



Instytut Pamięci Narodowej  
Komisja Ścigania Zbrodni przeciwko Narodowi Polskiemu  
Oddział w Szczecinie



Szczecin 2020

Aleksander Smoliński

## Zagon na Korosteń – październik 1920



- Smoliński A., *Pociągi pancerne 1 Armii Konnej podczas walk na polskim teatrze działań wojennych w 1920 roku* [w:] *Wojna polsko-rosyjska 1919–1920 i jej międzynarodowe odniesienia z perspektywy 90-lecia*, red. J. Ślipiec, T. Kośmider, Warszawa 2010.
- Smoliński A., *Stan kolejnictwa rosyjskiego i sowieckiego w okresie wojny domowej w Rosji oraz w czasie wojny z Rzeczpospolitą Polską – lata 1918–1922*, „Przegląd Wschodni” (Warszawa) 2010, t. 11, z. 1 (41).
- Sobczyński B., *Rozwój historyczny pociągów pancernych*, „Przegląd Wojskowo-Techniczny” (Warszawa) 1934, t. 15, z. 1.
- Sopotnicki J., *Kampania polsko-ukraińska. Doświadczenia operacyjne i bojowe*, Lwów 1921.
- Śmigieński T., *Zarys historii wojennej 8-go Pułku Ułanów ks. Józefa Poniatowskiego*, Warszawa 1929.
- Tatara J., *Zarys historii wojennej 9-go Pułku Ułanów*, Warszawa 1929.
- Turkiewicz J., *Zarys historii wojennej 12-go Pułku Ułanów Podolskich*, Warszawa 1928.
- Ułani Podolscy. *Dzieje Pułku Ułanów Podolskich 1809–1947*, praca zbior., Wrocław–Warszawa–Kraków 1991.
- Wojciechowski A., *Zarys historii wojennej 1-go Pułku Ułanów Krechowieckich*, Warszawa 1929.

\* \* \*

- Гражданская война и военная интервенция. Энциклопедия.*  
Главный редактор С.С. Хромов, Москва 1983.
- Дроговоз И.Г., *Крепости на колесах. История бронепоездов*, Минск 2002.

Aleksander Smoliński

# Zagon na Korosteń – październik 1920



Instytut Pamięci Narodowej  
Komisja Ścigania Zbrodni przeciwko Narodowi Polskiemu  
Oddział w Szczecinie

Szczecin 2020

Tekst:  
*prof. dr hab. Aleksander Smoliński*

Koordynator serii:  
*dr Przemysław Benken*

Redakcja, korekta:  
*Ewa Pankanin*

Projekt graficzny i skład:  
*Stilus Rajmund Dopierała*

Druk:  
*Rex-Druk Szczecin*

Ikonografia:  
*Centralne Archiwum Wojskowe/Wojskowe Biuro Historyczne  
Muzeum Tradycji Niepodległościowych w Łodzi  
Domena publiczna*

Zdjęcie na okładce:  
*Fragment obrazu Wojciecha Kossaka „Zwiad konny”  
(Muzeum Narodowe w Warszawie/fot. Krzysztof Wilczyński)*

Zdjęcie na drugiej stronie okładki:  
*Medal Pamiątkowy za Wojnę 1918–1921 (awers)  
(Zbiory Przemysława Benkena/fot. Jacek Bilski)*

Zdjęcie na odwrocie okładki:  
*Szabla polska wz. 1917 z pochwą  
(Muzeum Narodowe w Krakowie/domena publiczna)*



© Instytut Pamięci Narodowej  
Komisja Ścigania Zbrodni przeciwko Narodowi Polskiemu  
Oddział w Szczecinie

Szczecin 2020



Ułan na koniu, 1920 r.  
(Muzeum Tradycji  
Niepodległościowych w Łodzi)

## Wprowadzenie

Wojna polsko-sowiecka z lat 1919–1920–1921 jest jednym z najważniejszych wydarzeń w najnowszych dziejach narodu i państwa polskiego. Toczyła się ona bowiem nie tylko o taki bądź też inny kształt terytorialny Rzeczypospolitej Polskiej, lecz także o jej niepodległy i całkowicie suwerenny byt. Bowiem w razie klęski Polska i jej świeżo odzyskana niepodległość stałyby się pierwszymi ofiarami krwawego marszu Sowietów na Zachód – ku europejskiej i światowej rewolucji komunistycznej. Tym samym zwycięstwo Sowietów w tej wojnie oraz realizacja ich celów politycznych i militarnych oznaczałaby koniec szeroko rozumianej, opartej na antyku

i chrześcijaństwie, europejskiej cywilizacji śródziemnomorskiej. Była więc to przysłowiowa „wojna o wszystko”, zaś polskie zwycięstwo uratowało nie tylko polską niepodległość, ale także europejską demokrację oraz kulturę, styl życia i pozostałość europejskich elit społecznych, którym udało się przetrwać hekatombę Wielkiej Wojny z lat 1914–1918. Dzięki polskiemu wysiłkowi militarnemu, ekonomicznemu i społecznemu z tych lat Europa może zawdzięczać to, że nie musiała doświadczać patologii, które stałyby się jej udziałem, gdyby załapała ją „rewolucyjna fala” w postaci Robotniczo-Chłopskiej Armii Czerwonej<sup>1</sup>. Szkoda więc, że w Europie tak rzadko się o tym pamięta, przy czym także nasza własna pamięć o tych wydarzeniach pozostawia wiele do życzenia, podobnie jak umiejętność odpowiedniej ich interpretacji i wyciągania z nich odpowiednich wniosków.

Nie należy też zapominać, że pomimo znacząco narastającej literatury dzieje wojny polsko-sowieckiej z lat 1919–1920–1921 nadal kryją sporo tajemnic i budzą wiele, niekiedy nawet bardzo istotnych, kontrowersji oraz wątpliwości. W dalszym też ciągu najslabiej opisanymi, a często wręcz ignorowanymi przez polskich historyków, elementami tego konfliktu są działania Armii Czerwonej, w tym także zakres zaangażowanych przez nią sił i środków oraz ponoszonych strat personalnych, w koniach i materiale wojennym, głównie zaś w trakcie kampanii 1920 r.<sup>2</sup> Tymczasem bez precyzyjnego określenia tych elementów nie jest możliwa rzetelna ocena ani polskich sukcesów, ani też poniesionych wtenczas porażek militarnych. W efekcie tego powstający w taki sposób obraz tego konfliktu daleki jest od doskonałości.

Zagon na Korosteń wykonany pomiędzy 8 a 12 października 1920 r. przez Korpus Jazdy płk. Juliusza Rómmla obok mających miejsce wcześniej wyprawy wileńskiej oraz zagonu na Koziatyn należy do jednej

1 E.V. d' Abernon, *Osiemnasta decydująca bitwa w dziejach świata. Pod Warszawą 1920 r.*, Warszawa 1932.

2 Zob. A. Smoliński, *Bilans strat w ludziach, koniach i materiale wojennym poniesionych przez 1 Armię Konną w trakcie walk na polskim teatrze działań wojennych w okresie maj–wrzesień 1920 r.* [w:] *Od Grunwaldu do Bzury – bitwy i boje polskie na przestrzeni dziejów*, red. J. Jędrusiak, D. Koreś, J. Maroń, K. Widziński, Wrocław 2012, s. 283–309.

z najpiękniejszych akcji polskiej kawalerii – oraz towarzyszących jej formacji artylerii konnej – przeprowadzonych podczas wojny polsko-sowieckiej. Zgodnie z ustaleniami dawniejszej, głównie przedwojennej, polskiej historiografii cechą specyficzną tej operacji odróżniającą ją od poprzednio wymienionych był fakt, iż w trakcie jej trwania pułki szwoleżerów i ułanów oraz artylerzyści konni starli się z sowieckimi „pociągami pancernymi”. Sukces, jakim się zakończyła, spowodował, iż już w okresie międzywojennym miała ona swoją dość bogatą literaturę<sup>3</sup>, w której zawsze podkreślano fakt zniszczenia przez Korpus Jazdy licznych pociągów pancernych Armii Czerwonej. Przy dokładniejszej jej analizie wydaje się jednak, że nie wszystkie fakty podawane do tej pory za absolutnie pewne są dostatecznie jasne i znajdują należyte potwierdzenie źródłowe.

## Czas chwaty pociągów pancernych

Pierwsze klasyczne pociągi pancerne pojawiły się już w czasie wojny burskiej z lat 1899–1902, kiedy to skutecznie używali ich Brytyjczycy. W działaniach jednego z nich wziął także udział ówczesny korespondent wojenny, a późniejszy pierwszy lord Admiralicji i w końcu Premier Wielkiej Brytanii Winston Churchill. Podczas I wojny światowej na froncie wschodnim, gdzie w przeciwieństwie do Zachodu wojna nie straciła swego manewrowego charakteru, z powodzeniem wykorzystywano je również w Armii Rosyjskiej oraz w Cesarsko-Królewskiej Armii Austro-Węgierskiej, a także w armii cesarskich Niemiec. Tam też przez cały czas jej trwania kolej, w tym także wąskotorowa, odgrywała najistotniejszą rolę zarówno w koncentracji, jak i w zaopatrzeniu walczących wojsk. Natomiast zła praca magistrali i węzłów kolejowych lub ich utrata mogły bardzo poważnie wpłynąć

3 Zob. J. Chłodziński, *Epizod z zagonu na Korosteń – październik 1920* [w:] *Epizody kawaleryjskie. Zbiór wspomnień*, Oświęcim 2012 (wydanie I: Warszawa 1939); E. Hinterhoff, *Zagon na Korosteń*, „Przegląd Kawaleryjski” 1932, R. 9, nr 4 (78); S. Skotnicki, *Sprostowanie do artykułu kpt. dypl. Eugeniusza Hinterhoffa pt. „Zagon na Korosteń”*, „Przegląd Kawaleryjski” 1932, R. 9, nr 7 (63); A. Prąglowski, *Zagon na Korosteń*, „Przegląd Kawaleryjski” 1936, R. 13, nr 3 (125).

na spadek realnej wartości bojowej operujących na Wschodzie armii, jak to w 1916 i 1917 r. stało się z armią carską. Stąd też poza typowo bojowymi pociągi pancerne wypełniały również inne ważne zadania związane z ochroną własnych linii i węzłów kolejowych oraz zwalczaniem pociągów pancernych strony przeciwnej.

Jednakże absolutne apogeum znaczenia osiągnęły one na polach bitew rosyjskiej wojny domowej z lat 1918–1922 zarówno u „białych”, jak i u „czerwonych”, a następnie także w walczących z tymi ostatnimi Wojsku Polskim i w wojskach ukraińskich<sup>4</sup>. Już w maju 1919 r. na frontach operujących przeciw Ukraińcom<sup>5</sup> oraz przeciwko Armii Czerwonej, a także na obszarze krajowym, Wojsko Polskie posiadało siedemnaście gotowych do walki pociągów pancernych. Jeszcze więcej walczyło ich w 1920 r. W sierpniu tego roku przeciwko Sowietaom działały w sumie, co najmniej, 33 pociągi pancerne. Choć ich liczba ulegała ciągłej zmianie, to z reguły utracone jednostki zastępowane były nowo budowanymi albo też pojazdami zdobycznymi lub choćby pojedynczymi wagonami pancernymi<sup>6</sup>.

Jednocześnie, co warto podkreślić, w interesującym nas tutaj okresie czasu pod pojęciem pociągu pancernego należało rozumieć pojazd, którego budowa oraz możliwości zdefiniowane były w następujący sposób:

Pociąg pancerny, stanowiąc jednostkę bojową uzbrojoną w działa i km-y oraz będąc zabezpieczony przeciw działaniom ognia kb [czyli ręcznej broni strzeleckiej, mianowicie karabinów powtarzalnych oraz

karabinów maszynowych – przyp. A.S.] i odłamkami pocisków armatnich, przy tym zdolny do szybkiego poruszania się, jest jednostką manewrową o wybitnie zaczepnym charakterze, zwłaszcza w wojnie ruchowej. Działa on bądź samodzielnie, bądź współdziała z innymi rodzajami wojska [czyli bronią – mianowicie z piechotą i kawalerią – przyp. A.S.]. Ujemnymi jego cechami są duże rozmiary (dobry cel dla artylerii) oraz zupełna zależność od istniejącej sieci kolejowej i stopnia jej używalności. Tym niemniej każde zamierzone działanie pociągu pancernego, o ile jest wykonane przez zgraną, pełną inicjatywę i poświęcenia oraz dobrze wyszkoloną załogę – wyda dodatnie rezultaty przez częściowe choćby unieszkodliwienie i zdemoralizowanie przeciwnika<sup>7</sup>.

Pociąg pancerny był więc wtenczas w Wojsku Polskim bronią, która dobrze nadawała się zarówno do współpracy z kawalerią, jak i do jej zwalczania, oczywiście o ile działała ona w pobliżu szlaków kolejowych. Podobnie kwestie te tak wówczas, jak w okresie międzywojennym traktowano w Armii Czerwonej, gdzie głównie z racji rozległości sowieckiego imperium oraz objętości potencjalnych teatrów działań wojennych broni tej przypisywano znacznie większe znaczenie niż w Polsce oraz innych krajach ówczesnej Europy<sup>8</sup>.

Sytuacja taka, polegająca na szczególnej popularności tego środka walki, wynikała zarówno z doświadczeń wyniesionych przez Rosjan z I wojny światowej, jak i z istnienia specyficznych warunków panujących na wysoce manewrowych oraz jednocześnie słabo nasyconych wojskami frontach wojny domowej. Ponadto z reguły rozciągały się one na bardzo

4 Autor używa liczby mnogiej, gdyż ma na myśli zarówno Armię Czynną będącą siłą zbrojną Ukraińskiej Republiki Ludowej, jak i Armię Halicką podległą Zachodnioukraińskiej Republice Ludowej.

5 „Mała ilość artylerii oraz brak środków technicznych, zwłaszcza wybuchowych, umożliwiły w kampanii o Galicję Wschodnią szerokie zastosowanie pociągów pancernych, które oddały nieocenione usługi przy opanowaniu i zabezpieczeniu linii kolejowych oraz przy współdziałaniu w walkach w pobliżu tychże. Toteż obie strony starały się jak największą liczbę pociągów pancernych zaimprovizować i ściągnąć na obszary wojenne” – cyt. za: J. Sopotnicki, *Kampania polsko-ukraińska. Doświadczenia operacyjne i bojowe*, Lwów 1921, s. 29–30.

6 Centralne Archiwum Wojskowe (dalej: CAW), Oddział I Mobilizacyjno-Organizacyjny Sztabu, 300.7.2, Ordre de Bataille 1919 r. – za nr 560 z 10 V 1919 r.

7 Cyt. za: CAW, Oddział II Sztabu Głównego, 303.4.519, Instrukcja wyszkolenia szeregowych pociągów pancernych – Biuro Ogólno-Organizacyjne Ministerstwa Spraw Wojskowych L. 11070/Wyszk., Warszawa 1928.

8 CAW, Oddział II Sztabu Głównego, 303.4.3038, Siły zbrojne ZSRR. Pociągi pancerne – Oddział II Sztabu Głównego Wojska Polskiego l. dz. 4456/II. Inf. Ros., Warszawa 23 V 1931 r. oraz: A. Smoliński, *Pociągi pancerne 1 Armii Konnej podczas walk na polskim teatrze działań wojennych w 1920 roku* [w:] *Wojna polsko-rosyjska 1919–1920 i jej międzynarodowe odniesienia z perspektywy 90-lecia*, red. J. Ślipiec, T. Kośmider, Warszawa 2010.

rozległych połączeniach byłego imperium Romanowów o bardzo słabej lub wręcz żadnej drogowej infrastrukturze komunikacyjnej, co w znaczącym stopniu utrudniało zaopatrzenie walczących wojsk. W efekcie tego ogromnie wzrastało znaczenie szlaków kolejowych, tym bardziej że na części z tych obszarów istniała stosunkowo gęsta, oczywiście jak na warunki rosyjskie, sieć kolejowa oraz istniejące tam warunki techniczne. Wszystko to sprzyjało również działaniom pociągów pancernych. Choć zarówno sieć kolejowa, jak i niezbędna do jej obsługi infrastruktura były znacznie uboższe, niż miało to miejsce w innych krajach europejskich czy też w Ameryce Północnej, to jednak były one na tyle wystarczające, aby przynajmniej teoretycznie zabezpieczyć w miarę skutecznie ich działania.

Spełnienie tego zadania utrudniała jednak ogólna, bardzo poważna dewastacja majątku i taboru kolejowego oraz braki paliwa czy też wykwalifikowanej siły roboczej. Na stosunkowo niskim poziomie stały również ocalałe z zamętu przewrotu bolszewickiego kadry kierownicze, a przez to także organizacja pracy i możliwości prawidłowego – efektywnego – kierowania i kontroli ruchu kolejowego. Poza tym ogromne problemy stwarzały zniszczone mosty i przepusty kolejowe oraz dewastacja innych elementów infrastruktury, jak choćby urządzeń sygnalizacyjnych, rozjazdów, linii telegraficznych czy też pomp wodnych i składów opału<sup>9</sup>.

Uwaga, jaką w całej Robotniczo-Chłopskiej Armii Czerwonej, a jednocześnie w walczących z bolszewikami „białych” armiach poświęcano pociągom pancernym, wynikała z faktu, że sprzęt pancerny tego typu z powodzeniem wykorzystywano głównie na stepach południowej Rosji, na Uralu, na Północnym Kaukazie oraz wzdłuż kolei transsyberyjskiej, gdzie zarówno w czasie pokoju, jak i podczas wojny życie ekonomiczne

i społeczne w znacznej części skupiało się wokół dużych stacji kolejowych<sup>10</sup>. Wskutek tego przeważająca część działań i manewrów sił biorących udział w wojnie domowej w Rosji odbywała się wzdłuż lub w bezpośrednim sąsiedztwie szlaków kolejowych, które stanowiły główne arterie zaopatrzeniowe dla wszystkich walczących stron. Stąd też ze szczególną zaciętością walczone o węzły kolejowe oraz o opanowanie i utrzymanie głównych magistrali. Na stacjach bowiem, obok różnorodnych kolejowych urządzeń technicznych, często znajdowały się też magazyny z bronią, amunicją, żywnością, umundurowaniem oraz innym niezbędnym zaopatrzeniem wojennym, a także warsztaty naprawcze umożliwiające nie tylko remonty i naprawy taboru kolejowego, ale również różnorodne naprawy uzbrojenia, niekiedy nawet artyleryjskiego.

W związku z tym pociągi pancerne Armii Czerwonej otrzymywały do wykonania bardzo dużo różnych i ważnych zadań taktycznych. Należały do nich przełamywanie obrony przeciwnika, wsparcie natarcia własnej piechoty lub kawalerii, pościg za pobitym nieprzyjacielem, zadania zajęcia pozycji ważnych z taktycznego punktu widzenia oraz utrzymywanie ich aż do nadejścia sił własnych, zwalczanie nieprzyjacielskich pociągów pancernych, rozpoznanie oraz osłona odwrotu lub skrzydeł własnych wojsk. W takich warunkach pociągi pancerne oddawały wszystkim walczącym nieocenione usługi. Pomimo bowiem swych organicznych wad i ograniczeń technicznych oraz taktycznych, głównie wynikających z ich przywiązania do torów, niemal natychmiast stały się one, obok rodzącej się czerwonej konnicy, ważnym czynnikiem manewru organizowanego niekiedy w skali operacyjnej, a nawet strategicznej<sup>11</sup>.

