaja-Zubok. Z dniem 1 czerwca 1919 r. nastąpiła zmiana nazwy składu; odtąd był to Pociąg Pancerny Nr 3 „Centrobroń”<sup>41</sup>. Walczył on w obronie Charkowa oraz w składzie 10. Armii w obronie Carycyna przed oddziałami Sił Zbrojnych Południa Rosji.

W trakcie tych walk pociąg ponosił spore straty w ludziach oraz był wielokrotnie poważnie uszkodzany, głównie przez ogień artylerii. Powodowało to, iż w samym tylko 1919 r. aż trzy razy (w marcu, lipcu i grudniu), przechodził kapitalne remonty w Niżnym Nowgorodzie, Ługańsku i Saratowie. Po ostatnim z nich, już w 1920 r., podporządkowano go Terskiej Grupie Wojsk wchodzącej w skład Frontu Kaukaskiego i walczącej z antybolszewicką partyzantką na Zakaukaziu. Najprawdopodobniej także wtenczas zmieniono jego numer i odtąd był to Pociąg Pancerny Nr 64 „Centrobroń”. Następnie wcielono go do Bucharskiej Grupy Wojsk Frontu Turkiestańskiego i z dniem 12 grudnia 1921 r. przemianowano na Pociąg Pancerny Nr 3 „Budionnyj”<sup>42</sup>.

Z powyższego wynika, iż w dziejach Pociągu Pancernego Nr 64 „Centrobroń” nie było żadnego epizodu związanego z wojną prowadzoną przez sowiecką Rosję przeciw Rzeczypospolitej Polskiej. O ile więc rosyjskojęzyczna literatura przedmiotu jest dostatecznie wiarygodna oraz o ile pociąg ten nie miał swego bliźniaka o takiej samej nazwie, to jest rzeczą niemożliwą, żeby w październiku 1920 r. znajdował się on w Korosteniu. Rozważając rzecz teoretycznie, możliwość taka istnieje, choć jest mało prawdopodobna. Otóż w Armii Czerwonej działało kilka pociągów pancernych, noszących imię wodzów „światowego proletariatu”. Choć niekiedy występowały one w różnych zestawach i formach gramatycznych, to stwarzało to jednak pewne możliwości zaistnienia pomyłek. Nie jest mi jednak znany inny pociąg pancerny o nazwie „Centrobroń”. Warto tutaj też podkreślić, że na obecnym etapie badań jedynym potwierdzeniem ustaleń strony polskiej byłoby ewentualne udowodnienie tezy, iż Pociągi Pancerne Nr 3 „Centrobroń” i Nr 64 „Centrobroń” to dwie różne jednostki, istniejące w tym samym czasie. Obecnie nie ma jednakże na to żadnych przekonujących dowodów.

Jak więc wyjaśnić dotychczasowe ustalenia polskich historyków? Jeżeli pociągu tego wtenczas tam nie było, to może był jednak jakiś inny, niewłaściwie rozpoznany przez stronę polską? Z dalszej części tych wywodów będzie wynikało, że wyja-

<sup>41</sup> Przyczyny zmiany nazwy nie udało się autorowi wyjaśnić.

<sup>42</sup> CAW, Oddział II Sztabu Głównego, sygn. 303.4.3104, Charakterystyka sowieckich pociągów pancernych – dokument bez datacji; A. A. Mel’kumov, *Turkestancy*, Moskwa 1960, s. 11; *Graždanskaâ vojna i voennaâ interwenciâ. Ėnciklopediâ*, red. S. S. Hromov, Moskwa 1983, s. 353-354; S. Romadin, *Bronevaâ gvardiâ revolúcii*, cz. 1, „Modelist Konstruktor”, 1989, nr 11, cz. 2, s. 16; cz. 3, s. 21; I. G. Drogovoz, op. cit., s. 58.

śnienie tej nieścisłości może być jeszcze inne. Już jednak teraz można stwierdzić, iż rzetelne rozwikłanie tej sprawy wymagać będzie żmudnych poszukiwań w archiwach rosyjskich.

