

MATERIAŁY ŹRÓDŁOWE



PAWEŁ KACZMARSKI

Uniwersytet Warszawski

Działania Pociągu Pancernego nr 3 „Podpułkownik Lis-Kula” w lipcu i sierpniu 1920 r. Relacja dowódcy por. Felicjana Madeyskiego

ABSTRACT

The use of armoured trains during the Polish–Soviet War of 1919–1920 and their impact remain on the periphery of the common understanding of this conflict. This article is dedicated to the account of Lieutenant Felicjan Madeyski, commander of Armoured Train No. 3 “Lieutenant Colonel Lis-Kula”, detailing the unit’s operations in July and August 1920, when it played a significant role during the retreat and the Battle of the Vistula River. The source material provides insight into the daily work and combat experiences during the highest tensions—events that determined the fate of the entire nation.

Wprowadzenie

Pociągi pancerne odegrały znaczącą rolę w działaniach wojny polsko-rosyjskiej 1919–1920. Możliwość zapewnienia silnego wsparcia ogniowego, połączona ze znaczną mobilnością, była nieoceniona. Tematyka ta nie umyka uwadze badaczy¹. W zasobach Centralnego

¹ W ostatnich latach ukazał się szereg interesujących publikacji: Michał Jerzy Chromiński, *Żołnierze żelaznych szlaków w walce o Kresy Północno-Wschodnie w latach 1919–1920* (Warszawa: Stacja Muzeum, 2023); Dariusz Rogut, red., *Kolejnictwo polskie w okresie bitwy warszawskiej 1920 roku i w pierwszych latach odbudowy Rzeczypospolitej* (Łódź–Warszawa: Instytut Pamięci Narodowej Komisja Ścigania Zbrodni przeciwko Narodowi Polskiemu, 2021); Adam Jońca, *Polskie pociągi pancerne 1921–1939* (Czerwonak: Vesper, 2020); Janusz

Archiwum Wojskowego Wojskowego Biura Historycznego znajduje się interesujący rękopis dotyczący jednej z najśłynniejszych polskich „pancerków” – Pociągu Pancernego nr 3 „Podpułkownik Lis-Kula” i jego udziału w walkach podczas drugiej ofensywy Tuchaczewskiego na Białorusi, Podlasiu, w końcu na przedpolach Warszawy². Załoga, dowodzona wówczas przez porucznika Felicjana Madeyskiego, wykazała się odwagą i niejednokrotnie wpłynęła na przebieg starć w skali taktycznej, przyczyniając się do powodzenia odwrotu. Za przeprowadzoną 16 lipca 1920 r. akcję pod Mołodiecznem porucznik Madeyski otrzymał Krzyż Srebrny Orderu *Virtuti Militari*³.

„Historia w[o]jenna”, jak zatytułowano dokument, napisana została ręką dowódcy pociągu, najprawdopodobniej podczas remontu jednostki, w Warszawie na przełomie sierpnia i września 1920 r. Nie jest znany adresat tego tekstu, w toku kwerendy archiwalnej autor niniejszej publikacji nie dotarł do żadnego rozkazu sporządzenia takiego raportu lub potwierdzenia odbioru. Językowo dokument jest zbieżny z raportem, który nieco wcześniej – w maju – por. Madeyski sporządził na temat działalności jednostki podczas pierwszej ofensywy Tuchaczewskiego⁴. Szef Kolejnictwa 1 Armii, płk Stanisław Słupecki, przedłożył go wówczas Szefowi Kolejnictwa Polowego Naczelnego Dowództwa Wojska Polskiego (dalej: NDWP) wraz z prośbą o awans poległego wówczas por. Władysława de Filippi⁵. Na dziesięciu kartkach opisano dzień po dniu

Odziemkowski, *Kolejnictwo w transporcie wojskowym i operacjach wojennych na froncie polsko-ukraińskim i polsko-rosyjskim 1918–1920 r.* (Warszawa: Wydawnictwo Naukowe UKSW, 2020). Tematyka pojawia się również w artykułach o charakterze popularnym i popularno-naukowym, spośród których warto z pewnością wymienić ze względu na temat niniejszego artykułu: Krzysztof Margasiński, „Lwowski pociąg pancerny Lis-Kula”, *Technika Wojskowa Historia* numer specjalny 3 (2017): 38–48. Równie ważnym i podobnym w swej naturze była poddana naukowej edycji i opublikowana relacja innego dowódcy polskiego pociągu pancernego – Michała Münnicha. Maciej Michał Münnich, „Atak na przedmoście Dyneburga 27–28 września 1919 r. Relacja dowódcy dyonu pociągów pancernych kpt. Michała Münnicha”, *Przegląd Historyczno-Wojskowy* 19 (70), nr 3–4 (265–266) (2018): 241–273.

² Centralne Archiwum Wojskowe Wojskowego Biura Historycznego (dalej: CAW-WBH), Szefostwo Kolejnictwa Polowego Naczelnego Dowództwa Wojska Polskiego (dalej: SKP), sygn. I.301.15.87, Historia w[o]jenna] Lwowskiego Pociągu pancernego No 3 Pułkownik Lis-Kula, b.m., b.p.

³ CAW-WBH, Kolekcja Orderu Wojennego Virtuti Militari (dalej: VM), sygn. I.482.3-265, Wniosek odznaczeniowy z 24 III 1921 r., b.m., nr odznaczenia 5010.

⁴ CAW-WBH, SKP, sygn. I.301.15.82, Działalność poc. panc. „Płk Lis Kula” w czasie od dnia 15–20 V 1920, raport por. Felicjana Madeyskiego, 21 V 1920 r., b.m., b.p.

⁵ Ibid., Szef Kolejnictwa 1 Armii do Szefa Kolejnictwa Polowego NDWP, nr 365/kol.pf., 10 VI 1920 r.

działalność jednostki w lipcu i sierpniu owego roku podczas decydujących działań tej wojny. Rękopis napisano atramentem, umiarkowanie czytelnym duktem pisma, strony są nienumerowane. Uspółcześniono ortografię i interpunkcję, zachowując oryginalny szyk zdań, dowolność w posługiwaniu się wielkimi i małymi literami oraz toponimy. Nazwy miejscowości poprawiono za mapami 1 : 300 000 Wojskowego Instytutu Geograficznego. Edycja tego materiału pozwoli na szersze zapoznanie się z dziejami tak „Pepetrójki”, jak i polskich pociągów pancernych oraz kolejnictwa wojskowego w ogóle.

„Pepetrójka” – zarys historii

Improwizowany pociąg pancerny powstał we Lwowie w listopadzie 1918 r., w toku walk polsko-ukraińskich, z inicjatywy poruczników Zbigniewa Orzechowskiego i Antoniego Dawidowicza (zarazem pierwszego dowódcy i pierwszego zastępcy dowódcy jednostki). Zbudowany w tamtejszych warsztatach kolejowych składał się z nie w pełni opancerzonego parowozu, lory z rosyjską armatą górską osłoniętą workami z piaskiem, wagonu opancerzonego oraz wagonu towarowego z przygotowanymi strzelnicami dla karabinów maszynowych – początkowo były to trzy CKM-y. Do akcji pociąg wkroczył już nocą 20 listopada 1918 r., wyjeżdżając w kierunku oczekiwanej odsieczy i pomimo wykolejenia składu pod Mszaną, zdołał powrócić do Lwowa⁶. Kombinowana grupa ppłk. Michała Karaszewicza-Tokarzewskiego (złożona z: pociągu pancernego, batalionu 5 Pułku Piechoty (dalej: pp), Legii Oficerskiej, niepełnego szwadronu kawalerii, kompanii 10 pp, kompanii 4 pp, baterii artylerii i plutonu ułanów) w niespełna półtora dnia od wyruszenia z Przemyśla zdołała wybić korytarz wzdłuż linii kolejowej Przemyśl–Lwów, zapewniając w ten sposób obłożonemu miastu komunikację z krajem⁷.

Jednostka uczestniczyła aktywnie w działaniach do końca maja 1919 r., załoga walczyła ofiarnie i z dużym poświęceniem. W trakcie tych działań zmienił się kształt składu bojowego: dodano dwa

⁶ Felician Madeyski, „Wspomnienia z czynów bojowych Lwowskiego Pociągu Pancernego Nr. 3 «Pepetrójki»”, *Przegląd Wojskowo-Techniczny* 4, z. 6 (1928): 1271–1272. Artykuł ten, o charakterze wspomnieniowym, w opisie od maja do końca sierpnia 1920 r. jest nad wyraz szczegółowy, wydaje się, że podczas pracy nad nim ppłk Madeyski korzystał ze źródeł archiwalnych – wytworzonych przed laty własną ręką.

⁷ Michał Klimecki, *Polsko-ukraińska wojna o Lwów i Galicję Wschodnią: 1918–1919* (Warszawa: Volumen, 2000), 127–130.

opancerzone wagony dla piechoty, każdy uzbrojony w dwa CKM-y na burtę (oraz możliwość zamontowania jednego z tyłu) i armatę oraz jeden wagon pancerny wyposażony w dwa przestarzałe działa austro-węgierskie 8 cm. 30 kwietnia 1919 r. jednostce została nadana oficjalna nazwa – Pociąg Pancerny nr 3 „Podpułkownik Lis-Kula” (dalej: PP 3) – na cześć poległego w marcu owego roku Leopolda Lisa-Kuli, majora WP, żołnierza Legionów Polskich i Polskiej Organizacji Wojskowej⁸.

Pomiędzy 29 maja a 8 sierpnia PP 3 pozostawał w Warszawie, dowództwo objął wówczas dotychczasowy dowódca pociągowego oddziału karabinów maszynowych, por. Madeyski. Do 20 września patrolowano linię kolejową Częstochowa–Herby, prowadzącą ówczesnie do granicy z Rzeszą Niemiecką. Następnie, po gruntownym remoncie (składu bojowego, taborowego oraz lokomotyw) w warsztatach lwowskich, 19 grudnia pociąg odjechał do Krakowa, w dwa miesiące później – do Wilna i od 17 lutego 1920 r. pozostawał w dyspozycji dowództwa Frontu Litewsko-Białoruskiego (d-ca gen. dyw. Stanisław Szeptycki). 3 kwietnia przydzielony został do 1 Armii (d-ca gen. ppor. Stefan Majewski) i odjechał do stacji Królewszczyna⁹. Blisko miesiąc bezczynności załoga spędziła w oczekiwaniu na zwężenie toru kolejowego do rozmiaru normalnego¹⁰ na szlaku od Królewszczyny

⁸ Madeyski, „Wspomnienia”, 1272–1280.

⁹ Ibid., 1280–1281.

