



MICHAŁ KUCHCIAK

Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie

## Polskie zagony pancerno-motorowe w czasie wojny 1920 roku

### ABSTRACT

During the war with Bolshevik Russia, the Polish Army carried out raids by armored and motorized units three times, in which infantry units transported by trucks and supported by armored cars took part. In the first two raids, which were directed at Zhytomyr and Kovel, complete success was achieved. However, the last incursion, aimed at Lutsk, failed.

Hasło „wojna manewrowa” jako pierwsze przychodzi na myśl II wojnę światową i święcącą triumfy koncepcję „*Blitzkriegu*”, czyli wojny błyskawicznej, za której symbolicznego twórcę uważa się niemieckiego oficera – Heinza Guderiana. Jej podstawą były szybkie i zmasowane uderzenia wojsk pancernych, wspieranych przez piechotę zmotoryzowaną i lotnictwo.

Śledząc historię konfliktów zbrojnych XX w., można znaleźć jednakże inne przykłady manewrowych działań wojennych, odbytych już dwie dekady wcześniej, podczas wojny Polski z bolszewicką Rosją. Chodzi mianowicie o zagony oddziałów jazdy, kierowane w głąb terytorium przeciwnika, które miały na celu zdeorganizowanie jego tyłów, zagarnięcie określonej zdobyczy, najczęściej terenowej (np. miasto), czy też odwrócenie uwagi wroga od działań sił głównych.

Zagony jednakże nie były tylko domeną jazdy – do zagadnień szczególnie interesujących zaliczyć można przeprowadzone przez stronę polską tzw. zagony pancerno-motorowe z 1920 r., w których dwukrotnie z pełnym sukcesem wykorzystano improwizowane grupy złożone z oddziałów piechoty, zmotoryzowanej poprzez przydzielenie im kolumn samochodów ciężarowych, wzmocnione niewielkimi pododdziałami saperów, kawalerii, artylerii i samochodów pancernych.

Tematyka tytułowych zagonów pancerno-motorowych była już kilkakrotnie poruszana w publikacjach, szczególnie w okresie międzywojennym, w związku z tym podstawowe cele przyświecające powstaniu niniejszego artykułu to uporządkowanie, uzupełnienie i rozwinięcie stanu wiedzy, a także sprostowanie niektórych spornych kwestii. Z uwagi na fakt, że niniejszy artykuł jest dość obszerny, zrezygnowano ze szczegółowego omawiania literatury przedmiotu poświęconej zagonom, jednakże najważniejsze pozycje zostały wymienione w przypisach do tekstu oraz w bibliografii.

### Zagon na Żytomierz 25–26 kwietnia 1920 roku

Po podpisaniu 11 listopada 1918 r. rozejmu w Compiègne rozpoczęła się ewakuacja niemieckiej armii z frontu wschodniego. Na podstawie odrębnego porozumienia tereny opuszczane przez siły niemieckie były przejmowane przez Armię Czerwoną. Przywódcy bolszewickiej Rosji chcieli – korzystając z okazji, że również w listopadzie 1918 r. w Niemczech wybuchła rewolucja – nieść swoje hasła do zachodniej Europy.

Na drodze ku temu stało odradzające się po 123 latach zaborów państwo polskie. Prędzej czy później musiało więc dojść do konfliktu. Przyjmuje się, że początek wojny polsko-rosyjskiej miał miejsce 3 stycznia 1919 r., kiedy to nastąpił atak wojsk bolszewickich na Wilno broniące przez samoobronę polską, formalnie od 5 grudnia 1918 r. uznawaną za część Wojska Polskiego.

Po ponadpółrocznym okresie zmagania nieprzynoszących rozstrzygnięć zasadniczo jesienią i zimą 1919 r. na froncie nastąpiła stagnacja. Na przełomie 1919 r. i 1920 r. przebiegał on wzdłuż linii: rzeka Uszyca – Płoskirów – rzeka Słucz – rzeka Uborc – rzeka Ptycz – Bobrujsk – rzeka Berezyna – Lepel – Połock – Dyneburg, był więc zbyt szeroki, by skutecznie obsadziły go dywizje zarówno jednego, jak i drugiego oponenta. Z tego też względu każde, nawet niezbyt silne, uderzenie na dowolnym odcinku dawało, przynajmniej początkowo, przewagę stronie atakującej. W czasie przestoju zarówno bolszewicka Rosja, jak i Polska prowadziły przygotowania do wznowienia wiosną walk. Na front przerzucano nowe siły, reorganizowano i kompletowano jednostki już istniejące.

Do końca lutego 1920 r. Armia Czerwona rozbiła „białych” i rozpoczęła przygotowania do marszu na zachód. Wczesną wiosną polski wywiad doniósł o koncentracji większych sił Rosjan na froncie ukraińskim. Aby zażegnać niebezpieczeństwo ofensywy nieprzyjacielskiej, Naczelnny Wódz Józef Piłsudski zaplanował uderzenie wyprzedzające i 17 kwietnia 1920 r. wydał rozkaz dotyczący ofensywy ukraińskiej (zwanej również „wyprawą kijowską”). Celem operacji, której rozpoczęcie ustalał na dzień 25 kwietnia, było rozbięcie 12 i 14 Armii rosyjskich wchodzących w skład Frontu Południowo-Zachodniego Aleksandra Jegorowa. Ideą przewodnią pierwszej fazy

działań było rozdzielenie wojsk nieprzyjacielskich na dwie części poprzez szybkie zajęcie Żytomierza i Koziatyna. Wspomniane miasta stanowiły dla rosyjskich armii zaplecze, przez które przechodziło dla nich zaopatrzenie. W dalszej perspektywie polskiego planu znajdowało się odcięcie dróg odwrotu oddziałom wroga znajdującym się na północ od szosy Zwiahel (Nowogród Wołyński) – Żytomierz, zaś w przypadku sił rosyjskich stojących na południe od kolei Szepietówka – Koziatyn zepchnięcie ich dalej w kierunku południowym<sup>1</sup>.

Do ofensywy wyznaczono trzy polskie armie. Na północy, na odcinku od Sarn po Mozyrz i Kolankowicze, znajdowała się 3 Armia (dalej: A), nad którą dowództwo objął osobiście Piłsudski. Złożona była z:

- sformowanej rozkazem z 13 kwietnia Dywizji Jazdy gen. Jana Romera;
- 4 Dywizji Piechoty (dalej: DP) gen. Leonarda Skierskiego;
- grupy lotniczej;
- utworzonej również 13 kwietnia Grupy Operacyjnej płk. Jana Rybaka: I Górską Brygadą Piechoty, 41 Pułk Piechoty (dalej: pp), I/11 Pułku Artylerii Polowej (dalej: pap), VII Brygadą Jazdy (dalej: BJ);
- Grupy Operacyjnej gen. Edwarda Śmigłego-Rydza, którą tworzyły:
  - 1 DP Legionów (dalej: DPLeg.) gen. Śmigłego-Rydza,
  - 7 DP płk. Eugeniusza Pogorzelskiego,
  - III BJ gen. Jana Sawickiego,
  - Grupa Ciężkiej Artylerii (zwana również Rezerwą Ciężkiej Artylerii Naczelnego Dowództwa) płk. Antoniego Aleksandrowicza,
  - nowo sformowana bateria motorowa artylerii,
  - trzy plutony samochodów pancernych,
  - 6 i 78 kolumny samochodowe.

W centrum polskich sił, pomiędzy Sarnami a Płoskirowem, stała 2 A gen. Antoniego Listowskiego. Tworzyły ją:

- 13 DP płk. Franciszka Paulika;
- 15 DP płk. Albina Jasińskiego;
- ukraińska 6 Siczowa Dywizja Strzelecka (dalej: DS; dowódca płk Marko Bezruczko).

W chwili rozpoczęcia ofensywy do armii gen. Listowskiego miała zostać również włączona wspomniana wyżej Dywizja Jazdy (dalej: DJ) z 3 A. Najdalej na południe (od Płoskirowa po Kamieniec Podolski) wysunięta była 6 A dowodzona przez gen. Wacława Iwaszkiewicza. Posiadała ona w swoim składzie następujące jednostki:

<sup>1</sup> „Ugrupowanie wyjściowe do ofensywy na Ukrainie, Nr 2800/III, 17 IV 1920 r.,” w Julian Stachewicz, *Działania zaczepne 3 armii na Ukrainie*, Studia operacyjne z historii wojen polskich 1918–1921, t. 1 (Warszawa: WINW, 1925), 19–23; „Dyspozycja operacyjna do ofensywy na Ukrainie, Nr 2801/III, 17 IV 1920 r.,” w *ibid.*, 33–38.

- 5 DP gen. Władysława Jędrzejewskiego;
- 12 DP płk. Mariana Januszajtisa;
- 18 DP gen. Franciszka Krajowskiego<sup>2</sup>.

W przypadku sił polskich główny ciężar operacji „Józef” (pod takim kryptonimem została zaszyfrowana ofensywa na Ukrainie) spoczywał na 2 i 3 A. Jeśli chodzi o tę ostatnią, zadanie zdobycia Żytomierza miała wykonać skoncentrowana w rejonie Zwiahła Grupa Operacyjna (dalej: GO) dowodzona przez gen. Śmigłego-Rydza, która miała przełamać pod Zwiahłem linię nieprzyjacielskie, po czym zająć Żytomierz już w pierwszym dniu ofensywy, ewentualnie najpóźniej drugiego dnia rano. W dalszej perspektywie powinna opanować mosty na rzece Teterew w Żytomierzu i pobliskim Korostyszowie. Część GO miała z kolei otworzyć w rejonie miejscowości Młyny Ostrożeńskie drogę dla DJ, której zadaniem było zdobycie Koziatyna oraz utrzymanie go do nadejścia 15 DP z 2 A. Wreszcie 7 DP miała częścią swych sił utrzymywać związek między 4 DP a GO gen. Śmigłego-Rydza, częścią zaś kierować się w stronę Korostyszowa, by obsadzić linię rzeki Teterew.

Zdobycie Korostenia i Owrucza leżało w gestii 4 DP oraz GO płk. Rybaka. Jeśli chodzi o jednostki 2 A, 15 DP i ukraińska 6 DS miały osiągnąć linię rzeki Teterew, a następnie 15 DP powinna ruszyć w kierunku Koziatyna, zaś dywizja ukraińska utrzymywać łączność taktyczną pomiędzy 2 A a GO gen. Śmigłego-Rydza. Z kolei 6 A oraz 13 DP z 2 A miały wykonywać działania pomocnicze, a znajdująca się na północ od 3 A – 4 A gen. Stanisława Szeptyckiego miała za zadanie zdobycie Czarnobyła<sup>3</sup>.

Główną rolę w przeprowadzeniu zagonu na Żytomierz miała odgrywać 1 DP Leg. składająca się z I BP Legionów (dalej: BP Leg.; 1 i 5 pp Leg.), III BP Leg. (6 pp Leg.), I/1 Pułku Strzelców Konnych (dalej: psk; dwa szwadrony), I Brygady Artylerii Legionów (dalej: B Art. Leg.; 1 pap, 1 pułk artylerii ciężkiej /dalej: pac/) i służby. Z instrukcji specjalnej Naczelnego Dowództwa dla GO gen. Śmigłego-Rydza z 19 kwietnia wynikało, że Rosjanie osłabiali pierwszą linię, przenosząc silne rezerwy na linię Korosteń – Żytomierz – Berdyczów. W związku z tym szczególnie istotne było szybkie dojście do tych miejscowości, nawet przy groźbie oderwania taborów od sił głównych. Jeśli chodzi o grupę zmotoryzowaną, w instrukcji tej można przeczytać, że:

„2) [...] Oddziały 1 DP Leg. przechodząc obecną linię przedmieścia w Zwiahlu, wykonują atak na zgromadzonego przed nimi nieprzyjaciela. Liczyć się należy z tym, że na odcinku tym ugrupowanie nieprzyjaciela

<sup>2</sup> „Zał. nr 3. Skład bojowy ofensywy na Ukrainie”, w *ibid.*, b.p.

<sup>3</sup> „Dyspozycja operacyjna do ofensywy na Ukrainie, Nr 2801/III, 17 IV 1920 r.”, w *ibid.*, 33–38. Więcej o operacji „Józef” zob. m.in.: Juliusz S. Tym, *Operacja „Józef”. Operacja zaczepna Wojska Polskiego na Ukrainie wiosną 1920 roku* (Warszawa: AON, 2016).

sięga w głąb mniej więcej po Warwarówkę i że do tego punktu musi dojść atak piechoty przed wypuszczeniem naprzód grupy wypadowej na samochodach. Ażeby akcję tej grupy ułatwić będzie korzystnym przetrzymać dwa pułki III BJ przez Słucz koło Kijkowa i skierować je najszybszym marszem do Kurnego przy szosie tak, aby zaszły tyły cofającemu się wzdłuż szosy nieprzyjacielowi.

3) Posuwanie się grupy wypadowej wzdłuż szosy będzie wspomagała 7 eskadra lotnicza bojowa, która otrzyma za zadanie ostrzeliwania cofających się na Żytomierz oddziałów i taborów nieprzyjacielskich. [...] Ponadto dla utrzymania łączności z wysuniętymi częściami piechoty będą wysyłani ze Zwiahła wzdłuż szosy lotnicy-obszernicy z zadaniem meldowania do Zwiahła o postępach ruchu naszych wojsk i o ruchach nieprzyjacielskich”<sup>4</sup>.

Zadania poszczególnych oddziałów uszczegóławiały rozkazy operacyjne gen. Śmigłego-Rydza: nr 51 z 20 kwietnia i o trzy dni późniejszy rozkaz nr 52. Podstawowym problemem dla jego GO była przestrzeń. Odległość od Zwiahła do Żytomierza wynosiła 80 km, a więc nie było możliwości, aby piechota pokonała ten dystans w zakładanym terminie (dla przypomnienia: „o ile możliwości już pierwszego dnia, najpóźniej zaś drugiego dnia rano”), tym bardziej podczas walk na wrogim terenie. Ponieważ szybkość działania była kluczowa dla powodzenia operacji, w związku z tym podjęto decyzję, że piechurzy zostaną przewiezieni na samochodach.

W myśl nowych wytycznych III BPLeg. ppłk. Józefa Olszyny-Wilczyńskiego (w składzie 6 ppLeg. i czasowo przydzielonego 26 pp z I/1 pap) wsparta grupą artylerii płk. Juliusza Rómmla (dowódca I BArt. Leg.), liczącą sześć baterii z 1 pap i sześć baterii z 1 pac, otrzymała zadanie, by możliwie małymi siłami przełamać front w rejonie na wschód od Zwiahła i zabezpieczyć węzeł dróg leżący na zachód od miejscowości Kropiwna. W powstały wylom miała wejść I BPLeg. (1 ppLeg. oraz II i III bataliony 5 ppLeg.), której zmotoryzowane zgrupowanie przeznaczone było do zajęcia Żytomierza. Przewidywano, że nie wszystkie wyznaczone oddziały piechoty dadzą radę załadować się na samochody w pierwszej turze, dlatego te, które nie zmieszczą się, powinny poruszać się marszem pieszym. Trasa zagonu miała prowadzić po szosie Kropiwna – Pulin – Wilsk. Według planu, po osiągnięciu tej ostatniej miejscowości, samochody obu kolumn wrócą po resztę piechoty, następnie, w odległości ok. 10 km na północny zachód od Żytomierza, brygada rozładuje się i siłami co najmniej czterech batalionów piechoty i czterech samochodów pancernych zaatakuje miasto i opanuje

<sup>4</sup> „Instrukcja specjalna dla Grupy gen. Rydza-Śmigłego, Nr 2804/III, 19 IV 1920 r.”, w *Bitwa o Ukrainę 11–24 VII 1920. Dokumenty operacyjne. Część I (11–11 V 1920)*, oprac. Marek Tarczyński et al. (Warszawa: Oficyna Wydawnicza Rytm, 2016), 746.

most na Teterewie. Z kolei po zajęciu Żytomierza zostanie wysłany „oddział lotny” celem opanowania przepraw w Korostyszewie<sup>5</sup>.

Wydany 23 kwietnia rozkaz operacyjny nr 52 uzupełniał i uszczegóławiał poprzedni. W kwestii działań grupy zmotoryzowanej należy zaznaczyć, że wspomniana III BPLeg. musiała zająć jak najdłuższy odcinek drogi Zwiahel – Adamówka – Żytomierz, zaś kompanie techniczne 5 i 6 ppLeg. (chodzi o saperów) miały jak najszybciej zreperować mosty na szosie celem umożliwienia ruchu samochodów ciężarowych. Zakładano, że w nocy z 24 na 25 kwietnia część piechoty III BPLeg. załaduje się na ciężarówki 6 i 78 kolumn samochodowych na drodze Zwiahel – Kropiwna i o godz. 3.30 wyruszy po osi Kropiwna – Nieszoń – Sokołów – Puliny do Wilska. Stamtąd kolumny samochodowe miały powrócić po żołnierzy, którzy nie zmieścili się wcześniej na pojazdy, a którzy mieli pokonywać tę samą drogę pieszo marszem pośpieszonym, i zabrać ich. Po skoncentrowaniu przynajmniej dwóch batalionów i trzech samochodów pancernych w rejonie Żytomierza siły te miały uderzyć na miasto w nocy z 25 na 26 kwietnia. Osłonę lewej flanki grupy wypadowej miała stanowić III BJ<sup>6</sup>.