Kolejną kwestią do wyjaśnienia są losy Pociągu Pancernego Nr 56 „Kommunar”<sup>43</sup>. Była to jednostka o długiej historii i na dodatek już wcześniej walcząca na froncie przeciwpolskim. Był to pociąg wsparcia ogniowego, który zbudowano w Sormowie w lutym 1919 r. Jego część bojowa składała się z dwóch niezależnych od siebie zestawów – lekkiego i ciężkiego<sup>44</sup>, mogących walczyć w jednym zespole lub też działać zupełnie samodzielnie, z własną lokomotywą każdy. W skład tego pierwszego wchodziły cztery niewielkie, trzyosiowe wagony pancerne uzbrojone w jedną 76,2 mm armatę wz. 1902 oraz po cztery km Maxim każdy. Działa i karabiny umieszczone były w obrotowych, prostokątnych wieżach o pełnym obrocie. Jego siłą pociągową stanowił opancerzony parowóz rosyjskiego typu „O”<sup>45</sup> z czteroosiowym tendrem.

Natomiast zestaw ciężki złożony był z trzech niewielkich, dwuosiowych wagonów pancernych. Na jednym z nich ustawiono 152,4 mm haubicę wz. 1910 (?), a na dwóch pozostałych 107 mm armaty wz. 1910. Jego zadaniem było wspieranie lekkiego pociągu szturmowego.

Od lata 1919 r. najprawdopodobniej jedynie skład lekki tego pociągu pancernego był przydzielony do Korpusu Konnego dowodzonego przez Siemiona Michajłowicza Budionnego. Wkrótce jednak zniknął on z jego składu i w sformowanej następnie na jego podstawie 1. Armii Konnej już go nie było. Natomiast część ciężka tego pociągu, dowodzona przez późniejszego marszałka wojsk pancernych i zmechanizowanych Iwana Jakowlewicza Fiodorienkę<sup>46</sup>, we wrześniu 1919 r. brała udział w walkach pod Dyneburgiem, gdzie w pojedynku z polskim Pociągiem Pancernym „Śmiały” oraz polskimi czołgami została poważnie uszkodzona. Ponadto wskutek wysadzenia przez polskich saperów mostu kolejowego nad Dźwiną, pancerne

<sup>43</sup> Prawdopodobnie początkowo pociąg ten nosił numer „4”.

<sup>44</sup> Ciężkie, polowe pociągi pancerne Armii Czerwonej składały się z 1-2 wagonów pancernych, takiegoż parowozu oraz z 1-2 platform kontrolnych. Na wagonach pancernych posiadały one z reguły 1 działko 107 mm i 2-3 ckm. Ich opancerzenie miało od 8 do 10 mm grubości. Jednym z ich zadań było wspieranie lekkich pociągów pancernych. Vide: CAW, Oddział II Sztabu Głównego, sygn. 303.4.3104, Charakterystyka sowieckich pociągów pancernych – dokument bez datacji; M. V. Kolomicz, *Broniepoezda Velikoj Otečestvennoj. «Suhoputnye broneosy» Krasnoj Armii*, Moskwa 2010.

<sup>45</sup> Parowozy tego typu popularnie nazywano „Owieczkami”.

<sup>46</sup> Szerzej na temat jego kariery: V. I. Lobov, M. Portugalskij, V. A. Runov, *Voennaâ èlita Rossii. Sovetskij period 1917-1991. Ènciklopedičeskij spravočnik*, Moskwa 2010, s. 313-314. Był to z pochodzenia Ukraińiec, którego część polskiej literatury błędnie nazywa Jakowem Nikolajewiczem Fiodorienką. Vide: B. Potyrała, H. Szczegłowski, *Czerwoni marszałkowie. Elita Armii Radzieckiej 1935-1991*, Zielona Góra 1997, s. 57.

wagony artyleryjskie „Kommunara”, próbującego właśnie wjechać na most, uległy wykolejeniu i uszkodzeniu. Natomiast według meldunków sowieckich, które pomijają fakt wjazdu pociągu na podminowany przez Polaków most, jego załozde udało się uszkodzić parowóz pociągu polskiego oraz zniszczyć dwa czołgi Renault FT-17.