¹⁰ Przekuwanie toru kolejowego, zwane często w epoce „przeszywaniem”, było operacją zmiany rozstawu szyn. W Polsce oraz większości Europy tak wówczas, jak i po dziś dzień stosowany jest rozstaw normalny, tzw. stephensonowski, tzn. 1435 mm. W Rosji był i jest używany rozstaw szeroki, tzn. 1520 mm. Istnienie dwóch na tyle odmiennych standardów wpływało na tempo prowadzenia operacji podczas Wielkiej Wojny (gdzie na terytoriach opanowanych przez Państwa Centralne bądź Rosję dostosowywano tory do stosowanej w kraju szerokości), jak i wojny polsko-rosyjskiej. Zmiana rozstawu taboru kolejowego wymaga odpowiednio wyposażonego warsztatu i nie zawsze jest możliwa (a nawet jeżeli jest, to może negatywnie wpływać na eksploatację), z kolei dokładanie trzeciej szyny stosowano bardzo rzadko ze względu na znaczne braki materiałowe. Wraz z przesuwaniem się linii frontu na wschód zdobywano coraz większe ilości taboru szerokotorowego, który należało wykorzystywać w obliczu permanentnej niedostatecznej liczby wagonów i lokomotyw w kraju. W trakcie odwrotu z Białorusi i Ukrainy latem 1920 r. należało go ewakuować, stąd np. takie działania jak przekuwanie toru z normalnego na szeroki na liniach Baranowicze – Brześć – Łuków – Dęblin, by tabor ten wywieźć, by następnie przekuć z powrotem na normalny – aby skomplikować logistykę nacierającym wojskom rosyjskim. Paweł Kaczmarzski, „Polskie kolejnictwo wojskowe i ewakuacja w trakcie drugiej ofensywy Tuchaczewskiego w 1920 roku”, *Acta Universitatis Lodzensis. Folia Historica* 114 (2023): 139–140, <https://doi.org/10.18778/0208-6050.114.08>.

do miejsca, skąd można było ostrzeliwać Połock – duże miasto i ważny węzeł kolejowy pozostający w rękach rosyjskich¹¹.

Po rozpoczęciu przez nieprzyjaciela zgrupowanego w ramach Frontu Zachodniego tzw. ofensywy majowej, zwanej również pierwszą ofensywą Tuchaczewskiego, PP 3 „Lis-Kula” został 15 maja 1920 r. wysłany do Ziabek celem zabezpieczenia ewakuacji oraz krycia odwrotu 8 Dywizji Piechoty (dalej: DP), mającej zorganizować linię obrony wzdłuż jezior na południe od tej stacji. Następnego dnia o świcie załoga przeprowadziła patrol w kierunku st. Zachacie, gdzie nawiąawszy kontakt z wrogiem, zadziało śmiało, wykorzystując siłę ognia pociągu. Dzięki gwałtowności uderzenia dokonanego przez niewielki (ledwie dziesięcioosobowy) oddział wypadowy ppor. Jana Lasoty, wyparto nieprzyjaciela z niewielkiej wsi sześć kilometrów od Ziabek. Według zeznań pochwyconego jeńca – „Lis-Kula” stał w naprzeciw 31 Pułku Strzelców (dalej: ps) z 4 Dywizji Strzelców (dalej: DS), liczącego 1500 ludzi. Cofnięto się wobec zagrożenia odcięciem. Aż do wieczora 16 maja PP 3 powstrzymywał ogniem siły rosyjskie napierające na Ziabki, kilkakrotnie przeprowadzając wypad, musiał zostać jednak złuzowany przez PP 13 „Boruta” z powodu niesprawnej czołowej armaty¹².

W kolejnych dniach załoga „Lis-Kuli” powstrzymywała nacierającego nieprzyjaciela, działając na linii kolejowej Królewszczyna–Głębokie, współdziałała z oddziałami 8 DP, 3 Dywizji Piechoty Legionów (dalej: DP Leg.) i 17 DP. Schemat działania był prosty: ustawiczne wypad w głąb rosyjskich linii, ostrzeliwanie większych grup nieprzyjaciela, a w razie pojawienia się wrogiej artylerii – cofnięcie się¹³. Wieczorem 18 maja odesłano do Mołodeczna (brakowało sprawnej obrotnicy

¹¹ CAW-WBH, Relacje, sygn. I.400.2471, Działalność pociągu pancernego „Plk. Lis-Kula” podczas ofensywy bolszewickiej w maju 1920 r. na linii kolejowej Mołodeczno–Połock, relacja por. Jana Lasoty, Poznań, 1 II 1924 r., 1.

¹² Lasota wspomina miejsce starcia jako „wieś N...” odległą o 6 kilometrów na północ od Ziabek, przy torach kolejowych. Madeyski tak w raporcie o kilka dni późniejszym, jak i swoim artykule wspomnieniowym, pomimo różnych szczegółów boju – pozostawia ją bezimenną. Lokalizacja pasowałaby do niewielkiej wioski Nowosiółki, którą znaleźć można na mapie WIG w skali 1 : 100 000 P27 S46 z 1933 r., gdyby nie pewien drobiazg – Rosjanie mieli uciekać na wzgórze za wsią, a takowego trudno się dopatrzeć. Ibid., 1–5; Madeyski, „Wspomnienia”, 1281–1282. CAW-WBH, SKP, sygn. I.301.15.82, Działalność poc. panc. „Pplk Lis Kula” w czasie od dnia 15–20 V 1920, raport por. Felicjana Madeyskiego, 21 V 1920 r., b.m., b.p.

¹³ CAW-WBH, Relacje, sygn. I.400.2471, Działalność pociągu pancernego „Plk. Lis-Kula” podczas ofensywy bolszewickiej w maju 1920 r. na linii kolejowej Mołodeczno–Połock, b.m., 5–7.

na bliższych stacjach) tylny wóz artyleryjski celem przestawienia go naprzód, tymczasowo używano wozu pożyczonego od „Boruty”¹⁴.

Rankiem 20 maja siły rosyjskie¹⁵ podległe 15 Armii (d-ca August Iwanowicz Kork) rozpoczęły atak na pozycję 68 pp w składzie 17 DP, a zwłaszcza na jego prawe skrzydło na wschód od toru kolejowego. „Pepetrójka” wspierała obrońców ogniem, jednak w obliczu zarysowującego się przełamania załoga skróciła dystans i podjeżdżając na wysokość utrzymywanej linii tuż za stacją Królewszczyzna, nie zrezygnowano z tego pomysłu, pomimo otrzymania dwóch trafień z wrogich dział – jeden granat przebił czołowy wóz artyleryjski na wylot, drugi wpadł do wozu szturmowego i nie eksplodował. Uzyskawszy aktualne informacje o nieprzyjacielu, załoga pociągu skierowała ogień na wzgórze tuż za wsią, przez co udało się zmusić do odwrotu rosyjską baterię. Nagły wypad pociągu naprzód pomieszał szyki nacierającej w kilku liniach jednostki piechoty, która rzuciła się do ucieczki – pomogło zaskoczenie, wcześniej stojący za wzgórzem „Lis-Kula” był bowiem dla atakujących niewidoczny. Niestety, w trakcie odjazdu na tyły PP 3, otrzymał trafienie w parowóz, co unieruchomiło skład, a jeden z kolejnych granatów zabił porucznika Władysława de Filippi, dowódcę pociągowej artylerii. Dalszym stratom zapobiegło opuszczenie pociągu przez załogę. Dopiero pomiędzy godziną 15 a 16, z pomocą PP 13 „Boruta”, udało się odjechać na tyły, pomimo wciąż trwającego ostrzału artyleryjskiego¹⁶.

¹⁴ CAW-WBH, SKP, sygn. I.301.15.82, Działalność poc. panc. „Ppłk Lis Kula” w czasie od dnia 15–20 V 1920 r., b.m., b.p.

¹⁵ Według szkicu nr 5 w książce ówczesnego dowódcy Grupy Północnej 15 Armii, a późniejszego dowódcy 4 Armii – Jewgienija Nikołajewicza Siergiejewa – wzdłuż torów kolejowych tego dnia nacierały 11 DS i 56 DS, na zachód od nich znajdowała się 4 DS, z której miał pochodzić wspomniany wzięty do niewoli żołnierz. Jewgienij Nikołajewicz Siergiejew, *Od Dźwiny ku Wiśle*, tłum. Józef Moszyński (Warszawa: Wojskowy Instytut Naukowo-Wydawniczy, 1925), szkic nr 5.

¹⁶ Obydwaj członkowie załogi wspominają to nieco inaczej – Lasota kolejność zdarzeń opisuje jak w niniejszym akapicie przyjęto, popierając to sześcioma szkicami. Myli się natomiast co do poległego, pisząc, iż zginął dowódca pociągu. Był nim Felician Madeyski, który cztery lata później (a więc osiem lat po wydarzeniach) ze stopnia, imienia, nazwiska i funkcji wymienia zabitego por. de Filippi, natomiast wszystkie trafienia wrogiej artylerii umiejscawia już po unieruchomieniu PP 3, kiedy to „następne pociski zniszczyły wozy k.m. i załogi”. Identycznie pisał na gorąco w raporcie następnego dnia po starciu, tj. 21 maja, można więc założyć, iż trafień było więcej, niemniej dwa wspomniane przez Lasotę poczyniły największe szkody. CAW-WBH, Relacje, sygn. I.400.2471, Działalność pociągu pancernego „Płk. Lis-Kula” podczas ofensywy bolszewickiej w maju 1920 r. na linii kolejowej Mołodeczno-Połock, b.m., 7–12; CAW-WBH, SKP, sygn. I.301.15.82, Działalność poc. panc. „Ppłk Lis

Powyższy opis kilku dni majowych pozwala zauważyć specyfikę środka bojowego, jakim był pociąg pancerny. Mobilne solidne wsparcie ogniowe, choć przywiązane do szlaków kolei żelaznych, pozwalało nawiązać walkę z liczniejszym przeciwnikiem, wpłynąć na przebieg boju, zdeorganizować, w bardzo małej – taktycznej skali, plany nieprzyjaciela. Niemniej pojedynczy granat artyleryjski mógł unieruchomić skład, tak jak kilku – kilkunastu zdeterminowanych ludzi mogło odciąć go na trasie i uniemożliwić lub przynajmniej opóźnić powrót za swoje linie. Znamienny, choć zupełnie zrozumiały, jest brak rosyjskich pociągów pancernych w powyższych relacjach (a 15 Armia miała ich kilka) – do takich starć dochodziło niezbyt często ze względu na wcześniejszą konieczność przekucia torów z rozstawu normalnotorowego na szeroki bądź odwrotnie. Wojsko Polskie dysponowało pancernymi pociągami szerokotorowymi, niemniej nie jest to przypadek PP 3 „Lis-Kula”. Podobnie jedno lub kilka trafień zmuszało do spędzenia pewnego czasu na naprawach albo odesłania na dłuższy okres do większych warsztatów kolejowych na tyłach. Tak było także w tym wypadku.

Po trwających nieomal miesiąc naprawach w Wilnie, 21 czerwca „Pepetrójka” wróciła na front w okolicach Bobrujska, gdzie współpracowała z 14 DP (4 Armia) w działaniach przeciwpartyzanckich. Wkrótce nastąpił jednak powrót na znany już załódze teren. 3 lipca pociąg został odesłany do Mińska, skąd miał pojechać dalej operować w ramach 1 Armii (d-ca gen. dyw. Gustaw Zygałłowicz)¹⁷. Następnego dnia o świcie rozpoczęła się druga ofensywa Tuchaczewskiego, jak po latach pisał ówczesny dowódca „Lisa-Kuli”, Felicjan Madeyski:

„Odtąd zaczyna się dla pociągu znów bardzo ciężkie i żmudne zadanie, krycia odwrotu naszych wojsk pod bardzo silnym naporem bolszewików. Oddawano nieprzyjacielowi most za mostem, stację za stacją, tylko po zaciętej walce z napierającymi i bardzo często odcinającymi na tyłach pociąg bolszewikami, po uprzednim wysadzeniu i zniszczeniu mostów, wież wodnych, stacji kolejowych, zwrotnic i sieci telefonicznych”¹⁸.

Kula” w czasie od dnia 15–20 V 1920 r., raport por. Felicjana Madeyskiego, 21 V 1920 r., b.m., b.p.; Madeyski, „Wspomnienia”, 1282.

¹⁷ Madeyski, „Wspomnienia”, 1282–1283.

¹⁸ Ibid., 1283.