Podczas opracowywania planu ofensywy ukraińskiej strona polska posiadała informacje (zdobyte za pośrednictwem radiowywiadu, działalności agentów czy też pozyskane od jeńców), z których wynikało, że siły bolszewickie są dość liczne. Jednakże na kilka dni przed planowanym uderzeniem z rozpoznania i doniesień schwytych jeńców wynikało, że jednostki rosyjskie cofają się, zostawiając za sobą tylko niewielkie oddziały zabezpieczające. Przed rozpoczęciem polskiej operacji siły nieprzyjaciela rozstawione były następująco:

- 12 A Siergieja Mieżeninowa:
  - przed GO płk. Rybaka, pomiędzy Owruczem a Czarnobyłem, stała 47 DS dowodzona przez N.<sup>7</sup> Krapiwanskiego,
  - przed 4 DP w rejonie Korostenia i Owrucza znajdowała się 7 DS (Aleksandr Golikow),

<sup>5</sup> „Rozkaz operacyjny Nr 51, L.11111/III, 20 IV 1920 r.”, cyt. za: Adam Przybylski, „Działania 1. Dywizji Piechoty Legionów na Ukrainie 1920 r.”, *Bellona* 13, z. 3 (1924): 238–242. Lech Wyszczelski w swojej monografii operacji ukraińskiej, przy okazji omawiania przebiegu zagonu na Żytomierz, napisał: „W tej sytuacji ppłk Dąb-Biernacki podjął decyzję o odesłaniu części kolumny samochodowej – ciężarówek Packard o większej ładowności – do dyspozycji dowódcy 3 BPLeg., maszerującej szosą na Żytomierz. Dziwić musi fakt, że owego postanowienia nie podjęto przed rozpoczęciem ofensywy”. Zob. Lech Wyszczelski, *Kampania ukraińska 1920 roku* (Warszawa: Wyd. Neriton, 2009), 58. Ze wspomnianej pracy Przybylskiego wynika jednak, że takie postanowienia zostały podjęte jeszcze w czasie planowania zagonu. O wcześniej powziętym zamiarze odsyłania samochodów mowa jest zresztą również w: „Rozkaz operacyjny Nr 52, 23 IV 1920 r.”, w Stachiewicz, *Działania zaczepne*, 49.

<sup>6</sup> „Rozkaz operacyjny Nr 52, 23 IV 1920 r.”, w *Działania zaczepne*, 48–49.

<sup>7</sup> Imienia nie ustalono.



- pomiędzy Korosteniem i Żytomierzem rozmieszczone były oddziały 58 DS dowodzonej przez Pawła Kniagnickija i 17 Dywizja Kawalerii (dalej: DK) Wasilija Matuzenki, naprzeciwko której skoncentrowana była GO gen. Śmigłego-Rydza,
- przed 15 DP i ukraińską 6 DS, w rejonie Berdyczowa, znajdowały się elementy 44 DS Iwana Dubowoja,
- w rejonie Żytomierza stała 16 DK (Siergiej Wołyńskij);
- 14 A Jeronima Uborewicza:
  - naprzeciwko polskich 12 i 18 DP, pomiędzy miejscowościami Mierzynka i Winnica, znajdowała się 45 DS Jony Jakira,
  - przed 5 DP i dalej na południe stała 60 DS (Piotr Iwanow) i 41 DS (Aleksandr Osadczyj)<sup>8</sup>.

W związku z rozpoznaniem rozmieszczeniem rosyjskich jednostek strona polska spodziewała się oporu na dotychczasowej linii frontu (Niepoznani-cze – Siniony – Werby – Niesołoń – Warwarówka – Teterka – Adamówka – Turów – Zerebki – Romanów – Stołpów – Manie – Cecyljówka – Kowalenki) oraz na linii Korosteń – Żytomierz – Berdyczów – Koziatyn.

Najbardziej istotne jest to, że do Żytomierza została wycofana 58 DS w celu uzupełnień i reorganizacji. W mieście tym kwaterował sztab (wraz z oddziałami pomocniczymi – ok. 500 ludzi), zaś jej poszczególne oddziały były sukcesywnie luzowane przez 17 DK. Według informacji posiadanych przez stronę polską 20 kwietnia jednostka dowodzona przez Kniagnickija liczyła w sumie ok. 4150 bagnatów i 150 szabel, zaś na jej uzbrojeniu znajdowało się 8 armat i 43 km-y<sup>9</sup>. Z kolei na podstawie danych uzyskanych na dzień 23 kwietnia poszczególne oddziały dywizji posiadały następującą wartość bojową i rozlokowane były, jak podano niżej:

- 172 BS w składzie 514, 515, 516 Pułk Strzelecki (dalej: ps) – razem potencjał bojowy obliczano na 550 bagnatów i 17 KM-ów – w Żytomierzu;
- 173 BS – jej 517, 518 i 519 ps znajdowały się w Żytomierzu lub w jego bezpośredniej bliskości, wartość bojowa brygady wynosiła ogółem 650 bagnatów i 21 KM-ów;
- 174 BS: sztab i 521 ps w Żytomierzu, 520 ps w Kamionce, zaś 522 ps w Wilsku – brygada ta liczyła ogółem 320 bagnatów i 20 KM-ów<sup>10</sup>.

<sup>8</sup> „Meldunek sytuacyjny wieczorny nr 14 z dnia 20 IV 1920 r., 20 IV 1920 r.”, w *Bitwa o Ukrainę*, 792–793; Tadeusz Kutrzeba, *Wyprawa kijowska 1920 roku* (Warszawa: Drukarnia Narodowa, 1937), zał. nr 1 – mapa „Sytuacja obu stron przed rozpoczęciem ofensywy ukraińskiej dn. 25.IV.1920”.

<sup>9</sup> „Stan liczebny dywizji strzelców w bolszewickiej Armii Czerwonej, 20 IV 1920 r.”, w *Bitwa o Ukrainę*, 773–774.

<sup>10</sup> Wartość bojowa 58 DS na podstawie: „Załącznik nr 1 do rozkazu operacyjnego nr 12/III, 23 IV 1920 r.”, w *ibid.*, 871.

Nieco inne liczby podał ówczesny oficer 6 ppLeg. Adam Przybylski, według którego 172 BS liczyła 300 bagnetów, 173 BS – 450 bagnetów, zaś 174 BS – 300 bagnetów<sup>11</sup>. Z kolei według rosyjskich historyków 58 DS na dzień 29 kwietnia liczyła 855 bagnetów, 93 KM-y i 13 armat<sup>12</sup>. Ponadto w Żytomierzu znajdowały się: 45 BS z 15 DS (ok. 1900 bagnetów, 30 KM-ów), dwa pułki kawalerii (ok. 300 szabel), batalion wartowniczy (ok. 700 bagnetów), 32 armaty kal. 3” (76,2 mm), 114 KM-ów i 4 samochody pancerne<sup>13</sup>.

58 DS osłaniana była na kierunku Zwiahła i rzeki Słucz przez 17 DK. Jej sztab stał w Pulinie przy głównej trasie Zwiahel – Żytomierz. Rejony, w których zostały rozpoznane poszczególne oddziały tej dywizji oraz ich potencjał bojowy, wyglądały następująco:

- I BK:
  - 97 Pułk Kawalerii (dalej: pk) w rejonie m. Niepoznacze – Barasze, stan bojowy – 200 szabel i 5 KM-ów,
  - 98 pk, rejon m. Werby – Tesnówka, potencjał bojowy – 200 szabel, 4 KM-y;
- II BK:
  - 99 pk, rejon m. Wydumka – Prutówka, potencjał bojowy – 150 szabel i 6 KM-ów,
  - 100 pk, rejon m. Nedwajówka – Andruchówka, stan bojowy – 200 szabel i 5 KM-ów;
- III BK:
  - (101?) pk w Czerniachowie (druga linia), potencjał bojowy – 300 szabel, 5 KM-ów,
  - (102?) pk, również w drugiej linii w Czerniachowie, stan bojowy to 200 szabel i 5 KM-ów<sup>14</sup>.

Jak wspomniano, podstawę improwizowanej grupy zmotoryzowanej przeznaczonej do przeprowadzenia wypadu i zdobycia Żytomierza stanowiła I BPLeg., której dowódcą – jak też i całego zgrupowania – był płk Stefan Dąb-Biernacki. Szczegółowy jej skład wyglądał następująco:

- dowództwo brygady – poruszało się prawdopodobnie samochodem Adler i przydzielonymi ciężarówkami, stan osobowy w okresie od 8 do 21 kwietnia wynosił 78 oficerów oraz 259 podoficerów i szeregowców<sup>15</sup>;

<sup>11</sup> Przybylski, „Działania 1. Dywizji”, 242.

<sup>12</sup> Николай Е. Какурин и Владимир А. Меликов, *Гражданская война в России: война с белополяками* (b.m.w.: АСТ Terra Fantastica, 2002), 381.

<sup>13</sup> „Załącznik nr 1 do rozkazu operacyjnego nr 12/III, 23 IV 1920 r.”, w *Bitwa o Ukrainę*, 871.

<sup>14</sup> Ibid. Przybylski nieco inaczej podał stan bojowy 17 DK. Według niego I BK liczyła 950 szabel i 18 KM-ów, 99 pk z II BK – 350 szabel i 12 KM-ów, zaś III BK – 500 szabel; zob. Przybylski, „Działania 1. Dywizji”, 242.

<sup>15</sup> *Bitwa o Ukrainę*, 1289.



- 1 ppLeg. kpt./mjr. Jana Kruszewskiego. Pułk składał się z kompanii sztabowej, I, II i III batalionu (w każdym cztery kompanie strzeleckie po trzy plutony i jedna kompania KM – trzy plutony po 2 KM-y, dodatkowo w każdej kompanii strzeleckiej znajdował się organiczny pluton KM zorganizowany ze sprzętu zdobycznego), jednej kompanii karabinów maszynowych w dyspozycji dowódcy pułku oraz kompanii technicznej. Ogółem w 1 ppLeg. znajdowało się według stanu na 23 kwietnia 1920 r. 59 oficerów i 2616 szeregowych (stan bojowy 1811 szeregowych), których wsparcie stanowiło 50 KM-ów i 18 miotaczy granatów<sup>16</sup>;
- około pół kompanii technicznej z 5 ppLeg.;
- pluton strzelców konnych przydzielony do dowództwa I BPLeg. z 1 psk;
- pluton łączności;
- 10 bateria motorowa artylerii por. Ludwika Kioka z IV/1 papLeg., której 4 armaty kal. 75 mm holowane były przez ciągniki Austro-Daimler MZW M17 4x4. Bateria dotychczas nie brała udziału w walkach;
- trzy plutony samochodów pancernych.

Kwestia, jakie samochody pancerne uczestniczyły w zagonie, jest w dalszym ciągu otwarta, podobnie jak ich faktyczna liczba. Z całą pewnością udział w nim wziął pluton samochodów pancernych „Dziadek” dowodzony przez por. Aleksandra Studzińskiego, złożony z pojazdów zdobytych wcześniej na nieprzyjaciolach. W oddziale tym znajdowały się samochody pancerne Garford-Putiłow o nazwie własnej „Dziadek” i Jeffery-Popławko – „Wnuk”. Prawdopodobnie przed akcją dołączono do grupy samochodów pancernych Peerless pchor. Antoniego Korczyńskiego<sup>17</sup>. Marian Żebrowski, a za nim Janusz Magnuski, wskazywali, że w omawianym okresie w plutonie znajdował się również samochód pancerny Fiat Izorski por. Dąbrowskiego<sup>18</sup>, nie udało się jednak potwierdzić tego faktu. Uszkodzony i zdobyty

<sup>16</sup> Stan 1 ppLeg. za: Stachiewicz, *Działania zaczepne*, zał. nr 3. Według innych źródeł I/1 ppLeg. liczył w okresie 8–21 kwietnia 35 oficerów i 1193 szeregowych, zaś II batalion tego pułku – 28 oficerów i 993 szeregowych; zob. Tym, „Organizacyjne podstawy operacji zaczepnej Wojska Polskiego na Ukrainie wiosną 1920 r.”, w *Wojna polsko-rosyjska (1919–1920) i jej międzynarodowe odniesienia z perspektywy 90-lecia*, red. Jeremiasz Ślipiec i Tomasz Kościuder (Warszawa: AON, 2010), 110.

<sup>17</sup> Janusz Magnuski, „Austin-Kegresse w Wojsku Polskim”, *Technika Wojskowa Historia* nr 2 (2010): 93; Magnuski, *Samochody pancerne wojska polskiego 1918–1939* (Warszawa: „WiS”, 1993), 90. Zauważyć należy, że Bryan Perrett (*Zająć i utrzymać*, tłum. Jarosław Kotarski /Poznań: „Rebis”, 2001/, 61 i n.) mylnie podał, że w rajdzie na Żytomierz używano samochodów pancernych Ford FT-B, tymczasem pojazdy te wówczas jeszcze nie istniały, ich opracowanie przez inż. Tadeusza Tańskiego i budowa miały miejsce ok. dwóch miesięcy później niż opisywane wydarzenia.

<sup>18</sup> Imienia nie ustalono. Marian Żebrowski, *Zarys historii polskiej broni pancernej 1918–1947* (Londyn: Zarząd Zrzeszenia Kół Oddziałowych Broni Pancernej, 1971), 67; Magnuski, *Samochody pancerne*, 15.

niewco wcześniej przez załogę „Dziadka” w Zwiadlu Austin-Kégresse o nazwie własnej „Ukrainiec” znajdował się w tym czasie w naprawie i nie brał udziału w zagonie na Żytomierz (w polskim wojsku otrzymał nazwę „Lis”).

Jako środek transportu przydzielono oddziałom pieszym 6 i 78 kolumny samochodowe, które były „najlepsze ze stojących do dyspozycji Nacz[elnego] Dow[ództwa]”<sup>19</sup>. Kolumny te miały na stanie trzytonowe samochody ciężarowe marki Packard i półtoratonowe ciężarówki marki Fiat 15 ter.

Jeśli chodzi o kwestię liczby samochodów znajdujących się w tychże kolumnach, w literaturze jest mowa o 70<sup>20</sup> i 40 maszynach<sup>21</sup>. W Wojsku Polskim istniały dwa rodzaje kolumn połowych:

- kolumna połowa ciężka (pojazdy o masie powyżej 3 t), której etat z kwietnia 1920 r. obejmował: dowódcę, oficera, służbowego (podoficer), kancelaryjnego (podoficer rachunkowy), 25 kierowców i tyłu pomocników kierowców, szewca, kucharza, krawca, kierownika warsztatów (majster 1 klasy II stopnia, podoficer), magazyniera (podoficer), montera, 2 tokarzy, 3 ślusarzy, kowala i blacharza – ogółem 67 ludzi<sup>22</sup>. Liczba kierowców i ich pomocników sugeruje, że w kolumnie znajdowało się 25 pojazdów mechanicznych;
- lekka kolumna samochodowa (do 3 t), która liczyła w kwietniu 1920 r. 1 oficera, 48 szeregowych i 22 pojazdy (na przykładzie kolumny o numerze 69 dysponującej pojazdami marki Ford)<sup>23</sup>.

Niezależnie więc od tego, jakiego typu kolumny przydzielono do grupy płk. Dęba-Biernackiego, obydwie liczyły raczej ok. 40 maszyn (szczególnie biorąc pod uwagę wielce prawdopodobny fakt, że kilka pojazdów mogło być uszkodzonych). Na jedną ciężarówkę mieściło się, w zależności od jej typu,

<sup>19</sup> „Instrukcja specjalna dla Grupy gen. Rydza-Śmigłego, Nr 2804/III, 19 IV 1920 r.”, w *Bitwa o Ukrainę*, 745.

<sup>20</sup> Na przykład: Maciej Wieliczko, zebrał i ułożył, *Polska w pierścieniu prób i ognia. Rok 1918–1926. Pamiątkowy zbiór fotografii i dokumentów* (Warszawa: „Twór”, 1933), 169.

<sup>21</sup> Między innymi: Krzysztof Barbarski, Adam Jońca i Jan Tarczyński, *Pojazdy w Wojsku Polskim 1918–1939* (Pruszków – Londyn: Oficyna Wydawnicza Ajaks, Komisja Historyczna Byłego Sztabu Głównego, 1995), 134. Autorzy czerpią informacje z anglojęzycznych artykułów Eugeniusza Hinterhoffa: „Motor raid on Żytomierz carried out by infantry”, *The Royal Tank Corps Journal* nr 85 (July) (1932); „The raid of late major Bochenek”, *The Royal Tank Corps Journal* nr 82 (April) (1932).

<sup>22</sup> Centralne Archiwum Wojskowe Wojskowego Biura Historycznego (dalej: CAW-WBH), Departament Techniczny Ministerstwa Spraw Wojskowych (dalej: Dep. Tech. MSWojsk.), I.300.41.67, Pismo Sekcji Wojsk Samochodowych do Dowództwa Wojsk Samochodowych w Grudziądzu, L.770/II, kwiecień 1920 r., b.p.

<sup>23</sup> „Komunikat sytuacji materialnej frontu wschodniego nr 26 z 28 IV 1920 r., Nr 13610/IV, 29 IV 1920 r.”, w *Bitwa o Ukrainę*, 965.

od 15 do 25 żołnierzy i CKM<sup>24</sup>. Dodatkowo na samochody miało zostać załadowanych również 25 CKM-ów zabranych na potrzeby akcji z kompanii strzeleckich 5 ppLeg., a przeznaczonych do bezpośredniej obrony pojazdów podczas kilkukrotnego wracania po własnych żołnierzy, którzy nie zmieścili się w pierwszej turze. Nieliczne zachowane fotografie pokazują ciężarówkę, w których żołnierze zajmowali miejsca również na schodkach ułatwiających wejście do szoferki.