Ponadto pociągów tych oraz ich załóg używano również do naprawy bądź też niszczenia linii kolejowych. Pamiętać przy tym należy,

9 Szerzej o tych kwestiach zob. A. Smoliński, *Stan kolejnictwa rosyjskiego i sowieckiego w okresie wojny domowej w Rosji oraz w czasie wojny z Rzeczpospolitą Polską – lata 1918–1922*, „Przegląd Wschodni” 2010, t. 11, z. 1 (41), s. 75–100; *idem*, O „czerwona” Rosję, „czerwona” Europę i „czerwony” świat. *Studia o potencjale militarnym Sowietów w latach 1918–1941*, Toruń 2015, s. 245–294 [rozdział: *Stan techniczny oraz możliwości przewozowe kolejnictwa rosyjskiego i sowieckiego w okresie wojny domowej w Rosji oraz wojny z Rzeczpospolitą Polską (Lata 1918–1922)*].

10 Obszerniej o tych kwestiach zob. CAW, Oddział II Sztabu Głównego, 303.4.3038, Siły zbrojne ZSRR. Pociągi pancerne – Oddział II Sztabu Głównego Wojska Polskiego l. dz. 4456/II. Inf. Ros., Warszawa, 23 V 1931 r.

11 S. Małagowski, *O zastosowaniu i taktyce pociągów pancernych*, „Bellona” 1919, R. 2, t. 3; B. Sobczyński, *Rozwój historyczny pociągów pancernych*, „Przegląd Wojskowo-Techniczny” 1934, t. 15, z. 1.

iż praktycznie takie same zadania broni tego typu stawiano też w woj- skach „białych” Rosjan oraz w innych walczących z Sowietami armiach, jak choćby w ówczesnym Wojsku Polskim. Także i tam z reguły udzielały one bardzo cennego wsparcia ogniowego własnej piechocie i kawalerii – zarówno w natarciu, jak i w obronie działały samodzielnie lub stanowiły jądro oporu sił znajdujących się w okrążeniu. Często też ich załogi z pola boju schodziły ostatnie lub też ginęły w walce<sup>12</sup>.

W sowieckiej Rosji oraz następnie w ZSRS pociągi pancerne stały się jednym z elementów mitu zwycięskiej dla „czerwonych” wojny domowej. Do legendy przeszedł też słynny pociąg pancerny przewodniczącego Rewolucyjnej Rady Wojskowej Republiki Lwa Trockiego, z którego przez ponad dwa lata, jako jeden z „wodzów rewolucji i przywódców światowego proletariatu”, kierował działaniami Armii Czerwonej na niemal wszystkich frontach tego konfliktu, bezlitośnie wymierzając „sprawiedliwość” licznym rzeczywistym bądź tylko wyimaginowanym wrogom rewolucji oraz surowo karząc wszelkiej maści „zdrajców” jej ideałów i dezterterów. Stąd też pojawienie się tego pociągu budziło postrach zarówno w szeregach zwykłych „krasnoarmiejców”, jak i wśród dowodzącego nimi „komsostawu”<sup>13</sup> oraz komisarzy wojskowych. Sam zainteresowany już po zwycięstwie Sowietów tak wspominał lata spędzone na jego pokładzie:

Trzeba [...] opowiedzieć o tak zwanym „Pociągu Przewodniczącego Rewolucyjnej Rady Wojskowej”. W latach najwyższego napięcia rewolucji moje życie osobiste było najściślej związane z życiem tego pociągu. Z drugiej strony pociąg był ściśle związany z życiem Czerwonej Armii. Pociąg łączył front z tyłami, rozstrzygał na miejscu niecierpiące

12 CAW, Sztab Główny, Oddział I., 303.3.754, Pismo Departamentu VI Wojsk Technicznych Ministerstwa Spraw Wojskowych l. dz. 695/23.tjn. z 7 IV 1923 r.; B. Sobczyński, *Rozwój historyczny pociągów...*, s. 14–14; M. Gajewski, *Pociągi pancerne w wojnie polsko-bolszewickiej 1919–1920* [w:] *Pociągi pancerne 1918–1943. Organizacja–struktura–działania wojenne*, red. U. Kraśnicka, K. Filipow, Białystok 1999, s. 14; И.Г. Дроговоз, *Крепости на колесах. История бронепоездов*, Минск 2002, s. 51–52, 60.

13 W taki sposób w Armii Czerwonej określano wówczas jej kadre dowódczą.

zwłoki sprawy, oświecał, wzywał<sup>14</sup>, zaopatrywał<sup>15</sup>, wymierzał kary<sup>16</sup> i nagradzał<sup>17</sup>.

Bez represji nie można było stworzyć armii. Nie można prowadzić ciżby ludzkiej na śmierć, nie posiadając w arsenale dowództwa kary śmierci. [...] Najtrwalszym cementem spajającym nową armię były idee rewolucji październikowej. Pociąg dostarczał tego cementu na fronty<sup>18</sup>.

W efekcie tego sowieckie pociągi pancerne budziły respekt u wszystkich walczących z nimi przeciwników, w tym także żołnierzy Wojska Polskiego. W jednym z ówczesnych dokumentów archiwalnych jego autor, dokonując oceny realnej wartości bojowej różnych formacji Armii Czerwonej walczących w składzie sowieckiego Frontu Południowo-Zachodniego, napisał: „Kawaleria dobra, dobrze wyszkolona i nadzwyczaj dzielna. Piechota zła, niewyszkolona, składająca się przeważnie z okolicznych chłopów w cywilnych ubraniach i tchórzliwa. Artyleria dość dobra [...]. Pociągi pancerne wyśmienite, dobrze wyekwipowane [...]”<sup>19</sup>. Natomiast w 1921 r. ówczesny kpt. Władysław Broniewski, dokonując analizy własnych doświadczeń bojowych, stwierdził:

Na ogół artylerii bolszewicy posiadali mało i złą, po kontrofensywie ilość jej spadła do minimum. Rolę artylerii za to zastępowały [spełniały – przyp. A.S.] znakomicie pociągi pancerne, których bolszewicy mieli bardzo wiele i dobrych; nieraz na jednym torze działały równocześnie trzy pancernki. W ryzykownych przedsięwzięciach i zuchwałych wypadach bolszewickie pociągi pancerne znacznie przewyższały nasze.

14 Mowa jest tutaj o działalności agitacyjnej.

15 Zdarzało się bowiem niekiedy, że pociąg ten dostarczał na front najbardziej niezbędne zaopatrzenie, jak choćby amunicję czy też obuwie.

16 Głównie rozstrzeliwał na mocy wyroków różnych rewolucyjnych trybunałów wojskowych. 17 Niekiedy bowiem wspomniane wcześniej elementy zaopatrzenia przywożone przez Trockiego na front, jak chociażby ciepła bielizna lub obuwie, traktowano jako formę zbiorowej nagrody dla wyróżniających się formacji Armii Czerwonej.

18 L. Trocki, *Moje życie. Próba autobiografii*, Warszawa 1930, s. 456.

19 Cyt. za: *Bitwa lwowska 25 VII – 18 X 1920. Dokumenty operacyjne*, cz. 1: (25 VII – 5 VIII), red. M. Tarczyński, Warszawa 2002, s. 335 – dok. nr 161.



Te ostatnie zawsze za bardzo wrażliwe były na możliwość odcięcia i przy głębszych wypadach bardzo krótko albo wcale nie wspierały akcji piechoty. Bolszewickie pociągi pancerne najbardziej dawały się we znaki przez bardzo dobrze umieszczoną na nich artylerię. W ofensywie dźwińskiej<sup>20</sup> artyleria nasza nie umiała zwalczać pociągów pancernych; za przykład posłuży bitwa pod Wyszkami, gdzie przez trzy dni bolszewickie pancerki stały o 500 m przed naszą linią niespędzone ogniem naszej artylerii. Najskuteczniej zwalczano pancerki bolszewickie przez zerwanie toru na tyłach lub podminowanie<sup>21</sup>.

Pozytywne opinie o ich załogach znaleźć można także w oficjalnych meldunkach oficerów polskich oraz ich ówczesnych ukraińskich sojuszników, szczególnie zaś tych, którzy mieli z nimi do czynienia podczas kampanii 1920 r. Warto także pamiętać, iż pociągi pancerne były jednymi z tych formacji Robotniczo-Chłopskiej Armii Czerwonej, które na froncie przeciwpolskim w 1920 r. walczyły najdłużej. Po raz ostatni bowiem starły się one właśnie z polskim Korpusem Jazdy płk. Juliusza Rómmla, który w dniach od 8 do 12 października 1920 r. dokonał zagonu na Korosteń.

<sup>20</sup> Mowa jest tutaj o wspólnych operacjach Wojska Polskiego i armii łotewskiej zimą z 1919 na 1920 r.

<sup>21</sup> Doświadczenia bojowe – meldunek kpt. Władysława Broniewskiego = dowództwo II Batalionu 1 Pułku Piechoty Legionów – Łużki, 7 IV 1921 r. – cyt. za: G. Gołębiowski, *Kapitan Władysław Broniewski „Orlik” o doświadczeniach bojowych z wojny 1920 roku*, „Przegląd Historyczno-Wojskowy” 2012, R. 13 (64), nr 2 (240), s. 143–144.



Szwadron 12 Pułku Ułanów Podolskich podczas przeprawy przez rzekę Słucz, październik 1920 r.  
(Centralne Archiwum Wojskowe/Wojskowe Biuro Historyczne)

## Przebieg zagonu Korpusu Jazdy płk. Juliusza Rómmla na Korosteń w październiku 1920 r.

Korosteń był niezwykle ważną stacją kolejową, która znajdowała się wówczas w rękach sowieckich. Zbiegało się tam bowiem aż pięć ważnych linii kolejowych, a mianowicie z Kijowa, ze Zwiahla, z Sarn, z Kalenkowicz oraz z Żytomierza. Zwłaszcza rokada łącząca Kalenkowicze i Żytomierz, w razie ewentualnego wznowienia ofensywnych działań bojowych, mogła mieć dla dowództwa Armii Czerwonej kolosalne znaczenie. Następna taka linia kolejowa, którą można było wykorzystać w ewentualnych dalszych działaniach wojennych przeciw Rzeczypospolitej Polskiej, znajdowała się bowiem dopiero za Dnieprem. Wszystko to powodowało, iż praktycznie całe zaopatrzenie dla sowieckiej 12 Armii przechodziło właśnie przez ten

węzeł. Ponadto ogromne znaczenie dla sprawnego działania całej infrastruktury komunikacyjnej w tej części obszaru Ukrainy znajdującej się pod kontrolą Sowieców odgrywała baza techniczna, w tym także remontowa, rozmieszczona na terenie węzła kolejowego Korosteń<sup>22</sup>.

Dlatego też obok formacji innych broni i służb w październiku 1920 r. w Korosteniu znajdowało się ponoć również aż pięć sowieckich pociągów pancernych<sup>23</sup> patrolujących linie kolejowe w jego rejonie oraz stanowiących ochronę i cenne wzmocnienie obrony tego węzła komunikacyjnego.

Zagon ten wykonał wspomniany już wcześniej Korpus Jazdy ówczesnego płk. Juliusza Rómmla. W jego skład wchodziły dwie dywizje jazdy, z których każda posiadała po dwie brygady. Ich zasadniczą organizację oraz przybliżony stan liczebny przedstawia tabela.

**Tabela.** Organizacja oraz stan liczebny Korpusu Jazdy płk. J. Rómmla na początku października 1920 r.

1 Dywizja Jazdy		2 Dywizja Jazdy	
6 Brygada Jazdy	7 Brygada Jazdy	8 Brygada Jazdy	9 Brygada Jazdy
1 Pułk Ułanów Krechowickich – 400 „szabel”, 12 ckm-ów	2 Pułk Szwoleżerów Rokitniańskich – 150 „szabel”, 8 ckm-ów	2 Grochowski Pułk Ułanów imienia Dwernickiego – 400 „szabel”, 12 ckm-ów	1 Pułk Szwoleżerów Józefa Piłsudskiego – 400 „szabel”, 12 ckm-ów
14 Pułk Ułanów Jazłowieckich – 350 „szabel”, 12 ckm-ów	8 Pułk Ułanów Księcia Józefa Poniatowskiego – 400 „szabel”, 12 ckm-ów	108 Rezerwowy Pułk Ułanów – 200 „szabel”, 12 ckm-ów	201 Ochotniczy Pułk Szwoleżerów – 300 „szabel”, 12 ckm-ów
12 Pułk Ułanów Podolskich – 300 „szabel”, 12 ckm-ów	9 Pułk Ułanów – 300 „szabel”, 12 ckm-ów	115 Rezerwowy Pułk Ułanów – 200 „szabel”, 12 ckm-ów	203 Ochotniczy Pułk Ułanów – 200 „szabel”, 12 ckm-ów

<sup>22</sup> Szerzej zob. choćby: T. Kutrzeba, *Wyprowadzenie kijowska 1920 roku*, Warszawa 1937, s. 46 i *passim*.

<sup>23</sup> Takie informacje posiadała wtenczas strona polska. Jednak 8 X 1920 r. w jednym z dokumentów zawierających bardziej zbliżone do rzeczywistości dane podano: „Na węzle kolejowym Korosteń należy się spodziewać 3–4 pancerek nieprzyjaciela – przyp. A.S.” – zob. *Bitwa wołyńsko-podolska 5 IX – 21 X 1920. Dokumenty operacyjne*, red. M. Tarczyński, Warszawa 2014, s. 963 – dok. nr 815.

1 Dywizja Jazdy		2 Dywizja Jazdy	
6 Brygada Jazdy	7 Brygada Jazdy	8 Brygada Jazdy	9 Brygada Jazdy
1 Bateria 3 Dywizjonu Artylerii Konnej	1 Bateria 1 Dywizjonu Artylerii Konnej	1 Bateria 8 Dywizjonu Artylerii Konnej*	1 Bateria 4 Dywizjonu Artylerii Konnej**
2 Bateria 3 Dywizjonu Artylerii Konnej	2 Bateria 6 Dywizjonu Artylerii Konnej		
Suma: 1050 „szabel”**** oraz 36 ckm-ów i 8 armat	Suma: 850 „szabel”**** oraz 32 ckm-y i 8 armat	Suma: 800 „szabel”**** oraz 36 ckm-ów i 4 armaty	Suma: 900 „szabel”**** oraz 36 ckm-ów i 4 armaty
W sumie w 1 Dywizji Jazdy: 1910 „szabel”**** oraz 68 ckm-ów i 16 armat		W sumie w 2 Dywizji Jazdy: 1700 „szabel”**** oraz 72 ckm-y i 8 armat	
W sumie w Korpusie Jazdy: 3610 „szabel”**** oraz 140 ckm-ów i 24 armaty polowe			

#### Uwaga:

\* W oficjalnej historii późniejszego 9 Dywizjonu Artylerii Konnej podano, iż w zagonie na Korosteń w składzie 8 Brygady Jazdy wziął udział cały 8 Dywizjon Artylerii Konnej, który w składzie trzech kompletnych baterii posiadał dziewięć armat. Podczas tej akcji, głównie zaś w trakcie odwrotu do Zviahła, dywizjon współdziałał z 2 Pułkiem Ułanów – zob. W. Legun, *Zarys historii wojennej 9-go Dywizjonu Artylerii Konnej (byłego 8-go Dywizjonu Artylerii Konnej)*, Warszawa 1929, s. 14–18; *Rodowody artylerii konnej Wojska Polskiego*, red. J. Boguski, Londyn 1964, s. 44–45.

\*\* Zapewne w skład 9 Brygady Jazdy wchodziła jeszcze 1 Bateria 7 Dywizjonu Artylerii Konnej Wielkopolskiej.

Ponadto „działalnością swą odznacza się podczas słynnego zagonu na Korosteń pod Ostróżkiem [...]” ochotnicza „Bateria Krakusów”, która w listopadzie 1920 r. (a być może już w sierpniu) została przemianowana na 1 Baterię (wojennego) 9 Dywizjonu Artylerii Konnej – zob. W. Tomaszewski, *Zarys historii wojennej 13-go Dywizjonu Artylerii Konnej*, Warszawa 1931, s. 12–13 oraz: L. Dunin-Wolski, *Zarys historii polskiej artylerii konnej*, Londyn 1948, s. 187, 219–220; *Rodowody artylerii konnej...*, s. 47–49, 53.

\*\*\* Dane te dotyczą wyłącznie stanu bojowego brygad oraz dywizji i całego korpusu, a więc nie uwzględniają chociażby artylerzystów służących w sześciu wymienionych w tabeli bateriach konnych. Tak więc stany te należy uznać za minimalne.

**Źródło:** opracowanie własne autora na podstawie: E. Hinterhoff, *Zagon na Korosteń*, „Przeгляд Kawaleryjski” 1932, R. 9, nr 4 (78), s. 332 oraz innej znanej mu literatury przedmiotu.

Z powyższego wynika więc, iż w momencie rozpoczynania się zagonu na Korosteń Korpus Jazdy złożony był z dwunastu pułków kawalerii<sup>24</sup> oraz z sześciu lub siedmiu baterii artylerii konnej liczących w sumie około 3610 „szabel”, czyli szwoleżerów i ułanów stanu bojowego. Natomiast ich uzbrojenie stanowiło wtenczas 140 ckm-ów oraz 24 bądź też 28 dział. Nie były więc to szczególnie wielkie siły, choć jak na ówczesne realne polskie możliwości dość znaczne<sup>25</sup>.

Natomiast nieco inaczej skład oraz siły swojego korpusu w swoim dzienniku przedstawił późniejszy generał Juliusz Rómmel. Pod datą 4 października 1920 r. zapisał on bowiem:

Cały dzień przechodzi dzisiaj na krzątaniu się oddziałów, które kują konie, reperują rynsztunek, czyszczą broń i doprowadzają do porządku tabory. Jednocześnie zrobiłem odprawę wszystkich dowódców dywizji i brygad, aby omówić na miejscu, co mają pułki brać ze sobą i w jakim składzie wyruszyć. Wyjaśniło się, że pułki 1-szej Dywizji Jazdy otrzymały ostatnio uzupełnienia, jakkolwiek nieliczne. Skład oddziałów był następujący: 6-ta Brygada liczyła w pułkach 1-szym Krechowieckim, 12-tym i 14-tym Ułanów mniej więcej po 500 szabel w pułku, 7-ma Brygada w 8-mym Pułku Ułanów – 500 szabel, w 9-tym Pułku Ułanów – 400 szabel i 2-gi Szwoleżerów – 250 szabel, razem 1-sza Dywizja Jazdy miała około 3000 szabel. Nadto bardzo liczne były szwadrony karabinów maszynowych, których stan liczyliśmy osobno wedle ilości posiadanej broni maszynowej. Ilość karabinów maszynowych w każdym pułku była rozmaita, przeciętnie jednak wahała się od 16 do 24, co w sumie stwarzało w dywizjach znaczną potęgę ogniową. Były to przeważnie taczanki. Z tego każdy szwadron miał

zawsze swoje dwie taczanki organiczne<sup>26</sup>, reszta była zgrupowana w szwadronie karabinów maszynowych, który pozostawał w bezpośredniej dyspozycji dowódcy pułku.