Po remoncie lub też po powtórnym zestawieniu ocalałych wagonów ciężkiego składu Pociągu Pancernego Nr 56 „Kommunar”, w październiku 1920 r. znalazł się on w Korosteniu. Być może, iż w tym samym miejscu stacjonował również jego skład lekki. Choć niedoceniony przez stronę polską, pociąg ten stał się rzeczywistym bohaterem akcji przerwania polskiego pierścienia wokół Korostenia i ucieczki w kierunku Kijowa. Świadczyć może o tym choćby opis tej akcji, jaki został zawarty we wniosku na nagrodzenie Pociągu Pancernego Nr 56 „Kommunar” Honorowym Rewolucyjnym Czerwonym Sztandarem za bohaterskie czyny z czasów wojny domowej<sup>47</sup>. Nawet jeżeli uwzględnimy nadmiar patosu, jaki zwykle towarzyszy takim dokumentom oraz propagandowe zdolności bolszewików, to i tak wart jest on choćby dokładnego streszczenia.

Otóż w czasie polskiego natarcia na miasto rankiem 10 października, pociąg osłaniał ogniem odwrót własnej piechoty oraz wykonując następnie cały szereg kontrataków utrzymywał dworzec kolejowy Korosteń. Jednakże „polska grupa obchodowa” zajęła miejscowości Chotyńówka i Nowaki oraz zmusiła „Kommunara” do wycofania się. Kiedy podszedł on do mostu na rzece Siniawka, znajdującego się w odległości około 7 – 8 wiorst na południowy wschód od Korostenia, został ostrzelany silnym ogniem polskiej artylerii ze wsi Nowaki. Jednocześnie tor w tym miejscu był zablokowany wykolejonym parowozem manewrowym, jaki dostarczał do Korostenia amunicję. W związku z tą sytuacją rozpoczęła się walka ogniowa z oddziałami polskimi, zajmującymi pozycję przed wsiami Nowaki i Chotyńówka, które otworzyły silny ogień z broni strzeleckiej, uniemożliwiając wysadzenie ekipy dla oczyszczenia szlaku kolejowego.

Jednocześnie z północnego zachodu oraz z południowego wschodu rozpoczęły atak dwa oddziały kawalerii, dążąc do okrążenia unieruchomionego pociągu. Pierwszy z nich, liczący około 300 „szabel”, trzy razy ruszał do szturm i za każdym razem był odparty „huraganowym” ogniem. W tym samym czasie załoga „Kommunara” celnym ogniem zmusiła polskie tyraliery do wycofania się w głąb obu miejscowości oraz unieszkodliwiła obserwatora artyleryjskiego, zmuszając jednocześnie baterię artylerii strzelającą z Nowaków do zaprzestania ostrzału, a następnie do zmiany pozycji.

Wykorzystując osłabienie polskiej aktywności ogniowej, część załogi pociągu

<sup>47</sup> To jeden z dwóch pociągów pancernych Armii Czerwonej, odznaczonych tym wysokim wyróżnieniem.

wyszła na tory i choć nie miała do tego żadnego specjalistycznego sprzętu, rozpoczęła pracę przy ich oczyszczaniu. Wysiłki te trwały około dwóch godzin. Ich efektem było postawienie na tory wykolejonego wcześniej parowozu oraz załatanie uszkodzonego torowiska, co umożliwiło dalszy ruch pociągu pancernego.

Wtenczas dopiero strona polska wznowiła ogień artyleryjski oraz z broni strzeleckiej, próbując za wszelką cenę zatrzymać i zniszczyć „Kommunara”. Strzelano do niego nawet z najbliższej odległości. Jednakże celny ostrzał prowadzony przez jego załogę pozwolił minąć najgroźniejszy odcinek i po zrzuceniu układanych przez Polaków na szynach podkładów kolejowych pociąg pancerny zdołał wydostać się poza pierścień polskich wojsk.