Załoga pociągu sukcesywnie zrywała mosty na linii Parafianowo–Mołodeczno, zniszczyła również wspólnie z żołnierzami 1/IV kompanii kolejowej stacje Krzywicz i Mołodeczno¹⁹. Odwrót jednak trwał dalej. Operując na szlaku Mołodeczno–Lida, w okolicach miejscowości Gawie, 16 lipca PP 3 śmiałym wypadem zadał znaczne straty rosyjskiej 6 DS w odległej o kilka kilometrów wsi Berezowce, po czym, uniknąwszy odcięcia, zniszczył stację Gawie i krył odwrót 11 DP na Lidę. Może w dokumencie będącym przedmiotem niniejszej publikacji opisane jest to dosyć skromnie, jednak wydarzenie stanowiło podstawę wniosku o przyznanie Felicjanowi Madeyskiemu Krzyża Złotego Orderu *Virtuti Militari* (przyznano ostatecznie Krzyż Srebrny), w którym podkreślono inicjatywę dowódcy i zadanie nieprzyjacielowi znacznych strat, zaznaczając, że nie było to jednorazowe działanie, a przykład śmiałości oraz sprawnego działania na całej trasie odwrotu Frontu Północno-Wschodniego²⁰.

Wieczorem następnego dnia, a więc 17 lipca PP 3, „Lis-Kula” wdarł się na zajętą już przez Rosjan stację Lida, gdzie pod ogniem nieprzyjaciela załoga przestawiła stacyjne zwrotnice, aby umożliwić sobie odjazd w stronę Wilna. Pomimo pracy wrogich saperów, udało się uniknąć odcięcia oraz rozbito dwie sotnie wrogiej jazdy. W bitwach nad Niemnem i Szczarą załoga, odparłszy rosyjskich kawalerzystów w Mostach, pomagała utrzymać linię Niemna, by później, kryjąc dalszy odwrót jednostek 1 Armii, operować na szlaku Białystok–Wołkowysk. Rankiem 28 lipca „Pepetrójka”, wraz z pociągiem czołgowym²¹, w ostatniej chwili opuściła białostocki węzeł kolejowy, szczęśliwie unikając

¹⁹ CAW-WBH, SKP, sygn. I.301.15.76, Pamiętnik IV baonu [kolejowego] za miesiąc lipiec 1920 r., b.m., 4.

²⁰ CAW-WBH, VM, sygn. I.482.3-265, Wniosek odznaczeniowy z 24 III 1921 r., nr odznaczenia 5010; Madeyski, „Wspomnienia”, 1284–1285. Nie pada tam nigdzie numer jednostki przeciwnika, lecz na podstawie przechwyconych przez polski radiowywiad rosyjskich szyfrogramów autor niniejszej publikacji uważa, iż to 6 DS prowadziła natarcie wzdłuż szlaku kolejowego Mołodeczno–Lida, a w meldunku z 17 lipca informuje o dotarciu o godz. 20 dnia poprzedniego do rzeki Gawii i forsowaniu jej. CAW-WBH, Oddział II NDWP, sygn. I.301.8.645, Biuro Szyfrowe, nr 30496/II, Tłumaczenie szyfrogramu od 6-ej dywizji do Sztabu III Armii, przejęto 17 VII, odczytano 20 VII, Warszawa, 20 VII 1920 r.; Grzegorz Nowik, *Zanim złamano „Enigmę”... Rozszyfrowano Rewolucję. Polski radiowywiad podczas wojny z bolszewicką Rosją 1918–1920* (Warszawa: Rytm, 2020), 541–542, 545.

²¹ Pociągami czołgowymi nazywano skład kolejowy, który składał się m.in. z platform na których transportowano czołgi. Dowództwo 1 Armii dysponowało 1 kompanią z 1 Pułku Czołgów, którą używano przede wszystkim w ten sposób jako mobilny odwód posiadający sporą siłę ognia.

odcienia – w obliczu braku informacji o cofnięciu się polskich wojsk pomógł przypadek oraz konieczność uzupełnienia wody i węgla²².

W trakcie działań na linii warszawsko-petersburskiej, pomiędzy Szepietowem a Czyżewem, 3 sierpnia, jak wspominał Madeyski, mówiąc o kolejowych liniach telefonicznych i możliwościach nasłuchu używanych przez obydwie strony:

„Pociąg też miał sposobność często podsłuchiwania w ten sposób bolszewików, jak i rozmawiania z nimi. Ja sam miałem możność rozmawiać w ten sposób telefonicznie z d-cą brygady bolszewickiej, Niemcem, który mię prosił, bym dla niego zamówił pokój w hotelu Bristol w Warszawie, dokąd za tydzień miał przybyć, licząc na zdobycie Warszawy”²³.

Na linii Bugu „Pepetrójka” powstrzymywała natarcie rosyjskie pod Małkinią, opóźniając forsowanie Bugu, wycofano się dopiero na rozkaz. Pociąg został podporządkowany świeżo sformowanej 5 Armii (d-ca gen. ppor. Władysław Sikorski) i 9 sierpnia wyjechał do Modlina²⁴. W bitwie warszawskiej PP 3 uczestniczył w walkach koło Nasielska, robiąc liczne wypad. Podczas kontrofensywy, 20 sierpnia – wraz z PP 4 „Hallerczyk”, PP 11 „Danuta” oraz pociągiem czołgowym w ramach grupy pancerniej mjr. Mieczysława Seweryna Nowickiego – wziął udział w natarciu na Mławę. Oddział szturmowy „Lisa-Kuli” pojmał wtedy około 100 jeńców i zdobył nieco materiału wojennego, a także wrogi sztandar. Pomiędzy 25 sierpnia a 4 września pociąg naprawiany był w Warszawie²⁵. Najwyższy był ku temu czas ze względu na znaczne zużycie taboru, jeszcze 6 sierpnia meldowano o konieczności natychmiastowej naprawy lokomotywy pancerniej, wymieniając długą listę defektów²⁶.

Swoją szlak bojowy w wojnie polsko-rosyjskiej PP 3 zakończył w szeregach 6 Armii (d-ca gen. mjr Władysław Jędrzejewski). 5 września dotarł do Lwowa i działał następnie w kierunku na Złoczów. Dwa dni później walczył pod Krasnem w okolicy wsi Stronibaby z rosyjskim

²² Madeyski, „Wspomnienia”, 1285–1287.

²³ Ibid., 1287.

²⁴ CAW-WBH, Dowództwo 1. Armii, sygn. I.311.1.158, Rozkaz Szefostwa Kolejnictwa 1. Armii nr 501/j/kol tj. z dnia 9 VIII 1920 r., b.m., b.p.

²⁵ Madeyski, „Wspomnienia”, 1287–1290.

²⁶ CAW-WBH, Dowództwo 1. Armii, sygn. I.311.1.157, Meldunek Pociągu Pancernego „Pplk Lis-Kula” nr 678/20 z dnia 6 VIII 1920, b.m, b.p.

pociągiem pancernym, skutecznie zmuszając go do wycofania się, niestety kosztem 4 rannych – ofiar pocisku eksplodującego w lufie przedniej armaty. Przez kolejny tydzień „Pepetrójka” ścierała się kilkukrotnie z wrogiem i wrogimi pancerkami, aby 15 września powrócić do Lwowa. Za działania pod Krasnem por. Madeyski otrzymał Krzyż Walecznych²⁷.

Jesień i zima minęły na kolejnych naprawach w Równem i Lwowie oraz na patrolowaniu okolic linii demarkacyjnej. Wiosną następnego roku załoga, jak to ujął Madeyski, „wpisała do historii pociągu jeszcze niejeden chlubny czyn w ustaleniu zachodnich granic kraju”²⁸. Mowa tu o udziale w III powstaniu śląskim w charakterze obsady powstańczej jednostki nr 7 „Bajończyk”²⁹.

1 czerwca 1921 r. PP 3 został wyznaczony do rozformowania z końcem lipca, załoga i tabor miały zasilić obsady pozostałych pancerek³⁰. Wykonanie jednak opóźniło się. Pociąg odnotowany był jeszcze 13 sierpnia, by zostać ostatecznie rozformowanym 24 sierpnia 1921 r.³¹

Tabor pociągu – stan na 1 maja 1920 r.³²

Część bojowa:

Parowóz opancerzony nr 180.533³³

Tender nr 7602

2 wagony artyleryjskie nr 31915 i 38376

2 wagony opancerzone piechoty nr 50397 i 69087

²⁷ CAW-WBH, Kolekcja Krzyża Walecznych, sygn. KW 73/M-245 Madeyski Felicjan, Wniosek na odznaczenie „Krzyżem Walecznych” z dnia 23 XII 1920 r., b.m., b.p.

²⁸ Madeyski, „Wspomnienia”, 1291.

²⁹ Margasiński, „Lwowski pociąg pancerny”, 48.

³⁰ CAW-WBH, Departament Techniczny Ministerstwa Spraw Wojskowych (dalej: Dep. Tech. MSWojsk.), sygn. I.300.41.157, Rozkaz Oddziału I Sztabu Generalnego L. 9675/MOB., Warszawa, 1 VI 1921 r., b.p.

³¹ Ibid., Wykaz oficerów pociągów pancernych podległych Szefostwu Kolejnictwa IV Inspektoratu Armji z dnia 13 VIII 1920 r., b.m., b.p.; Meldunek Szefostwa Kolejnictwa IV Inspektoratu Armji nr 219 z dnia 30 VIII 1920 r., b.m., b.p.; CAW-WBH, Kolekcja Akt Personalnych (dalej: AP), sygn. AP 13233 Madeyski Felicjan, Odpis przebiegu służby Podpułkownik Madeyski Felicjan, Kraków, 14 IV 1938 r.

³² CAW-WBH, Dowództwo 1. Armii, I.311.1.155, Stan liczebny Pociągu pancernego Ppłk Lis-Kula L. 437/20 z dnia 1 V 1920 r., b.m., b.p.

³³ Parowóz austriackiej serii 180 (oznaczenie na *kaiserlich-königliche Staatsbahnen* – kkStB), wyprodukowany w Wiener-Neustadt, numer fabryczny 4929/1909. Opancerzony w Warsztatach Głównych w Nowym Sączu, gdzie nadano mu nazwę „Nowy Sącz X”, po wojnie w służbie PKP jako Tw11-8. Leszek Zakrzewski, „Pociągi pancerne z Warsztatów Głównych w Nowym Sączu”, *Zeszyty Naukowo-Techniczne SITK RP Oddział w Krakowie* 3 (117) (2018): 114 i 118.

1 wagon opancerzony KM nr 30090
1 lora nr 75041
Uzbrojenie i wyposażenie:
2 austriackie działa 3,7 cm Infanteriegeschütz M.15
2 rosyjskie działa 3-calowe (76,2 mm)
9³⁴ rosyjskich karabinów maszynowych systemu Maxima
3 austriackie karabiny maszynowe systemu Schwarzlose
75 karabinów austriackich
Środki wybuchowe (50 kg nieustalonego materiału, 3 kłębki sznuru Bickforda³⁵, 50 zapalników)
4 telefony z 3000 metrów kabla
Część taborowa:
2 wagony osobowe: ABa 7051 i ABe 4082
12 wagonów towarowych: Deg 56079, Dag 56094, Dag 56130, 41736, Gm 124668, Ga 109027, Ga 109555, Gh 193735, Gm 600292, G 57488, 16651, Nm 9461³⁶
Obsada pociągu – stan na 1 maja 1920 r.³⁷:
4 oficerów³⁸, 79 żołnierzy, 3 cywilnych kolejarzy
dowódca pociągu: por. Felicjan Madeyski

³⁴ Z czego – jak głosi adnotacja – cztery z braku obsługi traktowane były jako rezerwa.