Artyleria 1-szej Dywizji Jazdy składała się z 4-ch baterii. Artyleria ta była zdecentralizowana i dopiero na polu bitwy, o ile dochodziło do wspólnego wysiłku obu brygad, dochodziło również do ponownego zcentralizowania wysiłków całej artylerii. A więc do 6-ej Brygady stałe był przydzielony 3-ci Dywizjon Artylerii Konnej (1 i 2 Baterie), zaś do 7-mej Brygady – 1 Bateria 1 Dywizjonu i 2 Bateria 6 Dywizjonu Artylerii Konnej.

Ogółem 1-sza Dywizja Jazdy wynosiła około 5000 ludzi, 120 karabinów maszynowych, 16 dział, 5200 koni.

2-ga Dywizja Jazdy: 8-ma Brygada Kawalerii [powinno być Jazdy – przyp. A.S.] liczyła w 2-gim Pułku Ułanów około 600 szabel, w 115-tym [Rezerwowym – przyp. A.S.] Pułku Ułanów 250 szabel i w 108-ym [Rezerwowym – przyp. A.S.] Pułku Ułanów – 150 szabel, razem około 1000 szabel przy 60 karabinach maszynowych z 1 i 2 Bateriami 8-go Dywizjonu Artylerii Konnej. 9-ta Brygada – 1-szy Pułk Szwoleżerów miał około 500 szabel, a 201- szy [Ochotniczy – przyp. A.S.] Pułk Szwoleżerów 400 szabel przy 40 karabinach maszynowych i [z – przyp. A.S.] 1-szą Baterią 4-go Dywizjonu Artylerii Konnej [...].

Razem 2-ga Dywizja Jazdy liczyła około 3000 ludzi, 100 karabinów maszynowych, 8 dział, 3500 koni<sup>27</sup>.

Z powyższego wynika, iż 4 października 1920 r. w szeregach Korpusu Jazdy płk. Rómmel służyło w sumie około 8 tys. ludzi i 8,7 tys. koni. Natomiast jego ówczesne uzbrojenie tworzyło 220 karabinów maszynowych oraz 24 armaty polowe. Jest to stan zdecydowanie wyższy

24 Jednak jeden z nich, mianowicie 203 Ochotniczy Pułk Ułanów, został wysłany na zwiady i nie wziął udziału w zagonie.

25 Szerzej zob. J. Grobicki, *Organizacja taktyczna polskiej kawalerii strategicznej w latach 1914–1920*, „Przegląd Kawaleryjski” 1934, R. 11, nr 10 (108); T. Machalski, *Ostatnia epopeja. Działania kawalerii w 1920 roku*, Londyn 1969.

26 Mowa jest tutaj o ciężkich karabinach maszynowych przewożonych na taczankach i na stałe przydzielonych do dyspozycji poszczególnych szwadronów liniowych.

27 *Kawaleria polska w pościgu za Budiennym. Dziennik wojenny b. d-cy 1 Dywizji Kawalerii generała dywizji Juliusza Rómmla*, cz. 2, Lwów (b.r.w.), s. 147–148.

od podanego w tabeli. Nie należy jednak zapominać, iż w tym przypadku mamy zapewne do czynienia ze stanem żywnościowym, który obok stanu bojowego obejmował również wszystkich pozostałych żołnierzy służących w Korpusie, a więc artylerzystów konnych oraz żołnierzy służb tyłowych dywizji i brygad, a także taborystów. Ci zaś z reguły nie brali bezpośredniego udziału w walce z karabinem w rękę. Poza tym spora część z nich nie weszła w skład formacji bojowych, które wyruszyły na zagon i dotarły do Korostenia. Stało się tak, gdyż płk Rómmel uregulował te kwestie w sposób następujący:

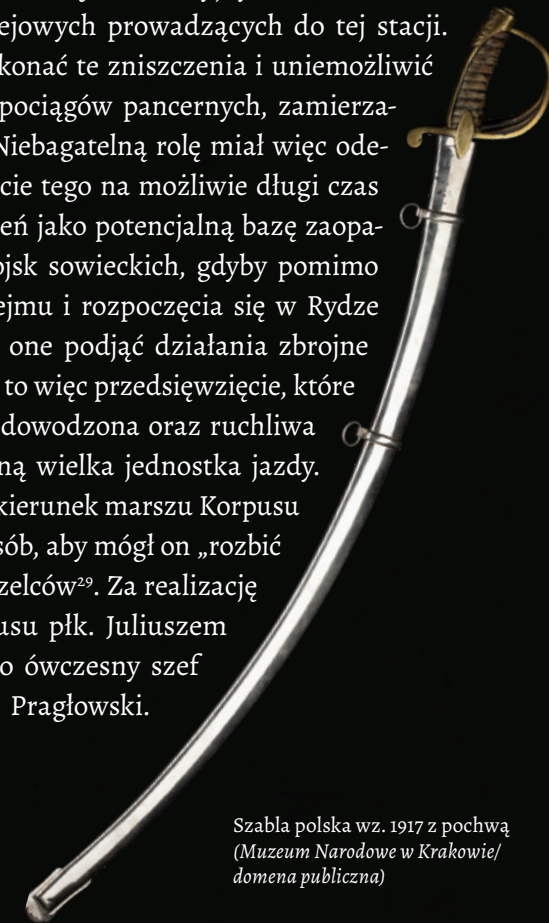
Co do taboru, kazałem wziąć ze sobą tylko to, co było niezbędne dla transportu amunicji i owsa. Amunicji karabinowej wolno było wziąć po 200 naboju na głowę (z tego 120 przy ułanie, 80 na wozie szwadronowym), amunicji do broni maszynowej po 10 000 na ciężki karabin maszynowy, amunicji artyleryjskiej po 150 pocisków na działo. Co do żywności i furazu – każdy szwadron brał kuchnię polową z wozem przykuchennym oraz wóz z owsem. Te trzy wozy stanowiły tabor bojowy szwadronu, który posuwał się bezpośrednio za swoim szwadronem lub za pułkiem, w wypadku gdy pułk szedł w straży przedniej lub tworzył oddział wydzielony. Jednym słowem za rzecz najważniejszą uważałem amunicję, a potem owies. Co do karmienia ludzi przewidywałem, że będziemy żyli z zasobów miejscowych. Prawda, że chleba nie mieliśmy, lecz było to najmniejszym zmartwieniem, ponieważ bydło i ziemniaki można było znaleźć wszędzie pod dostatkiem. Natomiast było bardzo trudno znaleźć owies<sup>28</sup>.

Wskutek tych wszystkich zarządzeń Korpus Jazdy płk. Juliusza Rómmela przekształcił się w manewrową grupę kawalerii, która dzięki zredukowaniu do minimum posiadanych taborów oraz pozostawieniu

<sup>28</sup> *Kawaleria polska w pościgu za Budiennym...*, s. 148. Informacje te potwierdza także oficjalna historia 3 Dywizjonu Artylerii Konnej, gdzie napisano: „W wypadzie tym ma wziąć udział wyłącznie jazda i artyleria konna. Jednocześnie przychodzi rozkaz pozostawienia taborów i koni nienadających się do forsownych marszów” – zob. W. Górecki, *Zarys historii wojennej 3-go Dywizjonu Artylerii Konnej*, Warszawa 1929, s. 29.

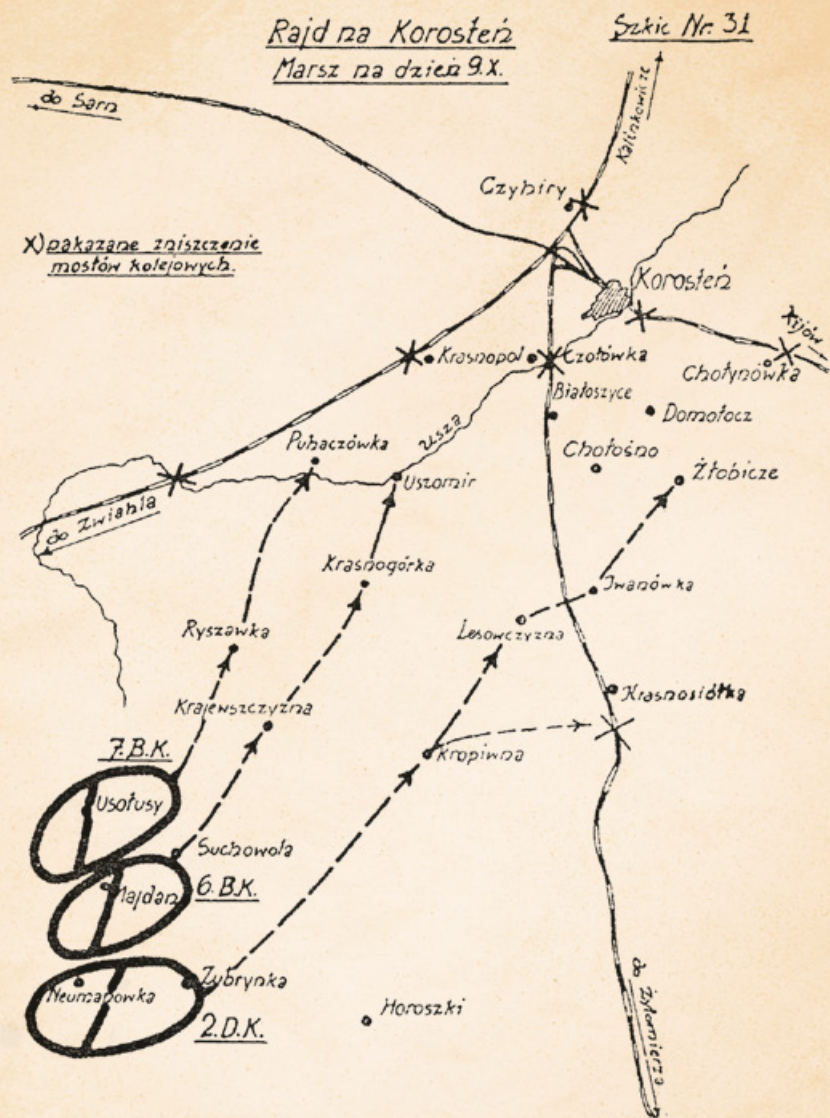
na tyłach wszelkich formacji tyłowych i służb stała się wielką jednostką tej broni zdolną do szybkich i zaskakujących przeciwnika przemarszów.

Zadaniem sił polskich wykonujących ten zagon było zniszczenie zgromadzonych w Korosteniu oddziałów Armii Czerwonej, w tym również sowieckich „pancerki”, a także urządzeń stacyjnych oraz mostów znajdujących się na szlakach kolejowych prowadzących do tej stacji. Jednocześnie, aby móc skrycie wykonać te zniszczenia i uniemożliwić tym samym skuteczne działanie pociągów pancernych, zamierzano uderzyć na Korosteń w nocy. Niebagatelną rolę miał więc odegrać element zaskoczenia. W efekcie tego na możliwie długi czas zamierzano wyeliminować Korosteń jako potencjalną bazę zaopatrzeniową i rejon koncentracji wojsk sowieckich, gdyby pomimo podpisanego 12 października rozejmu i rozpoczęcia się w Rydze rokowań pokojowych zamierzały one podjąć działania zbrojne przeciwko Wojsku Polskiemu. Było to więc przedsięwzięcie, które mogła wykonać jedynie sprawnie dowodzona oraz ruchliwa i posiadająca dobrą artylerię konną wielka jednostka jazdy. Poza tym podczas powrotu z akcji kierunek marszu Korpusu Jazdy miał być dobrany w taki sposób, aby mógł on „rozbić do reszty” sowiecką 7 Dywizję Strzelców<sup>29</sup>. Za realizację tych zadań, poza dowódcą korpusu płk. Juliuszem Rómmlem, odpowiadał także jego ówczesny szef sztabu, rtm. Aleksander [Radwan] Pragłowski.



Szabla polska wz. 1917 z pochwą (Muzeum Narodowe w Krakowie/ domena publiczna)

<sup>29</sup> W jednym z rozkazów stwierdzono: „Oddział, który pierwszy zajmie Korosteń, stara się możliwie gruntownie zniszczyć stację kolejową i tor względnie – przyp. A.S.] w miarę możliwości wysadzić most kolejowy prowadzący przez [rzekę – przyp. A.S.] Uż” – zob. *Bitwa wołyńsko-podolska...*, s. 963 – dok. nr 815.



**Szkic 1.** Plan marszu dywizji i brygad Korpusu Jazdy płk. Juliusza Rómmla w trakcie zagonu na Korosteń na dzień 9 października 1920 r. Krzyżykami zaznaczone zostały miejsca, gdzie zamierzano dokonać zniszczeń na poszczególnych liniach kolejowych w celu przerwania ruchu kolejowego i odcięcia drogi odwrotu sowieckiej załodze Korostenia, w tym także operującym tam pociągom pancernym Armii Czerwonej.

**Źródło:** Kawaleria polska w pościgu za Budiennym. Dziennik wojenny b. d-cy 1 Dywizji Kawalerii generała dywizji Juliusza Rómmla, cz. 2, Lwów (b.r.w.), s. 161 – szkic nr 31.

Koncentryczny atak polskiej kawalerii na dworzec i miasto oraz leżące w jego pobliżu mosty kolejowe nastąpił nad ranem 10 października 1920 r. Jednak do pierwszych i dość ostrych starć z sowiecką piechotą doszło już późnym wieczorem oraz w nocy z 9 na 10 października. W ogniu znalazły się wtenczas głównie pułki 6 Brygady Jazdy należącej do 1 Dywizji Jazdy<sup>30</sup>. W ich wyniku znaczenie elementu zaskoczenia zostało znacznie ograniczone. Świsł lokomotyw oraz ruch na stacji Korosteń świadczyły bowiem o przygotowaniach do obrony lub też ewakuacji, jakie podjęła strona sowiecka<sup>31</sup>.

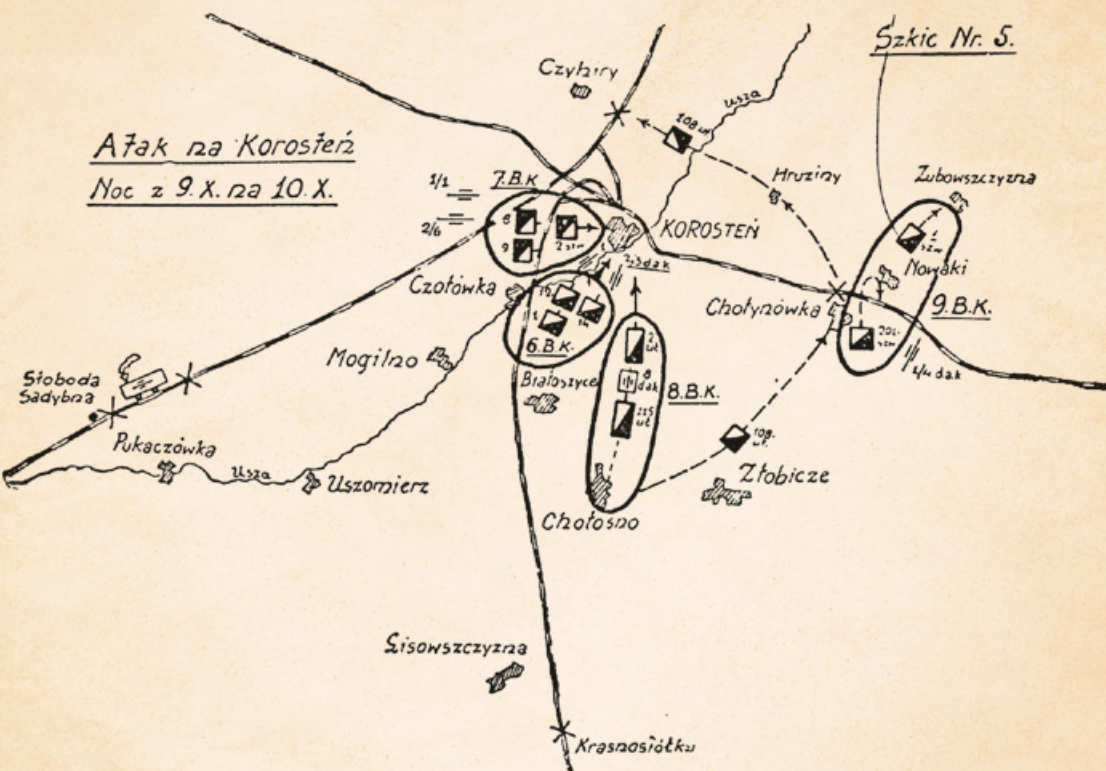
Jednocześnie strona polska mogła uzyskać bardziej dokładny i wiarygodny obraz sił sowieckich zgromadzonych w Korosteniu oraz w jego najbliższej okolicy. Świadczy o tym jeden z komunikatów informacyjnych dowództwa Grupy Operacyjnej gen. porucznika Władysława Jędrzejewskiego z 10 października, w którym stwierdzono:

Potwierdza się wiadomość, że sztab 7 D[ywizji – przyp. A.S.] S[trzelców – przyp. A.S.] znajduje się w mieście Korosteń. Na linii kol[ejowej – przyp. A.S.] Zwiahel–Korosteń operują 2 pociągi panc[erne – przyp. A.S.], w tym jeden „Komunar”<sup>32</sup> o trzech wagonach, na jednym dwa działa, na innych po 4 km [czyli karabiny maszynowe – przyp. A.S.], drugi o wagonach po dwa km i działo na stałe na stacji Jabłoniec. Brygady [7 Dywizji Strzelców – przyp. A.S.] znajdują się na północny wschód od miejscowości Zwiahel (wywiad w toku) [...].

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

31 F. Skibiński, *Ułańska młodość 1917–1939*, Warszawa 1989, s. 147; A. Mniszek, K. Rudnicki, *Zarys historii wojennej 2-go Pułku Szwoleżerów Rokitniańskich*, Warszawa 1929, s. 32; T. Śmiłgielski, *Zarys historii wojennej 8-go Pułku Ułanów ks. Józefa Poniatowskiego*, Warszawa 1929, s. 31; J. Tatara, *Zarys historii wojennej 9-go Pułku Ułanów*, Warszawa 1929, s. 29; K. Krzeczunowicz, *Ułani księcia Józefa. Historia 8 Pułku Ułanów ks. Józefa Poniatowskiego 1784–1945*, Londyn 1960, s. 185; J. Milewski, *2 Pułk Szwoleżerów Rokitniańskich*, Warszawa 1993, s. 9.

32 Prawdłowo winno być: „Kommunar”.



**Szkic 2.** Atak na Korosteń formacji Korpusu Jazdy płk. Juliusza Rómmla przeprowadzony w nocy z 9 na 10 października 1920 r. Krzyżykami zaznaczone zostały miejsca, w których pułki rzeczywiście dokonały zniszczeń na poszczególnych liniach kolejowych.

**Źródło:** J. Rómmel, *Kawaleria polska w roku 1920*, Warszawa 1934, s. 59 – szkic nr 5.

Stan 7 DS 1200–1500 bagn[etów – przyp. A.S.], 30–35 km [karabinów maszynowych – przyp. A.S.]<sup>33</sup>.

Wieczorem dnia 9 października szwadrony 12 Pułku Ułanów Podolskich dotarły do wsi Uszomierz (Uszomir?) oddalonej o jedenaście kilometrów od Korostenia. Stamtąd jego dowódca wysłał Szwadron Techniczny oraz 4 Szwadron do wsi Krasnopol w celu zniszczenia mostu kolejowego na rzece Mohylance, aby zablokować w ten sposób linię Korosteń–Zwiahel. Po krótkim starciu z jego osłoną zadanie to zostało wykonane. Według dotychczasowych ustaleń polskiej historiografii wskutek wysadzenia późną nocą znajdującego się tam mostu żelazobetonowego oraz nieużywanego już wówczas drewnianego odcięto drogę odwrotu do Korostenia Pociągom Pancernym „Groza” (Гроза)<sup>34</sup> i Nr 56 „Kommunar” (Коммунар) oraz dwóm składom towarowym<sup>35</sup> i pociągowi sanitarnemu<sup>36</sup>.