W trakcie tej walki jego obsługa wystrzeliła około 600 pocisków artyleryjskich i około 8000 naboji karabinowych. Szczególnie w przypadku amunicji artyleryjskiej są to ilości imponujące, świadczące o bardzo dużej intensywności ognia artylerii „Kommunara”. Pomimo tej dramatycznej walki, jeżeli wierzyć źródłom sowieckim, pociąg poniósł stosunkowo niewielkie straty. Otrzymał bowiem zaledwie dwa bezpośrednie trafienia, jakie przebiły jego pancierz, tracąc jednego zabitego i pięciu rannych<sup>48</sup>.

Jak to już wcześniej sygnalizowano, nie świadczy to zbyt dobrze o skuteczności polskiej artylerii konnej. Wydaje się bowiem, iż dwie kompletne baterie, prowadząc przez dwie godziny ogień do unieruchomionego „Kommunara”, mogły jednak zdziałać nieco więcej. Szkoda, że nie było tam wtenczas por. Stanisława Kopańskiego. Można też podkreślić, iż zbytne zaabsorbowanie artylerzystów zwalczaniem piechoty wycofującej się z Korostenia, uratowało pociąg lub znacznie w tym dopomogło.

W polskiej literaturze historycznej powyższą akcję przypisuje się Pociągowi Pancernemu Nr 39 „Subbotnik”. Wydaje się, iż obecnie ponad wszelką wątpliwość można uznać, że wyczynu tego dokonał jednak Pociąg Pancerny Nr 56 „Kommunar”. Jest to także ten pociąg, który często jako niezidentyfikowany lub też znowuz jako „Subbotnik” występuje podczas opisu walk na przedmieściu Korostenia oraz

<sup>48</sup> Rossijskij Gosudarstvennyj Voennyj Arhiv [dalej: RGVA], Upravlenie I Konnoj Armii, sygn. 245.8.7, Dokład člena Rev.-Voen. Soveta I Konnoj Armii tov. Vorošilova – 11 III 1920 g.; RGVA, Upravlenie I Konnoj Armii. Upravlenie Delami Rev.-Voen. Soveta I Konnoj Armii, sygn. 245.1.154, Dokład tov. Bubnova o I Konnoj Armii „V kakoj kuznice ona kovalas””; *Boevye podvigi častej Kra-snoj Armii (1918-1922 gg.)*. *Sbornik dokumentov*, red. A. F. Gorlenko, Moskva 1957, s. 124-125; A. Rostworowski, *Ziemia której już nie ujrzysz. Wspomnienia kresowe*, Warszawa 2001, s. 273, 280-284; S. Pataj, *Artyleria lądowa 1871-1970*, Warszawa 1975, s. 320; B. Potyrała, H. Szczegłó, op. cit., s. 57; Ū. F. Katorin, N. L. Volkovskij, V. V. Tarnavskij, *Unikalnaâ i paradoksalnaâ voennaâ tehnika*, Moskva 1999, s. 542-543; A. B. Širokorad, *Ènciklopediâ otečestvennoj artillerii*, Moskva 2000, s. 637, 670; Ū. V. Šokarev, *Artilleriâ*, Moskva 2001, s. 164; W. J. Spahr, *Generalowie Stalina*, Warszawa 2001, s. 212, 214; I. G. Drogovoz, op. cit., s. 75-76, 160-162.

na stacji w tej miejscowości. Z reguły bywa on jednak „mnożony”: polskie materiały mówią zwykle o dwóch pociągach broniących bezpośrednich podejść do miasta oraz dworca kolejowego. Najprawdopodobniej jazda polska miała do czynienia z jednym, działającym aktywnie lekkim składem pancernym oraz wspierającym go składem ciężkim, bądź pojedynczym wagonem tego typu należącym do pociągu pancernego „Kommunar”.