³⁵ Lontu.

³⁶ Numery wagonów części taborowej pochodzą ze stanu liczebnego z 1 maja, natomiast wyszczególnienie serii – z wrześniowego raportu, kiedy PP 3 odszedł już na południe. Jak widać tabor niebojowy nie uległ większym zmianom – 41736 i 16651 nie występują we wrześniu. CAW-WBH, Dowództwo Frontu Południowego, sygn. I.310.9.34, Raport z kontroli stanów pg. panc., Lwów, 12 IX 1920 r., b.p.

³⁷ CAW-WBH, Dowództwo 1. Armii, sygn. I.311.1.155, Stan liczebny Pociągu pancernego Ppłk Lis-Kula L.437/20 z dnia 1 V 1920 r. sygn. I.311.1.152, Wykaz oficerów i podchorążych pociągu pancernego Podpułkownik Lis-Kula L.460/20, b.m., b.p. Ciekawostką jest, iż cała kadra dowódcza wywodziła się z armii austro-węgierskiej za wyjątkiem porucznika Lasoty, który miał przeszłość w Legionach Polskich.

³⁸ Nie sposób nie zauważyć pewnej różnicy pomiędzy czwórką oficerów w stanie liczebnym, a większą ilością nazwisk – de Groó, Orzelski, Jakliński, Mierczyński i Sienkiewicz przebywali wówczas na 3-miesięcznym urlopie na studia, Rybicki – w domu uzdrowiskowym w Zakopanem, dowódca Madeyski natomiast ma tylko zwięzłą adnotację „urlop”. Można przypuszczać, iż wszyscy wrócili na pociąg do czasu rozpoczęciu drugiej ofensywy Tuchaczewskiego, de Groó wspomniany jest w artykule Madeyskiego, natomiast stan liczebny z 26 VIII 1920 r. wymienia 7 oficerów – ergo zgadzałyby się. Mierczyński został przeniesiony, de Filippi poległ w maju, natomiast Rybicki wciąż najwidoczniej ratował zdrowie. Ibid., sygn. I.311.1.152, Wykaz oficerów i podchorążych pociągu pancernego Podpułkownik Lis-Kula L.460/20; CAW-WBH, SKP, sygn. I.301.15.97, Depesza Szefostwa Kolejnictwa Frontu Północnego do Szefostwa Kolejnictwa Połowego nr 1044/I/kol.tj. z dnia 26 VIII 1920 r., b.m., b.p.; Madeyski, „Wspomnienia”, 1285.

zastępca dowódcy, pierwszy oficer artylerii: por. Władysław de Filippi
oficer techniczny: por. Branko de Groó³⁹
oficerowie artylerii: por. Kazimierz Orzelski, ppor. Jan Rybicki,
ppor. Zdzisław Stypal
oficer piechoty: ppor. Jan Lasota
komendant karabinów maszynowych: pchor. Kazimierz Sienkiewicz
lekarz pociągu: ppor. Leszek Jakliński
podlekarz pociągu: ppor. Eugeniusz Mierczyński⁴⁰
cywilni kolejarze: Emil Dzikiewicz, Andrzej Zajączkowski, Teodor
Ryckwa

Autor relacji – por. Felicjan Madeyski

Felicjan Madeyski herbu Poraj urodził się 13 marca 1890 r. w Tołuszczowie w powiecie lwowskim. Ukończył gimnazjum w Samborze, uzyskując świadectwo maturalne w 1911 r., a następnie przez dwa

³⁹ Nazwisko porucznika zapisywane było na najróżniejsze możliwe sposoby. Autor przychylił się do formy „de Groó” jako najczęściej występującej w archiwaliach dotyczących PP nr 3 (wykazach oficerów i oficerskich listach ewidencyjnych). W Dzienniku Rozkazów Wojskowych z roku 1919 nr 78 przydział służbowy do pociągu „Lis-Kula” w grupie oficerów byłej armii austro-węgierskiej otrzymał ppor. Branko de Groo, W Dzienniku Rozkazów Wojskowych z roku 1919 nr 99 mianowanym warunkowo porucznikiem piechoty był Branko de Gros. W Rozkazie nr 121 Dowództwa Okręgu Generalnego Kielce z 14 X 1921 r. na liście oficerów Wojsk Sanitarnych Słuchaczy Medycyny, którzy nie przedłożyli kart kwalifikacyjnych dla Komisji Weryfikacyjnej przy Ministerstwie Spraw Wojskowych, znalazł się por. Branko de Groo. Na austro-węgierskiej liście rang z roku 1918 podporucznikiem rezerwy w 96 pp był Branko Groö. W internetowej bazie personalnej Muzeum Armii Krajowej im. Emila Fieldorfa ps. „Nil” w Krakowie widnieje natomiast Branko (wariantowo również: Branka) Gróo, data urodzenia 9 IX 1897 r. jest taka sama jak na oficerskiej liście ewidencyjnej PP nr 3, co – wraz z rzadkością imienia i nazwiska – przemawia za tym, iż to ten sam człowiek (podobnie jak funkcja lekarza szwadronu 14 Pułku Ułanów Jazłowieckich – Wojska Sanitarne w 1921!). Rozkaz Ministra Spraw Wojskowych z dnia 7 lipca 1919 r. o przydziałach służbowych oficerów byłej armii austro-węgierskiej (Dziennik Rozkazów Wojskowych /dalej: Dz. R.W./, 1919, nr 78, poz. 2604); Dekret Naczelnego Wodza Wojsk Polskich z dnia 19 grudnia 1919 r. o mianowaniach z dniem 1 grudnia 1919 r., warunkowo aż do ukończenia prac przez Komisję Weryfikacyjną (Dz. R.W., 1919, nr 99, poz. 4282); Rozkaz Nr 121 Dowództwa Okręgu Generalnego Kielce z dnia 14 października 1921 r.; *Ranglisten des Kaiserlichen und Königlichen Heeres 1918* (Wien: K.K. Hof- und Staatsdruckerei, 1918), 788; Branko [Branka] de Gróo, Biogramy Kresowych żołnierzy Armii Krajowej, dostęp czerwiec 15, 2025, <https://baza.muzeum-ak.pl/zołnierz/groo-branko-branka/>.

⁴⁰ Stanowisko sprawował do 30 VI 1920 r., następnie przeszedł do personelu sanitarnego 1 Dywizji Litewsko-Białoruskiej. CAW-WBH, Kolekcja akt żołnierzy zarejestrowanych w Rejonowych Komendach Uzupełnień, sygn. II.56.10837 Eugeniusz Mierczyński, Arkusz Ewidencji Personalnej z 12 VI 1948 r., Wrocław, 2.

lata studiował w Akademii Eksportowej w Wiedniu, jednak studia przerwała wojna. Odbił służbę jako jednoroczny ochotnik w armii austro-węgierskiej 47 pp Hrabiego von Beck-Rzikowsky (*k.u.k. Infanterieregiment „Graf von Beck-Rzikowsky” Nr. 47*) w Gorycji. Od mobilizacji do końca lutego 1918 r. pełnił różne stanowiska dowódcze w 55 pp Króla Czarnogóry Mikołaja I (*k.u.k. Infanterieregiment „Nikolaus I. König von Montenegro” Nr. 55*) – począwszy od dowódcy plutonu po dowódcę kompanii karabinów maszynowych, którym był przez blisko dwa i pół roku. Do 3 listopada 1918 r. dowodził grupą kursów karabinów maszynowych dla 18 DP i dywizji piechoty Honwedu o nieznanym numerze⁴¹. W służbie austro-węgierskiej odznaczony został Krzyżem Zasługi Wojskowej III klasy z dekoracją wojenną i mieczami, Srebrnym Medalem Waleczności I Klasy, Brązowym Medalem Zasługi Wojskowej na wojennej wstążce, Krzyżem Wojskowym Karola oraz Krzyżem Pamiątkowym Mobilizacji 1912–1913⁴².

Po rozpadzie monarchii, w trakcie wojen o granicę pomiędzy 10 a 26 listopada 1918 r., dowodził oddziałem karabinów maszynowych w załodze pociągu pancernego „Odsiecz I”, następnie pełnił analogiczne stanowisko w PP 3 „Lis-Kula”, obejmując jego dowództwo w dniu 15 czerwca 1919 r. Dowodził pociągiem aż do jego rozformowania 24 sierpnia 1921 r. Później przez nieco ponad miesiąc był dowódcą PP 21 „Pierwszy Marszałek”, aby od lutego 1922 r. przenieść się do Wojsk Samochodowych, gdzie kilka miesięcy później – 18 listopada – został mianowany majorem ze starszeństwem z 1 czerwca 1919 r. w Korpusie Oficerów Samochodowych⁴³. Przez następne cztery lata służył w 5 Dywizjonie Samochodowym na stanowisku komendanta kadry, później dowodził 10 Dywizjonem Samochodowym. Awansowany na podpułkownika z pierwszą lokatą – 12 kwietnia 1927 r. ze starszeństwem z 1 stycznia 1927 r.⁴⁴ Pomiędzy 22 lutego 1928 r. i 11 maja 1929 r. był szefem Wydziału Broni Pancernej w Departamencie Inżynierii Ministerstwa Spraw Wojskowych, a od 12 maja 1929 r. do 30 marca 1930 r. – Szefem Broni Pancernej

⁴¹ CAW-WBH, AP, sygn. AP 13233 Madeyski Felicjan, Karta kwalifikacyjna kpt. Felicjana Poraj Madeyskiego, [przed 24 VIII 1921 r.], b.m., b.p.

⁴² *Ranglisten des Kaiserlichen*, 634.

⁴³ Rozkaz Oddziału V MSWojsk. L. 39216G 1922 (Dziennik Personalny Ministerstwa Spraw Wojskowych /dalej: Dz. P. MSWojsk./, 1922 r., nr 44, 836).

⁴⁴ Zarządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 12 kwietnia 1927 r. L. 3989/III (Dz. P. MSWojsk., 1927 r., nr 13, 2).

w Ministerstwie Spraw Wojskowych. Dowodził później 1 Dywizjonem Samochodowym, a od 8 listopada 1931 r. do 30 marca 1934 r. swoją starą jednostką – 5 Dywizjonem. Od 9 kwietnia 1934 r. Komentant Miasta Kraków⁴⁵. Prezes koła Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwigazowej, wiceprezes koła Ligi Morskiej i Kolonialnej i wiceprezes Wojskowego Klubu Sportowego „Wawel”. Oprócz Krzyża Srebrnego *Virtuti Militari* odznaczony był także Krzyżem Walecznych, Krzyżem Niepodległości, Medalem 10-lecia Odzyskanej Niepodległości oraz Medalem Pamiątkowym za Wojnę 1918–1921⁴⁶.

Był wysoko oceniany przez przełożonych – informacja ta powtarzała się w każdym formularzu uzupełnień listy kwalifikacyjnej, niech posłuży więc przykład tej z 1926 r. Opinię wystawiał gen. Andrzej Galica: na 39 pozycji 24 razy oceniony jako „wybitny” bądź „wzorowy”, w 15 wypadkach umiejętności ocenione jako „bardzo duże”. W warstwie opisowej Madeyski przedstawiony został następująco:

„Wybitne poczucie honoru. Czysty i nieskazitelny charakter. Cichy a pilny pracownik. Dbały o podwładnych, wobec przełożonych służbisty i oddany. Obywatelsko i towarzysko b. dobrze urobiony. [...] Pełen inicjatywy i energii. Pewny siebie spokojny kierownik i wychowawca”⁴⁷.