W tym samym czasie reszta 6 Brygady Jazdy dotarła pod wsie Mogilna oraz Czołówka, gdzie około północy szwadrony 12 i 14 Pułków Ułanów

33 *Bitwa wołyńsko-podolska...*, s. 997 – dok. nr 846.

34 W znanych autorowi materiałach rosyjskojęzycznych dotyczących wojny domowej w Rosji nie figuruje skład o takiej nazwie walczący po stronie „czerwonych”. Służył natomiast w Armii Czerwonej lekki („szturmowy”) Pociąg Pancerny Nr 27 „Buria”. W tłumaczeniu na język polski słowo to znaczy dokładnie to samo co „groza”, a mianowicie „burza”. Wydaje się więc, iż w źródłach polskich mogło nastąpić przeinaczenie właściwej nazwy tego pociągu i w rzeczywistości w Korosteniu znajdował się wtedy Pociąg Pancerny Nr 27 „Buria”. Z drugiej jednak strony lekki Pociąg Pancerny „Groza” istniał wcześniej w składzie Sił Zbrojnych Południa Rosji. Sformowano go w listopadzie 1919 r. w rejonie Odessy jako pociąg nieetatowy, wykorzystując w tym celu Pociąg Pancerny „Wilna Ukraina” (Вільна Україна) zdobyty na armii Ukraińskiej Republiki Ludowej. Ten zaś powstał poprzez przemianowanie przejętego na początku sierpnia tego roku przez wojska ukraińskie sowieckiego Pociągu Pancernego „Komunist Korostenińskiego Rajona” (Коммунист Коростенського Района). W styczniu 1920 r. „biali” pozostawili Pociąg pancerny „Groza” na stacji Tyraspol, gdzie w lutym tego roku znowu dostał się on w ręce sowieckie, po czym ponownie przemianowano go na Pociąg Pancerny „Komunist” (Коммунист). Jego dalsze losy nie są jednak autorowi wiadome. Wydaje się jednak, że być może te trzy pociągi pancerne mogły mieć jakąś wspólną historię.

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

36 J. Turkiewicz, *Zarys historii wojennej 12-go Pułku Ułanów Podolskich...*, s. 27; *Ułani Podolscy...*, s. 107–109.

zostały zatrzymane ogniem km-ów oraz piechoty okopanej w odległości około trzystu metrów na północ od przejazdu kolejowego na linii biegnącej do Żytomierza. W oddali było słychać jadący po niej pociąg pancerny. Najprawdopodobniej był to skład, który wcześniej strona polska rozpoznała jako Pociąg Pancerny Nr 39 „Subbotnik” (Субботник). Przeciw niemu na torze ustawiono 4 Działon z 2 Baterii 3 Dywizjonu Artylerii Konnej. Dowodził nim ppor. Kazimierz Falewicz. Około godziny 02.00 nastąpił sowiecki atak na przejazd kolejowy odparty przez działon przy pomocy 12 Pułku Ułanów Podolskich. Natomiast pozostałe działa tej baterii do rana ostrzeliwały miasto oraz dworzec kolejowy w Korosteniu. W nocy z 9 na 10 października ogień na te same cele prowadziła również 2 Bateria 6 Dywizjonu Artylerii Konnej. Trudno jednak obecnie stwierdzić, czy miał on jakiś istotny wpływ na działania rozpoznanych przez stronę polską sowieckich pociągów pancernych<sup>37</sup>.

Wieczorem 9 października należący do 7 Brygady Jazdy 2 Pułk Szwoleżerów Rokitniańskich dotarł do miejscowości Słoboda Sadybna<sup>38</sup> z zadaniem ubezpieczenia postoju 1 Dywizji Jazdy. Jednocześnie z własnej inicjatywy jego dowództwo wysłało patrol pod dowództwem wachm. Stefana Kajderowicza, który rozkręcił tory na linii Korosteń-Zwiahel. W niedługi czas potem, jak podają polscy autorzy, wykoleiły się tam odcięte już nieco wcześniej od Korostenia Pociągi Pancerne „Groza” i Nr 56 „Kommunar” oraz składy towarowe i sanitarny. W ten sposób tym dwóm pociągom uniemożliwiono aktywny udział w obronie stacji kolejowej i miasta Korosteń. Rozmiar katastrofy był bowiem taki, iż wykluczał samodzielne postawienie pociągów na torze przez ich załogi oraz naprawę uszkodzonego toru. Wymagało to bowiem specjalistycznego sprzętu oraz dodatkowych lokomotyw, jakie mogły przybyć jedynie z Korostenia.

37 J. Turkiewicz, *Zarys historii wojennej 12-go Pułku Ułanów Podolskich...*, s. 27; W. Górecki, *Zarys historii wojennej 3-go Dywizjonu Artylerii Konnej...*, s. 30; Z. Mianowski, *Zarys historii wojennej 6-go Dywizjonu Artylerii Konnej*, Warszawa 1930, s. 16; J. Litewski, W. Dziewanowski, *Dzieje 1-go Pułku Ułanów Krechowickich...*, s. 394.

38 U części autorów można spotkać też nazwę „Swoboda Sadybno” lub też „Sadyba – Słobódki”.

Z drugiej jednak strony jest rzeczą dość zaskakującą, że doświadczone obsługi tych pociągów (lub raczej pojedynczego pociągu) dopuściły do ich wykolejenia w tak prosty sposób. Wbrew temu, co napisano wcześniej, nie najlepiej świadczy to bowiem o jakości pełnionej wówczas na nich służby. Może być to również dowód na to, iż tak daleki i na dodatek tak rozległy zagon polskiej kawalerii był jednak dla dowództwa sowieckiego i krasnoarmiejców sporym i niemiłym zaskoczeniem<sup>39</sup>.

Po wysadzeniu szeregu mostów dnia 10 października o godz. 03.30 rozpoczął się atak 1 Dywizji Jazdy na miasto i stację Korosteń. W szyku pieszym nacierały 12 i 14 Pułki Ułanów oraz trzy szwadrony 1 Pułku Ułanów Krechowickich, a także stanowiący straż przednią 7 Brygady Jazdy 2 Pułk Szwoleżerów wsparty przez 1 Konną Baterię<sup>40</sup> 1 Dywizjonu Artylerii Konnej dowodzoną przez por. Stanisława Kopańskiego. W trakcie późniejszych walk o zachodnią stację kolejową skutecznie i odważnie zwalczała ona sowiecki pociąg pancerny, którego ogień początkowo spowodował nawet pewne krótkotrwałe zamieszanie w polskich szeregach. W starciu tym po raz kolejny w wojnie polsko-sowieckiej odznaczył się por. Kopański<sup>41</sup>, który za dowodzenie baterią oraz za przejawioną w czasie całego zagonu na Korosteń „wyjątkową” osobistą odwagę i poświęcenie został następnie przedstawiony do odznaczenia Krzyżem

39 A. Mniszek, K. Rudnicki, *Zarys historii wojennej 2-go Pułku Szwoleżerów Rokitniańskich...*, s. 32.

40 Tak wzorem rosyjskim przez cały okres wojny polsko-sowieckiej oraz jeszcze w latach dwudziestych XX w. polscy artylerzyści konni nazywali tę najstarszą formację artylerii konnej Wojska Polskiego.

41 Juliusz Rómmel, wspominając po latach te wydarzenia, napisał: „Przed świtem [10 X 1920 r. – przyp. A.S.] brygada [7 Brygada Jazdy – przyp. A.S.] zbliżyła się do zachodniego dworca kolejowego korosteńskiego i rozpoczęła bój z oddziałami załogi Korostenia i pociągiem pancernym. Ten ostatni został rozbity przez artylerię konną [sic! – przyp. A.S.]. Bateria por. Kopańskiego odznaczyła się tu ponad wszelką pochwałę. Działając stale poszczególnymi działami w pierwszych rzutach kawalerii, bateria ta ogniem swym wciąż torowała drogę dzielnym szwoleżerom [z 2 Pułku Szwoleżerów Rokitniańskich – przyp. A.S.], którzy otrzymawszy od dowódcy brygady rozkaz cofnięcia się, wbrew temu przeszli do natarcia i wpadli do miasta na karkach nieprzyjaciela jednocześnie z 6 Brygadą [Jazdy – przyp. A.S.], chociaż z innej strony” – zob. J. Rómmel, *Kawaleria polska...*, s. 63.

Walecznych<sup>42</sup>. Natomiast obronę „krasnoarmiejców” na przedmieściach wspierał prowadzący bardzo silny ogień pociąg pancerny<sup>43</sup>, który do wycofania się w stronę dworca zmusił dopiero 4 Działon 2 Baterii 3 Dywizjonu Artylerii Konnej<sup>44</sup>.

Przebieg działań strony polskiej z 9 października oraz szybkość i zdecydowanie nocnego i porannego natarcia szwoleżerów, ułanów i artylerzystów konnych z dnia następnego spowodowały, iż stronie sowieckiej nie udało się próba oparcia obrony o znajdujące się w Korosteniu pociągi pancerne. Pomimo iż dwa z nich „dzielnie” osłaniały wcale liczną i silną sowiecką piechotę wycofującą się z przedmieść w kierunku miasta pod naporem 2 Pułku Szwoleżerów oraz 1, 12 i 14 Pułków Ułanów, Polacy zdołali opanować wszystkie istotne dla nich cele. Z jednym z tych pociągów strzelającym z dworca kolejowego w Korosteniu skuteczny pojedynek prowadziła 1 Bateria 3 Dywizjonu Artylerii Konnej. W wyniku jej ognia był on zmuszony do wycofania się ze stacji. Natomiast drugi z nich prowadził bardzo silny ogień przez długi czas uniemożliwiający ułanom zajęcie miasta. Dopiero 4 Działon 2 Baterii tego dywizjonu spowodował jego wycofanie się z walki i opuszczenie miasta. W jej trakcie 1 Bateria 3 Dywizjonu Artylerii Konnej straciła jednego rannego bombardiera oraz pięć rannych koni. Jeden z tych pociągów pancernych

42 CAW, Akta Personalne, 1769/89/2430, Kopański Stanisław. Wniosek na odznaczenie Krzyżem Walecznych por. Stanisława Kopańskiego z dnia 13 VII 1921 r. Po raz pierwszy (i nie ostatni) por. Stanisław Kopański odznaczył się już podczas walk ulicznych w Wilnie w dniach 19 i 20 IV 1919 r. Sam zainteresowany, jak na „rzetelnego fachowca” i rasowego artylerzystę konnego przystało, nie wspominał o swoich zasługach w tej walce – zob. S. Kopański, *Moja służba w Wojsku Polskim 1917–1939*, Londyn 1965, s. 109.

43 Ówczesny dowódca Korpusu Kawalerii płk Rómmel w swoich wspomnieniach (*Kawaleria polska w pościgu za Budiennym...*, s. 172) wyraźnie pisze o dwóch pociągach pancernych ostrzeliwujących polskie natarcie przeprowadzone rankiem 10 X 1920 r.: „[...] wszystko pęka i zaczyna się bezładny odwrót [czerwonoarmistów – przyp. A.S.]. Tylko dwie pancerki dzielnie osłaniają cofających się. Jest to kulminacyjny punkt bitwy”.

44 J. Turkiewicz, *Zarys historii wojennej 12-go Pułku Ułanów Podolskich...*, s. 27; A. Mnieszek, K. Rudnicki, *Zarys historii wojennej 2-go Pułku Szwoleżerów Rokitniańskich...*, s. 32–33; W. Górecki, *Zarys historii wojennej 3-go Dywizjonu Artylerii Konnej...*, s. 30–31; J. Litewski, W. Dziewanowski, *Dzieje 1 Pułku Ułanów Krechowickich...*, s. 394.

tego dnia stał się ponoć „zdobyczą” 6 Brygady Jazdy czy też raczej całej 1 Dywizji Jazdy<sup>45</sup>.

Natomiast do Pociągów Pancernych „Groza” i Nr 56 „Kommunar” wykolejonych w rejonie miejscowości Słoboda Sadybna wskutek rozebrania toru dołączył kolejny skład. Według dotychczasowych ustaleń polskiej literatury historycznej był to Pociąg Pancerny Nr 64 „Centrobroń” (Центробронь). Parowóz czołowego pociągu po zjechaniu z toru zarył się głęboko w nasyp. Za nim stały dwa kolejne parowozy, których obsługa uratowała się ucieczką. Jednocześnie można również spotkać informacje o podpaleniu części pojazdów przed ich opuszczeniem przez obsady. Ogółem wykolejono tam ponoć sześć parowozów. Natomiast w składach pociągów pancernych były cztery działa polowe<sup>46</sup> oraz jedno 152,4 mm (?) działo morskie systemu Cannet, a także wiele ckm-ów. Według ustaleń polskiej historiografii w miejscu katastrofy tor przedstawiał szereg poprzewracanych oraz spiętrzonych wagonów i lokomotyw. Za nimi stały opuszczone przez obsługi pociągi towarowe oraz jeden sanitarny.

W tym samym czasie pułki 2 Dywizji Jazdy po zniszczeniu mostów leżących na szlakach kolejowych znajdujących się na wschód i południowy wschód od Korostenia rozpoczęły marsz do miasta, podejmując walkę z siłami „czerwonych” próbujących się z niego wydostać. Dywizjon złożony z 3 i 4 Szwadronów oraz Szwadronu Karabinów Maszynowych 201 Ochotniczego Pułku Szwoleżerów należącego do 9 Brygady Jazdy wraz z 1 Baterią 4 Dywizjonu Artylerii Konnej obsadził rejon wsi Chotynówka. Siłami tymi dowodził rtm. Ludwik Szwejczer. Natomiast 1 i 2 Szwadrony tego pułku obsadziły wieś Nowaki. Wsie te leżały po obu stronach toru kolejowego biegnącego do Kijowa. Przydzielonej do pułku

45 Tak fakt jego uszkodzenia, a następnie opuszczenia przez własną załogę określa niekiedy przedwojenna oraz powojenna i współczesna literatura przedmiotu. Pamiętać jednak należy, iż żaden z tych pojazdów nigdy nie został obsadzony polskimi obsługami. Tak więc w rzeczywistości, o ile oczywiście uznamy, że w dotychczasowej fachowej literaturze wydarzenia te przedstawiono dostatecznie precyzyjnie, była to jedynie strata zadana nieprzyjacielowi, a nie zdobycz wojenna.

46 Zapewne były to rosyjskie 76,2 mm armaty polowe wz. 1902.



artylerii konnej udało się wtenczas uszkodzić go ogniem artyleryjskim, co spowodowało ponoć wykolejenie się manewrującej na nim sowieckiej lokomotywy z platformą<sup>47</sup>.

Działania w rejonie Chotynówki prowadził wtenczas również 108 Rezerwowy Pułk Ułanów, który wraz ze Szwadronem Technicznym<sup>48</sup> z 2 Grochowskiego Pułku Ułanów imienia Dwernickiego otrzymał rozkaz zniszczenia do godz. 03.00 znajdującego się tam mostu kolejowego na linii biegnącej do Kijowa. Oznaczoną w rozkazie miejscowość pułk osiągnął na czas i po wzięciu do niewoli kilkunastu „krasnoarmiejców” posuwał się w kierunku toru kolejowego. Zadania swego nie mógł jednak wykonać, gdyż most miał kamienną konstrukcję, a ilość materiału wybuchowego posiadanego przez oddział po poprzedniej akcji na moście pod Krasnosiółką nie wystarczała już na jego wysadzenie. W związku z tym zerwano szynę<sup>49</sup> i po godzinie pułk pomaszzerował dalej na swój kolejny cel. Pomimo tych prowizorycznych uszkodzeń na moście tym wkrótce wykoleił się nadjeżdżający z Kijowa pociąg towarowy wiozący do Korostenia amunicję i żywność oraz sztab sowieckiej brygady piechoty. Jego lokomotywa zaryła głęboko w piasku nasypu, co spowodowało skuteczne zablokowanie linii. Ponadto w ręce ułanów z 1 Szwadronu 108 Rezerwowego Pułku Ułanów obok wiezionego pociągiem ładunku dostało się również piętnastu jeńców. Natomiast ułani ze Szwadronu Technicznego 2 Pułku Ułanów zdobyli sztandar 49 Pułku Strzelców

47 W dotychczasowej polskiej literaturze nie ma jasności co do rzeczywistego przebiegu tych wydarzeń oraz losów i pochodzenia wspomnianego tutaj składu. O jego wykolejeniu w taki sposób pisze choćby E. Gruszecki (*Zarys historii wojennej 3-go Pułku Szwoleżerów Mazowieckich imienia Pułkownika Kozietulskiego*, Warszawa 1929, s. 27). Tymczasem nie jest wykluczone, iż w opisie tym mowa jest o tym samym pociągu, który wykoleił 108 Rezerwowy Pułk Ułanów.

48 W praktyce był to raczej pluton, a nie szwadron techniczny.

49 Według oficjalnych dziejów późniejszego 2 Pułku Ułanów Grochowskich im. gen. Dwernickiego tor uszkodzono w dwóch miejscach, przy czym to drugie uszkodzenie jakoby miało się przyczynić do wykolejenia pociągu pancernego nadjeżdżającego z Korostenia. W rzeczywistości najprawdopodobniej wyglądało to jednak inaczej i nie doszło do wykolejenia tam żadnego pojazdu tego typu – zob. W.S. Herkner, *Zarys historii wojennej 2-go Pułku Ułanów Grochowskich im. gen. Józefa Dwernickiego*, Warszawa 1929, s. 36.

Pieszonych Armii Czerwonej oraz po krótkiej walce wzięli do niewoli kilkadziesiąt „krasnoarmiejców” z obsługi pociągu, a także sześciu członków „komsostawu” ze sztabu sowieckiej 17 Brygady Strzelców. Sztandar został znaleziony podczas rewizji osobistej jednego z jeńców. Jednocześnie zwycięscy kawalerzyści dodatkowo uszkodzili parowóz<sup>50</sup>.

Nad ranem skutek powodzenia natarcia polskiego prowadzonego od zachodniej i południowo-wschodniej strony Korostenia walczącej ze szwoleżerami, ułanami i artylerzystami konnymi siły sowieckie poczęły wycofywać się najpierw do miasta, a potem głównie w kierunku wschodnim. W wyniku tego wkrótce w pobliżu Chotynówki znalazł się również wycofujący się z Korostenia skład rozpoznany przez stronę polską jako Pociąg Pancerny Nr 39 „Subbotnik”. Pomimo polskiego ognia artyleryjskiego i ognia dwóch plutonów ckm-ów strzelających z pozycji wysuniętej przed wieś Nowaki jego załoga wyłącznie przy pomocy własnych sił postawiła na torach wykolejoną na wysadzonym wcześniej przez 108 Rezerwowy Pułk Ułanów odcinku torów lokomotywę z wagonem (wagonami?) towarowym. Polskie ckm-y strzelały do obserwatorów artyleryjskich pociągu rozmieszczonych „na dachach pociągu”. Spowodowało to ostrzał artyleryjski z jego dział, który skierowano przeciw Nowakom. Te zaś wkrótce zaczęły płonąć.