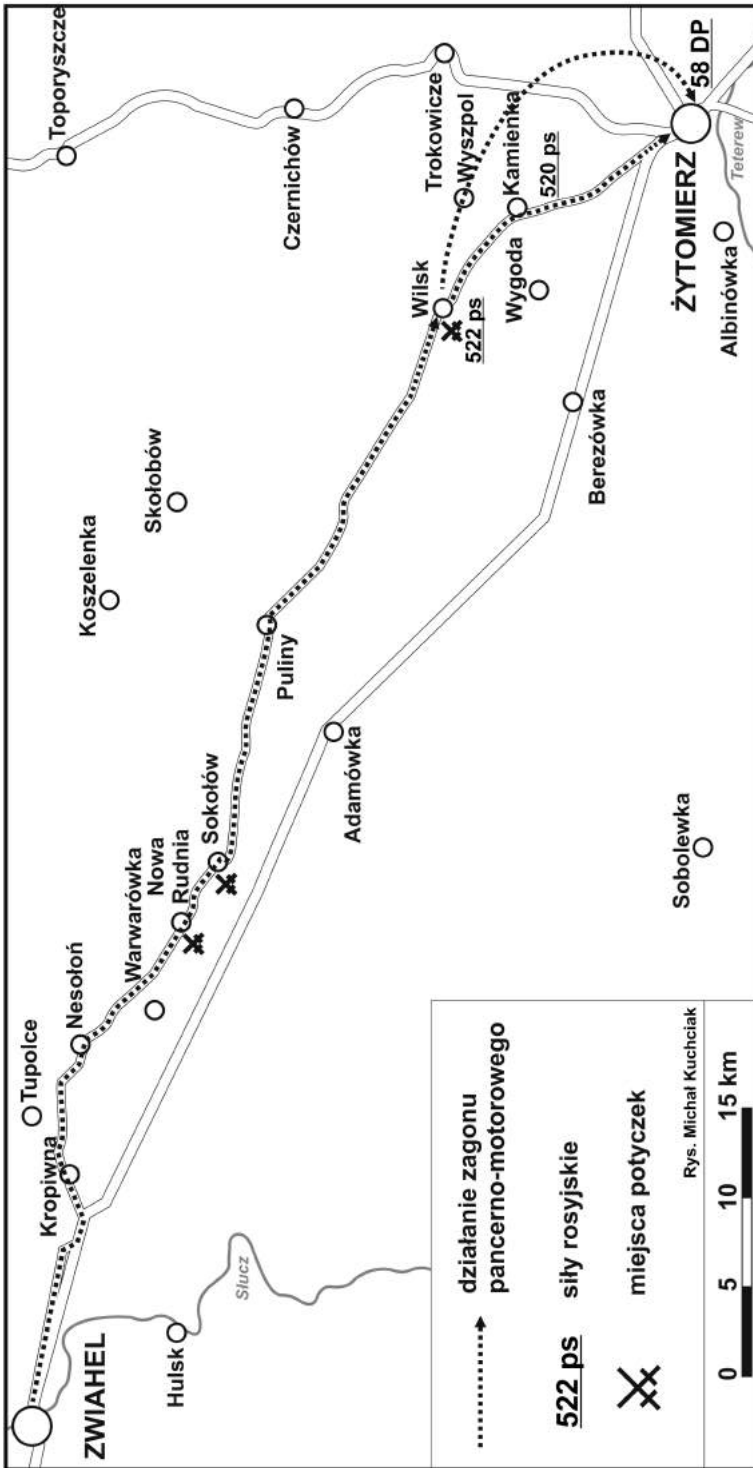
Jeszcze wieczorem 24 kwietnia 5 ppLeg. (dowódca mjr Jerzy Dobrodziecki) z I BPLeg. zluzował swoim II batalionem (kpt. Stanisław Skwarczyński) część 26 pp z 7 DP w rejonie szosy Nieszoń – Pulin, zaś III batalion (kpt. Marian Chilewski) skoncentrował się w rejonie m. Kropiwna. Operacja „Józef” rozpoczęła się 25 kwietnia 1920 r. Tuż przed świtem 5 ppLeg. przełamał słabą obronę nieprzyjaciela na rzece Tynia we wsi Nieszoń, zdobywając lekko tylko nadpalony most. Swoim działaniem otworzył drogę 1 ppLeg., którego żołnierze nieco wcześniej, do godz. 3.00, załadowali się na samochody w rejonie wsi Kropiwna (I batalion kpt. Józefa Marskiego-Mariańskiego i II batalion kpt. Władysława Langnera-Złoma). Liczba pojazdów okazała się niewystarczająca dla III batalionu (kpt. Stanisław Kozicki) tegoż pułku, w związku z czym musiał pokonywać trasę pieszo za 5 ppLeg. Pozostałe elementy 1 DPLeg. w ciągłych walkach z oddziałami nieprzyjacielskiej kawalerii z 17 DK pomaszerowały główną drogą w kierunku Żytomierza.

Pułkownik Dąb-Biernacki wprowadził następujący porządek marszu zgrupowania zmotoryzowanego: w straży przedniej znajdowały się (dwa?) samochody pancerne – wedle wszelkich przesłanek jednym z nich był Garford-Putiłow „Dziadek”, w odległości 2 km za nimi podążało czoło kolumny głównej – samochód osobowy z dowódcą brygady i dowódcą pułku, dowództwo oraz 1 i 2 kompanie 1 ppLeg. (w sumie ok. 10 oficerów, 268 bagnatów, 15 karabinów maszynowych) i pół kompanii technicznej. Zgrupowanie główne tworzyło sześć kompanii piechoty i 10 baterii motorowa artylerii. Wreszcie w straży tylnej posuwał się pluton strzelców konnych i prawdopodobnie kolejny samochód pancerny<sup>25</sup>.

Oddział wydzielony wyruszył z Kropiwny ok. godz. 4.45. Z uwagi na przewidywany silny opór sił bolszewickich podstawowym warunkiem powodzenia zagonu było wykorzystanie elementu zaskoczenia. Z tego też względu po przejechaniu przez zdobyty most na Tyni grupa płk. Dąb-Biernackiego nie korzystała z głównej trasy Zwiahel – Żytomierz, na której zresztą spodziewano się zniszczonych mostów i przepraw, tylko z leżącej na północ od niej i biegnącej równolegle drogi. To jednakże skazywało kolumny na poruszanie się kiepskiej jakości piaszczystymi traktami, skutkiem

<sup>24</sup> Stachiewicz, „Manewr na Żytomierz w kwietniu 1920 r.,” *Bellona* 13, z. 2 (1924): 132.

<sup>25</sup> *Ibid.*, 131.



Mapa 1. Przebieg zagonu na Żytomierz

Źródło: Opracowanie własne autora.

czego niejednokrotnie samochody grzęzły w piachu i kolumna rozciągała się, tracąc spójność, co w przypadku spotkania z nieprzyjacielem mogło okazać się tragiczne w skutkach. Młodszy oficer 1 kompanii I/1 ppLeg. Mieczysław Lepecki po latach wspominał:

„Droga była piaszczysta, dla samochodów niesłychanie ciężka, to też wciąż musieliśmy schodzić i wyciągać koła z piasku i różnych dziur. Przed piechotą jechał samochód pancerny, a zaraz za nim parę lekkich «fordów» z żołnierzami, którzy nakazywali chłopom z przydrożnych wsi poprawiać chwiejne mostki [...]. Olbrzymia ilość samochodów, o różnej dobroci silnikach i szoferach, rozciągnęła się na przestrzeni kilku kilometrów. Jak okiem sięgnąć, widziało się tylko chmury kurzu i słyszało nieustanne, głucho warczenie silników”<sup>26</sup>.

Awarie samochodów po drodze nie pozwoliły wszystkim ciężarówkom dotrzeć do celu, żołnierze zaś przesiadywali się na podwozy zbierane z okolicznych wsi. Dzięki miejscowej ludności udało się zgromadzić również pewną ilość podwód, które wykorzystaly oddziały maszerujące pieszo za grupą zmotoryzowaną. Na jeszcze inne problemy związane z zagonem zwracał uwagę kpt. Eugeniusz Hinterhoff. Chodziło mianowicie o różnicę w prędkościach pojazdów użytych w zagonie – lżejsze, półtonowe samochody marki Fiat 15 ter były szybsze niż ciężkie, trzytonowe Packardy (50 km/h w stosunku do 20 km/h), więc te ostatnie nie dotrzymywały im tempa. Konieczność pośpiechu z kolei nie pozwalała na zbytne ograniczenia prędkości poruszania się Fiatów. Osobnym problemem były ciągniki Austro-Daimler motorowej baterii artylerii, które nie nadążały za obydwoma wspomnianymi typami samochodów z uwagi na ich prędkość maksymalną wynoszącą ok. 11 km/h<sup>27</sup>.

Grupa płk. Dęba-Biernackiego poruszała się prawie nieniepokojoa przez nieprzyjaciela. Około godz. 6.40 zajęła wieś Nowa Rudnia, gdzie miało miejsce pierwsze spotkanie z rosyjskim pododdziałem. Nieprzyjacielski szwadron kawalerii (być może z 17 DK) liczący ok. 100 szabel, ostrzelany przez polskie karabiny maszynowe, szybko zrejterował. Kolejna miejscowość, Sokołów, osiągnięta została ok. godz. 7.30. Również tam odbyła się potyczka z rosyjskim szwadronem kawalerii z 97 pk 17 DK. Także w tym przypadku Rosjanie szybko się wycofali, Polacy zaś wzięli dwóch jeńców i zdobyli jeden karabin maszynowy.

W następnych mijanych wsiach – Puliny, Irsza, Słoboda Iwanowska – nie odnotowano praktycznie styczności z nieprzyjacielem. Problem natomiast stwarzał fakt niszczenia lub uszkodzania przez wycofujących się

<sup>26</sup> Mieczysław Lepecki, *W blaskach wojny* (Warszawa: Książnica Atlas, 1935), 93.

<sup>27</sup> Barbarski, Jońca i Tarczyński, *Pojazdy*, 136.

bolszewików mostów. Względny spokój panował aż do Wilska – miejscowości położonej w odległości ok. 14 km na północny zachód od Żytomierza, który grupa zmotoryzowana osiągnęła ok. godz. 12.30 (w literaturze pojawia się również godz. 15.00, która jest jednak mniej prawdopodobna). Stacjonował tam 522 ps z 58 DS<sup>28</sup>. Samochód pancerny, który wjechał jako pierwszy do Wilska, został wzięty przez niespodziewających się obecności polskiego wojska bolszewików za swój. Ich pomyłka jest poniekąd zrozumiała, gdyż ówczasnie posiadane przez polską armię samochody pancerne pochodziły ze zdobyczy. Dopiero po pierwszych strzałach wozu bojowego nieprzyjacielscy żołnierze wpadli w popłoch i naciskani dodatkowo przez kompanię z 1 ppLeg., która wyładowała się na zachód od tej miejscowości, wycofali się praktycznie bez walki<sup>29</sup>.

W ciągu dnia 522 ps dwukrotnie próbował wyrzucić polskie oddziały z Wilska, ale jego ataki zostały odparte i musiał wycofać się do Żytomierza. Tymczasem w zdobytej miejscowości płk Dąb-Biernacki zatrzymał rozporządzane przez siebie siły, by zaczekać na resztę rozciągniętej kolumny i uporządkować oddziały przed dalszą akcją. Do Wilska ściągnęły I i II bataliony 1 ppLeg. Z powodu trudności terenowych na dotychczasowej trasie kolumny samochodowe zostały odesłane do nacierającego wzdłuż głównej szosy Zwiahel – Żytomierz 6 ppLeg. mjr. Bolesława Popowicza. W nocy, między godz. 22.00 a 23.00, w Wilsku znalazł się również transportowany na podwodach III/5 ppLeg. Nie udało się jednak ściągnąć na czas III/1 ppLeg., który po przebyciu ok. 48 km zatrzymał się na nocleg w Pulinach, w odległości 19 km od Wilska, a także 10 baterii artylerii motorowej, która pozostała na trasie z uwagi na zbyt wolno poruszające się pojazdy. Również II/5 ppLeg. dotarł do Wilska dopiero po północy, pokonując marszem pieszym blisko 60 km.

Jak już wspomniano, rozkazy nakazywały zdobycie Żytomierza jeszcze tego samego dnia lub najpóźniej rankiem dnia następnego. Dlatego też, dysponując siłami złożonymi z trzech batalionów (I i II z 1 ppLeg. oraz

---

<sup>28</sup> Według Przybylskiego pułk ten liczył ok. 250 bagnatów i 60 szabel; Przybylski, „Działania 1. Dywizji”, 246.

<sup>29</sup> Lepecki, *W blaskach wojny*, 94–95. Warto zacytować fragment opisu zdobycia Wilska zamieszczony w *Żołnierzu Polskim*: „Pancerka ta szła na samym przedzie, jeszcze przed szpicą i pierwsza wjechała na rynek do miasta bez jednego nawet strzału. Czubaryki zbiegły się ze wszystkich stron i dawaj pancerkę oglądać. Nie poznali się widać i myśleli, że to ichnia. A nasi kulomiotacze siedzą sobie w środku spokojnie, niby nigdy nic i myślą: «Zaczekamy, takie syny, aż was tu przyjdzie więcej». A wtedy jak nie zaczną prac, rany Boskie! Więc my, jak posłyszeliśmy bitkę, to dawaj naprzód do miasta. A tu gwałt, krzyk: «Spasajcie towarzyszy – Palaki następują!»». Tyleśmy bolszewików ino widzieli, co się ich na rynku zostało rannych i zabitych – a kupa tego była wielka”; Leonard Żyrkiewicz, „Co każdy żołnierz o samochodach pancernych wiedzieć powinien”, *Żołnierz Polski* nr 1 (1930): 6.



III/5 ppLeg.) i samochodami pancernymi, a także chcąc wyzyskać dotychczasowy element zaskoczenia, płk Dąb-Biernacki postanowił jak najszybciej przeprowadzić uderzenie na Żytomierz. Jego plan zakładał atak dwiema kolumnami:

- I i II bataliony 1 ppLeg. wraz z przydzielonymi samochodami pancernymi<sup>30</sup> oraz plutonem miotaczy min miał oskrzydlić wroga poprzez obejście Żytomierza od północnego wschodu po osi Wilsk–Wyszpol–Gogolewka–Cmokówka, a następnie przeciąć szosę kijowską i uderzyć na miasto od strony stacji kolejowej;
- zadaniem III/5 ppLeg., kompanii technicznej i 4 kompanii KM tego pułku oraz przydzielonej dodatkowo 4 kompanii KM z 1 ppLeg. (i prawdopodobnie przynajmniej jednego samochodu pancernego nieustalonego typu) było frontalne uderzenie na miasto wzdłuż drogi do Żytomierza, po osi Wilsk–Kamienka. Atak miał odwrócić uwagę wroga od drugiego kierunku natarcia. W odwodzie dowódcy brygady postępował II/5 ppLeg.

W nocy z 25 na 26 kwietnia wojska polskie rozpoczęły zbliżanie się do miasta, o świcie natomiast miało rozpocząć się uderzenie. III/5 ppLeg. zaraz po rozpoczęciu natarcia natknął się na 520 i 522 ps z 58 DS. Celem wroga było odzyskanie Wilska. Polski batalion odrzucił wroga i ruszył w pogoń. Na wzgórzach przed m. Kamienka nieprzyjaciel próbował stawić opór, ale Polacy przełamali obronę. Udało mu się to dopiero na uprzednio przygotowanych pozycjach na linii Krosienka–Sokołowa Góra, gdzie pod silnym ogniem karabinowym i armatnim III/5 ppLeg. zaległ, czekając na postępy batalionów 1 ppLeg. Bolszewicy, nie zdając sobie sprawy z obecności w rejonie miasta drugiej grupy polskiej, wzmacniali swoje pozycje naprzeciwko 5 ppLeg., szykując się do kontrataku<sup>31</sup>. W związku z tym pozostający przy tym pułku płk Dąb-Biernacki podciągnął swój odwód (II/5 ppLeg.), zaś do osłony lewego skrzydła skierował 7 kompanię, która jednocześnie miała utrzymać łączność z oddziałami 1 ppLeg.

Tymczasem bataliony 1 ppLeg. stoczyły po drodze pod Wyszpołem nocną walkę ze zmierzającymi do Żytomierza elementami 520 i 522 ps z 58 DS. Natarcie 2, 3 i 4 kompanii z I batalionu (dowódcy: ppor. Andrzej Wasiutyński, ppor. Józef Harasimowicz i ppor. Henryk Nowicki) odrzuciło bolszewików. Następną potyczkę stoczono pod Gogolewką, tym razem

<sup>30</sup> Barbarski, Jońca i Tarczyński, *Pojazdy*, 135.

<sup>31</sup> W tym czasie w Żytomierzu nie było 172 BS (514, 515, 516 ps), która jeszcze 25 kwietnia została skierowana w rejon Kalinówki, prawdopodobnie celem stłumienia buntu oddziałów ukraińskich walczących dotychczas po stronie bolszewickiej; zob. „Zestawienie sytuacji nieprzyjacielskiej za czas od 25 IV do 3 V 1920 r., Nr 3215/II, 3 V 1920 r.”, w *Bitwa o Ukrainę*, 1090.



Mapa 2. Atak na Żytomierz 26 kwietnia 1920 r.

Źródło: Opracowanie własne autora.

z pododdziałem nieprzyjacielskiej kawalerii. Żołnierze polscy ostrzelali również zdążający do Żytomierza pociąg. Około godz. 7.30 26 kwietnia oddziały 1 ppLeg. dotarły do Cmokówki i rozpoczęły atak na Żytomierz. II batalion uderzył na miasto od północy, wychodząc na tyły Rosjan toczących walki z III/5 ppLeg.

Pułkownik Dąb-Biernacki zauważył ruch na tyłach rosyjskich – spowodowany pojawieniem się od południowego wschodu oddziałów 1 ppLeg. – i zarządził rozpoczęcie przez III/5 ppLeg. ataku. Po przekroczeniu przez niego strumienia nadjechał wrogi półczołg (nazwą taką określano wówczas półgąsienicowy samochód pancerny Austin-Kégresse), zadając straty polskiej piechocie. Do walki z nim stanął samochód pancerny. Po wymianie

ognia rosyjski pojazd odjechał do Żytomierza, osłaniając wycofującą się własną piechotę. Postępujące za nimi kompanie 5 ppLeg. osiągnęły miasto ok. godz. 8.50.

W tym czasie na wschodnim kierunku natarcia I/1 ppLeg. uderzył 2 i 4 kompaniami na tamtejszy dworzec kolejowy i, uzyskując pełne zaskoczenie, zdobył go ok. godz. 9.00, po czym ruszył w pościg za wycofującą się do miasta obsadą dworca. W tym czasie 3 kompania batalionu zaatakowała nieprzyjacielską baterię artylerii znajdującą się przy szosie kijowskiej, zdobywając jej armaty.