W kampanii polskiej 1939 r. dostał się do niewoli radzieckiej, był więziony w Starobielsku. Został zamordowany przez funkcjonariuszy NKWD w Charkowie wiosną 1940 r. W 2007 r. Pośmiertnie awansowany do stopnia pułkownika⁴⁸.

⁴⁵ CAW-WBH, AP, sygn. AP 13233 Madeyski Felicjan, Odpis przebiegu służby Podpułkownik Madeyski Felicjan, Kraków, 14 IV 1938 r.

⁴⁶ Stanisław Łoza, red., *Czy wiesz kto to jest?* (Warszawa: Wydawnictwo Główne Księgarni Wojskowej, 1938), 453; Zarządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej o nadaniu Złotego Krzyża Zasługi (Monitor Polski 1938, nr 259, poz. 612).

⁴⁷ CAW-WBH, AP, sygn. AP 13233 Madeyski Felicjan, Roczne uzupełnienie listy kwalifikacyjnej za rok 1926, b.m., b.p.

⁴⁸ „Felicjan Madeyski-Poraj”, Biogramy Ofiar Zbrodni Katyńskiej Muzeum Katyńskiego, dostęp wrzesień 11, 2024, <http://www.ksiegicmentarne.muzeumkatynskie.pl/wpis/6301>; „Felicjan Madeyski-Poraj”, Wikipedia, dostęp wrzesień 11, 2024, https://pl.wikipedia.org/wiki/Felicjan_Madeyski-Poraj.

[Pieczętka: Pociąg pancerny „Podpułkownik Lis-Kula”]

Historia w[o]jenna] Lwowskiego Pociągu pancernego No 3 Pułkownik Lis-Kula

L dz: 738/20.

10 kartek

Lipiec 1920

Dnia 1 i 2 lipca 1920 r. patroluje pociąg panc[erny] linię kolejową Bobrujsk–Radmirowice, której zagrażają bandy chłopskie uzbrojone w karabiny ręczne i karabiny maszynowe, a kryjące się po lasach w pobliżu toru kolejowego. Dnia 3 lipca odchodzi pociąg do Mińska skąd 5 idzie dalej i do Budśławia przez Mołodeczno na linię do Połocka przydzielony Rozk[azem] dow[ództwa] L. dz. 9305/V z dnia 2 lipca 1920 r. do dowództwa 1 Armii. Dniem 6 lipca odchodzi część bojowa pociągu na telefoniczny Rozk[az] Szef[ostwa]. Kol[ejnictwa] 1 Armii⁴⁹ do Parafianowa dla krycia odwrotu 11 dyw[izji] piech[oty] i ewakuowania stacji Parafianowo wspólnie z pociąg[iem] „Boruta”. Tego dnia wieczorem odbiera pociąg stację Parafianowo Bolszewikom wspólnie z dwiema komp[aniami] 47 p[ułku].p[iechoty]. Dnia 7 lipca 1920 r. ma brać pociąg udział wraz z pociąg[iem] „Borutą” i komp[anią] Tanków i oddziałami 17 Dyw[izji] piech[oty] przy odbijaniu linii bolszewickich pod Parafianowem. Rozk[az] ten w ostatniej chwili został odwołany wskutek ogólnego odwrotu na zachód od Budśławia. W odwrocie załoga pociąga pomagała przy wysadzeniu postu pomiędzy Parafianowem a Budśławiem, wysadzeniu wodokaczki⁵⁰ i niszczeniu stacji na telefoniczny Rozk[az] Szef[ostwa] Kol[ejnictwa] i Arm[ii]. Dnia 8 lipca 1920 krył pociąg odwrót piechoty, zniszczył 5 mostów, obiekty kolejowe oraz sieć telefoniczną. Następnie wycofuje się pociąg na nową linię obronną Niewierę, o godzinie 13:30 oddaje pociąg 70 strzałów armatnich na kawalerię atakującą wieś obok toru

⁴⁹ Szefem Kolejnictwa 1 Armii był wówczas płk Stanisław Słupecki (ur. 1865 – zm. 1929) – oficer rosyjskich wojsk kolejowych, luty–sierpień 1919 r. dowódca Kolei Wojskowych Litewskich, gen. bryg. WP. CAW-WBH, Dowództwo 1. Armii, I.311.1.9, Organizacja i etaty Szef. Kol. Frontu i Armji nr Szt. Gen. 2945/Kol.I.t.j., 14 VII 1920 r., Henryk Korczyk, „Stanisław Słupecki”, Internetowy Polski Słownik Biograficzny, dostęp wrzesień 2, 2024 <https://www.ipsb.nina.gov.pl/a/biografia/stanislaw-slupecki>.

⁵⁰ Pompy wodnej.

i odpiera atak kawalerii na 70 p[ułk].p[iechoty].., jednakże otrzy-
mawszy zaporowy ogień artylerii wycofuje się pociąg poza linię
strzałów niszcząc za sobą mosty, o godzinie 18 wraca pociąg do
Krzywicz. O godzinie 20 wyjeżdża pociąg na linię Krzywicze–Bud-
sław, gdzie przez całą noc patroluje linię. Dnia 9 lipca o godzinie 5
przyszedł Rozk[az] wycofania się i niszczenia stacji. Zniszczono
wspólnie z komp[anią] kolejową wszystkie obiekty na stacji Krzy-
wicze. Obecnie pociąg wysadza wszystkie mostki na linii Krzywi-
cze–Wilejka oraz niszczy sieć telefoniczną, zasłaniając zarazem
cofające się treny i piechotę przed kawalerią bolszewicką. Dnia
tegoż o godzinie 22 niszczy pociąg obiekty kolejowe na stacji kole-
jowej Wilejka. Przez całą noc patroluje linię kolejową od przyczółku
stacyjnego do mostu na Wilji. Dnia 10 lipca o godzinie 14 wysadzo-
no na Rozk[az] Bryg[ady] most na Wilji i Wilejce. Przez całą noc
patroluje pociąg pancerny linię kolejową i niszczy stację Mołodecz-
no. Dnia 11 lipca b.r. patrolowanie linii Mołodeczno–Połczany–
Chorodźki, pociąg pomaga 13 komp[anii] kol[ejowej] przy
niszczeniu stacji Połczany i Chorodek. Dnia 12 i 13 lipca patroluje
pociąg linię kolejową Wojgiany i Listopady. Dnia 14 lipca o godzi-
nie 14:30 powstrzymuje pociąg pancerny Ppłk. Lis-Kula uciekające
46 i 47 p[ułki].p[iechoty]. Z powodu nakazanego odwrotu wskutek
przerwania frontu na lewym skrzydle cofnięto się do stacji Wojgia-
ny, która zniszczona zupełnie. Stację utrzymywano przez kilka
godzin, stojąc na równej linii z piechotą. Podczas wysadzenia
z przodu ukazywały się kilkakrotnie podjazdy bolszewickie, które
opędzał pociąg ogniem karabinów maszynowych i artylerią. Wie-
czorem tego dnia po chwilowym uspokojeniu się wycofał się pociąg
ku stacji Bogdanowo, gdzie wysadzono most kolejowy żelazny, spa-
lono zaś mniejszy drewniany. Po bokach spalono mosty do jazdy
kołowej. Dnia 15 lipca o godzinie 7 powraca pociąg przez płonącą
Bogdanową do Juraciszek celem nabrania węgla i wody. Następnie
patroluje pociąg linię Juraciszki–Bogdanowo; od Juraciszek osłania
pociąg odwrót 11 Dyw[izji] piech[oty] cofającej się w kierunku na
Gawię. W Berozowicach⁵¹ zatrzymał się pociąg z 48 p[ułkiem].p[ie-
choty].., który tworzył straż tylną 11 Dyw[izji] piech[oty] w celu
zatrzymania nieprzyjaciela i dania możliwości spokojnego cofnięcia
się reszcie Dywizji do Gawii. Dnia 16 b.r. o godzinie 5 wycofuje się

⁵¹ Właściwie: Berezowcach.

pociąg z 48 p[ułkiem].p[iechoty]. do Gawji, gdzie Dywizja objęła odcinek Kewry – Lipniszki, o godzinie 7 wyjeżdża pociąg do Lidy po amunicję dla 11 Dyw[izji] piech[oty]. Po zabraniu amunicji z Lidy wyjeżdża pociąg natychmiast do stacji Gawii gdzie oddaje amunicję piechocie. Następnie wyjeżdża pociąg panc[erny] Ppłk Lis-Kula przed linię piechoty, w odległości półtora kilometra od tej-że napotyka oddziały nieprzyjacielskie które przed ogniem naszej piechoty i karab[inów] masz[ynowych] uchodzą do wsi Berezowice. W myśl meldunku, że w tej wsi znajduje się sztab brygady nieprzyjacielskiej, podjeżdża pociąg jeszcze raz do tej wsi i ostrzeliwuje artylerią i karab[inami] maszyn[owymi] całą wieś. Podczas tego zajmują bolszewicy wieś Kupowicze⁵², znajdującą się na tyłach pociągu po prawej stronie stacji Gawie, celem odcięcia odwrotu pancernego. Jednakże pociąg panc[erny] Ppłk. Lis-Kula przebija się do stacji Gawie, gdzie dostaje się pod silny ogień nieprzyjacielskiej piechoty, którą odpiera ogniem własnym. Zabezpieczywszy w ten sposób odwrót pułkom znajdującym się na lewym skrzydle, po pełnym tychże wycofaniu się i po podpaleniu wieży wodnej i stacji, cofa się ostrzeliwany nieprzyjacielską artylerią. Pod wieczór niszczy pociąg wielki most kolejowy na rzece Gawji, przy czym kilkukrotnie przepędza ogniem własnej artylerii nieprzyjacielskie podjazdy kawalerii i artylerii konnej. Po wycofaniu się całej piechoty za rzekę Żyżmę niszczy pociąg most na wspomnianej rzece, równocześnie płoną po obu stronach mosty do jazdy kołowej. Na linii rzeki Żyszwy⁵³ wstrzymuje się na razie nasz front. Do płonących mostów podchodzą kilkukrotnie podjazdy nieprzyjacielskie ostrzeliwujące i przez nas ostrzeliwane. Dnia 17 lipca o godzinie 8 wyjeżdża pociąg z Lidy i dojeżdża do wsi Suchwałni⁵⁴, kryje odwrót 11 i 17 Dyw[izji]. piech[oty] i w myśl Rozk[azu] 33 Bryg[ady Piechoty] niszczy pluton minierski most na rzece Ledzeji⁵⁵ i stoi do godziny 18:30 na przejeździe linii kolejowej do Wilna, oczekując pociągu pancernego „Boruta”, by następnie wysadzić most. O godzinie 18:30 rozpoczyna się atak kawalerji bolszewickiej na wieś Zarzecze i na stację Lidę i równocześnie pociąg pancerny Lis-Kula

⁵² Właściwie: Karpowicze.

⁵³ Właściwie: Żyżmy.

⁵⁴ Właściwie: Zuchwałni.