W tej dramatycznej walce uczestniczyły również dwie baterie polskiej artylerii konnej. Pierwsza z nich, a mianowicie 1 Bateria 4 Dywizjonu Artylerii Konnej z powodu fatalnego ukształtowania terenu strzelała z półodkrytej pozycji znajdującej się pod Nowakami<sup>51</sup>. Ranny został kierujący jej ogniem mjr Jan Dunin-Wąsowicz. Ponadto straciła ona kilka zabitych i rannych koni oraz jeden wóz amunicyjny. Natomiast 1 Bateria

50 *Kawaleria polska w pościgu za Budiennym...*, s. 173–175; W.S. Herkner, *Zarys historii wojennej 2-go Pułku Ułanów Grochowskich...*, s. 36; A. Dobroński, *Ułani Grochowscy*, Warszawa–Białystok 1992, s. 39; J. Majka, A. Cebula, *Ułani Króla Jana. Z dziejów 20 Pułku Ułanów im. Króla Jana III Sobieskiego*, Warszawa, b.r.w., s. 18.

51 Władysław Łubieński (*Zarys historii wojennej 4-go Dywizjonu Artylerii Konnej*, Warszawa 1929, s. 22) błędnie podaje, iż bateria zajmowała pozycję pod wsią Nowinki.

7 Dywizjonu Artylerii Konnej Wielkopolskiej swoje stanowisko miała na wzgórzu leżącym na północ od wsi Nowaki<sup>52</sup>.

Pomimo ognia ośmiu polskich dział oraz mimo ponoć „bardzo dużych” strat pociąg ten zdołał wycofać się w kierunku Kijowa. W jego zatrzymaniu nie pomogła także barykada ustawiona na torach za wsią Nowaki przez ludzi ppor. Edwarda Witkowskiego.

Po latach wydarzenia te tak opisał jeden z ich uczestników, który za tę walkę został następnie odznaczony Krzyżem Srebrnym Orderu Wojennego *Virtuti Militari*<sup>53</sup>:

Przed godziną 4 przenikliwy głos trąbki obudził śpiących. W kilkanaście minut potem szwadrony ruszyły w nakazanym kierunku. Wstawał szary, brudny, deszczowy ranek dnia 10 października. [...] Z nieustającego huku armat pod Korosteniem wnioskowaliśmy, że bitwa rozgorzała na dobre. [...] Dążono do bitwy, co sił w nogach końskich.

Okolo godziny 7–8 rano osiągnęliśmy wieś Chotynówkę, położoną przy torze kolejowym Korosteń–Kijów. [...] Gdy tylko szwadron [Szwadron Km 201 Ochotniczego Pułku Szwoleżerów – przyp. A.S.] minął tor kolejowy, posuwając się z Chotynówki w kierunku na Nowaki, ujrzeliśmy kolumnę piechoty nieprzyjacielskiej [...]. Na torze zaś stał zrzucony z szyn bolszewicki parowóz, ugodzony celnym strzałem naszej artylerii [1 Baterii 4 Dywizjonu Artylerii Konnej – przyp. A.S.]. Padł krótki rozkaz dowódcy szwadronu: „W lewo nieprzyjacielska piechota. Do walki pieszej”. [...] Na rozpoczęcie ognia nie trzeba było długo czekać. [...] Kolumna zaczęła się rozsypywać na północ i na południe od drogi [...]. Na drodze zostało jedynie kilkudziesięciu czerwonych, którzy oddali duszę czartu. [...] W chwili wydawania rozkazu

52 W oficjalnej przedwojennej wersji dziejów 7 Dywizjonu Artylerii Konnej Wielkopolskiej podano, iż 10 X 1920 r. bateria ta strzelała do Pociągu Pancernego Nr 56 „Kommunar”, a nie do „Subbotnika”. Jak wynika z dalszej części tekstu tego opracowania, teza ta może być zgodna z ówczesną rzeczywistością – zob. J. Antropow, *Zarys historii wojennej 7-go Dywizjonu Artylerii Konnej Wielkopolskiej*, Warszawa 1928, s. 11.

53 Mowa tutaj o ówczesnym wachmistrzu Janie Chludzińskim, późniejszym oficerze służby stałej kawalerii.

z lasu od strony Korostenia wyjechała dymiąca pancerka. Posuwała się wolno w naszym kierunku. Jednocześnie do pierwszego plutonu karabinów maszynowych podbiegł ze wsi łącznik i pluton zaczął się wycofywać. [...] Odwrót... Dlaczego? „Co robi, do cholery, nasza artyleria? Milczy, jakby jej kto kij w gardło wsadził” – odezwał się któryś z amunicyjnych. Faktycznie, pomyślałem, przecież do tej pory powinna już była zacząć gadać. [...]

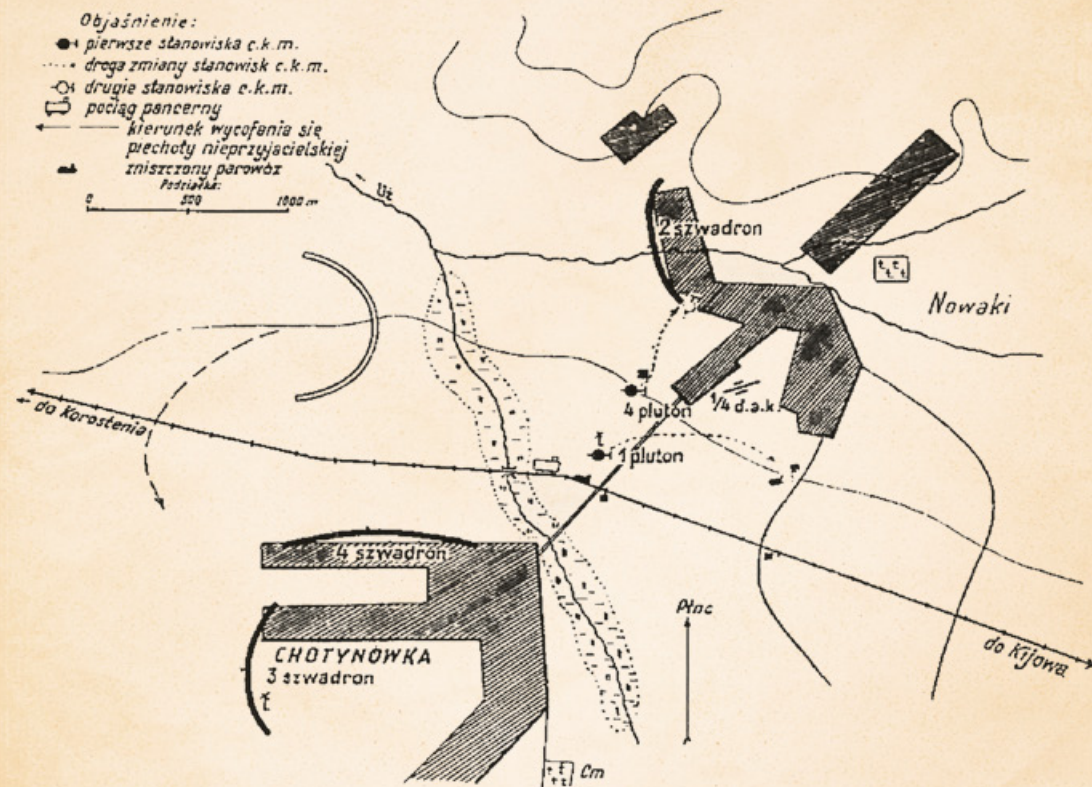
Pancerka tymczasem doszła do tylnych linii czerwonych i rozpoczęła ogień artyleryjski na wieś. Pociski z szumem przeleciały nam nad głową. [...] Uderzyły w wieś i w kilku miejscach wzniciły pożar. We wsi pełno było koni i wozów. Wytworzyło się bardzo ciężkie położenie. [...] We wsi słychać krzyki i widać bezładne wałęsanie się koni. Jeden z pocisków uderzył w wóz amunicyjny pierwszego plutonu karabinów maszynowych. Pada zabity plutonowy [Eugeniusz – przyp. A.S.] Majewski, którego pocisk przeszywa na połowę, ciała końskie porozrywane na kawałki. [...]

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

Daleko na północ od Nowak odezwała się jakaś inna artyleria [Była to 1 Bateria 7 Dywizjonu Artylerii Konnej Wielkopolskiej – przyp. A.S.]. Skutek ten sam z tą jeno różnicą, że niektóre pociski padają w obrębie naszego plutonu. Bolszewicy ośmieleni nieskutecznym ogniem wychodzą z wagonów, przystępują do podnoszenia znajdującego się przed nimi zepsutego parowozu. Kilku z nich weszło na dach wagonów. Półgłosem podają komendę: kapr. [kapral – przyp. A.S.] Frenkiel, cel – obserwatorzy na dachu panczerki. Kapr. Koszewski, cel – pracujący ludzie przy naprawie lokomotywy. Odległość 400 metrów. Po chwili usłyszałem odpowiedź „gotów”... Ognia! Skomenderowałem. Koło parowozu zakotłowało się, obserwatorzy spadli z dachu na ziemię. W odpowiedzi na to dostaliśmy znowu ogień z panczerki, ale nauczeni poprzednim doświadczeniem zdążyliśmy pokopać sobie jakie takie wnęki strzeleckie. Gdy ogień ucichł, usłyszałem ze wsi głos dowódcy szwadronu: „Wachmistrz Chłudziński, wycofać się z karabinami do wsi”. [...] W czasie naszego wycofywania się czerwoni wznowili pracę przy zepsutym parowozie, tym razem jednak zasłaniając się stalowymi tarczami. Po ustawieniu karabinów na nowych stanowiskach rozpoczęliśmy ogień do pracujących, jednak był on mało skuteczny, gdyż czerwoni postawili zepsutą lokomotywę na szyny i pchając ją przed sobą, wycofali się na Kijów. Jakby na pożegnanie padła krótka seria z ckm panczerki bolszewickiej „Subotnik”. Kapr. Frenkiel ugodzony w serce osunął się na ziemię [...]. Bitwa była skończona<sup>54</sup>.

Taki korzystny dla Sowieców obrót sprawy należy uznać za spory wyczyn. Obok chyba mało skutecznego ognia polskiej artylerii był on także efektem bardzo dobrej postawy załogi tego pociągu pancernego oraz skutecznego i silnego ognia jego artylerii, a także ckm-ów. Niebagatelną rolę odegrał także fakt, iż w tym samym czasie szwoleżerowie i artylerzyści konni zmuszeni byli odpierać silne ataki próbującej przebić się przez

54 J. Chłudziński, *Epizod z zagonu na Korosteń...*, s. 66–69.



**Szkic 3.** Walka 1 i 4 Plutonów Szwadronu Km 201 Ochotniczego Pułku Szwoleżerów oraz 1 Baterii 4 Dywizjonu Artylerii Konnej z domniemanym Pociągiem Pancernym Nr 39 „Subotnik”, a w rzeczywistości z Pociągiem Pancernym Nr 56 „Kommunar” pod wsią Nowaki nad ranem dnia 10 października 1920 r.

**Źródło:** J. Chłudziński, *Epizod z zagonu na Korosteń – październik 1920* [w:] *Epizody kawalerskie. Zbiór wspomnień*, Oświęcim 2012, s. 67.

polskie pozycje sowieckiej piechoty. W pewnej mierze bowiem jej klęska uratowała rzekomego „Subbotnika”. Warto też pamiętać, iż według dotychczasowej polskiej historiografii był to jedyny pociąg, jaki zdołał wyrwać się z Korostenia lub też działając w jego pobliżu, nie został zniszczony przez Korpus Jazdy płk. Rómmla<sup>55</sup>.

Analizując w końcu lat trzydziestych XX w. właśnie ten konkretny przypadek taktyczny, ówczesny płk dyplomowany Aleksander Radwan-Pragłowski stwierdził:

Z pięciu nieprzyjacielskich pancerek [sic! – przyp. A.S.], grupujących się w zasięgu węzła kolejowego Korosteń, „Subotnik” był jedyną, która przebiła się i ocalała.

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

Szczęśliwa ucieczka pancerki była aktem egoizmu poświęcającym pozostałe oddziały sowieckie na pastwę losu. W następstwie wydarzeń zostały one zniszczone przez nas<sup>56</sup>. Pancerka uratowała siebie, ale nie uczyniła nic, aby ocalić swoich towarzyszy broni. [...]<sup>57</sup>.

55 W. Łubieński, *Zarys historii wojennej 4-go Dywizjonu Artylerii Konnej...*, s. 22; J. Antropow, *Zarys historii wojennej 7-go Dywizjonu Artylerii Konnej...*, s. 11; E. Gruszecki, *Zarys historii wojennej 3-go Pułku Szwoleżerów Mazowieckich...*, s. 27.

56 Ogółem podczas tego starcia w ręce żołnierzy 201 Ochotniczego Pułku Szwoleżerów dostało się bowiem około 500 jeńców oraz jeden km.

57 Patrz przypisy redakcyjne do wspomnień rtm. J. Chłodzińskiego autorstwa płk. dyplomowanego A. Radwan-Pragłowskiego [w:] *Epizody kawaleryjskie. Zbiór wspomnień...*, s. 70.

Po zdobyciu miasta i stacji dokonano gruntownego zniszczenia tamtejszej kolejowej infrastruktury technicznej. Obciążony wieloma jeńcami oraz zdobyczą Korpus Jazdy płk. Rómmla noc z 10 na 11 października spędził w pobliżu Korostenia, po czym następnego dnia wyruszył w drogę powrotną<sup>58</sup>. W trakcie tego marszu pod wsią Słoboda Sadybna 1 Dywizja Jazdy przechodziła obok miejsca wykolejenia ponoć aż trzech wspomnianych powyżej sowieckich pociągów pancernych. W związku z tym płk Rómml wydał rozkaz dokładniejszego ich zniszczenia. Zadanie to wykonał działon 1 Baterii 3 Dywizjonu Artylerii Konnej, który z dystansu kilkadziesiąt kroków oddał po jednym strzale do kotła każdego z parowozów. Jego ogniem kierował ponoć sam płk Rómml, który był pochodzącym z armii rosyjskiej artylerzystą służącym niegdyś w carskiej Lejb Gwardii. Ponadto artyleria konna korpusu uzupełniła braki amunicji z zapasów amunicji pozostawionej w pociągach<sup>59</sup> przez ich załogi oraz zdemolowała znajdujące się w nich działa, wykręcając z nich zamki<sup>60</sup>.

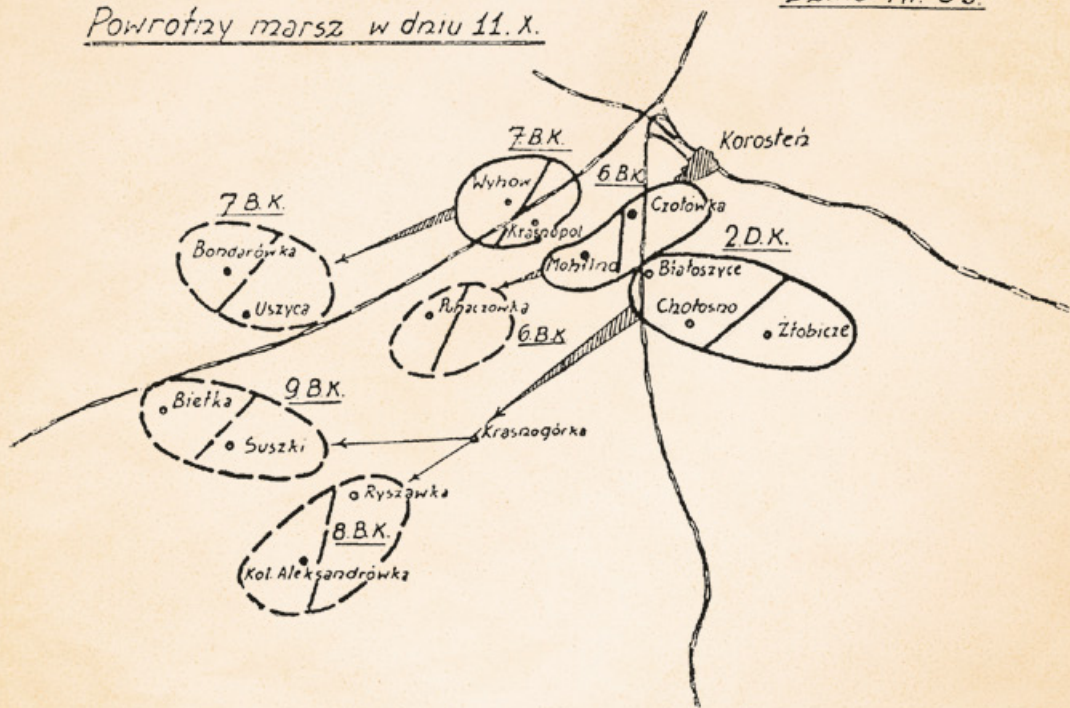
58 Kornel Krzeczunowicz (patrz: K. Krzeczunowicz, *Ostatnia kampania konna. Działania armii polskiej przeciw Armii Konnej Budiennego w 1920 roku*, Londyn 1971, s. 313) napisał: „Płk Rómml postanowił wracać krótszą drogą wzdłuż toru kolejowego Korosteń–Zwiahel, tak dla szanowania sił zmęczonych ludzi i koni, jak i dla zniszczenia zagrażającej naszym tyłom 7 D.P. [w rzeczywistości była to 7 Dywizja Strzelców – przyp. A.S.] nieprzyjacielskiej. Następnym obiektem naszego natarcia miała być nieprzyjacielska 58 D.P. [czyli 58 Dywizja Strzelców – przyp. A.S.] w Olewsku, okrakiem na linii kolei Korosteń–Sarny stojąca (do tego zagonu już nie dojdzie z powodu zawieszenia broni)”.

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

60 Kornel Krzeczunowicz (patrz: K. Krzeczunowicz, *Ostatnia kampania konna...*, s. 313) tak opisał to wydarzenie: „Rankiem 11 października mamy już meldunki naszych patroli o tym, że załogi porzuciły trzy odcięte na tej linii kolejowej [z Korostenia do Zwiahla – przyp. A.S.] pociągi pancerne. Płk Rómml osobiście zabawia się »rozstrzelaniem« ich lokomotyw, jednym granatem każdą, aby nie marnować amunicji. Tymczasem wzbogacamy się amunicją wyładowaną z tych pociągów i wykręcamy zamki z dział”.

Powrotny marsz w dniu 11. X.

Szkic Nr. 33



**Szkic 4.** Plan odwrotu dywizji i brygad Korpusu Jazdy płk. Juliusza Rómmla spod Korostenia dnia 11 października 1920 r.

**Źródło:** *Kawaleria polska w pościgu za Budiennym*. Dziennik wojenny b. d-cy 1 Dywizji Kawalerii generała dywizji Juliusza Rómmla, cz. 2, Lwów (b.r.w.), s. 176 – szkic nr 33.

Podczas tych czynności z pobliskiego lasu wybiegło kilku sowieckich maszynistów, którzy według słów pamiętnikarza prosili ponoć o nieniszczenie ich parowozów<sup>61</sup>. Jeden z nich był zupełnie pijany i „pchał się zuchwale naprzód, oberwał po pysku i od razu się uspokoił”. Artylerzyści konni nie bardzo wiedzieli, jak traktować tych ludzi: czy jako kombatan-tów, czy też jako cywili przymusowo zmobilizowanych przez bolszewików. Ich desperacja wynikała natomiast z faktu, że bez swoich parowozów byli oni nikomu niepotrzebnym balastem, na dodatek pozbawionym środków do życia. Całe to zajście i postój dywizji nie trwało dłużej niż jedną godzinę<sup>62</sup>.