O godz. 9.30 4 kompania I/1 ppLeg. doszła na lewy brzeg rzeki Teterew i zajęła most kolejowy. W odwodzie dowódcy pułku kpt. Kruszewskiego maszerowała 1 kompania por. Zenona Romańczuka. Około godz. 10.00 przy ul. Berdyczowskiej do maszerującej kompanii otworzył ogień bolszewicki półgąsienicowy samochód pancerny Austin-Kegresse „Putiłowiec”. Był to ten sam pojazd, który nieco wcześniej ostrzeliwał III/5 ppLeg., po czym wycofał się przed przydzielonym temu oddziałowi polskim samochodem pancernym do miasta<sup>32</sup>. Jego załoga nie zatrzymała samochodu, aby dopełnić dzieła zniszczenia, postanowiła uciec. Na jednej z pobliskich ulic jednakże nieprzyjacielski pojazd został osaczony i zdobyty przez załogi polskich samochodów pancernych „Dziadek” i Peerless<sup>33</sup>. Tymczasem dalszy opór przeciwnika był krótkotrwały – zagrożona okrążeniem załoga miasta szybko wycofała się, częściowo w stronę Kijowa, częściowo zaś na południe, i do godz. 11.00 Żytomierz został opanowany przez siły polskie.

Do miasta wkroczyli również żołnierze 6 ppLeg. przewiezieni samochodami i podwodami. Wzięli oni udział w wykonaniu drugiego zadania po opanowaniu Żytomierza, a mianowicie zajęcia Korostyszewa (ok. 35 km na wschód od Żytomierza) i uchwyceniu tam przyczółka na rzece Teterew. Akcja rozpoczęła się o godz. 16.00, zaś uczestniczyły w niej pluton samochodów pancernych „Dziadek” i dwie kompanie piechoty z II batalionu (dowódca kpt. Włodzimierz Mazur-Bochenek) 6 ppLeg. z karabinami maszynowymi i miotaczem granatów, załadowane na Fiaty 15 ter. W szpicie jechały samochody pancerne, Peerless i Garford „Dziadek”, za nimi piechota na ciężarówkach, a na końcu Jeffery „Wnuk”<sup>34</sup>.

Około godz. 18.45, w pościgu za kozakami uciekającymi szosą biegnącą przez las w rejonie Berezówki, pojazdy szpicu dostały się pod ogień dwóch

<sup>32</sup> Kazimierz Bąbiński, *Zarys historii wojennej 5-go pułku piechoty Legionów*, Zarys Historii Wojennej Pułków Polskich 1918–1920 (dalej: ZHWPP) (Warszawa: WBH, 1929), 50.

<sup>33</sup> Magnuski, „Austin-Kegresse”, 93; Magnuski, *Samochody pancerne*, 50; Przybylski, „Działania 1. Dywizji”, 249.

<sup>34</sup> Edward Skarbek, *Zarys historii wojennej 6-go pułku piechoty Legionów*, ZHWPP (Warszawa: WBH, 1929), 22.

armat, których stanowiska znajdowały się za częściowo rozebrany mostkiem. Jeden z pocisków trafił w Garforda „Dziadka”, przebijając jego pancerz. W pojeździe zginął artylerzysta, dwóch innych członków załogi było rannych<sup>35</sup>.

Oceniając koncepcję zmotoryzowanego zagonu na Żytomierz i jego przebieg, należy stwierdzić, że udał się on całkowicie. Przede wszystkim trzeba podkreślić, że miasto zostało zdobyte w terminie nakazanym przez Naczelnego Wodza – w ciągu ok. 32 godz. (w tym 20 godz. od momentu wyruszenia z pozycji wyjściowych do rozpoczęcia ataku na Żytomierz i ok. 12 godz. walki o miasto) zajęto ważny węzeł kolejowy. Stało się tak z powodu szybkości działania i całkowitemu zaskoczeniu, dzięki któremu pokonało silniejsze liczebnie zgrupowanie wojsk bolszewickich<sup>36</sup>.

Opanowanie Żytomierza oraz zdobycie Malina i Koziatyna zagonami kawalerii zdezorganizowało siły nieprzyjaciela, zaś w rejonie Żytomierza rozbito 58 DS i 17 DK. Straty poniesione podczas zagonu przez 1 ppLeg. wyniosły zaledwie 3 zabitych i 26 rannych (w tym 2 zabitych i 20 rannych w walce z „Putiłowcem”)<sup>37</sup> oraz uszkodzony w pościgu za uchodzącym z Żytomierza wrogiem samochód pancerny Garford-Putiłow. W wyniku akcji zdobyto 12 samochodów, 10 armat, 13 CKM-ów, 2 lokomotywy, 280 wagonów ze sprzętem wojskowym, 60 koni i 1 wielbłąda, wzięto również 228 jeńców<sup>38</sup>.

Według niektórych publikacji wśród polskich zdobyczy z akcji na Żytomierz znajdowały się również dwa „czołgi”<sup>39</sup>. Z pewnością chodzi o dwa samochody pancerne: kołowy Austin-Putiłow „Śmierć Burżuazji” i półgąsienicowy Austin-Kégresse „Putiłowiec” (w mieście lub jego okolicy

---

<sup>35</sup> Magnuski, *Samochody pancerne*, 90–92. Artylerzystą, który zginął w pojeździe, był kpr. Jan Chmielewski z Puław. Tablica upamiętniająca go znajduje się we wnęce muru okalającego kościół św. Józefa we Włostowicach (dzielnica Puław).

<sup>36</sup> W literaturze poświęconej wojnie polsko-bolszewickiej można znaleźć między innymi następującą wzmiankę na temat zagonu: „Impet tej akcji wyprowadził wroga z równowagi. Dopiero w popołudniowych godzinach w Wilsku pod Żytomierzem bolszewicy próbowali powstrzymać płynące lawiny. Zamiar ten doskonale zlikwidował 5 p.p.Leg”; zob. *Polska w pierścieniu*, 169.

<sup>37</sup> Stefan Pomarański, *Zarys historii wojennej 1-go pułku piechoty Legionów*, ZHWPP (Warszawa: WBH, 1931), 65. Nieco inaczej określił polskie straty Stachiewicz (*Działania zaczepne*, 55), podając, że zginęło 5 żołnierzy, zaś 48 zostało rannych.

<sup>38</sup> Pomarański, oprac., *Pierwsza wojna polska (1918–1920). Zbiór wojennych komunikatów prasowych Sztabu Generalnego (za czas od 26.XI.1918 r. – 20.X.1920 r.) uzupełniony komunikatami Naczelnego Komendy W.P. we Lwowie (od 2.XI.1918 r. – 23.XI.1918 r.) i Dowództwa Głównego W.P. w Poznaniu (od 11.I.1919 r. do 14.IX.1919 r.)* (Warszawa: Zakłady Graficzne „Polska Zjednoczona”, 1920), 223; Pomarański, *Zarys*, 65; Wyszczeński, *Kampania ukraińska*, 61.

<sup>39</sup> Barbarski, Jońca i Tarczyński, *Pojazdy*, 135; Stachiewicz, *Działania zaczepne*, 54.

wykazywano obecność czterech takich wozów)<sup>40</sup>, który zresztą niedługo potem walczył w polskich szeregach.

Można się zastanawiać, dlaczego zagon nie wyszedł drogą Zwiąhel – Żytomierz, która była po pierwsze krótsza, po drugie zaś lepszej jakości. Obie te kwestie wpłynęłyby zapewne jeszcze bardziej dodatnio na szybkość poruszania się grupy zmotoryzowanej, a tym samym na większe zaskoczenie przeciwnika. Wpływ na taką decyzję dowództwa polskiego miały dane wywiadowcze, z których wynikało, że przy tej trasie spodziewać się należało większego oporu nieprzyjaciela – umocnień czy też okopanej artylerii.

Ponadto z posiadanych informacji oraz analizy odcinka drogi znajdującego się w polskim posiadaniu wynikało, że równoległy do głównego traktu jest również w dość dobrym stanie i umożliwia sprawny ruch pojazdów (ostatecznie okazało się, że piaszczyste drogi spowolniły go), a także istniało większe prawdopodobieństwo, że nieprzyjaciel nie będzie się spodziewał z tego kierunku działań polskich. Trudności sprawiał również niejednorodny sprzęt samochodowy rozwijający różne prędkości, co z kolei nie pozwalało na utrzymanie porządku marszowego, a w ostatecznym rozrachunku także wsparcie działań towarzyszącej artylerii zmotoryzowanej oraz zbytne przeładowanie samochodów<sup>41</sup>.

### Zagon na Kowel w dniach 11–12 września 1920 roku

Ofensywa na Ukrainie zakończyła się wprawdzie zdobyciem przez Polaków Kijowa, jednakże już w maju 1920 r. bolszewicy rozpoczęli kontrofensywę. Na froncie znalazła się między innymi przerzucona z Kaukazu 1 Armia Konna dowodzona przez Siemiona Budionnego. 5 czerwca jego oddziały przełamały obronę 13 DP pod Samhorodkiem i wyszły na tyły wojsk polskich. W ciągu następných dni Budionny zajął Żytomierz, Berdyczów i Równe. Wkrótce działania zaczepne podjęły również rosyjskie 12 i 14 A, w efekcie których siły polskie rozpoczęły odwrót, tracąc dotychczasowe zdobycze terytorialne.

W pierwszej połowie sierpnia tr. bolszewicy stanęli na linii Wisły, zagrożając Warszawie. Dwie dywizje nieprzyjacielskie 13 sierpnia przełamały obronę 11 DP i zdobyły Radzymin, po czym rozdzieliły się – jedna ruszyła na Pragę, a druga na Nieporęt i Jabłonnę. Położenie obrońców było złe. Jednakże polskie wyższe dowództwo wojskowe zaplanowało kontrofensywę znad Wieprza, która miała pozwolić na opanowanie tragicznej sytuacji i pobicie wroga. W tym celu w rejonie Dęblin – Lubartów zgromadzono siły, których zadaniem było oskrzydlenie wojsk rosyjskich znajdujących się na

<sup>40</sup> Magnuski, *Samochody pancerne*, 47, 57.

<sup>41</sup> Przybylski, „Działania 1. Dywizji”, 251–252.

przedpolu Warszawy. Operacja rozpoczęła się 16 sierpnia, w krótkim czasie do kontrofensywy na całej długości frontu przeszła reszta wojsk polskich. W jej następstwie w krótkim czasie armie nieprzyjacielskie zostały rozbite i zmuszone do odwrotu, zaś inicjatywa ponownie przeszła w ręce Polaków.

Klęski Armii Czerwonej dały Piłsudskiemu możliwość pobicia rosyjskich frontów rozdzielonych Polesiem, którego rzeźba geograficzna nie pozwalała na prowadzenie szeroko zakrojonych walk. Rozstrzygająca dla wyniku wojny okazała się ofensywa polska nad Niemnem przeprowadzona od 20 do 26 września 1920 r., zakończona całkowitym rozbiciem wojsk nieprzyjacielskich (Front Zachodni Michaiła Tuchaczewskiego) na północnym teatrze działań wojennych, co przypieczętowało zwycięstwo Polski w wojnie. Przedtem jednak odbyła się mniej znana w polskiej literaturze operacja wołyńska.

Otóż 2 września 1920 r. w Lublinie odbyła się konferencja Piłsudskiego i gen. Władysława Sikorskiego, na której postanowiono, że kolejnym zadaniem 3 A będzie rozbicie tych sił wroga, które znajdowały się na zachód od Bugu. Z kolei dwa dni później Piłsudski był we Lwowie, gdzie omawiał wspólnie z dowódcą 6 A (gen. Robert Lamezan de Salins) dalsze jej działania.

Już 5 września gen. Sikorski przystąpił do natarcia na przeciwnika, w wyniku którego bolszewicy wycofali się za Bug, ale nie udało się zniszczyć armii Budionnego. Ze zdobytych informacji wynikało, że na kierunku operacyjnym 3 A znajdowały się rosyjskie 12 oraz 4 A. Wprawdzie były one znacznie osłabione dotychczasowymi walkami i nie były jeszcze zdolne do podjęcia poważniejszych działań zaczepnych, jednakże otrzymywały uzupełnienia, zaś 10 września Armia Czerwona miała przystąpić do kontrataku<sup>42</sup>.

Z wydanej 7 września dyrektywy wynika, że za główny cel operacji Naczelne Dowództwo WP uważało dezorganizację i rozbicie 1 Armii Konnej Budionnego. 3 A miała zająć rubież Stochodu i Styru oraz zdobyć Włodzimierz Wołyński, Kowel i Łuck, co wiązało się z pobiciem dwóch nieprzyjacielskich armii – 12 i 14<sup>43</sup>. Dyrektywa uzupełniona została dwa dni później przez rozkaz operacyjny nr 137. Dokument stwierdzał, że główny ciężar działania, podobnie jak podczas operacji znad Wieprza, będzie spoczywał na 3 A dowodzonej przez gen. Sikorskiego, która złożona była z:

- Grupy Operacyjnej gen. Franciszka Krajowskiego w składzie:
  - 7 DP gen. Karola Szuberta,
  - 18 DP gen. Krajowskiego,

---

<sup>42</sup> „Rozkaz operacyjny nr 136, L.dz.26103/III, 7 IX 1920 r.”, w *Bitwa Wołyńsko-Podolska 5 IX–21 X 1920. Dokumenty operacyjne*, red. Tarczyński et al. (Warszawa: Oficyna Wydawnicza Rytm, 2014), 89.

<sup>43</sup> „Dyrektywa operacyjna Naczelnego Dowództwa WP, Nr.9773/III, 7 IX 1920 r.”, w *Bitwa Niemeńska 29 VIII–18 X 1920. Dokumenty operacyjne. Część I (29 VIII–19 IX 1920)*, red. Tarczyński et al. (Warszawa: Oficyna Wydawnicza Rytm, 1997), 197–198.



- Brygada Kozaków Dońskich mjr. Aleksandra Salnikowa,
- Grupa gen. Stanisława Bułaka-Bałachowicza,
- 214 Pułk Ułanów,
- grupa samochodów pancernych;
- Grupy Operacyjnej gen. Stanisława Hallera:
  - 9 DP płk. Mieczysława Rysia-Trojanowskiego,
  - 13 DP gen. Adama Nowotnego,
  - Korpus Jazdy płk. Juliusza Rómmla, składający się z 1 DJ płk. Rómmla i 2 DJ płk. Gustawa Orlicza-Dreszera;
- Grupy Operacyjnej gen. Lucjana Żeligowskiego, którą tworzyły:
  - 10 DP gen. Żeligowskiego,
  - Brygada Kozaków Kubańskich dowodzona przez esauła<sup>44</sup> Wadima Jakowlewa.

Ponadto w odwodzie armii znajdowała się 2 DP Leg. płk. Michała Żymierskiego<sup>45</sup>.

Grupa Operacyjna gen. Żeligowskiego otrzymała zadanie natarcia wzdłuż osi Dołhobyczów–Sokal na flankę nieprzyjaciela, natomiast GO gen. Hallera miała rozbić centrum rosyjskiej 12 A na odcinku od Kryłowa (włącznie) do Skryhiczyna (wyłącznie), a następnie przejść do pościgu po osi Włodzimierz Wołyński–Łuck. Wreszcie zadaniem GO gen. Krajowskiego było zajęcie Kowla i uderzenie na Łuck od północnego zachodu celem odciążenia odwrotu rozbitym oddziałom 12 A i 1 Armii Konnej Budionnego<sup>46</sup>.

W czasie ofensywy wołyńsko-podolskiej drugorzędne zadanie otrzymała 6 A gen. Lamezana de Salinsa. Miała ona początkowo wstrzymać się z jakimikolwiek działaniami, oczekując na zbliżenie się oddziałów 3 A do Łucka. Wówczas miała uderzyć na 14 A Michaiła Wasilewicz Mołkoczanowa znajdującą się pomiędzy rzekami Gniła Lipa i Zbrucz, spychając ją w kierunku 3 A.<sup>47</sup> 6 Armii tworzyły:

- Grupa Operacyjna gen. Władysława Jędrzejewskiego, która składała się z:
  - 4 DP płk. Ferdynanda Zarzyckiego,
  - 5 DP gen. Pawła Szymańskiego,
  - 6 DP gen. Mieczysława Linde,
- Grupa Operacyjna gen. Franciszka Latinika:
  - 8 DP płk. Stanisława Burchardta-Bukackiego,

<sup>44</sup> Esauł był stopniem oficerskim w dawnych wojskach kozackich, który oznaczał dowódcę oddziału kawalerii.

<sup>45</sup> Skład poszczególnych związków taktycznych na podstawie: „Ordre de Bataille oddziałów wchodzących w skład 3 Armii, L.dz.650/I, 5 IX 1920 r.”, w *Bitwa Wołyńsko-Podolska*, 17–19; „Ordre de Bataille 3 Armii z 15 IX 1920 r., Nr 1024/I”, w *ibid.*, 369–378.

<sup>46</sup> „Rozkaz operacyjny nr 137, L.dz.26211/III, 9 IX 1920 r.”, w *ibid.*, 154–155.

<sup>47</sup> Wyszczelski, *Kampania ukraińska*, 311.

- 12 DP płk. Mariana Januszajtisa,
- I BJ płk. Janusza Głuchowskiego;
- Armia Czynna Ukraińskiej Republiki Ludowej gen. Mychajły Omelianowicza-Pawlenki: 1, 2, 3, 4, 5 i 6 DS, 1 Samodzielna Dywizja Konna<sup>48</sup>.

Z perspektywy niniejszej pracy istotny jest również rozkaz operacyjny nr 138, który uzupełniał i uszczegóławiał zadania związków taktycznych 3 A. Mianowicie gen. Krajowski miał rozpocząć działania swojej GO o godz. 4.00 nad ranem 10 września i dążyć do jak najszybszego zajęcia Kowla, znośząc oddziały rosyjskich 25 i 58 DS znajdujące się na jego przedpolu. Atak miał nastąpić w dwóch kolumnach:

- większość sił GO miała atakować wzdłuż osi kolejowej Dorohusk – Kowel,
- Grupa gen. Bułaka-Bałachowicza wraz z grupą zmotoryzowaną i samochodami pancernymi miała atakować na Kowel wzdłuż drogi z rejonu Piszczy przez Małorytę i Mokraną<sup>49</sup>.

Interesujący jest fragment tego dokumentu, w którym gen. Sikorski podkreślił fachowość i walory bojowe gen. Krajowskiego, pisząc: „Przyjmuję jako pewnik, że gen. Krajowski przy znanej mi energii osiągnie dnia 10 IX pod wieczór w głównym swym uderzeniu linię rzeki Wyżówki, zaś dnia 11 IX stanie w Kowlu”<sup>50</sup>.