O obecności w październiku 1920 r. w Korosteniu tego drugiego świadczy również opis pobojuwiska pod miejscowością Słoboda Sadybna. Wśród sprzętu artyleryjskiego, jaki zastał tam Korpus Jazdy płk. Rómmla, znajdował się bowiem wagon z armatą Cannet<sup>49</sup>. Najwidoczniej był to jeden z dwóch wagonów pancernych ciężkiego Pociągu Pancernego Nr 56 „Kommunar”, uzbrojonych w armatę morską 107 mm systemu Cannet. Najprawdopodobniej dysponował on także własną lokomotywą – zapewne „czarną”, czyli nieopancerzoną. Stąd też wzięły się późniejsze polskie stwierdzenia o rzekomym zniszczeniu „Kommunara”. W rzeczywistości ofiarą kawalerii Rómmla padł tylko jeden wagon jego składu ciężkiego.

Jeżeli tak właśnie było, to rodzi się pytanie, gdzie podziały się pozostałe dwa (lub raczej tylko jeden)<sup>50</sup> wagony ciężkie tego pociągu. Wydaje się, iż odpowiedź jest dość prosta. Wycofały się one w kierunku Kijowa wraz ze składem lekkim. To tłumaczyłoby także, przynajmniej po części, niepowodzenie polskiej artylerii konnej w walce z „Kommunarem” pod Nowakami i Chotynówką. Z drugiej strony należy mieć na uwadze, że nie ma żadnych niezbitych przesłanek, potwierdzających ich ówczesną obecność w Korosteniu.

Rozstrzygnięcia wymaga również kwestia liczby pociągów zniszczonych przez stronę polską. Wydaje się, że dotychczas przyjmowana liczba trzech pociągów spoczywających na torze pod Słobodą Sadybną jest zawyżona. Bardzo ważną wskazówkę znowuż stanowi opis zastanego tam 11 października 1920 r. pobojuwiska. Otóż obok wspomnianego powyżej działa 107 mm były tam jeszcze tylko 4 inne armaty polowe<sup>51</sup>. Najprawdopodobniej były to 76,2 mm działa pochodzące z jakiegoś pociągu lekkiego. Jednocześnie ich liczba mogła stanowić uzbrojenie jedynie dwóch wagonów artyleryjskich, a więc zaledwie jednego pociągu pancernego<sup>52</sup>.

<sup>49</sup> *Kawaleria polska w pościgu za Budiennym...*, s. 179.

<sup>50</sup> Trudno jest bowiem autorowi określić precyzyjnie, jakie były losy wagonu składu ciężkiego Pociągu Pancernego Nr 56 „Kommunar” uszkodzonego podczas wysadzenia mostu nad Dźwiną pod Dyneburgiem.

<sup>51</sup> *Kawaleria polska w pościgu za Budiennym...*, s. 179.

<sup>52</sup> Taki tok rozumowania potwierdza fotografia, umieszczona w skróconej wersji wspomnień Juliusza Rómmla, gdzie widoczny jest bardzo mocno zdemolowany skład lekkiego pociągu pancernego – parowóz opancerzony oraz jeden wagon artyleryjski z armatami 76,2 mm. J. Rómmel, *Kawaleria polska w roku 1920...*, po s. 48.



Niebagatelną wskazówkę stanowi liczba zastanych lokomotyw – aż sześć sztuk. Jeżeli przyjmiemy, iż w celu zwiększenia ilości składów potrzebnych do patrolowania szlaków w obrębie węzła kolejowego Korosteń, pociąg lekki podzielono na dwie części złożone z lokomotywy (w jednym przypadku z pancernej, w drugim z „czarnej”) i jednego wagonu artyleryjskiego z platformami kontrolnymi<sup>53</sup>, a także możliwość, że wagon składu ciężkiego „Kommunara” również dysponował własnym parowozem, to otrzymamy liczbę trzech lokomotyw. Gdy dodamy do nich trzy kolejne, które przed wykolejeniem obsługiwały dwa pociągi towarowe i jeden sanitarny, to ich liczba będzie zgodna z tym, co po latach zapisał pamiętnikarz<sup>54</sup>.