⁵⁵ Właściwie: Ledziei

porozumiawszy się z czołgami, by broniły stacji dopóki pociąg nie wróci, wyjeżdża naprzeciw „Boruty” po linii Wileńskiej m[n]iej więcej 6 kilometrów gdzie spotyka cofającą się straż tylną przez tor 29 p[ułku].p[iechoty]. pod dowództwem majora Waltera⁵⁶. Ponieważ dym z pociągu panc[ernego] „Boruty” było widać na niedalekiej przestrzeni, a równocześnie stacja Lida była bardzo zagrożoną, prosi dowódca pancerki Lis-Kuli majora Waltera o natychmiastowe wysłanie konnego ordynansa (miał ich dwóch) do pociągu pancernego „Boruta” stojącego dalej na zakręcie z rozkazem, by pociąg w tej chwili powracał, gdyż stacja Lida została przed 15 min[utami] zaatakowana, pociąg panc[erny] Lis-Kula zaś wrócił w tej chwili na stację, musząc przebijać się już przez nieprzyjaciela, który obsadził ów przejazd nad torem Wileńskim⁵⁷ oraz całą stację, zarzucając z mroku pociąg ręcznymi granatami oraz artylerią od wsi Suchwałnia. Czołgów na linii nie było, choć miały bronić stacji dopóki pociąg nie wróci. Spotkaliśmy ich dopiero od 2 i ½ do 3 kilometrów za stacją. Równocześnie pod mostem pracował nieprzyjacielski patrol z 8 do 10 ludzi prawdopodobnie minerski, nad zniszczeniem toru, także gdyby pociąg 10 minut później nadjechał, byłby go spotkał ten sam los co i „Borutę”⁵⁸. Następnie pociąg podjeżdżając do celu położonego od stacji około półtora do dwóch kilometrów natknął się na 2 szwadrony kozaków, które zostały rozproszone.

⁵⁶ Stefan Walter (ur. 1891– zm. 1920) – oficer armii rosyjskiej, major WP i dowódca 29 pp od 1 VII 1919 r. Ciężko ranny w bitwie warszawskiej podczas kontrnatarcia na Mokre 15 VIII 1920 r., zmarły z ran 4 X 1920 r. Odziemkowski, *Leksykon wojny polsko rosyjskiej 1919–1920* (Warszawa: Rytm, 2004), 424.

⁵⁷ Lida jest stacją węzłową, gdzie przecinały się wybudowane w czasach carskich magistrale Siedlce–Bołogoje oraz Wilno–Łuniniec–Pińsk. „Pepetrójka”, jadąc pierwszą z nich od strony Mołodeczna, musiała przejechać po wiadukcie kolejowym nad drugą z tras, aby po łuku dostać się na stację Lida.

⁵⁸ Tzn. zniszczenie. PP 13 „Boruta”, zjechawszy do stacji Lida uzupełnić wodę i węgiel, otrzymał rozkaz od gen. Żeligowskiego udania się na linię wileńską, po czym został odcięty. Nie widząc szans na przebicie się ze względu na obecność nieprzyjaciela i układ torowy stacji (musiałby trzykrotnie manewrować), dowódca rozkazał zagwoździć działa, zdjąć karabiny maszynowe, a sam skład puszczono pełną parą w kierunku stacji. Na wysokości wspomnianego wyżej wiaduktu kolejowego spektakularnie eksplodował, najprawdopodobniej najechawszy na minę. Pociąg odtworzono w oparciu o kilka wagonów pozostałych przy składzie gospodarczym, lecz ostatecznie „Boruta” została stracona 24 VII pod Kuźnicą Białostocką. CAW-WBH, Dowództwo 1. Armii, I.311.1.92, Raport dowódcy PP 13 „Boruta” por. Tadeusza Łysakowskiego do Szefostwa Kolejnictwa Polowego, 19 VII 1920 r., b.m., b.p.; Meldunek sytuacyjny dowódcy PP 13 „Boruta” por. Tadeusza Łysakowskiego do Szefostwa Kolejnictwa Polowego z 25 VII 1920 r., b.m., b.p.

W tym miejscu pozostał pociąg Lis-Kula wraz Tankami do zachodu słońca podjeżdżając od czasu do czasu pod stację w oczekiwaniu na „Borutę”, ponieważ zaś kozacy podjeżdżali całkiem z tyłu do toru, musiały się obydwie pociągi również z powodu braku wody w magazynach szybko wycofać do stacji Skrzybowce. Po zabraniu wody wyjechał pociąg na most nad Lebiodę po porozumieniu się z pułkownikiem Pikiem⁵⁹ dowódcą 17 Dyw[izji] piech[oty], a z rana o godzinie 6:30 dnia 18 b.m. pluton minerski w myśl Rozk[azu] Dowództwa 1 Armii „Gdy ostatnia linia piechoty przechodzi przez obiekty kolejowe ma pluton minerski niszczyć za sobą linie kolejową” – wysadził most na Lebiodzie. Dnia 18 b.m. patrolowanie linii Różanka–Skrzybowce, pociąg dowozi prowiant na linię dla 14 Dyw[izji] piech[oty]. Po wyładowaniu prowiantu w dalszym ciągu patrolowanie linii Różanka–Skrzybowce, zaś od godziny 20:30 krycie odwrotu cofających się oddziałów 17 Dyw[izji] piech[oty] na nową linię obronną Różanka–Jelna po drodze o godzinie 24 spalił pociąg 2 mosty drewniane, a między godziną 1 a 2 dnia 20 b.m. zniszczył pociąg przy pomocy minerskiego oddziału 13 komp[anii] Kol[ejowej] stację Różankę, w ciągu przedpołudnia tegoż dnia patroluje pociąg przedpole nowo zajętej linii obronnej, zaś po południu dostał pociąg rozkaz krycia odwrotu 17 Dyw[izji] piech[oty] i 1 dyw[izji] Lit[ewsko-]Biał[oruskiej]. Cofając się z tyłu za piechotę zniszczył pociąg ze sobą 6 mostów, rozbił ustępując za własną piechotą 2 komp[anie] Bolszew[ików] i szwadron kozaków, także ostatnie zaś oddziały obydwu dywizji o godzinie 14 spokojnie bez nacisku ze strony nieprzyjaciela przeprawiły się przez most kolejowy na Niemnie. Dnia 21 b.m. po południu wyjeżdża pociąg przed linię własnej piechoty do Mostów, za pierwszym razem spotkał się pociąg pancerny z kawalerią bolszewicką w odległości 500 metrów, którą przepędził ogniem karab[inów] masz[ynowych]. Za drugim zaś razem dostaje się pod ogień artylerii bolszewickiej z boków, które przepędził ogniem artylerii własnej, następnie wycofał się pociąg za most nad Niemnem, który został wysadzony o godzinie 22. Dnia

⁵⁹ Ignacy Pick (ur. 1868 – zm. 1922) – major armii austro-węgierskiej, generał podporucznik WP, listopad 1918 – grudzień 1919 r. dowódca 20 pp; później IX Brygady Piechoty i wreszcie 17 DP Odznaczony pośmiertnie *Virtuti Militari* V klasy. CAW-WBH, Kolekcja Generałów i Osobistości, I.480.14, Wniosek odznaczeniowy VM Ignacego Picka z dnia 7 IV 1922, Warszawa, b.p.; Stanisław Wrona, *Zarys historii wojennej 20-go pułku piechoty Ziemi Krakowskiej* (Warszawa: Wojskowe Biuro Historyczne, 1928), 3, 6, 9.

22 i 23 lipca b.r. utrzymywał pociąg linię obronną na Niemnie. Dnia 24 b.m. od godziny 16 do godziny 10 dnia następnego miał pociąg pancerny Lis-Kula za zadanie rozbić nieprzyjaciela, gdyby się takowy zbliżał od wsi Wołgi. Ponieważ kontratak na wieś Wołgi się nie udał otrzymała 17 Dyw[izja] piech[oty] i 1 Lit[ewsko-]Biał[oruska] rozkaz cofnięcia się w kierunku na Brzostowice Wielkie, pociąg zaś dostał rozkaz zaatakowania wsi Denkówce, ażeby na pewien czas powstrzymać nieprzyjaciela, a po dokonanej akcji miał na godzinę 15 najdalej wycofać się do Wołkowysk[a] z powodu przechodzenia ostatnich oddziałów 4 Armii. Tam otrzymał rozkaz odjechać do czołowej stacji Waliły, co też wszystko w porządku się odbyło. Dnia 25 b.m. patroluje pociąg linię do Brzostowic i szuka łączności z oddziałami 4 Armii, następnie z rozkazu Grupy Generała Jędrzejewskiego cofa się do Walił. Dnia 26 b.m. patroluje pociąg panc. Lis-Kula przestrzeń kolejową Kuryany⁶⁰–Gawia⁶¹. Dnia 27 b.m. o godzinie 5 zaatakowali bolszewicy znajdującą się na lewo od toru kolejowego przed stacją Gawia [Żednia] piechotę i zmusili ich kawalerią do odstąpienia. Pociąg natknął się w międzyczasie na grupę bolszewików zagrażających w stronę toru kolejowego i zepchnął ich z toru ogniem karab[inów]. masz[ynowych]. i artylerią, wieczorem tego dnia wywiązała się obustronna gwałtowna walka artyleryjska, do godz. 24 patrolował pociąg Białystok–Kuryany. Dnia 28 rano zjechał pociąg na stację Białystok wraz z pociągiem Tanków po węgiel i wodę, w godzinę potem została stacja zajęta przez bolszewików. Gdyby nie to przypadkowe cofnięcie się, byłyby oba pociągi odcięte, gdyż stojąc pod Kuryanami nie wiedziałyby, że węzłowa stacja na tyłach została zajęta. Dnia 29 b.m. patroluje pociąg linię kolejową Białystok–Łapy. Dnia 30 b.m. o godzinie 5 zaatakowali bolszewicy wieś Ugowo⁶², ponieważ zaś wysoki nasyp kolejowy nie pozwalał na otwarcie ognia pociągowi pancernemu wyjechał dale[j] z około pół kilometra przed linię piechoty, lecz samemu znalazł się na tyłach operującej tamże grupy bolszewików. Znajdujące się oddziały armii ochotniczej⁶³ pułkownika

⁶⁰ Obecnie Kuriany.

⁶¹ Ewidentna pomyłka autora zapewne pod wpływem przeżyć o 10 dni wcześniejszych, chodzi o stację Żednia.

⁶² Obecnie Uhowo.

⁶³ Oceniane przez gen. Lucjana Żeligowskiego na trzy bataliony piechoty o sile ok. 1500 bagnetów. Lucjan Żeligowski, *Wojna w roku 1920: wspomnienia i rozważania* (Warszawa: 2 Kolory, 2015), 67.

Zagórskiego⁶⁴ we wsi odparły atak i zmusiły bolszewików do odwrotu, przy czym bolszewicy cofając się znaleźli się na wysokości pociągu pancernego. Na cofających się otworzono ogień karabinów i artylerii przy czym rozbito kompletnie oddziały bolszewickie, które zostawiły na polu walki około 40 zabitych i karabin maszynowy, który następnie oddało patrolowi oddziału A[rmii].O[chotniczej]. Pociąg ostrzeliwany artylerią nieprzyjacielską cofnął się za most, po chwili jednak powrócił na stanowisko obrane przez piechotę. Dnia 30 lipca otrzymał pociąg rozkaz od pułkownika Zagórskiego stanąć przed mostem kolejowym nad Narwią i osłaniać odwrót oddziałów broniących przyczółka mostowego, o godzinie 16 cofnął się pociąg na stację Łapy wskutek silnego ostrzeliwania artylerii nieprzyjacielskiej, zaś o godzinie 22 z rozkazu pułkownika Zagórskiego wyjechał pociąg po amunicję dla Dp. O. [Dywizji Piechoty Ochotniczej]⁶⁵. Dnia 31 o godzinie 2 wrócił z powrotem na stację Łapy, gdzie stał do godziny 13, kiedy to wyjeżdża do Szepietowa po wodę.

Sierpień 1920 r.