Dalsze postępy dowodzonej przez niego grupy operacyjnej zależne były od akcji jednostek przeciwnika. Gdyby 1 Armia Konna wycofywała się na Łuck, miał on uderzyć 12 września o świcie z rejonu Kowla na Łuck siłami 18 DP i 214 Pułku Ułanów oraz samochodami pancernymi, dążąc do zajęcia go najpóźniej do wieczora 14 września. Celem było zamknięcie siłom przeciwnika dróg odwrotu na wschód. W przypadku gdyby jednostki Budionnego podeszły pod Kowel lub stawiły poważniejszy opór GO gen. Hallera, gen. Krajowski miał uderzyć na 1 Armię Konną siłami 18 DP<sup>51</sup>.

W polskim sztabie zdawano sobie sprawę, że siły nieprzyjaciela wycofały się w kierunku Kowla. W mieście tym znajdował się ważny węzeł kolejowy, gdzie przybywały z głębi Rosji transporty z zaopatrzeniem i uzupełnieniami – stanowił więc niezbędny ośrodek zaopatrzeniowy dla pobitych armii. Dlatego spodziewano się, że opanowanie tej odległej o ok. 70 km od polskich linii miejscowości może sparaliżować bolszewicką 12 A poprzez odcięcie jej od dostaw zaopatrzenia i zagrozi jej tyłom. Według meldunków wywiadu i rozpoznania ustalono, że pomiędzy 12 a znajdującą się na północny

<sup>48</sup> Skład na podstawie: „Ordre de Bataille 6 Armii z dnia 5 IX 1920 r.”, w *Bitwa Wołyńsko-Podolska*, 33–39.

<sup>49</sup> „Rozkaz operacyjny nr 138, L.dz.26312/III, 9 IX 1920 r.”, w *ibid.*, 157–158.

<sup>50</sup> *Ibid.*, 158.

<sup>51</sup> *Ibid.*

wschód od Kowla 4 A istnieje luka szerokości 60 km, którą zabezpieczała tylko grupa wydzielona.

W związku z powyższymi faktami zadanie obejścia prawego skrzydła nieprzyjaciela i zdobycia Kowla – za szczególnie ważne uważano szybkie zajęcie tego miasta, by nie dopuścić do ewakuacji znajdujących się tam zapasów – a przy tym zdeorganizowania tyłów przeciwnika otrzymała specjalna, wydzielona grupa zmotoryzowana, którą utworzono we Włodawie w dniach 9–10 września. W celu zaskoczenia przeciwnika grupa miała poruszać się okrężną drogą prowadzącą z Włodawy w kierunku północno-wschodnim do skrzyżowania szos Włodawa – Kobryń i Brześć nad Bugiem – Kowel (65 km), a następnie skręcić na południe do Kowla (dalsze 95 km). Ogółem droga, którą miała pokonać, liczyła ok. 160 km, ale znacznym utrudnieniem było to, że prowadziła przez teren kontrolowany przez wroga. Nadrzędnym celem grupy było zajęcie i utrzymanie za wszelką cenę Kowla, dopóki nie nadejdą siły główne, natomiast w miarę możliwości miano unikać lokalnych walk. Żołnierze otrzymali prowiant i amunicję na trzy dni działań.

Z meldunków wywiadu i rozpoznań ustalono, że w pasie działania 3 A wzdłuż Bugu znajdowały się jednostki bolszewickiej 12 A, zaginając swoje prawe skrzydło na północ od Kowla. Spośród nich tylko dwie dywizje strzeleckie: 25 i 58 znajdowały się w bezpośredniej bliskości Kowla. Przypomnieć można, że ta ostatnia miała nieszczęście już wcześniej stać na drodze polskiego zagonu pancerno-motorowego (na Żytomierz).

Z kolei wzdłuż linii kolejowej Brześć nad Bugiem – Kobryń stały jednostki rosyjskiej 4 A (dowódca Aleksandr Szuwajew). Dowódca 12 A Nikołaj Kuźmin, zdając sobie sprawę z istnienia luki na swoim prawym skrzydle, nakazał swoim dywizjom wstrzymanie odwrotu. Zatrzymawszy swoje siły w rejonie Kowla, zgodnie z wytycznymi wyższego dowództwa, rozpoczął przygotowanie się do działań zaczepnych na kierunku północno-zachodnim, które podjąć miała przybywająca w rejon Kowla 7 DS. Jedno uderzenie miało pójść na Brześć nad Bugiem, zaś drugie na Włodawę<sup>52</sup>. Jednostki rosyjskiej 12 A rozmieszczone były następująco:

- na zachód od Kowla na linii Bugu na wysokości m. Korytnica – Opalin broniła się 25 DS (dowódca Aleksandr Bachtin). Jej sztab znajdował się w Kowlu, zaś oddziały rozstawione były od Mosuru przez Komarów, Luboml, Podhorodno – Szajno. Skład dywizji:
  - 73 BS – 217, 218 i 219 ps,
  - 74 BS – 220, 221 i 222 ps,
  - 75 BS – 223, 224 i 225 ps;

<sup>52</sup> Kazimierz Rosen-Zawadzki, „Zagon związku motorowego na Kowel oraz widoki podobnej operacji w przyszłości w świetle poglądów rosyjskich”, *Przegląd Wojskowo-Techniczny* 7, t. 14, z. 5 (1933): 558–559.

- 58 DS (Władimir Popow) broniła odcinka Opalin – Sławatycze, zaś poszczególne oddziały znajdowały się w rejonach: m. Zgorany – Samożyłcze – Położewo (172 BS), Butmer – Krymno – Wyzwa (173 BS):
  - 172 BS – 514, 515 i 516 ps,
  - 173 BS – 517, 518 i 519 ps,
  - 174 BS – 520, 521 i 522 ps;
- 7 DS Fiedora Morozowa – rejon m. Buceń (Bucyń) – Siedliszcze – Wyzwa (19 BS), Szajno – Krasnodubie (20 BS) i Zadyby – Rużyn – Rastow (21 BS), sztab ulokowany był w Kowlu. Jednostka składała się z:
  - 19 BS – 55, 56 i 57 ps,
  - 20 BS – 58, 59 i 60 ps,
  - 21 BS – 61, 62, 63 ps<sup>53</sup>.

Jeśli chodzi o szczegółowe informacje dotyczące 12 A, na dzień 10 września liczyła 24 tys. bagnatów i 600 szabel (stan bojowy), w tym 7 DS – 4 tys. bagnatów, 25 DS – 4 tys. bagnatów, 58 DS – 3 tys. bagnatów<sup>54</sup>.

Podstawę improwizowanej grupy przeznaczonej do zdobycia Kowla stanowiła XIII BP (25 i 26 pp) z 7 DP; w jej skład wchodziły również: XIV BP (11 i 27 pp), II/2 psk (dwa szwadrony), VII BArt. (7 pap, trzy baterie 7 pac), służby. Dowódcą grupy zmotoryzowanej mianowano szefa Oddziału III sztabu 3 A mjr. Włodzimierza Bochenka. W jej skład weszły:

- pododdziały 26 pp – II batalion (kpt. Wiktor Eichler) i trzy kompanie III (dowódca mjr Stanisław Engel-Ragis) batalionu piechoty, pluton kompanii technicznej, część kompanii telefonicznej, 4 kompania KM, zaś dowódcą piechoty (równocześnie 26 pp) był mjr Ryszard Waniczek. Razem pododdziały te liczyły ok. 1 tys. ludzi i 26 KM-ów<sup>55</sup>;
- 2 (dowódca por. Stanisław Hrebenda) i 3 bateria (ppor. Władysław Jentys) 7 pap pod dowództwem mjr. Bolesława Pileskiego, razem 8 armat kal. 75 mm;
- 1 kolumna lekkich samochodów pancernych por. Stanisława Dziegielewskiego, a w niej: siedem pojazdów typu Fiat FT-B, dwa półpancerne (otwarte od góry) White oraz jeden Packard<sup>56</sup>. Kolumna ta do 18/19 sierpnia liczyła osiem pojazdów Ford FT-B (numery rej. 101–108), dwa White (112–113) i jeden Packard o numerze 114. W walkach pod Górą

<sup>53</sup> Ibid.

<sup>54</sup> Wyszczałski, *Kampania ukraińska*, 312; *Bitwa Wołyńsko-Podolska*, 1229. Dodać można, że stan poszczególnych jednostek bolszewickich na dzień 1 września był następujący: 7 DS – 2999 bagnatów, 353 szabel, 31 KM-ów, 16 armat; 25 DS – 2646 bagnatów, 188 szabel, 110 KM-ów, 23 armaty, 58 DS – 1319 bagnatów, 139 armat, 53 KM-y, 2 armaty; zob.: Какурин і Меликов, *Гражданская война*, 467.

<sup>55</sup> *Bitwa Wołyńsko-Podolska*, 1237; Żyrkiewicz, *Samochody pancerne* (Warszawa: WINW, 1928), 241.

<sup>56</sup> Żyrkiewicz, *Samochody*, 241.

w tym miesiącu uszkodzeniu uległ samochód nr 105 i nie wziął udziału w zagonie<sup>57</sup>.

Żebrowski podawał, że w zagonie na Kowel miał wziąć udział również pluton samochodów pancernych „Dziadek” dowodzony przez por. Studzińskiego, w składzie ok. pięciu samochodów pancernych (w tym Garford-Puławo „Dziadek” i Jeffery-Popławko „Wnuk”). Spóźnił się jednak na akcję i dotarł do Kowla kilka godzin po jego zajęciu przez grupę mjr. Bochenka<sup>58</sup>.

Do transportu piechoty wyznaczono pięć kolumn samochodów ciężarowych (17, 28, 81, 200 i 300). Do aut załadowanych obsługą i amunicją docepiono armaty obu baterii artylerii, zaś żołnierze zostali sfłoczeni w pojazdach w pozycji stojącej. Liczba samochodów będących na stanie powyższych kolumn jest kwestią sporną. Według części publikacji w kolumnach tych znajdowały się w sumie 54 pojazdy marek: Packard, Berliet, White i Fiat, w tym cysterny z paliwem<sup>59</sup>. Według innych samochodów było 28<sup>60</sup> lub „około 30”<sup>61</sup>. Z jednej strony wydaje się, że liczba 28–30 maszyn może być zbyt niska jak na pięć kolumn samochodowych, z drugiej zaś wiadomo, że stan techniczny pojazdów był często opłakany i faktycznie usterki mechaniczne mogły wyeliminować z akcji, szczególnie że istniały problemy z zaopatrzeniem w części zamienne.

Pierwsze pojazdy 1 kolumny lekkich samochodów pancernych dotarły do Chełma 7 września, gdzie pozostawiono uszkodzonego Packarda, w którym w czasie przemarszu stopiły się panewki silnika. Wieczorem 10 września we Włodawie stały się siły przeznaczone do wykonania zagonu. W nocy przeprawiły się po moście pontonowym pokonując z trudem przybrzeżny, ok. 1,5–2-kilometrowy, piaszczysty teren. O ile samochody pancerne dosyć dobrze sobie poradziły, o tyle ciężarówki ugrzęzły w piachu i trzeba je było wyciągać przy pomocy zaprzęgów artyleryjskich. Wczesnym rankiem 11 września dojechały do dworca kolejowego leżącego po prawej stronie Bugu, ok. 4 km od miasta. Tam też miał miejsce wypadek – podczas rutynowego przeglądu pojazdów doszło do przypadkowego zapalenia się rozlanej benzyny i w płomieniach stanął jeden z opancerzonych Fordów

<sup>57</sup> Magnuski, *Samochody*, 117.

<sup>58</sup> Żebrowski, *Zarys historii*, 67.

<sup>59</sup> Żyrkiewicz, „Czy samochody pancerne mogą brać udział w zagonach kawalerji?”, *Przegląd Kawaleryjski* z. 1 (1929): 30; Barbarski, Jońca i Tarczyński, *Pojazdy*, 138; Rosen-Zawadzki, „Zagon”, 561.

<sup>60</sup> R.S., „Zagon piechoty na Kowel”, *Żołnierz Polski* nr 28 (1927): 534; Stanisław Abramowicz i Józef Kreis, *Zarys historii wojennej 26-go pułku piechoty*, ZHWPP (Warszawa: WBH, 1929), 22.

<sup>61</sup> Władysław Ryłko, *Zarys historii wojennej 7-go pułku artylerii polowej*, ZHWPP (Warszawa: WBH, 1929), 22.

o numerze 102. Po jego ugaszeniu okazało się, że spłonęły wszystkie palne elementy. Mimo tego, korzystając z części zamiennych „skanibalizowanych” z innego, ciężarowego Forda, udało się doprowadzić wóz do stanu używalności i wziął udział w wyprawie<sup>62</sup>.

Zgrupowanie mjr. Bochenka wyruszyło ok. godz. 13.00 11 września trasą Włodawa – Kobryń. W straży przedniej znajdowały się trzy Fordy FT-B, jeden półpancerny White uzbrojony w pięć KM-ów, następnie pół batalionu piechoty i dwie armaty polowe. W zgrupowaniu głównym, poruszającym się w odległości ok. 2 km, znajdowała się reszta piechoty na samochodach, pozostałe armaty, cysterny i warsztat, zaś łączność pomiędzy grupą a strażą przednią zapewniały dwa Fordy FT-B i jeden ciężarowy Fiat oficera łącznikowego. Wreszcie kolumnę zamykały kolejne dwa pancerne Fordy i jeden opancerzony White<sup>63</sup>.

Po osiągnięciu skrzyżowania z drogą Brześć – Kowel grupa mjr. Bochenka skierowała się na południe ze średnią prędkością wynoszącą ok. 12 km/h. Około godz. 21.00 osiągnęła wieś Mokran, w której znajdowały się już oddziały polskiej 11 DP. W miejscowości tej zarządzono dwugodzinny postój, podczas którego uzupełniono paliwo z cystern samochodowych. Około godz. 23.00<sup>64</sup> zgrupowanie, bez świateł i z zamkniętymi tłumikami, wyjechało w dalszą drogę i ok. pół godziny później z zaskoczenia zdobyło wieś Górniki (Horniki) odległą o 21 km od Mokran, biorąc 82 jeńców (żołnierze rosyjscy spali w domach)<sup>65</sup> i zdobywając dwie armaty, których obsługi zbiegły, przedtem wymontowując z nich zamki.

Przy jeńcach pozostała grupka żołnierzy, która miała ich przekazać oddziałom 11 DP, zaś reszta zgrupowania ruszyła w kierunku Kowla. Podczas zagonu szczególnie dużo pracy miały załogi samochodów pancernych jadących w straży przedniej, które szybko i sprawnie łamały wszelki opór pojedynczych pododdziałów. Podobnie jak w przypadku zagonu na Żytomierz towarzyszący zgrupowaniu saperzy niszczyli połączenia drutowe zlokalizowane wzdłuż trasy pochodu, a także naprawiali mostki podpalane lub rozbierane przez żołnierzy rosyjskich. Szczęśliwie droga, którą poruszała się grupa, była w dobrym stanie.

Rankiem 12 września grupa mjr. Bochenka dotarła do Ratna. Na opór wprawdzie nie natrafiono, ale wycofujący się bolszewicy podpalili tamtejszy most. Z uwagi na nagłący czas kolumna po prostu pokonała go w pełnym biegu. Nieco dalej, pod m. Buceń, kolumna została ostrzelana przez dwie

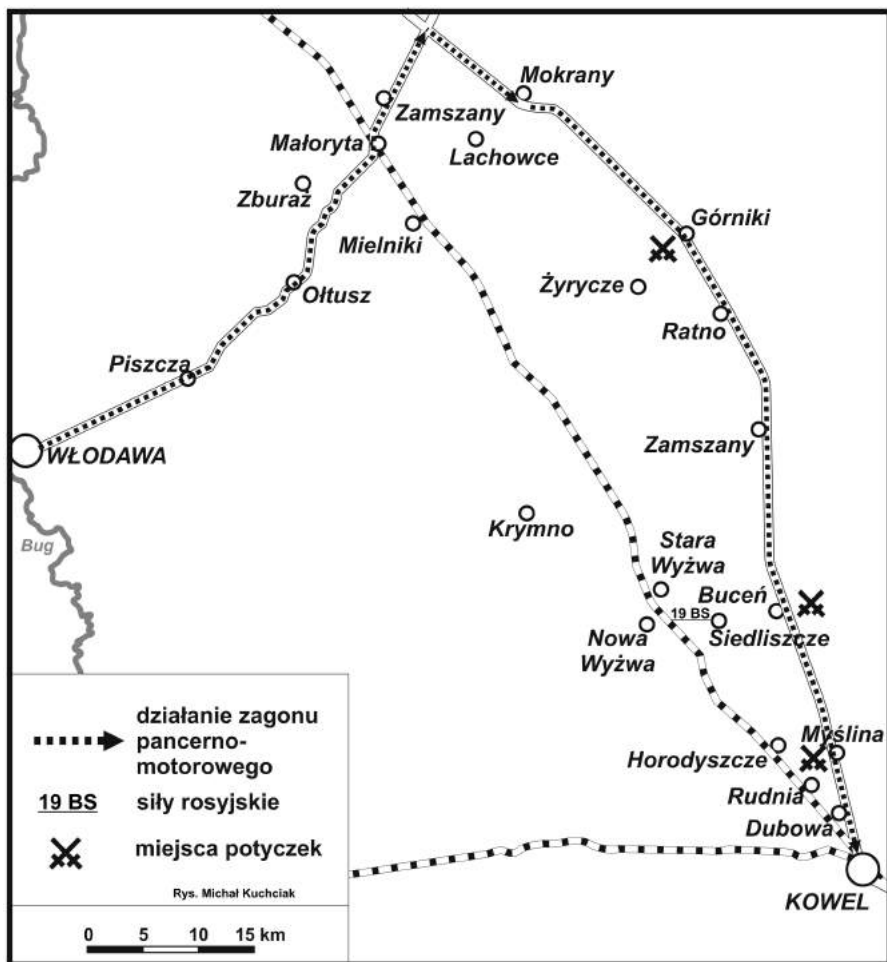
<sup>62</sup> Żyrkiewicz, *Samochody*, 240; Rosen-Zawadzki, „Zagon”, 561.