Ustalenie powyższych danych pozwala podjąć próbę ustalenia liczby pociągów pancernych zniszczonych pod Słobodą Sadybną oraz w toku całego zagonu na Korosteń. W sytuacji, gdy weźmiemy pod uwagę powyższe fakty oraz odrzucimy obecność na polu walki Pociągu Pancernego Nr 64 „Centrobroń”, a także odejmiemy „Kommunara”, któremu udało się wycofać w stronę Kijowa, to dochodzimy do wniosku, iż w rzeczywistości Armia Czerwona straciła w tym starciu tylko jeden kompletny lekki pociąg pancerny, czyli bliżej nie zidentyfikowany pociąg „Groza”, i jeden wagon artyleryjski zestawu ciężkiego Pociągu Pancernego Nr 56 „Kommunar”. Gdy podliczymy wagony artyleryjskie, jak to zapewne zrobiono na pobojuwisku pod Słobodą Sadybną, to otrzymamy liczbę trzech rzekomo wyeliminowanych bolszewickich pociągów pancernych, uznawaną w polskiej literaturze. Zdaniem autora wydarzenia te nie były zatem, jak sądzono dotychczas, dotkliwą utratą aż trzech pociągów pancernych Armii Czerwonej, na dodatek unieszkodliwionych w ciągu jednej, stosunkowo krótkiej operacji.

Kontynuując ten tok rozumowania można pokusić się o określenie liczby pociągów pancernych, broniących 9 i 10 października 1920 r. węzła kolejowego w Korosteniu. Podawaną dotychczas w polskiej historiografii liczbę pięciu pociągów należy zdecydowanie odrzucić, jako nieodpowiadającą rzeczywistości. Skoro nie było tam pociągu „Centrobroń”, to pozostaje nam jedynie przyjąć obecność dość tajemniczego Pociągu Pancernego „Groza” oraz Pociągu Pancernego Nr 56 „Kommunar”. W sumie więc były to dwa pociągi, a jeżeli za pewnik przyjmiemy fakt wystąpienia na polu walki dwóch zestawów „Kommunara”, to otrzymamy w sumie trzy składy pancerne należące do dwóch pociągów pancernych.

Jest natomiast mało prawdopodobne, by w interesującym nas tutaj czasie także Pociąg Pancerny Nr 39 „Subbotnik” wchodził w skład bezpośredniej obsady Korostenia. W krytycznym momencie mógł on być daleko poza tym węzłem, nawet

<sup>53</sup> Taki właśnie zestaw widać na fotografii, o której mowa powyżej – parowóz pancerny, wagon artyleryjski i zwykła platforma.

<sup>54</sup> *Kawaleria polska w pościgu za Budiennym...*, s. 179.

jeżeli wcześniej pojawił się w jego pobliżu. Jeżeli było inaczej to w najgorszym przypadku Korpus Jazdy miał do czynienia z trzema pociągami pancernymi złożonymi z czterech składów. Wydaje się jednak, iż bardziej prawdopodobna jest jednak ta pierwsza z przedstawionych tutaj ewentualności.

Gwoli historycznej rzetelności należy wspomnieć o jeszcze jednym pociągu pancernym, który choć pojawił się na polu walki, to nie został w ogóle zauważony przez stronę polską. Był to Pociąg Pancerny Nr 51, obdarzony patetyczną nazwą „Groznyj Mstiteľ za Pogibszych Kommunarow”. 9 października 1920 r. znajdował się on w dyspozycji dowódcy 58. DS., zajmującej odcinek Korosteń-Olewsk. Po zajęciu Korostenia przez Korpus Jazdy płk. Rómmla pociąg ten został odcięty od swej dywizji. Mimo to załoga tego pociągu przeprowadziła skład na stację Korosteń w celu wyjaśnienia zaistniałej sytuacji. Wysłane rozpoznanie stwierdziło, iż miasto zajęte zostało przez Wojsko Polskie<sup>55</sup>. Następnie pociąg odszedł na stację Białokorowicze.