## Oficjalne efekty zagonu na Korosteń

Zagon na Korosteń zakończył się niekwestionowanym sukcesem Korpusu Jazdy, który 12 października 1920 r., po rozbiciu w drodze powrotnej 17 Brygady Strzelców Armii Czerwonej, na powrót znalazł się po polskiej stronie frontu. W meldunku złożonym tego dnia przez jego dowództwo podano, że w toku tego rajdu:

Trzy pociągi pancerne bolszewickie, „Groza”, „Komunar” i „Centro-bron”, kursujące stale między miejscowościami Korosteń–Andrejowicze, zostały między kol[onią – przyp. A.S.] Wiesenthal a miejscowością Sloboda Krasnopol odcięte, wykolejone i zupełnie zniszczone. Załoga pancerek z częścią km zdołała zbiec [...] Stacja i most w miejscowości Korosteń poważnie uszkodzone. [...] Straty nieprzyjaciela – znaczne, około 400 zabitych.

<sup>61</sup> A co z wcześniejszym ich podpaleniem, którego najprawdopodobniej dokonali ci sami ludzie? Znowu sprzeczność trudna do wyjaśnienia.

<sup>62</sup> *Kawaleria polska w pościgu za Budiennym...*, s. 156–179; *idem, Kawaleria polska...*, s. 49–68; S. Kopański, *Moja służba...*, s. 111; K. Florjanowicz, *Zarys historii wojennej 1-go Dywizjonu Artylerii Konnej imienia Gen. Józefa Bema*, Warszawa 1929, s. 24; W. Legun, *Zarys historii wojennej 9-go Dywizjonu Artylerii Konnej...*, s. 15; K. Krzczunowicz, *Ostatnia kampania konna...*, s. 306–313.

Dotychczasowa zdobycz: około 2000 jeńców (z 17 BS rez. [czyli z 17 Rezerwowej Brygady Strzelców – przyp. A.S.] i 7 D[lywizji – przyp. A.S.] S[trzelców – przyp. A.S.], 12 armat, z tego 5 pozostało zniszczonych na zdemolowanych pociągach pancernych, 4 tanki [sic! – przyp. A.S.]<sup>63</sup>, około 40 km, zniszczono trzy pociągi pancerne nieprzyjacielskie, wzięto kasę, kilkanaście aparatów telefonicznych i telegraficznych. Dokładnego wykazu zdobyczy brak.

Straty własne: zabity por. Czesław Jakubowski z 14 P[ułku – przyp. A.S.] U[łanów – przyp. A.S.], rannych kilku oficerów i około 50 szeregowych rannych i zabitych. Dokładnego meldunku strat brak. [...]

Stan moralny – wyśmienity. Stan fizyczny – bardzo wielkie przemęczenie ludzi i koni<sup>64</sup>.

Następnego dnia informacje te, zapewne po zebraniu szczegółowych raportów z poszczególnych oddziałów, zostały uściślone i w meldunku dowództwa Korpusu Jazdy odnotowano wówczas: „Według ostatnich meldunków zdobycz Korpusu Jazdy wynosi: 3,4 tys. jeńców, 45 km lub więcej, 14 dział, z tego prowadzi się ze sobą 8 dział, 5 pozostało na pociągu pancernym – przyp. A.S.], a 1 działo zdemontowane pozostawiła VIII B[rygada – przyp. A.S.] J[azdy – przyp. A.S.]. 3 pociągi pancerne wykolejone i zdemolowane koło kol[onii – przyp. A.S.] Wiesenthal, części taborów 7 D[lywizji – przyp. A.S.] S[trzelców – przyp. A.S.], liczny sprzęt telefoniczny itd., itd.”<sup>65</sup>. Wzrosły też nieco straty własne, które wyniosły ostatecznie jednego oficera zabitego i czterech rannych, jednego rannego

63 Jest to ewidentna pomyłka i w rzeczywistości chodziło o cztery zamki do dział, a nie o żadne „tanki”, których w Korosteniu ani w jego okolicach wtenczas nie było.

64 *Bitwa wołyńsko-podolska...*, s. 1041–1042 – dok. nr 885. Zob. też: *ibidem*, s. 1043–1044 – dok. nr 888, gdzie mowa jest także o: „Dotychczasowa zdobycz: około 2000 jeńców [...], 12 armat, z tego 5 pozostało na pancernych pociągach popsute. Wzięto cztery zamki [do dział – przyp. A.S.]. Około 40 km. Trzy pancerne pociągi, pociąg sanitarny, pociąg towarowy, sześć lokomotyw, bardzo wielką ilość taborów, kasę, kilkanaście aparatów telefonicznych i telefonicznych etc. [...] Szczegóły strat i zdobyczy nie są jeszcze meldowane”. Nie ma tam natomiast żadnej wzmianki o rzekomych „tankach”.

65 *Ibidem*, s. 1061–1062 – dok. nr 904. Ponadto zob. także: *ibidem*, s. 1063–1064 – dok. nr 906.

podchorążego, a także ok. 25 zabitych i zaginionych oraz pięćdziesięciu rannych szeregowych<sup>66</sup>.

Przytoczone tutaj dane dotyczące zdobyczy oraz strat poniesionych przez Korpus Jazdy płk. Rómmla w trakcie zagonu na Korosteń, poza rzekomymi „tankami” oraz, o czym szczegółowo niżej, kontrowersjami dotyczącymi liczby zniszczonych sowieckich pociągów pancernych, można uznać za dość wiarygodne. Ich porównanie może być też dobrą miarą jego ówczesnego sukcesu.

Tak według przebadanych obecnie przez autora dokumentów archiwalnych oraz źródeł relacyjnych i oficjalnych, pisanych przed 1939 r., historii oddziałów uczestniczących w październiku 1920 r. w zagonie na Korosteń w bardzo ogólnych zarysach miały przebiegać wydarzenia z nim związane. Tak też miało wyglądać zniszczenie sowieckich pociągów pancernych. Autor ma również nadzieję, że mimo licznych niekonsekwencji, nieścisłości, sprzeczności oraz niedopowiedzeń i przeinaczeń występujących w znanej mu polskiej literaturze przedmiotu przedstawiona przez niego interpretacja zawartego w niej materiału faktograficznego jest w miarę prawidłowa i obiektywna.



Orzeł wz. 19 wykonany w 1920 r. (Muzeum Narodowe w Krakowie/ domena publiczna)

66 *Ibidem*, s. 1061–1062 – dok. nr 904.

## Kontrowersje dotyczące liczby zniszczonych sowieckich pociągów pancernych w Korosteniu podczas zagonu Korpusu Jazdy płk. Juliusza Rómmla w październiku 1920 r.

Pomimo przedstawionych powyżej faktów dokładna analiza wcześniejszej, głównie powstałej w okresie II Rzeczypospolitej, literatury powoduje, iż rodzą się pewne, niekiedy dość zasadnicze, wątpliwości dotyczące stopnia zgodności tej wizji z istniejącą wówczas rzeczywistością. Jest ich co najmniej kilka. Pierwsza z nich dotyczy liczby i nazw sowieckich pociągów pancernych operujących w dniach od 9 do 10 października 1920 r. w Korosteniu lub też w jego bezpośrednim pobliżu. Z odpowiedzią na to pytanie w sposób bezpośredni łączy się bowiem precyzyjne wskazanie na liczbę pociągów, jakie w tym czasie mogły podjąć walkę z polską kawalerią. Od tego zaś zależy prawidłowa i rzetelna ocena sukcesu odniesionego przez nią w tej operacji oraz możliwość w miarę precyzyjnego opisu działań bojowych związanych z walką o miasto i dworce kolejowe. Kolejna odnosi się natomiast do określenia liczby i okoliczności oraz nazw sowieckich składów pancernych zniszczonych przez Korpus Jazdy w Korosteniu i jego okolicy. W końcu ostatnią wątpliwością wymagającą jednoznacznego ustalenia jest wykaz pociągów, czy też raczej składów pancernych, którym udało się wycofać lub też przebić w walce przez pierścień sił polskich.

W przypadku pierwszej zgłoszonej tutaj wątpliwości należy zauważyć, iż w oficjalnym wojennym komunikacie informacyjnym wydanym przez Sztab Generalny Naczelnego Dowództwa Wojska Polskiego dnia 20 października 1920 r. podano, iż „według dokładnych obliczeń zdobycz Korpusu Jazdy z akcji na Korosteń wzrosła do liczby 3400 jeńców, 8 [sic! – przyp. A.S.] pociągów pancernych, jednego pociągu sanitarnego, 14 dział, 70 karabinów

maszynowych i 250 wozów taborowych”<sup>67</sup>. Już jednak w komunikacie opublikowanym w trzy dni później stwierdzono, że „Korpus Jazdy naszej w głębokim rajdzie po silnej walce rozbił pod Korosteniem 17 Brygladę – przyp. A.S.] Sow[iecką – przyp. A.S.] Rez[erwową – przyp. A.S.], biorąc 3400 jeńców, 14 armat, około 70 km, cały tabor 7 Dyw[izji – przyp. A.S.] P[iechoty – przyp. A.S.] sow[ieckiej – przyp. A.S.], 3 pociągi pancerne, pociąg sanitarny, pociąg towarowy i 6 lokomotyw”<sup>68</sup>.

Z powyższego widać więc, iż w przeciągu zaledwie kilku dni października 1920 r. zdecydowanie zredukowana została oficjalnie podawana przez polskie władze wojskowe liczba zniszczonych w Korosteniu sowieckich pociągów pancernych – z aż ośmiu do zaledwie trzech<sup>69</sup>. Pamiętać też należy, że w rzeczywistości nie mogły stanowić one żadnej zdobyczy, gdyż nie zostały obsadzone przez polskie załogi, które ewentualnie mogłyby przeprowadzić je na polską stronę frontu.

Jeszcze inne dane dotyczące sowieckich strat, a także wielkości polskiej zdobyczy oraz liczby wziętych jeńców i zniszczonych pociągów pancernych w swojej monografii podał Tomasz Grzegorzczak, który cytując jeden z dokumentów archiwalnych, twierdzi, że:

W trakcie rajdu na Korosteń ok. 400 żołnierzy wroga zostało zabitych, do niewoli wziętych zostało ok. 2000. Korpus zdobył 12 armat (w tym 5 z powodu niemożności ich zdemontowania z pociągów pancernych zostało zniszczonych na miejscu), 4 czołgi [sic! – przyp. A.S.]<sup>70</sup>,

67 Cyt. za: *Wojna polsko-sowiecka. Komunikaty wojenne Sztabu Generalnego, dokumenty, fotografie*, wybór, oprac., red. K. Paduszek, Warszawa 2011, s. 277.

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

69 Oczywiście stwierdzenie to jest prawdziwe jedynie przy założeniu, że pierwsza z podanych powyżej liczb nie była zwykłą pomyłką sporządzającego cytowany tutaj komunikat lub też przysłowiowym „drukarskim chochlikiem”.

70 Informacja ta nie została opatrzona żadnym komentarzem. Wydaje się więc, że autor ten nie zdawał sobie sprawy z faktu, iż była to nieścisłość wynikająca z pomylenia przez oficera przygotowującego dokument zamków wyjętych ze zdobytych dział z nierzeczywistymi „tankami”, których na interesującym nas tutaj obszarze operacyjnym nie było.

40 karabinów maszynowych. Na linii kolejowej Korosteń–Andrejowicze osaczone, wykolejone i zniszczone zostały 3 pociągi pancerne: „Groza”, „Komuna” i „Centrobroń”<sup>71</sup>.

Tymczasem, co należy dobitnie podkreślić, niemal wszystkie znane autorowi polskie opracowania historyczne podają pięć pociągów pancernych Armii Czerwonej znajdujących się w interesującym nas okresie w Korosteniu. Jednakże z nazwy znamy tylko cztery z nich, mianowicie: Pociągi Pancerne „Groza”, Nr 39 „Subbotnik”, Nr 56 „Kommunar” oraz Nr 64 „Centrobroń”. Pomijając sygnalizowane już poprzednio kwestie związane z pociągiem „Groza”, należy stwierdzić, że według literatury rosyjskojęzycznej Pociąg Pancerny Nr 64 „Centrobroń” nie znajdował się wówczas w Korosteniu ani nawet w składzie sił walczących na froncie przeciwpolskim.

W dużym skrócie jego dzieje przedstawiały się bowiem w sposób następujący: Do jego formowania przystąpiono w sierpniu 1918 r. w Sormowskiej Fabryce Towarzystwa Zakładów Metalowych, Odlewniczych i Mechanicznych, które były jednym z najważniejszych arsenałów produkujących bardzo dobre pociągi pancerne dla Armii Czerwonej. Budowę zakończono w styczniu roku następnego i początkowo otrzymał on nazwę Pociąg Pancerny Nr 3 „Włast Sowietam” (Власть Советам). Był to lekki („szturmowy”) pociąg pancerny<sup>72</sup> składający się, w części bojowej, z opancerzonej lokomotywy oraz z dwóch bliźniaczych także opancerzonych wagonów artyleryjskich. Każdy z nich uzbrojony był w dwie doskonałe rosyjskie armaty 76,2 mm wz. 1902 umieszczone w obrotowych, cylindrycznych wieżach typu karuzelowego posiadających kąt ostrzału równy 270°.

71 T. Grzegorzczak, *6 Armia Wojska Polskiego w 1920 r.*, Toruń 2009, s. 398.

72 Sowieckie pociągi pancerne tego typu z reguły składały się z dwóch wagonów pancernych oraz z pancernego parowozu i dwóch platform kontrolnych, z których jedną umieszczano przed, a drugą za składem. W wagonach pancernych najczęściej znajdowały się dwa działa 76,2 mm umieszczane w obrotowych – karuzelowych – wieżach oraz od czterech do sześciu ciężkich karabinów maszynowych. Natomiast opancerzenie jednostek tego typu miało do 16 do 20 mm grubości. Pociągi te przeznaczone były do bezpośrednich interwencji na polu walki mających na celu wsparcie własnej piechoty lub kawalerii.

Jednocześnie w uzbrojeniu wagonów artyleryjskich znajdowały się liczne karabiny maszynowe, w tym po jednym w obrotowej wieży znajdującej się na dachu i posiadającej pełny kąt ostrzału. Na tendrze parowozu umieszczona była ponadto wieżyczka obserwacyjna dowódcy. W sumie więc pod względem konstrukcyjnym był to bardzo wartościowy zestaw bojowy.

Jego dowódcą, co nawet jak na bolszewików było sporą rzadkością, została komunistka Ludmiła Gieorgijewna Mokijewskaja-Zubok. W pierwszych dniach marca 1919 r. pociąg został podporządkowany dowództwu sowieckiej 13 Armii i wziął aktywny udział w walkach w Donbasie na linii Debalcewo–Kupiańsk. W ich trakcie 9 marca podczas natarcia na stację Debalcewo zginęła Ludmiła Mokijewskaja-Zubok, mając wtenczas zaledwie 23 lata. Z dniem 1 czerwca 1919 r. nastąpiła też zmiana jego nazwy i odtąd był to Pociąg Pancerny Nr 3 „Centrobroń”. Walczył on wtenczas w obronie Charkowa oraz w składzie 10 Armii w obronie Carycyna przed oddziałami Sił Zbrojnych Południa Rosji.

W trakcie tych walk pociąg ponosił spore straty w ludziach oraz był wielokrotnie poważnie uszkodzony, głównie przez ogień artylerii. Powodowało to, iż w samym tylko 1919 r. aż trzy razy, a mianowicie w marcu, lipcu i grudniu, przechodził kapitalne remonty w Niżnym Nowgorodzie, Ługańsku i Saratowie. Po ostatnim z nich już w 1920 r. podporządkowano go Terskiej Grupie Wojsk wchodzącej w skład Frontu Kaukaskiego i walczącej z antybolszewicką partyzantką na Zakaukaziu. Najprawdopodobniej także wtenczas zmieniono jego numer i odtąd był to Pociąg Pancerny Nr 64 „Centrobroń”. Następnie wcielono go do Bucharńskiej Grupy Wojsk Frontu Turkiestańskiego i z dniem 12 grudnia 1921 r. przemianowano na Pociąg Pancerny Nr 3 „Budionnyj” (Будённый)<sup>73</sup>.

73 CAW, Oddział II Sztabu Głównego, 303.4.3104, Charakterystyka sowieckich pociągów pancernych – dokument bez datacji; *Гражданская война и военная интервенция. Энциклопедия*. Главный редактор С.С. Хромов, Москва 1983, s. 353–354; И.Г. Дроговоз, *Крепости на колесах...*, s. 58.



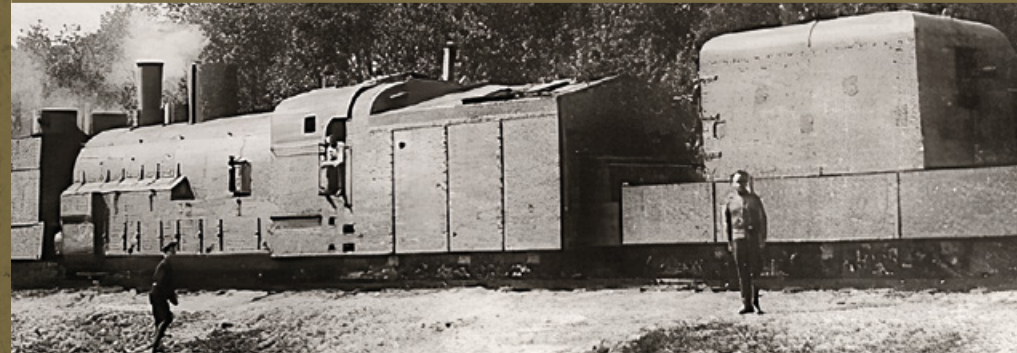
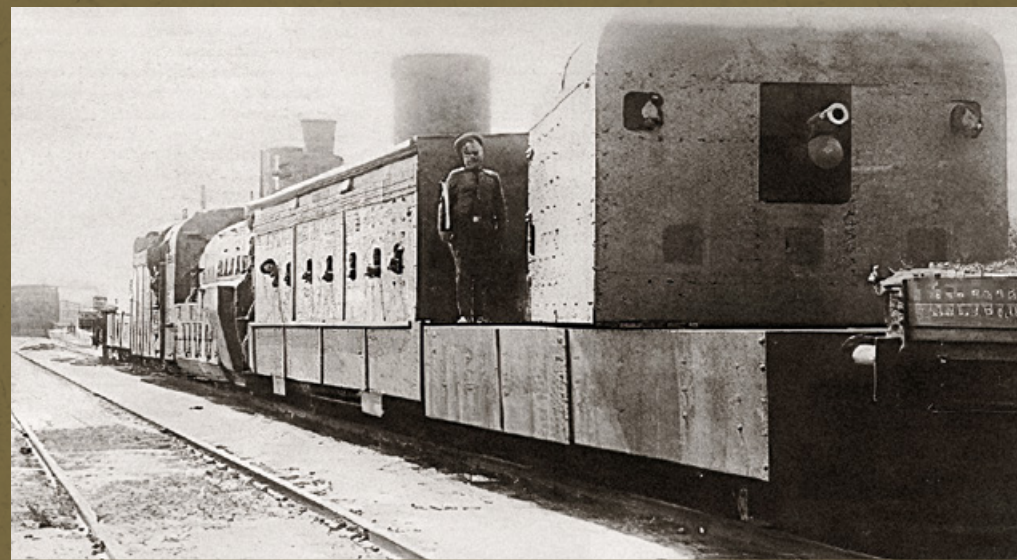
Z powyższego wynika, iż w dziejach Pociągu Pancernego Nr 64 „Centrobroń” nie było żadnego epizodu związanego z wojną prowadzoną przez sowiecką Rosję przeciw Rzeczypospolitej Polskiej. O ile więc rosyjskojęzyczna literatura przedmiotu jest dostatecznie wiarygodna oraz o ile pociąg ten nie miał swego bliźniaka o takiej samej nazwie<sup>74</sup>, o tyle jest rzeczą praktycznie niemożliwą, żeby w październiku 1920 r. znajdował się w Korosteniu. Jak więc wyjaśnić dotychczasowe ustalenia polskich historyków. Jeżeli pociągu tego wtenczas tam nie było, to może istniał jednak jakiś inny, źle przez stronę polską rozpoznany. Z dalszej części tych wywodów będzie wynikało, że wyjaśnienie tej nieścisłości może być jeszcze inne.