<sup>63</sup> Żyrkiewicz, *Samochody*, 241.

<sup>64</sup> Duchiewicz podał, że zgrupowanie opuściło Mokran ok. godz. 2.00 w nocy 12 września; zob. Duchiewicz, „Zagon”, 190.

<sup>65</sup> Według Rosena-Zawadzkiego („Zagon”, 562) mogli to być żołnierze z oddziału wydzielonego, dozorującego lukę pomiędzy 4 a 12 A.





Mapa 3. Przebieg zagonu na Kowel 11–12 września 1920 r.

Źródło: Opracowanie własne autora.

armaty z 7 DS, jednakże samochody pancerne awangardy szybko wybiły ich obsługi, armaty zaś zostały doczepione do ciężarówek<sup>66</sup>. Przy okazji dodać należy, że po ostrzale pobliskiego lasu przeprowadzonym przez własną artylerię wzięto – w zależności od źródeł – od 1,5 do 2 tys. jeńców, którzy pod eskortą zostali wysłani za grupą w kierunku Kowla. Do niewoli dostał się niedługo potem także łącznik motocyklowy wiozący rozkazy<sup>67</sup>.

W m. Siedliszcze położonej nieco na zachód od drogi, którą poruszała się polska kolumna, znajdował się dowódca XIX BS z 7 DS i stamtąd

<sup>66</sup> Żyrkiewicz, *Samochody*, 243.

<sup>67</sup> *Ibid.*, 242–243.

obserwował jej przejazd. Z braku artylerii nie mógł jej ostrzelać, ale zatelefonował do dowódcy 7 DS z informacją o tym fakcie. Ten jednak stwierdził, że zatrzyma Polaków na podejściach do Kowla „szkołą dywizyjną”. Rosyjska brygada otrzymała zaś rozkaz marszu w kierunku Brześcia i niszczenia mostów na tyłach kolumny zmotoryzowanej<sup>68</sup>.

Grupa mjr. Bochenka została jeszcze ostrzelana pod wsią Myślina przez kolejny pododdział artylerii bolszewickiej z 7 DS, ale straż przednia ponownie bez strat własnych wystrzelała ich obsługi, po czym ok. godz. 14.00 z pełną szybkością wjechała do Kowla, wzbudzając panikę wśród nieprzyjaciół, nie natykając się na żaden poważniejszy opór ze strony wspomnianej „szkoły dywizyjnej”. Zaskoczenie wroga było całkowite, sztaby 7 i 25 DS opuściły w popłochu miasto – ten pierwszy uciekł na stację Rożyzszcze, zaś drugi na stację Hołoby. Inżynier Andrzej Morsztyn wspominał:

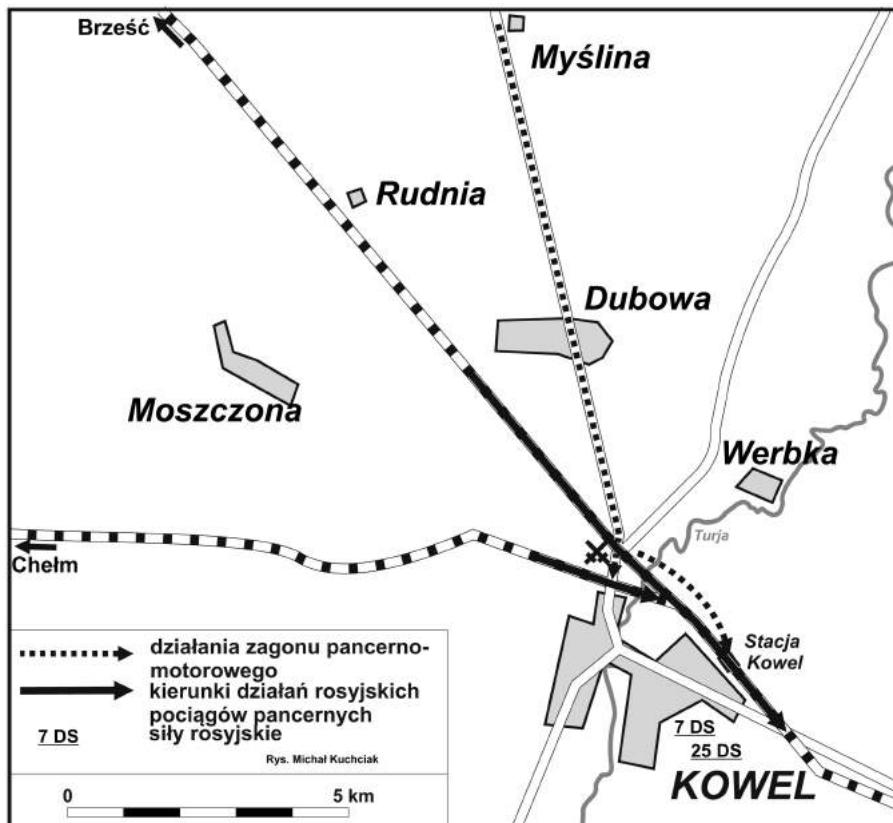
„Gdy pierwsze nasze pancerki, jak burza, wpadły do miasta, na ulicach, z powodu niedzieli, ruch był bardzo ożywiony; nikt nie podejrzewał nawet naszego zbliżenia się. Na widok samochodów rzuciło się wszystko do bezładnej ucieczki; nikt nie myślał już o obronie. Komisarze bez płaszczy i czapek, zostawiwszy wszystkie swoje rzeczy, papiery i rozkazy, gdzie który mógł, dopadał furmanki lub konia i uciekał w boczne uliczki. W ciągu 5 minut stacjonujące w Kowlu co najmniej 2 dywizje 9 Korpusu opróżniły miasto, pozostawiając nam literalnie wszystko. W uciekające gromady wmieszały się nasze samochody pancerne i bezlitosnym ogniem karabinów maszynowych, jak miotłą czarodziejską, oczyszczały przed sobą drogę. Nie spotkały najmniejszego nawet oporu; niespodzianka była zbyt nagła i zbyt wielki popłoch i przerażenie”<sup>69</sup>.

W ślad za awangardą do Kowla ruszyły siły główne. Jednakże zostały one zatrzymane na podejściach do miasta przez pociąg pancerny jadący od strony Brześcia. Do walki z nim stanęła artyleria grupy. Piechota po spieszeniu rozbiegła się – w kierunku koszar ruszyły 6 i 10 kompanie pod dowództwem por. Henryka Ostrowskiego, zaś 9 i 11 kompanie dowodzone przez mjr. Engela-Ragisa, wsparte czterema KM-ami, próbując wyminąć pociąg, zaatakowały część Kowla leżącą na wschodnim brzegu rzeki Turji<sup>70</sup>. Kierowcy natomiast otrzymali rozkaz wycofania samochodów za pobliskie wzgórze. W bitewnym chaosie nie było to łatwe, pojazdy stłoczyły się w powstałym zamieszaniu i w pierwszym momencie odjechały samochody znajdujące się na końcu kolumny. Pociąg podjechał pod koszary, a półkolisty układ torów sprawił, że chwilowo zniknął z oczu polskich żołnierzy i jego ogień umilkł.

<sup>68</sup> Rosen-Zawadzki, „Zagon”, 560, 562.

<sup>69</sup> Żyrkiewicz, *Samochody*, 245.

<sup>70</sup> R.S., „Zagon piechoty”, 535.



Mapa 4. Atak na Kowel 12 września 1920 r.

Źródło: Opracowanie własne autora.

Tymczasem z tego samego kierunku co pierwszy nadjechały kolejne pociągi – towarowy i pancerny. Ten ostatni ostrzelał polskie samochody, których kierowcy próbowali uciec z zagrożonej strefy. Przez moment siły polskie wzięte zostały w krzyżowy ogień. Artyleria jednak nie została dłużna, trafiając kilkakrotnie jeden z pociągów. Po kilku minutach wszystkie składy opuściły pole walki, kryjąc się za budynkami stacji. Według Magnuskiego siły polskie walczyły z szerokotorowymi pociągami pancernymi nr 72 i 82 z 1 Armii Konnej gen. Budionnego<sup>71</sup>.

<sup>71</sup> Magnuski, *Samochód pancerny Ford* (Warszawa: „MMG”, 1990), 12. Z kolei Aleksander Smoliński podaje, że w armii tej we wrześniu 1920 r. znajdowały się pociągi pancerne nr: 7 (być może o nazwie własnej „Stienka Razin”), 13 („Krasnyj Kawalerist”), 63 („Gibiel Kontrriewolucji”), 72 („Pamięci towarzysza Rudniewa”), 82 („Smierć Direktorii”) i Pociąg Uzbrojony nr 203. Z tego od końca sierpnia pociągi pancerne 72 i 82 działały na linii kolejowej Kowel – Chełm; zob. Aleksander Smoliński, *O „CZERWONĄ” Rosję, „CZERWONĄ” Europę i „CZERWONY” Świat. Studia o potencjalne militarnym Sowietów w latach 1918–1941* (Toruń: Wyd. UMK, 2015), 350, 358.

W tym czasie żołnierze 11 kompanii usunęli pod ogniem pociągów pancernych barykady ustawione na przejeździe kolejowym Kowel – Chełm, które nie pozwalały polskim samochodom pancernym towarzyszącym zgrupowaniu głównemu na zaatakowanie Kowla. Pracami tymi kierował dowódca kompanii – ppor. Jan Mazurkiewicz, przy wydatnej pomocy oficera kassowego III batalionu – pchor. Jana Kwiczała. Ten ostatni, prowadząc jeden z plutonów, z własnej inicjatywy przystąpił do budowy barykady na torze kolejowym. Po usunięciu zatoru na drodze do miasta wjechały samochody pancerne i przy wsparciu piechoty z 11 kompanii oczyściły wschodnią część Kowla, zdobywając liczne tabory. W walkach odznaczył się między innymi kpr. Stefan Pawlik<sup>72</sup>.

Na drugim kierunku natarcia polskiej piechoty por. Ostrowskiemu udało się zdobyć koszary oraz pobliskie lotnisko. Stało się to dzięki pomocy samolotu z 8 Eskadry Wywiadowczej, który wspierał grupę mjr. Bochenka. Jego załoga ostrzelała i rozproszyła ogniem karabinów maszynowych obsadę obiektu. Po chwili na jego teren wjechały ciężarówki z kompanią piechoty, miażdżąc resztki oporu. Na lotnisku zdobyto trzy sprawne samoloty<sup>73</sup>.

Następnie, przeszedłszy przez rzekę Turję, por. Ostrowski zaatakował dworzec kolejowy, zdobywając go. Plutonowy Jan Zieliński wysadził tor kolejowy na zachód od stacji, uniemożliwiając wycofanie się kolejnemu z pociągów pancernych, który pojawił się od strony Włodzimierza Wołyńskiego<sup>74</sup>.

Po oderwaniu się pociągów i skończeniu walk na przedpolu Kowla okazało się, że straty własne wyniosły tylko dwóch zabitych (kierowca i jeden strzelec na samochodzie ciężarowym) oraz kilkunastu rannych. Doczepiwszy armaty do samochodów, ok. godz. 16.00 do miasta weszły pozostałe siły grupy mjr. Bochenka, łącząc się z awangardą. Żołnierze przystąpili do tworzenia stanowisk obronnych w kluczowych punktach miasta, w tym na dworcu kolejowym, wykorzystując również zdobyte armaty. Załogi samochodów pancernych, mimo braku odpoczynku, pełniły zadania patrolowe na drogach dookoła miasta.

Dowódca rosyjskiej 7 DS nie mógł nawiązać łączności ze swoimi oddziałami – dopiero ok. godz. 21.00 polska kompania obsadzająca stację kolejową została zaatakowana przez oddział nieprzyjacielski liczący ok. 130 żołnierzy. Udało mu się wprawdzie zdobyć przejściowo dworzec kolejowy, ale ostatecznie bolszewicy zostali stamtąd wyrzuceni<sup>75</sup>. Dalsza część nocy minęła jednakże spokojnie. Słyszane w mieście odgłosy kanonady artylerijskiej dodawały nadziei, gdyż świadczyły o zbliżaniu się głównych sił pol-

<sup>72</sup> R.S., „Zagon piechoty”, 535.

<sup>73</sup> Barbarski, Jońca i Tarczyński, *Pojazdy*, 137.

<sup>74</sup> R.S., „Zagon piechoty”, 535.

<sup>75</sup> Rosen-Zawadzki, „Zagon”, 563.

skich. Faktycznie, ok. godz. 10.00 13 września do Kowla wkroczyły pierwsze oddziały piechoty z 7 i 18 DP.

Zagon na Kowel miał tylko wymiar taktyczny, jednakże z punktu widzenia sztuki wojennej należy go ocenić bardzo wysoko. Przede wszystkim godny podkreślenia jest fakt, że miasto będące celem zagonu zostało zdobyte w ciągu ok. 26 godzin, co wiązało się z pokonaniem blisko 160 km w terenie kontrolowanym przez siły nieprzyjaciela. Tym samym zajęty został ważny węzeł kolejowy i zaopatrzeniowy, który dla strony polskiej stał się również ważną bazą do dalszych działań. Ponownie szybkość działania i całkowite zaskoczenie przeciwnika stały za tym, że udało się pokonać zgrupowanie wojsk bolszewickich, zaś ich dowódcy nie mogli zebrać w krótkim czasie sił, które umożliwiłyby im odbicie miasta<sup>76</sup>.

Sukces grupy mjr. Bochenka, który doprowadził do zdobycia Kowla, oraz zakończony powodzeniem październikowy zagon kawalerii na Korosteń zdezorganizowały siły nieprzyjaciela. W okolicach Kowla rozbito trzy dywizje strzeleckie – 7, 25 i 58. Przeprowadzony w brawurowy sposób zagon przeszkodził w kontrataku rosyjskiej 7 DS w kierunku północno-zachodnim oraz pozwolił na przesunięcie frontu o ok. 100 km. O jego skuteczności niech świadczy komunikat prasowy Sztabu Generalnego z 14 września tr., w którym można przeczytać, że:

„Dnia 13 b.m. o godzinie 10 Kowel został zajęty przez oddziały naszej piechoty, przy czym wzięto przeszło 3,000 jeńców, 36 armat, 2 pociągi pancerne, 3 zupełnie dobre samoloty, 4 parowozy pod parą i przeszło 300 wagonów; bardzo dużą ilość materiału wojennego. Do tego sukcesu dopomogła grupa samochodów pancernych pod dowództwem majora Bochenka, który w niezwykle krwawy sposób, jadąc od północy szosą brzeską, po ciężkiej walce zdołał opanować do dnia 12 b.m. pod wieczór dworzec kolejowy, uniemożliwiając tym samym wszelką ewakuację”<sup>77</sup>.

Według dostępnych danych zdobyto w sumie 12 samolotów, w tym 3 sprawne. Doliczyc do tego należy 12 samochodów i uwolnienie wielu jeńców, a to wszystko przy stratach własnych wynoszących dwóch zabitych, kilkunastu rannych i uszkodzeniu trzech pancernych Fordów<sup>78</sup>. Inżynier Morsztyn dodawał: „Naliczyliśmy: dwa pociągi pancerne, kilkadziesiąt armat, 12 samochodów, aeroplany, amunicję, mundury i materiały sanitarne w ogromnej ilości; drugie tyle mieliśmy na podwodach lub w składach w mieście. Jest i dla nas samochodziarzy cysterna doskonałej benzyny

---

<sup>76</sup> Świadczy o tym również fakt, że dowódcy rosyjskiej 7 DS udało się zebrać do kontrataku zaledwie 130 żołnierzy ze swojej jednostki.

<sup>77</sup> *Pierwsza wojna polska*, 294.

<sup>78</sup> Abramowicz i Kreis, *Zarys*, 23; Duchiewicz, „Zagon”, 191.

i druga – oliwy<sup>79</sup>. Z kolei rozkaz operacyjny nr 143 podawał, że w Kowlu wzięto do niewoli ok. 2,5 tys. jeńców oraz zdobyto: 12 armat, ok. 3 tys. wagonów, 4 parowozy, 2 pociągi pancerne, 3 aeroplany i inny materiał wojenny<sup>80</sup>.

Z powyższych danych wynika, że grupa składająca się z blisko 1 tys. żołnierzy, wspartych bronią pancerną, w przeciągu kilkunastu godzin walki pokonała od 3 do 4 razy liczniejszego nieprzyjaciela. Zakończony sukcesem zagon mjr. Bochenka zachwiał obroną bolszewickiej 12 A, zmuszając wchodzące w jej skład jednostki do szybkiego odwrotu, a tym samym ułatwił polskim siłom głównym atak.

Zatrzymując się nieco dłużej przy kwestii zdobytych na nieprzyjacielu pociągów pancernych, według Magnuskiego były to pociągi pancerne nr 13 „Krasnyj Kawalerist” i nr 39 „Subbotnik”<sup>81</sup>. Uściślić należy pewne wątpliwości co do tego pierwszego. Faktycznie, poważnie uszkodzony, być może w czasie walk pod Kowlem, został zdobyty na stacji Turijsk (Turzysk, ok. 20 km na południowy zachód od Kowla) nieustalonego dokładnie dnia i w nieustalonych okolicznościach, a następnie ze względu na niemożność remontu 23 września skreślony ze spisu pociągów pancernych<sup>82</sup>.

Potwierdza to notatka dowództwa GO gen. Krajowskiego do dowództwa 3 A z 17 września, z której wynika, że na stacji kolejowej w Kowlu znajdowało się 7 czynnych parowozów, 2 nieczynne, 1100 wagonów (w tym 80 lor), z których sformowano pociąg sanitarny złożony z 20 wagonów, pociąg pancerny nr 39 „Subbotnik”, po włączeniu do służby w WP nazwany „Generał Krajowski”, złożony z jednej lory pancernej, dwóch wagonów pancernych i dwóch lor, a także pociąg amunicyjny. Z kolei na stacji kolejowej Turijsk (Turzysk) znajdowało się 140 spalonych wagonów, zdemolowany rosyjski Pociąg Pancerny nr 13 „Krasnyj Kawalerist” oraz 3 czynne lokomotywy i 40 wagonów<sup>83</sup>.