Następnego dnia, tj. 11 października po raz kolejny podszedł on do Korostenia z zamiarem wykonania rozkazów o przedarciu się na stację Owrucz. Wysłano znowu rozpoznanie, a pociąg wjechał na stację Korosteń-Podolsk, gdzie zastał spalony drewniany most. Jego załoga natychmiast przystąpiła do odbudowy zniszczonego mostu i po czterech godzinach pracy był on przejezdny. Umożliwiło to dalszy ruch w kierunku Owrucza oraz przyczyniło się do powtórnego zajęcia Korostenia przez siły Armii Czerwonej. Zauważyć warto, iż w trakcie tych działań praktycznie nie doszło do żadnych walk z polskimi kawalerzystami. W porównaniu z akcją „Kommunara” wydarzenia te nie zasługują na większą uwagę, a mimo to pociąg został nagrodzony Honorowym Rewolucyjnym Czerwonym Sztandarem<sup>56</sup>.

Reasumując powyższe rozważania należy stwierdzić, iż przygotowując zagon na Korosteń strona polska najprawdopodobniej rozpoznała tam pięć składów bojowych należących do czterech pociągów pancernych: Nr 39 „Subbotnik”, Nr 56 „Kommunar”, Nr 64 „Centrobroń” oraz do Pociągu Pancernego „Groza”. Pamiętać trzeba, że jeden z nich został błędnie zidentyfikowany i w rzeczywistości nie było go wtenczas w Korosteniu. Być może też posiadano jakieś informacje o Pociągu pancernym Nr 51 „Groznyj Mstiteľ za Pogibszych Kommunarow”. Jeżeli tak było, to podawanie w polskiej literaturze dotyczącej tych wydarzeń liczby pięciu pociągów pancernych może świadczyć, że w sztabie płk. Rómmla nie zdawano sobie sprawy z faktu istnienia dwóch składów bojowych pociągu „Kommunar”. Wydaje się jednak, że bardziej prawdopodobną jest ta pierwsza sytuacja.

<sup>55</sup> Wynika z tego, że wydarzenia te miały miejsce 10 X 1920 r. już po zdobyciu Korostenia przez Korpus Jazdy.

<sup>56</sup> *Boevye podvigi častej Krasnoj Armii...*, s. 124; I. G. Drogovoz, op. cit., s. 75-76, 165-166.

Z tych czterech pociągów, w bezpośrednich walkach o Korosteń prawdopodobnie wzięły udział jedynie dwa pociągi pancerne: „Groza” (lub jakiś inny mu podobny) i „Kommunar” być może dysponujące w sumie trzema składami bojowymi. Znacznie niższa od dotychczas przyjmowanych była również liczba pociągów straconych w tej operacji przez stronę sowiecką. W sumie bowiem były to trzy wagony artyleryjskie, tworzące jeden kompletny i trudny do dokładniejszej identyfikacji lekki pociąg pancerny oraz jeden wagon pancerny ze składu ciężkiego Pociągu Pancernego Nr 56 „Kommunar”.

W końcu należy też podkreślić, iż bohaterem tego starcia nie był Pociąg Pancerny Nr 39 „Subbotnik”, lecz właśnie „Kommunar”. Fakt ten, na obecnym etapie badań, można już uznać za zweryfikowany.

Natomiast potwierdzenie lub też negacja pozostałych tez wymagać będzie żmudnych poszukiwań w materiałach archiwalnych, głównie w archiwach obcych. Kwerenda w dotychczasowej literaturze przedmiotu nie umożliwia bowiem dokonania obiektywnego uzupełnienia wszystkich braków wiedzy w tej materii.

Na zakończenie tych rozważań warto zauważyć, iż epizodów bojowych z wojny polsko-sowieckiej z lat 1919-1921, budzących poważne wątpliwości i wymagających rzetelnej weryfikacji, jest znacznie więcej<sup>57</sup>. Nadal zbyt słabo są przebadane kwestie dotyczące stanu organizacyjnego i liczebnego Armii Czerwonej w 1920 r. Niejednokrotnie w bieżących badaniach powyższego zagadnienia nieuwzględniane są nowe, istotne nieraz ustalenia<sup>58</sup>. Tymczasem, co należy stwierdzić z całą stanowczością, bez wiarygodnych danych nie jest możliwa rzetelna i obiektywna ocena działań Wojska Polskiego i jego wschodnich sojuszników. Poza tym obraz wojny nadal będzie niewiele odbiegał od wizji stworzonej przez historyków polskich – najczęściej uczestników konfliktu, piszących przed 1939 r. Ta ostatnia uwaga przede wszystkim dotyczy związanych z jej przebiegiem kwestii militarnych, które w niektórych przypadkach, zupełnie zresztą niepotrzebnie, poddawano swoistej heroizacji.