Kolejną kwestią konieczną do wyjaśnienia są losy Pociągu Pancernego Nr 56 „Kommunar”<sup>75</sup>. Była to jednostka o dość niecodziennej historii i na dodatek już wcześniej walcząca na froncie przeciwpolskim. Najważniejsze jej elementy wyglądały następująco: Był to pociąg wsparcia ogniowego, który zbudowano w Sormowie w lutym 1919 r. Jego część bojowa składała się z dwóch niezależnych od siebie zestawów – lekkiego i ciężkiego<sup>76</sup> – mogących walczyć w jednym zespole lub też działać zupełnie samodzielnie, z własną lokomotywą każdy. W skład tego pierwszego wchodziły cztery niewielkie i lekkie, trzyosiowe wagony pancerne uzbrojone w jedną 76,2 mm armatę wz. 1902 oraz po cztery km-y „Maxima” każdy. Działa i karabiny umieszczone były w obrotowych (o pełnym obrocie) prostokątnych wieżach. Jego siłą pociągową stanowił opancerzony parowóz rosyjskiego typu „O” z czteroosiowym tendrem.

<sup>74</sup> Teoretycznie, w bardzo jednak ograniczonym zakresie, możliwość taka istnieje. Było bowiem w Robotniczo-Chłopskiej Armii Czerwonej kilka pociągów pancernych noszących imię wodzów „światowego proletariatu”, jak choćby Lenina czy też Trockiego.

<sup>75</sup> Początkowo, najprawdopodobniej, pociąg ten nosił numer „4”.

<sup>76</sup> Ciężkie, połowe pociągi pancerne Armii Czerwonej składały się z jednego–dwóch wagonów pancernych, takiegoż parowozu oraz z jednej–dwóch platform kontrolnych. Na wagonach pancernych posiadały one z reguły jedno działo 107 mm i dwa–trzy km-y. Ich opancerzenie miało od 8 do 10 mm grubości. Jednym z ich zadań było wspieranie ogniem artyleryjskim lekkich pociągów pancernych.



Pociąg pancerny Nr 56 „Kommunar” (domena publiczna)

Natomiast zestaw ciężki złożony był z trzech niewielkich, dwuosio- wych wagonów pancernych. Na jednym z nich ustawiono 152,4 mm haubicę wz. 1910 (?), a na dwóch pozostałych 107 mm armaty wz. 1910. Jego zadaniem było wspieranie lekkiego pociągu szturmowego, co umożliwia- ła mu spora donośność posiadanych dział oraz duża siła niszcząca wystrze- liwanych z nich pocisków.

Od lata 1919 r. najprawdopodobniej jedynie skład lekki tego pociągu pancernego był przydzielony do Korpusu Konnego dowodzonego przez Siemiona Michajłowicza Budionnego. Wkrótce jednak zniknął on z jego *O. de B.* i w sformowanej następnie na jego podstawie 1 Armii Konnej już go nie było. Natomiast druga z części (ciężka?) tego pociągu, dowodzona przez późniejszego marszałka wojsk pancernych i zmechanizowanych (byłego marynarza rosyjskiej Floty Czarnomorskiej) Iwana Jakowlewicza Fiodorienkę, we wrześniu 1919 r. brała udział w walkach pod Dyneburgiem, gdzie w pojedynku z polskim Pociągiem Pancernym „Śmiały” oraz polskimi czołgami została poważnie uszkodzona. Ponadto wskutek wysadzenia przez polskich saperów mostu kolejowego nad Dźwiną pancerne wagony artyleryjskie „Kommunara”, próbującego właśnie wjechać na most, uległy wykolejeniu i uszkodzeniu. Natomiast według meldunków sowieckich, które pomijają fakt wjazdu pociągu na podminowany przez Polaków most, jego załodze udało się uszkodzić parowóz pociągu polskiego oraz zniszczyć dwa czołgi R-17 FT.

Po remoncie lub też po powtórnym zestawieniu ocalałych wagonów ciężkiego składu Pociągu Pancernego Nr 56 „Kommunar” w październiku 1920 r. znalazł się on w Korosteniu. Być może, iż w tym samym miejscu stacjonował również jego skład lekki. Jednocześnie, najprawdopodobniej, choć niedoceniony przez stronę polską, pociąg ten stał się rzeczywistym bohaterem spektakularnej akcji przerwania polskiego pierścienia wokół Korostenia i ucieczki w kierunku Kijowa. Świadczyć może o tym choćby opis tej akcji, jaki został zawarty we wniosku na nagrodzenie Pociągu Pancernego Nr 56 „Kommunar” Honorowym Rewolucyjnym Czerwonym Sztandarem za bohaterskie czyny z czasów wojny domowej<sup>77</sup>. Nawet jeżeli uwzględnimy nadmiar patosu, jaki zwykle towarzyszy takim dokumentom oraz propagandowe zdolności bolszewików, to i tak wart jest on choćby dokładnego streszczenia.

<sup>77</sup> Był to jeden z zaledwie dwóch pociągów pancernych nagrodzonych tym wysokim w Armii Czerwonej wyróżnieniem.

Otóż w opisie jego działań w Korosteniu w dniach 9 i 10 października 1920 r. znalazły się następujące informacje: W czasie polskiego natarcia na miasto rankiem 10 października pociąg ten osłaniał ogniem odwrót własnej piechoty oraz wykonując następnie cały szereg kontrataków, utrzymywał dworzec kolejowy Korosteń. Jednakże „polska grupa obchodowa” zajęła miejscowości Chotynówka i Nowaki oraz zmusiła „Kommunara” do wycofania się. Kiedy zbliżył się on do mostu na rzece Siniawka, znajdującego się w odległości około siedmiu–ośmiu wiorst na południowy wschód od Korostenia, został ostrzelany silnym ogniem polskiej artylerii strzelającej ze wsi Nowaki. Jednocześnie tor w tym miejscu był zablokowany wykolejonym parowozem manewrowym, jaki dostarczał do Korostenia amunicję. W związku z tą sytuacją rozpoczęła się walka ogniowa z oddziałami polskimi zajmującymi pozycję przed wsiami Nowaki i Chotynówka, które otworzyły silny ogień karabinowy oraz ogień z km-ów w kierunku pociągu, uniemożliwiając tym samym wysadzenie ekipy dla oczyszczenia szlaku kolejowego.

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

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

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

W trakcie tej walki jego obsługa wystrzeliła około sześćset pocisków artyleryjskich oraz około 8 tys. naboju karabinowych. Szczególnie w przypadku amunicji artyleryjskiej są to ilości imponujące, świadczące o bardzo dużej intensywności ognia artylerii „Kommunara”. Pomimo tej dramatycznej walki, jeżeli wierzyć źródłom sowieckim, pociąg poniósł stosunkowo niewielkie straty. Otrzymał bowiem zaledwie dwa bezpośrednie trafienia, jakie przebiły jego pancierz, oraz stracił jednego zabitego i pięciu rannych<sup>78</sup>.

Jak już wcześniej sygnalizowano, nie świadczy to zbyt dobrze o skuteczności polskiej artylerii konnej. Wydaje się bowiem, iż dwie kompletne baterie – liczące w sumie osiem dział polowych, mające możliwość przez dwie godziny strzelać do praktycznie unieruchomionego „Kommunara” – mogły jednak zdziałać nieco więcej. Szkoda, że nie było tam wtenczas por. Stanisława Kopańskiego. Po raz kolejny można też podkreślić, iż zbyt nie zaabsorbowanie artylerzystów zwalczaniem napierającej piechoty wycofującej się z Korostenia praktycznie uratowało pociąg lub co najmniej znacząco w tym dopomogło.

Z powyższego opisu jasno wynika, iż mamy tutaj do czynienia z akcją, jaką w polskiej literaturze historycznej przypisuje się Pociągowi Pancernemu Nr 39 „Subbotnik”. Wydaje się, iż obecnie ponad wszelką wątpliwość można uznać, że wyczynu tego dokonał jednak Pociąg

78 Российский Государственный Военный Архив, Управление I Конной Армии, 245.8.7, Доклад члена Рев.-Воен. Совета I Конной Армии тов. Ворошилова – 11 III 1920 г.; Боевые подвиги частей Красной Армии (1918–1922 гг.). Сборник документов. Под руководством А.Ф. Горленко, Москва 1957, s. 124–125; A. Rostworowski, *Ziemia, której już nie ujrzysz. Wspomnienia kresowe*, Warszawa 2001, s. 273, 280–284.

Pancerny Nr 56 „Kommunar”. Jest to także ten pociąg, który często jako niezidentyfikowany lub też znowuż jako „Subbotnik” występuje podczas opisu walk na przedmieściu Korostenia oraz na stacji w tej miejscowości. Z reguły też bywa on mnożony i w polskiej literaturze – mowa jest zwykle o dwóch pociągach broniących bezpośrednich podejść do miasta oraz dworca kolejowego. W rzeczywistości jednak, najprawdopodobniej, jazda polska miała do czynienia z jednym, ale za to bardzo aktywnie i skutecznie działającym lekkim składem pancernym oraz ze wspierającym go składem ciężkim lub też pojedynczym wagonem tego typu należącym do tego samego pociągu pancernego, a mianowicie do „Kommunara”.

O obecności w październiku 1920 r. w Korosteniu tego drugiego z nich świadczy również opis pobojowiska pod miejscowością Słoboda Sadybna. Wśród sprzętu artyleryjskiego, jaki podczas odwrotu zastał tam Korpus Jazdy płk. Rómmla, znajdował się bowiem wagon z armatą Cannet<sup>79</sup>. Zdaniem piszącego te słowa był to jeden z dwóch wagonów pancernych składu ciężkiego Pociągu Pancernego Nr 56 „Kommunar” uzbrojonych w armatę morską 107 mm tego właśnie systemu. Najprawdopodobniej dysponował on także własną lokomotywą – zapewne „czarną”, czyli nieopancerzoną. Stąd też wzięły się późniejsze polskie stwierdzenia o rzekomym zniszczeniu „Kommunara”. W rzeczywistości ofiarą kawalerii Rómmla padł tylko jeden wagon jego składu ciężkiego.

Jeżeli tak właśnie było, to rodzi się pytanie, gdzie podziały się pozostałe dwa (lub raczej tylko jeden) wagony ciężkie tego pociągu. Wydaje się, iż odpowiedź jest dość prosta. Wycofały się one w kierunku Kijowa wraz ze składem lekkim. To tłumaczyłoby także, przynajmniej po części, niepowodzenie polskiej artylerii konnej w walce z Pociągiem Pancernym Nr 56 „Kommunar” pod Nowakami i Chotynówką. Z drugiej jednak strony należy mieć na uwadze, że nie ma żadnych konkretnych i niezbitych przesłanek potwierdzających ich ówczesną obecność w Korosteniu.

79 *Kawaleria polska w pościgu za Budiennym...*, s. 179.

Rozstrzygnięcia wymaga również kwestia liczby pociągów zniszczonych przez stronę polską. Wydaje się, że dotychczas przyjmowana liczba trzech pociągów spoczywających na torze pod Słobodą Sadybną jest zawyżona. Pewną bardzo ważną wskazówkę znowuż stanowi opis zastanego tam 11 października 1920 r. pobojuwiska. Ówczesny płk Juliusz Rómmel pod tą właśnie datą w swoim dzienniku zapisał:

Wyruszamy punktualnie i około 10-tej jesteśmy w pobliżu wsi Sadybna, gdzie 2-gi Pułk Szwoleżerów wykoleił wczoraj w nocy 3 pociągi pancerne. Widać już tor i cały szereg przewróconych i spiętrzonych wagonów i lokomotyw. Podjeżdżam bliżej i zarządzam wstrzymanie kolumny celem dokładniejszego zniszczenia tych pancerek. Są to trzy pociągi pancerne: „Groza”, „Komunar” i „Centrobroń”. Czołowy parowóz głęboko zarył się w nasyp, za nim stały jeszcze dwa, których obsługa ratowała się po katastrofie ucieczką. Ogółem parowozów było 6, dział polowych 4, a oprócz tego było jedno morskie 6-calowe systemu „Kane”. Za pancerkami stały również opuszczone przez personel pociągi towarowe i jeden sanitarny. Wezwałem działon z 1-szej Baterii 3-go Dyonu Artylerii Konnej, który podjechał na kilkadziesiąt kroków i oddał do każdego z parowozów w sam środek po jednym granacie. [...] Po godzinnym postoju ruszyliśmy dalej [...]»<sup>80</sup>.

Z powyższego opisu wynika, iż obok wspomnianego powyżej działa 107 mm były tam jeszcze tylko 4 inne armaty polowe. Najprawdopodobniej były to 76,2 mm działa pochodzące z jakiegoś składu lekkiego. Jednocześnie ich liczba mogła stanowić uzbrojenie jedynie dwóch wagonów artyleryjskich, a więc zaledwie jednego pociągu pancernego<sup>81</sup>.

<sup>80</sup> *Kawaleria polska w pościgu za Budiennym...*, s. 179.

<sup>81</sup> Taki tok rozumowania potwierdza także fotografia umieszczona w skróconej wersji wspomnień Juliusza Rómmla (J. Rómmel, *Kawaleria polska...*, s. 48), gdzie widoczny jest bardzo mocno zdemolowany skład lekkiego pociągu pancernego – parowóz opancerzony oraz jeden wagon artyleryjski z armatami 76,2 mm.

Pewną wskazówkę w kwestii określenia rzeczywistej liczby sowieckich pociągów biorących udział w tym starciu może także stanowić liczba lokomotyw, jakie się tam znalazły. Jak zapisał płk Rómmel, było ich bowiem aż sześć. Jeżeli przyjmujemy, iż w celu zwiększenia liczby składów potrzebnych do patrolowania szlaków w obrębie węzła kolejowego Korosteń pociąg lekki podzielono na dwie części złożone z lokomotywy (w jednym przypadku z pancernej, w drugim zaś z „czarnej”) i jednego wagonu artyleryjskiego oraz platform kontrolnych<sup>82</sup> oraz że wagon składu ciężkiego „Kommunara” również miał własny parowóz, to otrzymamy liczbę trzech lokomotyw. Gdy dodamy do nich trzy kolejne, które przed wykolejeniem obsługiwały dwa pociągi towarowe i jeden sanitarny, to ich liczba będzie zgodna z tym, co po latach zapisał pamiętnikarz<sup>83</sup>.

Ustalenie wszystkich tych informacji pozwala podjąć próbę uściślenia liczby pociągów pancernych zniszczonych pod Słobodą Sadybną oraz w toku całego zagonu na Korosteń. Otóż gdy weźmiemy pod uwagę powyższe fakty oraz odrzucimy obecność na polu walki w Korosteniu Pociągu Pancernego Nr 64 „Centrobroń”, a także odejmiemy „Kommunara”, któremu udało się wycofać w stronę Kijowa, to dochodzimy do wniosku, iż w rzeczywistości Armia Czerwona straciła w tym starciu tylko jeden kompletny lekki pociąg pancerny, którym najprawdopodobniej był bliżej niezidentyfikowany pociąg „Groza” oraz jeden wagon artyleryjski zestawu ciężkiego Pociągu Pancernego Nr 56 „Kommunar”. Gdy podliczymy wagony artyleryjskie, jak to zapewne zrobiono podczas odwrotu na pobojuwisku pod Słobodą Sadybną, to otrzymamy przyjmowaną dotychczas za prawdziwą w polskiej literaturze historycznej liczbę trzech rzekomo wyeliminowanych sowieckich pociągów pancernych. W efekcie tego, skromnym zdaniem piszącego te słowa, wydarzenia te nie były, jak sądzono dotychczas, bardzo dotkliwą – choć niewątpliwie bolesną – dla sił Armii Czerwonej stacjonujących na Ukrainie stratą polegającą na zniszczeniu aż trzech

<sup>82</sup> Taki właśnie zestaw widać na fotografii przytoczonej powyżej – parowóz pancerny, wagon artyleryjski i zwykła platforma.

<sup>83</sup> *Kawaleria polska w pościgu za Budiennym...*, s. 179.

pociągów pancernych i to na dodatek unieszkodliwionych w toku jednej stosunkowo krótkiej operacji<sup>84</sup>.

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

Jest natomiast mało prawdopodobne, by w interesującym nas tutaj czasie także Pociąg Pancerny Nr 39 „Subbotnik” wchodził w skład bezpośredniej obsady Korostenia. W krytycznym momencie mógł on być daleko poza tym węzłem, nawet jeżeli wcześniej stanowił integralną część jego załogi. Jeżeli było inaczej, to Korpus Jazdy, w najgorszym przypadku, miał do czynienia z trzema pociągami pancernymi lub nawet z wchodzącymi w ich skład czterema składami tego typu. Wydaje się jednak, iż bardziej prawdopodobna jest jednak ta pierwsza z przedstawionych tutaj ewentualności.

Jednakże gwoli historycznej rzetelności należy wspomnieć o jeszcze jednym pociągu pancernym, który choć pojawił się na polu walki, to nie został w ogóle zauważony przez stronę polską. Była to jednostka obdarzona bardzo szumną i patetyczną nazwą, a mianowicie Pociąg Pancerny Nr 51 „Groznyj Mstitiel za Pogibszych Kommunarow” (Грозный Мстителъ за Погибших Коммунаров). Dnia 9 października 1920 r. znajdował się

84 Jest rzeczą dość znamioną, że zagonu polskiej kawalerii na Korosteni oraz związanych z tym strat Armii Czerwonej nie odnotowuje znana autorowi sowiecka i rosyjska literatura poświęcona wojnie polsko-sowieckiej z lat 1919–1920–1921.

on w dyspozycji dowódcy 58 Dywizji Strzelców zajmującej odcinek Korosten–Olewska. Po zajęciu Korostenia przez Korpus Jazdy płk. Rómmla pociąg ten został odcięty od swej dywizji. Mimo to oraz pomimo zniszczeń w infrastrukturze komunikacyjnej tego węzła i w jego pobliżu wykonanych przez polskich kawalerzystów załoga tego pociągu przeprowadziła skład na stację Korosten w celu wyjaśnienia zaistniałej sytuacji. Wysłane rozpoznanie stwierdziło, iż miasto zajęte zostało przez Wojsko Polskie<sup>85</sup>. Po dokonaniu tego „odkrycia” z powodu późnej pory pociąg odszedł na stację Białokorowicze.