## Zagon na Łuck 15 września 1920 roku

Ośmielone błyskotliwym sukcesem operacji grupy motorowo-pancernej na Kowel dowództwo polskie zorganizowało kolejny zagon, którego celem

<sup>79</sup> Żyrkiewicz, *Samochody*, 246.

<sup>80</sup> „Rozkaz operacyjny nr 143, L.26807/III, 14 IX 1920 r.”, w *Bitwa Wołyńsko-Podolska*, 329.

<sup>81</sup> Magnuski, *Samochód pancerny Ford*, 14.

<sup>82</sup> Smoliński, *O „CZERWONĄ” Rosję*, 365.

<sup>83</sup> „Notatka dowództwa GO gen. Krajowskiego do dowództwa 3. Armii w sprawie stanu i naprawy linii kolejowej, 17 IX 1920 r.”, w *Bitwa Wołyńsko-Podolska*, 455. W publikacji *Pierwsza wojna polska*, 295, zapisano ponadto: „214 pułk ułanów, zajmując Turzysk, zdobył 4 parowozy, 180 wozów, pociąg pancerny «Krasnyj Kawalerist», 3 samochody pancerne, 8 dział, 30 karabinów maszynowych i dużo materiału wojennego”.



był oddalony o ok. 74 km na południowy wschód od tego miasta Łuck. Według polskich zamiarów operacyjnych opanowanie i utrzymanie Łucka miało pozwolić na odcięcie drogi odwrotu 12 A i 1 Armii Konnej, wycofujących się w tym kierunku pod naciskiem GO gen. Hallera, która miała rozbić centrum 12 A na odcinku od Kryłowa (włącznie) do Skryhiczyna (wyłącznie), a następnie przejść do pościgu po osi Włodzimierz Wołyński – Łuck. Już w trakcie prac nad ofensywą wołyńską wyższe dowództwo brało pod uwagę wykonanie zagonu na to miasto z wykorzystaniem samochodów pancernych oraz samochodów ciężarowych przewożących piechotę<sup>84</sup>. W rozkazie operacyjnym nr 138 gen. Sikorskiego znajduje się mianowicie następujący zapis:

„W razie jeżeli Armia Konna Budionnego będzie w odwrocie w kierunku na Łuck, a Grupa [Operacyjna] gen. Hallera posunie się naprzód, wówczas gen. Krajowski uderzy dn. 12 bm. o świcie z rejonu Kowla przy pomocy 18 DP, grupy aut pancernych i 214 p[ułku] uł[anów] na Łuck wzdłuż szosy kolejowej, dążąc za wszelką cenę do zajęcia tego miasta dn. 14 IX pod wieczór. Akcję powyższą tak prowadzić, by przeciąć wszelkim siłom nieprzyjacielskim zdążającym w kierunku wschodnim drogi odwrotu i zepchnąć je bezwarunkowo do Łucka, a potem na południe na górną Ikwę. W szczególności nie dopuścić, ażeby gros sił nieprzyjacielskich wycofało się na Równę”<sup>85</sup>.

Jak wynika z rozkazu operacyjnego nr 140 z 13 września, 9 i 13 DP tworzące GO gen. Nowotnego miały posuwać się w kierunku Łucka, zaś ta ostatnia dodatkowo miała wydzielić oddział pościgowy, którego zadaniem było odcięcie drogi odwrotu nieprzyjaciela wzdłuż drogi Włodzimierz Wołyński – Łuck. Jednocześnie rozkaz operacyjny nr 143 z 14 września nakazywał, by XXXVI BP (dowódca gen. Jan Wróblewski) z 18 DP na samochodach, wsparta pociągiem pancernym zdobytym na bolszewikach w Kowlu (wspominany „Generał Krajowski”), rozpoczęła w południe akcję na Łuck. Z kolei rozkaz operacyjny nr 18 gen. Nowotnego nakazywał, by marsz na Łuck rozpoczął się 15 września o północy, zaś zdobycie miasta miało nastąpić nie później niż rankiem 16 września<sup>86</sup>.

Zgodnie z pierwotnym planem w wypadku na Łuck udział wzięła grupa wydzielona ze składu XXXVI BP, a mianowicie:

---

<sup>84</sup> „Rozkaz operacyjny nr 137, L.dz.26211/III, 9 IX 1920 r.”, w *Bitwa Wołyńsko-Podolska*, 154–155.

<sup>85</sup> „Rozkaz operacyjny nr 138, L.26312/III, 9 IX 1920 r.”, w *ibid.*, 158.

<sup>86</sup> „Rozkaz operacyjny nr 140, L.262702/III, 13 IX 1920 r.”, w *ibid.*, 297; „Rozkaz operacyjny nr 143, L.26807/III, 14 IX 1920 r.”, w *ibid.*, 330; „Rozkaz operacyjny nr 18, Nr 3412/op., 15 IX 1920 r.”, w *ibid.*, 386.

- I/145 pp (właściwie pułku strzelców kresowych; późniejszy 72 pp) mjr. Witolda Warthy;
- I/49 pp (właściwie pułku strzelców kresowych; późniejszy 65 pp) mjr. Baltazara Niepokojczyckiego;
- 2 (por. Konrad Unger) i 3 (por. Dawid Kelhoffer) baterie artylerii 18 pap mjr. Franciszka Kondrata<sup>87</sup>.

Do dalszego wyjaśnienia pozostaje kwestia uczestnictwa w zagonie samochodów pancernych i ciężarowych. W dokumentacji archiwalnej można znaleźć informacje, że w ataku na Łuck, prócz ww. pododdziałów, uczestniczyć miała również grupa samochodowa mjr. Bochenka, zapewne ta sama, której użyto w zagonie na Kowel (kolumny o numerach: 17, 28, 81, 200 i 300), oraz 1 kolumna lekkich samochodów pancernych por. Dzieciulewskiego. Świadczy o tym cytowany dalej fragment dokumentu mówiący o uszkodzeniu czterech Fordów FT-B oraz fragment rozkazu operacyjnego wydanego przez dowództwo 1 DJ z 16 września: „podczas ataku na Łuck będzie od strony Kowla współdziałać kolumna naszych panc[ernych] samochodów; być może kolumna ta w pościgu za nieprzyjacielem wysunie się w kierunku Łuck – Równó”<sup>88</sup>.

W godzinach rannych 14 września z kierunku północnego rosyjski oddział w sile ok. 700 ludzi (były to uzupełnienia dla 7 DS) przeprowadził akcję odbicia Kowla. Broniący na tym odcinku miasta I/145 pp musiał ustąpić pod naporem wroga, który zajął przejściowo dworzec kolejowy i nawet wdarł się do miasta. Jednakże wkrótce potem przeciwuderzenie II i III batalionów tego pułku odrzuciło nieprzyjaciela i żołnierze polscy odzyskali stację kolejową. Walka ustała ok. godz. 10.00<sup>89</sup>.

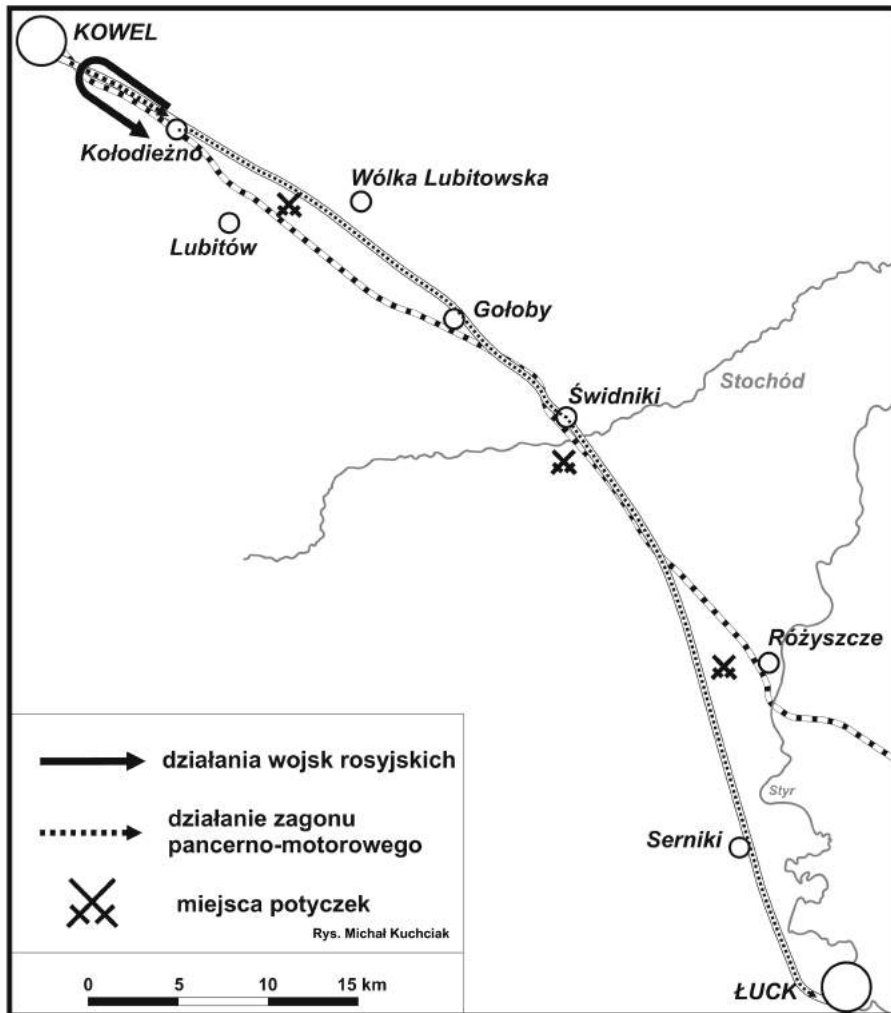
Wkrótce potem 145 pułk został zluzowany przez elementy 7 DP, zaś jego I batalion, wraz z innymi oddziałami (m.in. wspomniany I/49 pp), załadował się na samochody ciężarowe, do których doczepiono również armaty i przygotował do wypadu na Łuck. Przedtem jednak, ok. godz. 14.00, bolszewicy ponowili atak na Kowel, tym razem z kierunków południowego i wschodniego, korzystając ze wsparcia pociągów pancernych. Do kontrataku wzdłuż drogi Kowel – Kołodziejno został skierowany III/145 pułku. Na otwartym, równym terenie poniósł straty, ale w sukurs przyszedł mu

---

<sup>87</sup> Jan Fuglewicz, *Zarys historii wojennej 49-go pułku piechoty*, ZHWPP (Warszawa: WBH, 1929), 29; Zbigniew Badowski, *Zarys historii wojennej 18-go pułku artylerji polowej*, ZHWPP (Warszawa: WBH, 1930), 37; Jan Grochot, *Zarys historii wojennej 72-go pułku piechoty*, ZHWPP (Warszawa: WBH, 1936), 38.

<sup>88</sup> „Rozkaz operacyjny dowództwa 1. Dywizji Jazdy, L.1609/1 op., 16 IX 1920 r.” w *Bitwa Wołyńsko-Podolska*, 418.

<sup>89</sup> Fuglewicz, *Zarys*, 29–30; Grochot, *Zarys*, 38–39; Badowski, *Zarys*, 37.



Mapa 5. Przebieg zagonu na Łuck 15 września 1920 r.

Źródło: Opracowanie własne autora.

II batalion. Pod naciskiem polskich oddziałów, wspartych dodatkowo artylerią, wróg się wycofał. Zajęte zostało również Kołdzieżno.

W związku z tym zagon na Łuck wyruszył dopiero z tej miejscowości, zaś za oddziałem zmotoryzowanym wymaszerowała reszta XXXVI BP z 18 DP. Do Kowla przybył niustalony pluton samochodów pancernych, być może chodzi o 2 pluton dowodzony przez ppor. Feliksa Petę, w którym znajdował się między innymi zdobyty wcześniej na nieprzyjacielu samochód pancerny Fiat Iżorski „Generał Dowbór”. Kwestia ta wymaga jednak dalszych badań. Z relacji dowódcy 1 kolumny lekkich samochodów pancernych por.

Dzięcielewskiego wynika, że w zagonie wzięła udział również tylko część wozów bojowych kolumny:

„Tegoż dnia wieczorem [14 września – M.K.] o godz. 7-ej kolumna wraz z plutonem ciężkich samochodów pancernych, przybyłych w międzyczasie, wyruszyła w nowej grupie wypadowej na Łuck pod dow[ództwem] majora Bochenka. Z 1-szej kolumny lekkich samochodów pancernych wzięły udział cztery «Fordy» i dwa «White’y»; pozostałe wozy wskutek przeciążenia pracą pozostały w Kowlu dla remontu.

Na 5-ym kilometrze został trafiony pociskiem nieprzyjacielskim z pociągu pancernego pancerny samochód «Fiat» z plutonu ciężkich samochodów pancernych i spłonął. W dalszej akcji w ciągu bezustannej walki z podjeżdżającymi biegnącym wzdłuż szosy torem kolejowym pancernymi pociągami, kolumna przez całą noc posuwała się naprzód<sup>90</sup>.

Jeśli chodzi o wspomnianą relację, do walki, w której uszkodzeniu (zniszczeniu?) uległ polski samochód pancerny, doszło prawdopodobnie pod miejscowością Lubitów. Nad ranem 15 września zgrupowanie dotarło do przeprawy na rzece Stochód w rejonie miejscowości Świdniki, ok. 38 km od Łucka i 35 km od Kowla. W chwili, gdy na prawym brzegu rzeki znajdowały się dwie kompanie I/145 pp i 2 bateria artylerii, polskie siły zostały zaatakowane przez dwa rosyjskie pociągi pancerne. Zaskoczenie było całkowite – już po pierwszych strzałach zniszczeniu uległo osiem samochodów (w awangardzie musiały znajdować się również opancerzone Fordy, które także odniosły uszkodzenia), w wyniku dalszego ostrzału obie kompanie 145 pp poniosły ciężkie straty. Dodatkowo z pociągów zaatakowały grupy szturmowe, wybijając obsługi armat 2 baterii artylerii. W walce zginął również dowódca tej baterii por. Unger, który usiłował odprzodkować armatę<sup>91</sup>.

Obie polskie kompanie awangardy wycofały się do pobliskich okopów z I wojny światowej, gdzie ostatecznie odparły natarcie. Rosjanie jednakże spalili pozostawione samochody i, ostrzeliwani przez 3 baterię por. Kelhoffer, wycofali się. Po uporządkowaniu sztyków pozostałe samochody odesłano do Kowla, zaś grupa musiała wznowić marsz pieszo, stacząc po drodze walki praktycznie o każdą mijaną miejscowość. W walce odznaczył się między innymi działonowy kpr. Wincenty Palczewski<sup>92</sup>.

<sup>90</sup> CAW-WBH, Dep. Tech. MSWojsk., I.300.41.67, Raport por. [Stanisława] Dzięcielewskiego z dotychczasowej działalności i wartości bojowej samochodów pancernych „Ford”, b.m., 10 X 1920 r., 5.

<sup>91</sup> Badowski, *Zarys*, 37; Fuglewicz, *Zarys*, 30.

<sup>92</sup> Nieco inny przebieg walki podał Grochot (*Zarys*, 38–39): „Grupa samochodowa, posuwająca się marszem ubezpieczonym, została nad ranem pod Świdnikami zaskoczona ogniem z sowieckiego pociągu pancernego. Dwie kompanie 145-go pułku poniosły dość ciężkie straty. Dopiero ogień własnej artylerii spędził sowiecką pancerkę. Powracająca z tego wypadu

Warto w tym momencie ponownie sięgnąć do relacji por. Dzieścielewskiego, który pisał:

„Nad ranem, gdy awangarda przejechała przez most na Stochodzie, podjechał pociąg pancerny i, mając umożliwiony dokładny obstrzał na szosę biegnącą w tym miejscu o 200-cie metrów od toru kolejowego, rozpoczął ogień, trafiając pierwszymi pociskami samochód G.M.C. sanitarny 1-szej kolumny lekkich samochodów pancernych i niszcząc go doszczętnie. Zniszczonych zostało następnie 8-em dalszych samochodów ciężarowych White 300 kolumny, przy czym zginęło kilku szoferów.

Pomimo natarcia piechoty nieprzyjacielskiej na most – starającej się tym sposobem odciąć awangardę – kolumna ostatecznie natarcie odparła i przybyła 16-go września do Łucka, zajętego już przez dywizję naszej kawalerii. W akcji tej zostały ciężko uszkodzone trzy pancerne samochody Ford, z których dwa, trafione pociskami armatnimi w spody, zostały, jako niezdatne do ruchu, wycofane i odesłane do remontu<sup>93</sup>.

Z kolei w porannym meldunku sytuacyjnym z 16 września można znaleźć następującą informację: „Oddziały wł[asnej] 18 DP Gr[upy Operacyjnej] gen. Krajowskiego przekroczyły wczoraj wieczorem Stochód, natrafiając na silny opór nieprzyjaciela. Pancerki bolszewickie uszkodziły 4 nasze auta panc[erne] i parę aut ciężarowych<sup>94</sup>”.

Jak wynika z dokumentacji archiwalnej, po walkach pod Lubitowem i Świdnikami grupa mjr. Bochenka stoczyła boje jeszcze pod miejscowością Rożyszcze, leżącą ok. 24 km od Łucka, którą grupa osiągnęła dopiero wieczorem 15 września, zaś 16 września dotarła do Łucka, gdzie okazało się, że miasto zostało już zajęte przez oddział z 13 DP. Ogółem w czasie zagonu polskie zgrupowanie poniosło straty rzędu 2 oficerów i 30 szeregowych zabitych, ok. 80 rannych i rozbite dwa samochody pancerne<sup>95</sup>. Nie udało się jednak definitywnie ustalić, czy straty te poniosła grupa pancerno-zmotoryzowana, czy też to ogólne straty poniesione w walkach o Łuck.

---

pancerka sowiecka spostrzegła na południe od mostu na Stochodzie wycoczywającą straż przednią grupy wypadowej i rozpoczęła na nią silny ogień artyleryjski. Jednocześnie załoga pociągu ruszyła do szturm. Straż przednia w sile dwóch kompanii wycofała się do starych okopów z wojny światowej i tam odrzuciła natarcie. Rosjanie spalili tymczasem pozostawione na szosie polskie samochody. Po tym zajściu pociąg sowiecki wycofał się z walki, a grupa wypadowa z powodu braku samochodów ruszyła dalej marszem pieszym”.