<sup>57</sup> Vide choćby: E. Wiszka, *Jeszcze o obronie Zamościa i bitwie pod Komarowem w 1920 roku*, „Przegląd Historyczno-Wojskowy”, 2005, nr 1; idem, *Szósta Strzelecka. Szósta Siczowa Dywizja Strzelecka Armii Ukraińskiej Republiki Ludowej. Formowanie - szlak bojowy - internowanie 1920-1924*, Toruń 2012.

<sup>58</sup> Szerzej, poza częścią wcześniej cytowanej literatury vide: A. Smolinskij [A. Smoliński], *Balans poter' w lúdáh, lośadáh i voennom imušestve, poniesinnyh Pervoj Konnoj Armej vo vremâ boev na pol'skom teatre voennyh dejstvij za period c maâ po sentâbr' 1920 g.*, „Klio” (Sankt Peterburg), 2011, nr 2; A. Smoliński, *1 Armia Konna podczas walk na polskim teatrze działań wojennych w 1920 roku. Organizacja, uzbrojenie, wyposażenie oraz wartość bojowa*, Toruń 2009; idem, *Bilans strat w ludziach, koniach i materiale wojennym poniesionych przez 1 Armię Konną w trakcie walk na polskim teatrze działań wojennych w okresie maj-wrzesień 1920 r.*, [w:] *Od Grunwaldu do Bzury – bitwy i boje polskie na przestrzeni dziejów*, red. J. Jedrysiak, D. Koreś, J. Maroń, K. Widziński, Wrocław 2012.

## SUMMARY

### **Controversy concerning the defect of Soviet armored trains in Korosteń on the 10th of 1920. Contribution to the history of Polish-Soviet war from 1919-1921**

The raid on Korosteń by Cavalry Corps led by colonel Julius Rómmel, conducted on 8 – 12 October 1920 together with the expedition to Vilnius and the raid on Koziatyn, is one of the most beautiful actions of the Polish cavalry in the Polish-Soviet war. The operation was distinguished by the fact that during the battle Polish cavalry and horse artillery clashed with Soviet armored trains as well. The success of the operation resulted in rich professional literature, in which the destruction of numerous armoured trains of the Red Army is always emphasized. However, detailed analysis of its course uncovers that not all the facts are sufficiently clear and come from a confirmed source.

Therefore, the author attempted to determine the numbers, types and names of Soviet armored trains, which were defended in Korosteń. In addition, he tried to show what was their actual participation in the battle and which of them were destroyed by Polish forces. As a result of this analysis, a picture of the battle of Korosteń, which is closer to the truth, was created.

## РЕЗЮМЕ

### **Споры о разгроме советских бронепоездов в Коростени 10 октября 1920 г. Дополнительные сведения о событиях польско-советской войны 1919-1921 гг.**

Рейд на Коростень кавалерийского корпуса полковника Юлиуша Руммеля, совершенный 8-12 октября 1920 г., наряду с вильнюсским походом и рейдом на Козятын, относится к числу наиболее успешных операций польской кавалерии во время польско-советской войны. Эта операция отличается тем, что во время ее проведения польские кавалеристы и конные артиллеристы столкнулись также с советскими бронепоездами. С ее успехом связано большое количество литературы, в которой всегда подчеркивается факт уничтожения многочисленных бронепоездов Красной Армии. Однако более глубокие исследования указывают на то, что не все факты достаточно достоверны и не все подтверждены источниками.

В связи с этим автор предпринял попытку установить количество, род и наименования советских бронепоездов, защищавших Коростень. Кроме того, он стремится показать, каково было их реальное участие в столкновении, и сколько было уничтожено польскими силами. В результате данного анализа представлена более правдоподобная картина сражения под Коростенем.