Dnia 1 sierpnia otrzymał pociąg rozkaz osłaniania odwrotu Dywizji Ochotniczej od Łap do stacji Racibory, co też bez walk mimo strasznej niepogody w porządku odbył. Dnia 2 b.m. pociąg szukając łączności między 4 p[ułkiem].p[iechoty]. Leg[ionów]. a jednym z pułków piechoty wpadł na tyły bolszewickie we wsi Jabłonie, gdzie rozbił własnym ogniem artylerii i karab[inów] masz[ynowych] piechotę i tabory nieprzyjacielskie i zmusił je do odwrotu, przy czym zdobył jeden karab[in] Masz[ynowy]. Następnie brał udział w akcji Armii Ochotniczej w celu oparcia się na linii Jabłonie. Oddziały Armii Ochotniczej pułkownika Zagórskiego pomimo osiągnięcia linii Jabłonie musiały się na rozkaz wycofać poza stację Szepietowo, ponieważ bolszewicy przełamali front 4 p[ułku].p[iechoty] Leg[ionów] i zagrażali stacji na tyłach. Dnia tegoż o godzinie 17 wycofał się pociąg

⁶⁴ Włodzimierz Zagórski (ur. 1882 – zm. 1927) – generał brygady WP, major armii austro-węgierskiej, od 1914 r. w Legionach Polskich, gdzie był m.in. szefem sztabu Komendy Legionów, po kryzysie przysięgowym w Polskim Korpusie Posiłkowym, internowany w 1918 r. W bitwie warszawskiej szef sztabu Frontu Północnego. Odziemkowski, *Leksykon*, 469; Marek Tarczyński, red., *Bitwa warszawska 13–28 VIII 1920. Dokumenty operacyjne. Część II (17–28 VIII)* (Warszawa: Rytm, 1996), 838.

⁶⁵ Stosowano nazwę Dywizja Ochotnicza, podobnie jak jest to dwa zdania dalej.

pancerny Lis-Kula wraz ze znajdującym się tamże pociągiem pancernym „Mścicielem”, wywiązała się silna walka artyleryjska między pociągiem pancernym a artylerią bolszewicką, przy czym pociąg silnie ostrzeliwany cofnął się za stację. W nocy patrolował pociąg linię kolejową Czyżewo⁶⁶–Szepietowo. Dnia 3 b.m. o godzinie 10 cofnął się pociąg ze stacji, przy czym rozpuścił nadjeżdżający na stację konny patrol nieprzyjacielski ogniem karab[inów] masz[ynowych]. Dnia tegoż o godzinie 15 otrzymał pociąg rozkaz odjazdu do stacji Czyżewa i po przerywaniu przewodów telegraficzno-telefonicznych przed samą stacją Czyżewo, co też mimo ognia artylerii uczynił. Równocześnie oddziały wojsk naszych, które zajmowały miasteczko oraz stacje Czyżewo, spowolniły zachodzenie nieprzyjaciół za lewe skrzydło, zmuszone były wycofać się, pociąg zaś bronił tymczasem lewego skrzydła które się też w porządku przez tor wycofało. Następnie poszukując kontaktu z oddziałami będącymi po lewej stronie toru, otrzymał [na] 9 kilometrów w stronę od miasteczka Czyżewo na wysokości wsi Szudborze⁶⁷ na 500 metr[ów] od toru ogień artylerii nieprzyjacielskiej. Był to wypadek oddziału kozackiego w sile około 100 jeźdźców z jedną armatą celem odcięcia pancernki i mimo iż granat trafił w tor przed pociągiem jadącym pełną parą, przejechał był jednak szczęśliwie, a następnie ogniem własnej artylerii i karab[inów] masz[ynowych] zmusił ów oddział do panicznej ucieczki w stronę Czyżewa. Od godziny 23 zajmuje pociąg pozycję na 3 kilometry od stacji Małkini w celu obrony stacji w grupie 8 i 2 Dyw[izji] piech[oty] na lewo i na prawo od toru na wysokości wsi Zawisty. Dnia 4 b.m. wyjeżdża pociąg ze stacji Małkini w stronę Czyżewa gdzie na 3 kilometry od stacji Małkini napotyka oddziały piechoty i kawalerii, które przepędza ogniem własnej artylerii i karab[inów] masz[ynowych]. Dnia 5 b.m. o godzinie 18 wyjechał pociąg na wysokość wsi Zawisty–Dzikie i zmusił strzałami artylerii i karab[inów] masz[ynowych] nieprzyjaciela atakującego od strony wsi Kępisk⁶⁸ do cofnięcia się. Po odparciu ataku stał pociąg na linii Małkini a wieś Zawista⁶⁹, mając połączenie ze sztab 8 Dyw[izji] piech[oty] do godziny 24tej. Akcja 2giej bryg[ady] Lit[ewsko]

⁶⁶ Obecnie Czyżew.

⁶⁷ Właściwie: Szulborze.

⁶⁸ Właściwie: Kępiste.

⁶⁹ Właściwie: Zawisty.

Biał[oruskiej]. w kierunku na Ostrów nie doszła do skutku, ponieważ nieprzyjaciel przed rozpoczęciem z naszej strony akcji dnia 6 b.m. o godzinie 2:30 zaatakował znacznymi siłami powtórnie wieś Zawisty ze strony obozu Gąsiorowo, wobec tego pociąg wyjechał do wsi Zawisty, która była już zajęta przez bolszewików. Silnem ogniem artylerii i karab[inów] masz[ynowych]. Wyrzucił pancerny Lis-Kula z tej wsi bolszewików, rozbiwszy jeden karabin maszynowy i zadawszy nieprzyjacielowi straty w rannych i zabitych. Po opuszczeniu wsi Zawisty przez nieprzyjaciela dzięki działaniu pociągu piechota nasza zajęła z powrotem utracone pozycje. Od godziny 5 do 13 stał pociąg na przejeździe około wsi Zawisty. Dnia 6 b.m. wieczorem przy pomocy jednej kompanii 24 p[ułku].p[iechoty]. patrolował pociąg przestrzeń o 4 km przed linią, przy czym ogniem artylerii i karab[inów] masz[ynowych] zmusił do odstąpienia znajdujące się z obu stron toru kolejowego oddziały i baterie nieprzyjacielskie. Dnia 7 b.m. o godzinie 10 ostrzeliwał pociąg spod mostu kolejowego o dwa kilometry za Małkinią baterię nieprzyjacielską znajdującą się w lesie koło obozu Gąsiorowo i zmusił je do milczenia. Wieczorem kryje pociąg odwrót z przyczółka mostowego Małkinia za Bug, gdzie pozostaje przy moście Warszawskim i trzyma tenże, wzmacniając placówkę na moście jednym karabinem maszynowym, ponieważ bolszewicy sforsowali most Siedlecki na Bugu i zajęli wsie Treblinkę i Borowe, ostrzeliwuje pociąg przez całe przedpołudnie dnia 8 b.m. nieprzyjaciela i wspiera ogniem 5 karabinów maszynowych akcją Dyw[izji] L.B. [Litewsko-Białoruskiej] w celu odbicia tych miejscowości. Do następnego dnia trzyma pociąg most Warszawski na Bugu aż do godziny 10:30, kiedy to dostaje rozkaz cofnięcia się do Zieleńca. Dnia 9 b.m. po południu otrzymał pociąg rozkaz do jazdy do Zieleńca, tam nawiązawszy łączność 1 Dyw[izji]. LB. [Litewsko-Białoruskiej] pozostał do wieczora kiedy to otrzymawszy rozkaz do natychmiastowego odjazdu wyjechał przez Tłuszcz na linię [do] Mławy. Dnia 10 b.m. o godzinie 18 wyjeżdża pociąg z Nasielska przez Gąsocin w stronę Ciechanowa na wysokości wsi Sońsk, gdzie Dowódca Lis-Kuli otrzymał następujący rozkaz ustny od podpułkownika Nimiewskiego⁷⁰ Szefa

⁷⁰ Adam Nieniewski (ur. 1886 – zm. 1947) – major armii austro-węgierskiej, kawalerzysta, zastępca szefa sztabu Legionów Polskich, szef sztabu Polskiego Korpusu Pościłkowego, internowany, od listopada 1918 r. pułkownik WP, pełnił różne stanowiska

Sztabu 8 Brygady Kawalerii[:]. Ponieważ 8 Brygada Kawalerii cofa się pod naciskiem nieprzyjaciela ze Starego Gołymina w okolicę wsi Bylice, ma pociąg pancerny Lis-Kula natychmiast wyjechać dalej w stronę Ciechanowa [i] dać rozkaz do odwrotu 203 pułkowi kawalerii, Tankom i pociągowi panc[ernemu]. „Hal[l]erczyk”. Tanki mają być natychmiast wycofane do stacji Nasielsk, za co dowódcy pociągów pancernych są odpowiedzialni, chociażby przy tym oba pociągi miały przepaść. Pociąg pancerny wyruszył natychmiast w stronę Ciechanowa, spowodował wycofanie się Tanków do Nasielska, 203 p[ułku]. kawalerii do Łopucina⁷¹, obu pociągów pancernych do Gąsocina. Okazało się jednak że sytuacja bojowa nie była tak groźna, gdyż nieprzyjaciel przyciśnięty przez 203 p. kaw[a]l[erii], pociąg panc[erny] i Tanki był w odwrocie i gdyby nie wycofanie się 8 Bryg[ady] Kawal[erii] można by z łatwością zająć Ciechanów. Przez całą noc i przedpołudnie dnia 11 b.m. patrolowały oba pociągi pancerne linię od rzeki Son[a] do stacji Świercze. O godzinie 16 tegoż dnia wyjechał pancerny Lis-Kula w stronę wsi Sońsk, gdzie przepędził ogniem artylerii grupującą się piechotę i kawalerię w tej wsi. Dalej nie mógł pociąg podjechać, ponieważ tor kolejowy został przez Bolszewików zerwany. Ścigany ogniem bolszewickiej artylerii musiał się pociąg wycofać przez stacje Gąsocin, ta ostatnia zaś była silnie ostrzeliwana artylerią nieprzyjacielską. Dnia 11 b.m. od godziny 16 patroluje pociąg linię od stacji Świę[r]cze do stacji Gąsocin. Dnia 12 b.m. o godzinie 1 wyjeżdża do Gąsocina, gdzie 300 metr[ów] przed stacją ogniem artylerii rozprasza bandę bolszewicką. Dnia tegoż dostał pociąg rozkaz dojechania do stacji Świercze, natrafił jednak na odwrót brygady jazdy, wskutek czego musiał się powoli wycofywać do stacji Nasielsk kryjąc odwrót własnej piechoty. W nocy dnia tego stał pociąg na linii fortów zewnętrznych twierdzy Modlin przy forcie [nr] 15 pomiędzy miejscowościami Toruń a Pieńki. Ponieważ bolszewicy ukazali się na wysokości fortu [nr] 14, od wsi Zaborze ostrzeliwała artyleria pociągu wraz z pociągiem panc[ernym] „Hal[l]erczyk”. Około godziny 16 dnia 14 b.m. oba

sztabowe od szczebla dywizji po front, od 12 VIII 1920 r. szef sztabu Grupy gen. Aleksandra Karnickiego. Mieczysław Cieplewicz, „Adam Nieniewski”, Internetowy Polski Słownik Biograficzny, dostęp wrzesień 5, 2024, <https://www.ipsb.nina.gov.pl/a/biografia/adam-nieniewski-1886-1947-pulkownik-dyplomowany-wp>.