<sup>93</sup> CAW-WBH, Dep. Tech. MSWojsk., I.300.41.67, Raport por. Dzieścielewskiego z dotychczasowej działalności i wartości bojowej samochodów pancernych „Ford”, b.m., 10 X 1920 r., 5.

<sup>94</sup> „Meldunek sytuacyjny poranny dowództwa 3 Armii, Nr 27001a/III, 16 IX 1920 r.”, w *Bi-twa Wołyńsko-Podolska*, 410.

<sup>95</sup> „Meldunek sytuacyjny dowództwa 3 Armii z dnia 16 września 1920 r.”, w *ibid.*, 449.

Tym razem zagon nie przyniósł spodziewanych rezultatów. Wbrew oczekiwaniom strony polskiej nie udało się zaskoczyć wroga, wręcz przeciwnie, grupa zmotoryzowana została zaskoczenia zaatakowana przez jeden lub dwa nieprzyjacielskie pociągi pancerne. Zadały one oddziałom polskim na tyle poważne straty, że kontynuowanie przez nie akcji jako zgrupowania zmotoryzowanego było już niemożliwe.

## Zakończenie

W porównaniu z pierwszowojenną taktyką walk pozycyjnych, stosowanie przez Wojsko Polskie w wojnie z bolszewikami zagonów pancerno-motorowych było pionierskie i przyczyniło się do poważnych sukcesów, przede wszystkim zaś pozwoliło na szybkie przesunięcie frontu.

Polskie zagony pancerno-motorowe z 1920 r. są doskonałym przykładem działań błyskawicznych, pokazującym możliwości jednostek zmotoryzowanych, ich dużą zdolność do przenikania głęboko za linię wroga, gdzie dezorganizowały jego elementy tyłowe lub dowodzenia, a tym samym torowały drogę dla własnych sił głównych kosztem niewielkich strat.

Chlubna historia doraźnie zmotoryzowanych zagonów na Żytomierz i Kowel po zakończeniu w 1921 r. wojny dała asumpt do przeprowadzenia rozważań nad problemami motoryzacji wojska, a także kierunkami praktycznego użycia oddziałów zmotoryzowanych, szczególnie w przypadku państw zaangażowanych w konflikt, a więc w Polsce i w ZSRS (gdzie doświadczenia zagonów wykorzystano najlepiej, organizując w latach trzydziestych wielkie jednostki – korpusy – zmotoryzowane i pancerne). Odbywało się to zarówno na łamach prasy wojskowej, jak i w formie wykładów na temat tego, jak powinny wyglądać działania ruchliwego oddziału zmotoryzowanego na głębokie tyły silniejszego, ale nieprzygotowanego na taki manewr przeciwnika.

Niestety, mimo że zagony na Żytomierz i Kowel były i w dalszym ciągu są doskonałymi przykładami na to, że czynnik szybkości i manewru ma olbrzymie znaczenie w działaniach zaczepnych, to w przypadku strony polskiej praktycznie całe dziesięciolecie zostało zmarnowane pod względem praktycznego wdrożenia doświadczeń. Na taki stan rzeczy złożyło się wiele przyczyn, z których najważniejszymi były:

1. brak odpowiedniego sprzętu,
2. brak zainteresowania bronią pancerną w polskich wyższych kręgach wojskowych oraz jej niedocenywanie,
3. niski stopień zmotoryzowania kraju,
4. wielki kryzys, który zahamował proces motoryzacji państwa, a zarazem WP,
5. kolosalne koszty zakupu sprzętu dla tego typu związków taktycznych.



Wprawdzie w przypadku Polski pewien wpływ tychże akcji można zauważyć w projektach reorganizacji kawalerii z drugiej połowy lat dwudziestych, zmierzających do utworzenia wielkich jednostek mieszanych, złożonych z kawalerii, piechoty przewożonej na samochodach, cyklistów, artylerii, samochodów pancernych lub czołgów i in., to jednak projekty te nie zostały ostatecznie urzeczywistnione lub też wycofano się z nich już w trakcie realizacji.

Sytuacja pod tym względem zaczęła się poprawiać dopiero w drugiej połowie lat trzydziestych. W związku z tym rozpoczęto wówczas prace koncepcyjne nad podobnymi wielkimi jednostkami oraz przeprowadzono pierwsze próby nad zmotoryzowaniem piechoty. Mimo to pod koniec 1936 r. i w pierwszych miesiącach 1937 r. nastąpiło ukoronowanie polskich wysiłków, gdyż położono wówczas teoretyczne podwaliny pod koncepcję tak zwanych oddziałów motorowo-pancernych Sztabu Głównego, a następnie brygad pancerno-motorowych Ministerstwa Spraw Wojskowych przeznaczonych do zatrzymania sił przeciwnika w oparciu o przeszkody terenowe i saperskie w celu podciągnięcia własnych sił i pobicia wroga. W wyniku tych prac sformowano (a w zasadzie zreorganizowano i zmotoryzowano) pierwszą doświadczalną brygadę – 10 Brygadę Kawalerii płk. dypl. Stanisława Maczka, zaś w 1939 r., praktycznie w przeddzień agresji III Rzeszy na Polskę, drugą taką jednostkę – Warszawską Brygadę Pancerno-Motorową płk. dypl. Stefana Roweckiego.

Zadania stawiane przed tego typu wielkimi jednostkami (w największym skrócie miały one opóźnić działania nieprzyjacielskich związków szybkich na kolejnych liniach zapór) nie były tożsame z zadaniami, do jakich używane były zagony. Jednakże nie można wykluczyć, że po zakończeniu planu rozbudowy polskiej broni pancernej (będącej jednym z elementów szerszej zakrojonego planu unowocześnienia polskich sił zbrojnych) nie doszłoby do sformowania jednostek typowo ofensywnych.

## Bibliografia

### Archiwalia

Centralne Archiwum Wojskowe Wojskowego Biura Historycznego  
Departament Techniczny Ministerstwa Spraw Wojskowych

### Źródła opublikowane

Pomarański, Stefan, oprac. *Pierwsza wojna polska (1918–1920). Zbiór wojennych komunikatów prasowych Sztabu Generalnego (za czas od 26.XI.1918 r. – 20.X.1920 r.) uzupełniony komunikatami Naczelnej Komendy W. P. we Lwowie (od 2.XI.1918 r. – 23.XI.1918 r.) i Dowództwa Głównego W. P. w Poznaniu (od 11.I.1919 r. do 14.IX.1919 r.)*. Warszawa: Zakłady Graficzne „Polska Zjednoczona”, 1920.

Tarczyński, Marek, red., Andrzej Bartnik, Janusz Cisek, Grzegorz Nowik, Tadeusz Rawski, Waldemar Strzałkowski i Tadeusz Wawrzyński, oprac. *Bitwa Niemeńska*

- 29 VIII – 18 X 1920. *Dokumenty operacyjne. Część I (29 VIII – 19 IX 1920)*. Warszawa: Oficyna Wydawnicza Rytm, 1997.
- Tarczyński, Marek, red., Janusz Cisek, Grzegorz Nowik, Tadeusz Rawski, Waldemar Strzałkowski, Juliusz S. Tym i Andrzej Cz. Żak, oprac. *Bitwa Wołyńsko-Podolska 5 IX – 21 X 1920. Dokumenty operacyjne*. Warszawa: Oficyna Wydawnicza Rytm, 2014.
- Tarczyński, Marek, red., Janusz Cisek, Jerzy Kirszak, Daniel Koreś, Grzegorz Nowik, Michał Przybylak, Tadeusz Rawski, Waldemar Strzałkowski, Juliusz S. Tym i Andrzej Cz. Żak, oprac. *Bitwa o Ukrainę 1 I – 24 VII 1920. Dokumenty operacyjne. Część I (1 I – 11 V 1920)*. Warszawa: Oficyna Wydawnicza Rytm, 2016.

### Wspomnienia

- Lepecki, Mieczysław. *W blaskach wojny*. Warszawa: „Książnica Atlas”, 1935.

### Opracowania

- Abramowicz, Stanisław, i Józef Kreis. *Zarys historii wojennej 26-go pułku piechoty*. Zarys Historii Wojennej Pułków Polskich 1918–1920. Warszawa: Wojskowe Biuro Historyczne, 1929.
- Badowski, Zbigniew. *Zarys historii wojennej 18-go pułku artylerji polowej*. Zarys Historii Wojennej Pułków Polskich 1918–1920. Warszawa: Wojskowe Biuro Historyczne, 1930.
- Barbarski, Krzysztof, Adam Jońca, i Jan Tarczyński. *Pojazdy w Wojsku Polskim 1918–1939*. Pruszków – Londyn: Oficyna Wydawnicza Ajaks, Komisja Historyczna Byłego Sztabu Głównego, 1995.
- Bąbiński, Kazimierz. *Zarys historii wojennej 5-go pułku piechoty Legionów*. Zarys Historii Wojennej Pułków Polskich 1918–1920. Warszawa: Wojskowe Biuro Historyczne, 1929.
- Duchniewicz, Jerzy. „Zagon pancerno-motorowy na Kowel 10–12 września 1920 r.”. *Przegląd Kawalerii i Broni Pancерnej* nr 59 (1971): 188–191.
- Fuglewicz, Jan. *Zarys historii wojennej 49-go pułku piechoty*. Zarys Historii Wojennej Pułków Polskich 1918–1920. Warszawa: Wojskowe Biuro Historyczne, 1929.
- Grochot, Jan. *Zarys historii wojennej 72-go pułku piechoty*. Zarys Historii Wojennej Pułków Polskich 1918–1920. Warszawa: Wojskowe Biuro Historyczne, 1936.
- Какурин, Николай Е., i Владимир А. Меликов. *Гражданская война в России: война с белополяками*. В.м.в.: АСТ Terra Fantastica, 2002.
- Kutrzeba, Tadeusz. *Wyprawa kijowska 1920 roku*. Warszawa: Drukarnia Narodowa, 1937.
- Magnuski, Janusz. „Austin-Kegresse w Wojsku Polskim”. *Technika Wojskowa Historia* nr 2 (2010): 83–95.
- Magnuski, Janusz. *Samochody pancerne wojska polskiego 1918–1939*. Warszawa: WiS, 1993.
- Magnuski, Janusz. *Samochód pancerny Ford*. Warszawa: „MMG”, 1990.
- Perrett, Bryan. *Zająć i utrzymać*. Tłum. Jarosław Kotarski. Poznań: Rebis, 2001.
- Pomarański, Stefan. *Zarys historii wojennej 1-go pułku piechoty Legionów*. Zarys Historii Wojennej Pułków Polskich 1918–1920. Warszawa: Wojskowe Biuro Historyczne, 1931.
- Przybylski, Adam. „Działania 1. Dywizji Piechoty Legionów na Ukrainie 1920 r.”. *Belona* 13, z. 3 (1924): 236–252.

- R.S. „Zagon piechoty na Kowel”. *Żołnierz Polski* nr 28 (1927): 534–535.
- Rosen-Zawadzki, Kazimierz. „Zagon związku motorowego na Kowel oraz widoki podobnej operacji w przyszłości w świetle poglądów rosyjskich”. *Przegląd Wojskowo-Techniczny* 7, t. 14, z. 5 (1933): 557–576.
- Ryłko, Władysław. *Zarys historii wojennej 7-go pułku artylerii polowej*. Zarys Historii Wojennej Pułków Polskich 1918–1920. Warszawa: Wojskowe Biuro Historyczne, 1929.
- Skarbek, Edward. *Zarys historii wojennej 6-go pułku piechoty Legionów*. Zarys Historii Wojennej Pułków Polskich 1918–1920. Warszawa: Wojskowe Biuro Historyczne, 1929.
- Smoliński, Aleksander. O „CZERWONĄ” Rosję, „CZERWONĄ” Europę i „CZERWONĄ” Świat. *Studia o potencjalne militarnym Sowietów w latach 1918–1941*. Toruń: Wyd. Uniwersytetu Mikołaja Kopernika, 2015.
- Stachiewicz, Julian. *Działania zaczepne 3 armji na Ukrainie*. Studia operacyjne z historii wojen polskich 1918–1921. T. 1. Warszawa: Wojskowy Instytut Naukowo-Wydawniczy, 1925.
- Stachiewicz, Julian. „Manewr na Żytomierz w kwietniu 1920 r.”. *Bellona* 13, z. 2 (1924): 125–138.
- Tym, Juliusz S. *Kawaleria w operacji i walce. Koncepcje użycia i wyszkolenie kawalerii samodzielnej wojska polskiego w latach 1921–1939*. Warszawa: Historyczna, 2014.
- Tym, Juliusz S. *Operacja „Józef”. Operacja zaczepna Wojska Polskiego na Ukrainie wiosną 1920 roku*. Warszawa: Akademia Obrony Narodowej, 2016.
- Tym, Juliusz S. „Organizacyjne podstawy operacji zaczepnej Wojska Polskiego na Ukrainie wiosną 1920 r.” W *Wojna polsko-rosyjska (1919–1920) i jej międzynarodowe odniesienia z perspektywy 90-lecia*. Red. Jeremiasz Ślipiec i Tomasz Kościuder, 96–113. Warszawa: Akademia Obrony Narodowej, 2010.
- Wieliczko, Maciej, ułożył i zebrał. *Polska w pierścieniu prób i ognia. Rok 1918–1926. Pamiątkowy zbiór fotografii i dokumentów*. Warszawa: Twór, 1933.
- Wyszczelski, Lech. *Kampania ukraińska 1920 roku*. Warszawa: Wyd. Neriton, 2009.
- Żebrowski, Marian. *Zarys historii polskiej broni pancерnej 1918–1947*. Londyn: Zarząd Zrzeszenia Kół Oddziałowych Broni Pancерnej, 1971.
- Żyrkiewicz, Leonard. „Co każdy żołnierz o samochodach pancерnych wiedzieć powinien”. *Żołnierz Polski* nr 1 (1930): 6–7.
- Żyrkiewicz, Leonard. „Czy samochody pancерne mogą brać udział w zagonach kawalerji?”. *Przegląd Kawaleryjski* z. 1 (1929): 21–34.
- Żyrkiewicz, Leonard. *Samochody pancерne*. Warszawa: Wojskowy Instytut Naukowo-Wydawniczy, 1928.

## STRESZCZENIE

### Michał Kuchciak, Polskie zagony pancerno-motorowe w czasie wojny 1920 roku

W czasie wojny z bolszewicką Rosją Wojsko Polskie przeprowadziło dwa w pełni udane zagony pancerno-motorowe. Pierwszy z nich miał miejsce 25 i 26 kwietnia 1920 r. w ramach ofensywy ukraińskiej, zaś jego celem był Żytomierz. Drugi

zagon, na Kowel, odbył się w dniach 11 i 12 września tr. podczas operacji wołyńskiej. Oba te miasta były dość istotne, gdyż przebiegały przez nie ważne drogi i szlaki kolejowe, a więc stanowiły one zaplecze zaopatrzeniowe dla sił rosyjskich, tam też gromadzone były zapasy. Zdobycie Żytomierza i Kowla dezorganizowało również oddziały tyłowe nieprzyjacielskich armii.

Dowództwo polskie zachęcone sukcesem akcji na Kowel zorganizowało 15 września kolejny zagon, tym razem na Łuck. Ten jednak nie zakończył się spodziewanym sukcesem, wręcz przeciwnie – siły polskie w nim uczestniczące zostały kilkakrotnie zatrzymane po drodze i poniosły poważne straty.

Słowa kluczowe: zagon, zagon pancerno-motorowy, wojna polsko-bolszewicka, Żytomierz, Kowel, Łuck

## SUMMARY

### **Michał Kuchciak, Polish Armored-Motorized Units Raids during the War of 1920**

During the war with Bolshevik Russia, the Polish Army carried out two completely successful raids involving armored and motorized units. The first of which was directed at Zhytomyr and took place on 25/26 April 1920, as part of the Ukrainian offensive. The second raid, against the city of Kovel, took place on 11/12 September of the same year during the Volhynia operation. Both of these cities were strategically important as major road and railway routes ran through them; thus, they constituted bases for the Bolshevik forces which also stored supplies. The capture of Zhytomyr and Kovel also disorganized the rear units of the enemy armies.

Encouraged by the success achieved at Kovel, the Polish command organized another raid on 15 September, this time against the city of Lutsk. This, however, did not achieve its expected goals as the Polish forces were stopped several times along the way and suffered serious losses.

Keywords: raid, armored-motorized raid, Polish-Bolshevik War, Zhytomyr, Kovel, Lutsk

## ZUSAMMENFASSUNG

### **Michał Kuchciak, Polnische Stoßangriffe motorisierter gepanzerter Einheiten während des Krieges von 1920**

Während des Krieges mit dem bolschewistischen Russland führte die polnische Armee zwei völlig erfolgreiche Stoßangriffe motorisierter gepanzerter Einheiten durch. Der erste fand am 25. und 26. April 1920 im Rahmen der ukrainischen Offensive statt, deren Ziel Schytomyr war. Der zweite Angriff – auf Kowel – fand

am 11. und 12. September desselben Jahres im Rahmen der Wollhynien-Operation statt. Beide Städte waren von großer Bedeutung, da wichtige Straßen und Eisenbahnlinien durch sie verliefen und sie daher als Nachschubbasis für die bolschewistischen Truppen dienten. In diesen Städten wurden auch dementsprechend Vorräte aufgebaut. Durch die Einnahme von Schytomyr und Kowel wurden auch die hinteren Truppen der gegnerischen Armeen desorganisiert.

Ermutigt durch den Erfolg des Stoßangriffs auf Kowel organisierte das polnische Kommando am 15. September einen weiteren Angriff, diesmal auf Luzk. Dieser endete jedoch nicht mit dem erwarteten Erfolg; im Gegenteil, die daran beteiligten polnischen Truppen wurden auf dem Weg mehrmals aufgehalten und erlitten schwere Verluste.

Schlüsselwörter: Überfall, Stoßangriffe motorisierter gepanzerter Einheiten, Polnisch-Bolschewistischer Krieg, Schytomyr, Kowel, Luzk