Jednakże następnego dnia (11 października?) po raz kolejny zbliżył się on do Korostenia z zamiarem wykonania rozkazów o przedarciu się na stację Owruca. Wysłano znowu rozpoznanie, a pociąg wjechał na stację Korosten–Podolsk, gdzie zastał spalony drewniany most. Jego załoga natychmiast przystąpiła do odbudowy zniszczonego mostu i po czterech godzinach pracy był on przejezdny. Umożliwiło to dalszy ruch w kierunku Owruca oraz przyczyniło się do powtórnego zajęcia Korostenia przez świeże siły Armii Czerwonej. Zauważyć warto, iż w trakcie tych działań praktycznie nie doszło do żadnych walk z polskimi kawalerzystami. W porównaniu z akcją „Kommunara” wydarzenia te wyglądają mało bohatersko. Mimo to podobnie jak „Kommunar” pociąg ten został nagrodzony Honorowym Rewolucyjnym Czerwonym Sztandarem<sup>86</sup>.

85 Wynika z tego, że wydarzenia te miały miejsce 10 X 1920 r. już po zdobyciu Korostenia przez Korpus Jazdy.

86 *Боевые подвиги...*, s. 124; И.Г. Дроговоз, *Крепости на колесах...*, s. 75–76, 165–166.

## **Wnioski dotyczące rzeczywistej liczby sowieckich pociągów pancernych obecnych w Korosteniu w dniach 9 i 10 października 1920 r. oraz liczby pociągów tego typu zniszczonych przez Korpus Jazdy płk. Juliusza Rómmla**

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

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

W końcu należy też podkreślić, iż rzeczywistym bohaterem tego starcia był nie Pociąg Pancerny Nr 39 „Subbotnik”, lecz właśnie „Kommunar”. Fakt ten należy do grupy tych, jakie na obecnym etapie naszej wiedzy na ten temat można już uznać za dostatecznie pewny i zweryfikowany.

Przed 1939 r. zagon Korpusu Jazdy płk. Juliusza Rómmla na Korosteń z października 1920 r. traktowano jako jeden z najważniejszych elementów bohaterskiego i zwycięskiego etosu kawalerii Wojska Polskiego II Rzeczypospolitej. Wówczas było to potrzebne do budowania jednolitego *esprit de corps* odrodzonych w 1918 r. polskich sił zbrojnych. Zwycięska wojna świetnie się do tego nadawała. Obecnie jednak nadszedł czas, aby na wszystkie kwestie tego typu spojrzeć inaczej i w bardziej wyważony sposób, wykorzystując jednocześnie źródła, głównie archiwalne, wytworzone przez naszego ówczesnego przeciwnika. Jednocześnie, co należy podkreślić, zobiektywizowanie tego obrazu na pewno nie umniejszy chwały polskiego sukcesu militarnego, jakim ostatecznie zakończyła się wojna polsko-sowiecka z lat 1919–1920–1921, w tym także opisany powyżej zagon na Korosteń<sup>87</sup>. Nie pomniejszy to również chwały polskiej jazdy oraz jej bojowych zasług z okresu „wojen o niepodległość i granice”.

Poza tym wydarzenia te są doskonałym świadectwem tego, że warto rzetelnie badać historię, która kolejnym pokoleniom historyków dostarcza niezwykle ciekawych i pouczających problemów badawczych, przy czym każde z nich zawsze jest w stanie znaleźć dla siebie zagadnienia warte powtórnej analizy oraz opisu, choćby po to, by uniknąć błędów popełnionych przez naszych poprzedników. W końcu nie bez racji ktoś kiedyś stwierdził, że *Historia magistra vitae est*<sup>88</sup>. Obyśmy tylko o tym nie zapominali i potrafili umiejętnie korzystać z doświadczenia i dorobku

87 Szerzej o tym zagonie zob. także: A. Smoliński, *Kontrowersje wokół porażki sowieckich pociągów pancernych w Korosteniu 10 października 1920 roku*, „Przegląd Historyczno-Wojskowy” (Warszawa) 2003, R. 4 (55), nr 2 (197), s. 75–94; idem, *Kawaleria kontra pociągi pancerne, czyli kontrowersje dotyczące porażki sowieckich pociągów pancernych w Korosteniu dnia 10 października 1920 r. Przyczynek do dziejów jazdy Wojska Polskiego oraz wojny polsko-sowieckiej z lat 1919–1921 [w:] Do szarży marsz, marsz... Studia z dziejów kawalerii*, t. 5, red. A. Smoliński, Toruń 2014, s. 185–248.

88 Historia jest nauczycielką życia.

pokoleń, które poprzędziły nas na tym świecie. Inaczej mówiąc, nie można zrozumieć współczesności (ani tym bardziej prorokować o przyszłości) bez znajomości przeszłości. Jednym słowem „świat bez historii” zawsze będzie kaleki, niekompletny.

## Postscriptum

Na zakończenie warto poruszyć jeszcze jedną kwestię. Otóż w siłach zbrojnych II Rzeczypospolitej Juliusz Karol Wilhelm Józef Rómmel dosłużył się stopnia generała dywizji, którym mianowano go 1 stycznia 1928 r. Natomiast w marcu 1939 r. został dowódcą jednej z najważniejszych armii, która miała stawić opór hitlerowskiemu Wehrmachtowi<sup>89</sup>. Pozostaje jednak sprawą otwartą, na ile w tej nietuzinkowej karierze wojskowej pomogło mu dowodzenie słynnym zagonem na Koziatyn. Bowiem w opinii o generałach Wojska Polskiego sporządzonej przez Pierwszego Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego, zapewne w grudniu 1922 r., o ówczesnym generale brygady Juliuszu Rómmle napisał on:

Najlepszy z trzech oficerów wyżej wymienionych [czyli lepszy od gen. brygady Aleksandra Pajewskiego oraz od płk. Gustawa Orlicz-Dreszera – przyp. A.S.]. Ma większe rozgarnięcie ogólnowojskowe, gdyż jest z zawodu artylerzystą, a dowodził również podczas naszej wojny dywizją piechoty. Człowiek energiczny o silnym charakterze, bardzo lubiący swoją broń, dobry typ żołnierza, zdatny do dalszego rozwoju przyrodzonych zdolności, trochę protekcyjny w stosunku do ludzi i nawet jednostek wojskowych<sup>90</sup>.

Z powyższego zdaje się wynikać, iż dla Marszałka Piłsudskiego dowodzenie gen. Rómmle w zakończonym sukcesem zagonie Korpusu Jazdy

<sup>89</sup> Mianowicie Armii „Łódź”.

<sup>90</sup> *Polska generalicja w opiniach Marszałka Piłsudskiego*, red. A.Cz. Żak, Warszawa 2012, s. 119.

na Korosteń wcale nie musiało być jego najważniejszym osiągnięciem bojowym. Sytuację taką może zaś sugerować zupełne pominięcie tego faktu w dotyczącej go opinii przygotowanej przez byłego Naczelnego Wodza. Czas, jaki minął od zagonu do momentu napisania tej opinii, był zbyt krótki, aby wydarzenia te mogły wypaść Marszałkowi Piłsudskiemu z pamięci. Czyżby więc był on prawidłowo poinformowany o rzeczywistych rozmiarach tego sukcesu? Na razie jednak to istotne pytanie musi pozostać bez odpowiedzi.

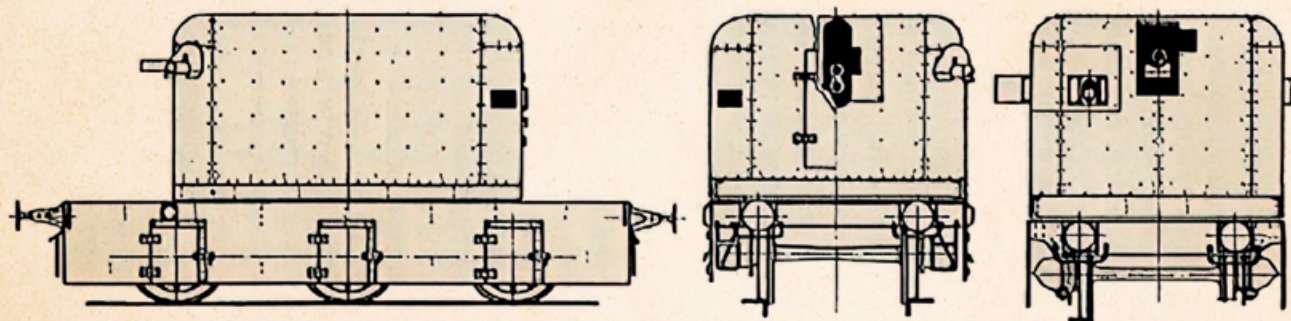


Dekoracja orderem *Virtuti Militari* oficerów i żołnierzy 2 Pułku Ułanów Grochowskich przez gen. Stanisława Hallera, październik 1920 r. (Centralne Archiwum Wojskowe/Wojskowe Biuro Historyczne)



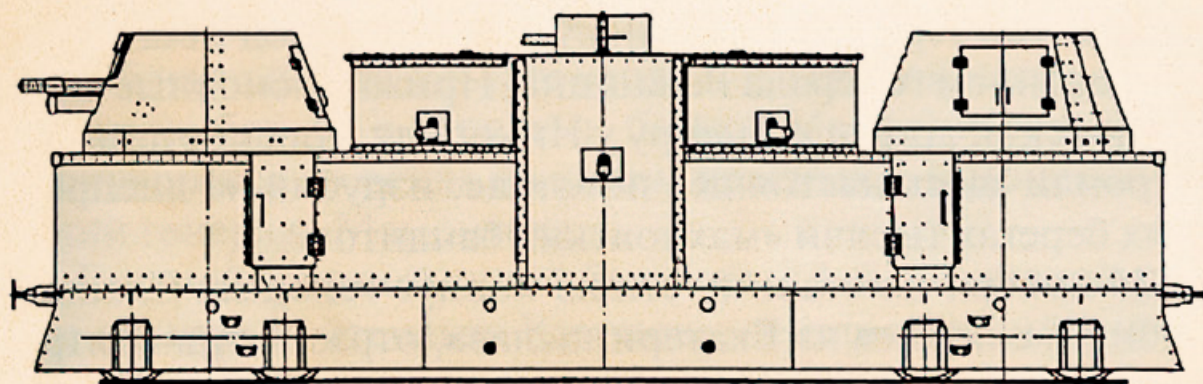
**Ilustracja 1.** Skład lekki Pociągu Pancernego Nr 56 „Kommunar”

**Źródło:** И.Г. Дроговоз, *Крепости на колесах. История бронепоездов*, Минск 2002, s. 85.



**Ilustracja 2.** Wygląd wagonów artyleryjskich należących do składu lekkiego Pociągu Pancernego Nr 56 „Kommunar”

**Źródło:** И. Г. Дроговоз, *Крепости на колесах. История бронепоездов*, Минск 2002, s. 77.



**Ilustracja 3.** Wygląd wagonu artyleryjskiego składu uderzeniowego (szturmowego) Pociągu Pancernego Nr 27 „Buria”, który być może w pierwszej dekadzie października 1920 r. operował w pobliżu stacji Korosteń

**Źródło:** И. Г. Дроговоз, *Крепости на колесах. История бронепоездов*, Минск 2002, s. 133.





**Ilustracja 4.** Fotografia umieszczona we wspomnieniach późniejszego generała Juliusza Rómmla i podpisana: „Bolszewicki pociąg pancerny po bitwie w czasie zagonu na Korosteń”. W rzeczywistości, najprawdopodobniej, przedstawia ona pobojowisko pod Słobodą Sadybną

**Źródło:** J. Rómmel, *Kawaleria polska w roku 1920*, Warszawa 1934, wkładka po s. 48.

## Bibliografia

### Źródła archiwalne

#### Centralne Archiwum Wojskowe w Warszawie

Oddział I Mobilizacyjno-Organizacyjny Sztabu, sygn. 300.7.

Sztab Główny, Oddział I., sygn. 303.3.

Oddział II Sztabu Głównego, sygn. 303.4.

Akta Personalne, sygn. 1769/89/2430.

#### Archiwum Akt Nowych w Warszawie

Attachés Wojskowi Rzeczypospolitej Polskiej 1918–1939, sygn. A/II/88.

#### Российский Государственный Военный Архив в Москве

Управление I Конной Армии, sygn. 245.8.

### Dokumenty publikowane

*Bitwa lwowska 25 VII – 18 X 1920. Dokumenty operacyjne, cz. 1: (25 VII – 5 VIII)*, red. M. Tarczyński, Warszawa 2002.

*Bitwa wołyńsko-podolska 5 IX – 21 X 1920. Dokumenty operacyjne*, red. M. Tarczyński, Warszawa 2014.

*Wojna polsko-sowiecka. Komunikaty wojenne Sztabu Generalnego, dokumenty, fotografie*, wybór, oprac., red. K. Paduszek, Warszawa 2011.

\* \* \*

*Боевые подвиги частей Красной Армии (1918–1922 гг.). Сборник документов.* Под руководством А.Ф. Горленко, Москва 1957.

## Dzienniki, wspomnienia, pamiętniki

- Chłudziński J., *Epizod z zagonu na Korosteń – październik 1920* [w:] *Epizody kawalerskie. Zbiór wspomnień*, Oświęcim 2012.
- Kawaleria polska w pościgu za Budiennym. Dziennik wojenny b. d-cy 1 Dywizji Kawalerii generała dywizji Juliusza Rómmmla, cz. 2, Lwów (b.r.w.).
- Rostworowski A., *Ziemia, której już nie ujrzysz. Wspomnienia kresowe*, Warszawa 2001.
- Rómmmel J., *Kawaleria polska w roku 1920*, Warszawa 1934.
- Skibiński F., *Ułańska młodość 1917–1939*, Warszawa 1989.
- Trocki L., *Moje życie. Próba autobiografii*, tłum. J. Barski i S. Łukomski, Warszawa 1930.

## Opracowania

- Antropow J., *Zarys historii wojennej 7-go Dywizjonu Artylerii Konnej Wielkopolskiej*, Warszawa 1928.
- d'Abernon E.V., *Osiemnasta decydująca bitwa w dziejach świata. Pod Warszawą 1920 r.*, tłum. A. Dobiecki, Warszawa 1932.
- Dobroński A., *Ułani Grochowscy*, Warszawa–Białystok 1992.
- Dzieje Ułanów Jazłowieckich*, praca zbior., Londyn 1988.
- Florjanowicz K., *Zarys historii wojennej 1-go Dywizjonu Artylerii Konnej imienia Gen. Józefa Bema*, Warszawa 1929.
- Gajewski M., *Pociągi pancerne w wojnie polsko-bolszewickiej 1919–1920* [w:] *Pociągi pancerne 1918–1943. Organizacja–struktura–działania wojenne*, red. U. Kraśnicka, K. Filipow, Białystok 1999.
- Gołębiowski G., *Kapitan Władysław Broniewski „Orlik” o doświadczeniach bojowych z wojny 1920 roku*, „Przegląd Historyczno-Wojskowy” (Warszawa) 2012, R. 13 (64), nr 2 (240).

- Górecki W., *Zarys historii wojennej 3-go Dywizjonu Artylerii Konnej*, Warszawa 1929.
- Grobicki J., *Organizacja taktyczna polskiej kawalerii strategicznej w latach 1914–1920*, „Przegląd Kawaleryjski” (Warszawa) 1934, R. 11, nr 10 (108).
- Grzegorzczak T., *6 Armia Wojska Polskiego w 1920 r.*, Toruń 2009.
- Gruszecki E., *Zarys historii wojennej 3-go Pułku Szwoleżerów Mazowieckich imienia Pułkownika Kozietulskiego*, Warszawa 1929.
- Herkner W.S., *Zarys historii wojennej 2-go Pułku Ułanów Grochowskich im. gen. Józefa Dwernickiego*, Warszawa 1929.
- Hinterhoff E., *Zagon na Korosteń*, „Przegląd Kawaleryjski” (Warszawa) 1932, R. 9, nr 4 (78).
- Kopański S., *Moja służba w Wojsku Polskim 1917–1939*, Londyn 1965.
- Krzeczunowicz K., *Ostatnia kampania konna. Działania armii polskiej przeciw Armii Konnej Budiennego w 1920 roku*, Londyn 1971.
- Krzeczunowicz K., *Ułani księcia Józefa. Historia 8 Pułku Ułanów ks. Józefa Poniatowskiego 1784–1945*, Londyn 1960.
- Kutrzeba T., *Wyprawa kijowska 1920 roku*, Warszawa 1937.
- Legun W., *Zarys historii wojennej 9-go Dywizjonu Artylerii Konnej (Byłego 8-go Dywizjonu Artylerii Konnej)*, Warszawa 1929.
- Litewski J., *Dziewanowski W.*, *Dzieje 1-go Pułku Ułanów Krechowieckich*, Warszawa 1932.
- Lubiński W., *Zarys historii wojennej 4-go Dywizjonu Artylerii Konnej*, Warszawa 1929.
- Machalski T., *Ostatnia epopeja. Działania kawalerii w 1920 roku*, Londyn 1969.
- Majka J., *Cebula A.*, *Ułani Króla Jana. Z dziejów 20 Pułku Ułanów im. Króla Jana III Sobieskiego*, Warszawa (b.r.w.).

- Małagowski S., *O zastosowaniu i taktyce pociągów pancernych*, „Bellona” (Warszawa) 1919, R. 2, t. 3.
- Mianowski Z., *Zarys historii wojennej 6-go Dywizjonu Artylerii Konnej*, Warszawa 1930.
- Milewski J., *2 Pułk Szwoleżerów Rokitniańskich*, Warszawa 1993.
- Mniszek A., Rudnicki K., *Zarys historii wojennej 2-go Pułku Szwoleżerów Rokitniańskich*, Warszawa 1929.
- Polska generalicja w opiniach Marszałka Piłsudskiego*, red. A.Cz. Żak, Warszawa 2012.
- Pragłowski A., *Zagon na Korosten*, „Przegląd Kawaleryjski” (Warszawa) 1936, R. 13, nr 3 (125).
- Skotnicki S., *Sprostowanie do artykułu kpt. dypl. Eugeniusza Hinterhoffa pt. „Zagon na Korosten”*, „Przegląd Kawaleryjski” (Warszawa) 1932, R. 9, nr 7 (63).
- Smoliński A., *Bilans strat w ludziach, koniach i materiale wojennym poniesionych przez 1 Armię Konną w trakcie walk na polskim teatrze działań wojennych w okresie maj–wrzesień 1920 r.* [w:] *Od Grunwaldu do Bzury – bitwy i boje polskie na przestrzeni dziejów*, red. J. Jędrusiak, D. Koreś, J. Maroń, K. Widziński, Wrocław 2012.
- Smoliński A., *Kawaleria kontra pociągi pancerne, czyli kontrowersje dotyczące porażki sowieckich pociągów pancernych w Korosteniu dnia 10 października 1920 r. Przyczynek do dziejów jazdy Wojska Polskiego oraz wojny polsko-sowieckiej z lat 1919–1921* [w:] *Do szarży marsz, marsz... Studia z dziejów kawalerii*, t. 5, red. A. Smoliński, Toruń 2014.
- Smoliński A., *Kontrowersje wokół porażki sowieckich pociągów pancernych w Korosteniu 10 października 1920 roku*, „Przegląd Historyczno-Wojskowy” (Warszawa) 2003, R. 4 (55), nr 2 (197).
- Smoliński A., *O „czerwoną” Rosję, „czerwoną” Europę i „czerwony” świat. Studia o potencjale militarnym Sowietów w latach 1918–1941*, Toruń 2015.