⁷¹ Właściwie: Łopacina.

pociągi [otrzymały] rozkaz wyjazdu w stronę Nasielska i odcięcia drogi nieprzyjacielowi cofającemu się od rzeki Wkry ku tej miejscowości. Zadanie to tego wieczoru nie mogło być wykonane, ponieważ tor kolejowy został przez dow[ództwo] Tw[ierdzy]. Modlin poprzedniej w kilku miejscach przerwany, a naprawieniu go w ciągu dnia przeszkodziła artyleria nieprzyjacielska, która wzięła oba pociągi pod silny ogień i zmusiła je do wycofania się w obręb twierdzy. Przez cały wieczór ostrzeliwała artyleria pociągu miasteczko Nasielsk, gdzie były zgrupowane siły nieprzyjacielskie i podsuwających się ku twierdzy kozaków. W ciągu nocy wyjechał pociąg przed linię fortów celem zapobieżenia podciągnięciu się nieprzyjaciela wśród ciemności. Dnia 16 b.m. otrzymał pociąg rozkaz wspomagania ogniem artylerii i karab[inów] masz[ynowych] akcję wypadową 17 Dyw[izji] piech[oty] z fortów modlińskich na Nasielsk, co też według rozkazu spełnił. Dnia 17 b.m. z rana rozpoczęto dalszą akcję, w której pociąg panc[erny] Lis-Kula pomagał silnym ogniem artylerii i karab[inów] masz[ynowych] 17 Dyw[izji] piech[oty] aż za stację Nasielsk. Dnia tegoż o godzinie 12 dojechał pociąg do stacji Świercze, po trzykrotnym naprawieniu szyn posunął się pociąg naprzód do przejazdu na wysokości wsi Rybice. Po powtórnym naprawieniu toru przy pomocy oddziału komp[anii] kolejowej posuwa się pociąg w stronę Gąsocina, gdzie przed samą stacją spotyka cofającą się pod ogniem nieprzyjacielskim piechotę. Pociąg podjeżdża o kilkaset metrów bliżej stacji otwierając na stacji ogień artylerii i karab[inów] masz[ynowych]. Nieprzyjaciel w sile 2 pułków ucieka w popłochu w kierunku wschodnim od stacji, wobec czego pociąg zajmuje stację Gąsocin. Przez całą noc stoi pociąg na tejże stacji. O godzinie 2 dnia 18 b.m. patroluje pociąg przestrzeń Gąsocin–Świercze gdzie na wysokości wsi Sońsk napotkał wyrwany tor wskutek strzałów artyleri[i] nieprzyjacielskiej. Dnia tegoż o koło godziny 20 wysłał pociąg łącznika do komp[anii] Kol[ejowej] z rozkazem naprawienia toru, jednakże łącznik komp[anii] Kol[ejowej] przybył z wiadomością, by pociągi pancerne natychmiast wracały, gdyż koło stacji Świercze znajduje się większy oddział bolszewicki. Pociąg natychmiast wrócił, alarm okazał się bezpodstawnym. Skoro tylko świtać zaczęło – wyjechał pociąg na linię. Przybywszy do zerwanego toru otrzymał silny ogień artylerii, wskutek czego musiał się cofnąć. Podjeżdżał następnie pociąg jeszcze kilkakrotnie, lecz za

każdym razem z powodu artylerii zmuszony był się wycofać. Wreszcie dnia 19 b.m. o koło godziny 14 udało się naprawić tor i pociąg przejechał jeszcze 3 km naprzód do zerwanego mostku, po naprawieniu przez załogę pociągu w jednym miejscu zerwanego toru. Dnia 20 b.m. po naprawieniu mostku i po naprawieniu torów w kilkunastu miejscach dotarł pociąg do Ciechanowa o godzinie 9:30. O godzinie 13 otrzymał pociąg [rozkaz] sforsowania linii Ciechanów–Mława. Posuwanie się naprzód było bardzo utrudnionym z powodu różnych uszkodzeń toru. O godzinie 22 dostał się pociąg do budki kolejowej Pawłowo. Dnia 20 posuwał się pociąg od Ciechanowa ze pociągiem pancernym „Hal[ł]erczyk” w stronę Mławy, przed wsią Krośnicą przednie patrole grupy pociągów zameldowały, że na przejeździe słychać przejeżdżające treny⁷² i mowę rosyjską, wobec tego wjechały oba pociągi na przejazd przecinając kolumnę taborową, przywitały ją gwałtownym ogniem artylerii i karab[inów] masz[ynowych]. Po patrolowaniu pobliskiej okolicy wzdłuż toru ruszyła grupa dalej. Przy wjeździe do stacji Konopki schwytał najpierw pociąg kilku pieszych bolszewików oraz kilka wozów z amunicją. Podjeżdżając przez stację Konopki po naprawieniu toru otrzymał pociąg ogień artylerii i po zachodniej stronie toru widać było z dala ogromne kolumny taborowe posuwające się na Mławę. Koło godziny 11 osiągnął pociąg stację Wyszyny i następnie zjeżdżając do Mławy przecięto po raz drugi kolumny taborowe, tu otrzymała cała grupa silny ogień artylerii [z] 3 stron. Baterie nieprzyjacielskie jednak zostały kolejno zmuszone do milczenia. Następnie ostrzeliwał pociąg karab[inami] masz[ynowymi] wieś Modłę z której posuwały się oddziały nieprzyjacielskie w stronę toru, otrzymawszy rozkaz do cofnięcia się do poprzedniego przejazdu pod wsią Modłę popierał pociąg dalej ogniem karab[inów] masz[ynowych] i piechoty atak oddziału szturmowego pociągu panc[ernego] „Danuta” na wieś tę, przy czym załoga pociągu wzięła przeszło 100 jeńców i 8 karab[inów] masz[ynowych], wiele karab[inów] ręcz[nych], materiału telefonicznego i sztandar bolszewicki. Z rozkazu majora Nowickiego⁷³ – dowódcy Grupy pociągów

⁷² Tabory.

⁷³ Mieczysław Seweryn Nowicki (ur. 1883 – zm. 1920) – major WP w Korpusie Wojsk Samochodowych wywodzący się z armii austro-węgierskiej, artylerzysta (1914 – podporucznik rezerwy w 11 dywizjonie ciężkich haubic /*Schwere Haubitzddivision Nr. 11*/,

pancernych i tanków – odjechał Lis-Kula do stacji kolejowej Mławy dla zbadania sytuacji, następnie zaś do wsi Mławki dla przeszkodzenia przebiecia się oddziałów bolszewickich przez tor. Po powrocie do Mławy dnia 22 b.m. pozostał pociąg do godziny 4:30 na stacji skąd wyruszył w stronę Wyszyny, naprawił tam zniszczony tor kolejowy i patrolował linię przez którą usiłowała przedrzeć się Dyw[izja] Bolszewicka⁷⁴ w stronę Mławy. Przy odpieraniu tejże został trafiony artylerią bolszewicką poc[iąg] panc[erny] „Danuta”, przy czym zginął śmiercią bohaterską major Nowicki Dowódca Grupy. Do godziny 11 patrolował pociąg linię kolejową do stacji Iłowo, w którym to czasie otrzymał rozkaz od pułkownika francuskiego, który objął D[owódz]two Grupy po majorze Nowickim⁷⁵, rozkaz jazdy do Działdowa i ściągnięcia stamtąd pociągu panc[ernego] „Wilk”. Z rozk[azu]. D[owódz]twa 5 Armii No 5173/kol/II z 22/8 1920 r. odjeżdża pociąg przez Warszawę do Lublina do dyspozycji 6 Armii. Rozkaz ten jednak po przybyciu pociągu pancernego do Ciechanowa dnia 23 b.m. o godzinie 3 został przez Szefa Kol[ejnictwa]. V armii odwołany. Dnia 23 b.m. i 24 b.m. patroluje pociąg linię Działdowo – Mława. Dnia 25 b.m. otrzymuje pociąg rozkaz Dow[ództwa] 18 Dyw[izji] piech[oty] odjazdu do Modlina, skąd na

1918 – podporucznik rezerwy w 30 Pułku Ciężkiej Artylerii Polowej /*Schweres Feldartillerieregiment Nr. 30*/, do 17 V 1919 r. szef Sekcji Automobilowej MSWojsk. Piotr Ochociński, „Historia i współczesność”, 10. Warszawski Pułk Samochodowy im. mjr. Stefana Starzyńskiego, dostęp wrzesień 2, 2024, <https://10psam.wp.mil.pl/pl/pages/historia-i-wspolczesnosc-2020-01-21-9/>; *Schematismus für das k. u. k. Heer und für die k. u. k. Kriegsmarine 1914* /Wien: K.K. Hof- und Staatsdruckerei, 1914/, 867; *Ranglisten*, 1275).

⁷⁴ Była to 53 DS z III Korpusu Konnego. Гая Дмитриевич Гай, *На Варшаву! Действия 3 конного корпуса на Западном фронте. Июль-август 1920 г.* (Moskwa: Ленинград: Государственное Издательство Отдел военной литературы, 1928), 223–225.

⁷⁵ Według raportu dowódcy pociągu pancernego „Danuta” ppor. Mariana Kwiatkowskiego był to ppłk Tessar przydzielony do Grupy gen. Jarosława Aleksandrowicza. Pewnym problemem może być fakt, iż ktoś taki nie istniał. Nie znajduje się na listach płac Francuskiej Misji Wojskowej w Polsce ani na liście oficerów francuskich przydzielonych do 5 Armii. Najprawdopodobniej był to ppłk Maurice Loir przydzielony do Grupy gen. Aleksandra Karnickiego. W przeddzień starcia pod Konopkami połączyła się ona z Grupą gen. Aleksandrowicza w Mławie i dysponowała grupą pancerną mjr. Nowickiego. CAW-WBH, SKP, sygn. I.301.15.100, Raport sytuacyjny z 22 VIII 1920 pociągu pancernego „Danuta”, 29 VIII 1920 r., b.m., b.p.; CAW-WBH, Francuska Misja Wojskowa w Polsce, sygn. I.305.1.10, Feuille d'emargement pour servir au paiement de la solde de mm. les officiers et sous-officiers a solde mensuelle pour le mois d'Août 1920, No 609, [Warszawa], b.p.; CAW-WBH, Dowództwo 5. Armii, sygn. I.311.5.21, Liste de officiers attaches a la Ve Armee, Nowy Dwór, 23 VIII 1920 r., b.p.; „Rozkaz operacyjny dowództwa 5. Armii nr 1109/III z 21 VIII 1920”, w *Bitwa warszawska*, 341.

rozkaz Szef[ostwa]. Kol[ejnictwa]. V Armi[i] przyjeżdża pociąg do Warszawy do remontu dokąd przybył dnia 26 b.m. rano.

[Podpis ołówkiem:] Madeyski por.

Źródło: CAW-WBH, Szefostwo Kolejnictwa Polowego Naczelnego Dowództwa Wojska Polskiego, sygn. I.301.15.87, Historia w[o]jenna] Lwowskiego Pociągu pancernego No 3 Pułkownik Lis-Kula, b.m., b.p.

Bibliografia

Źródła archiwalne

Centralne Archiwum Wojskowe Wojskowego Biura Historycznego
Departament Techniczny Ministerstwa Spraw Wojskowych
Dowództwo 1. Armii
Dowództwo 5. Armii
Dowództwo Frontu Południowego
Francuska Misja Wojskowa w Polsce
Kolekcja Akt Personalnych
Kolekcja akt żołnierzy zarejestrowanych w Rejonowych Komendach Uzupełnień
Kolekcja Generałów i Osobistości
Kolekcja Krzyża Walecznych
Kolekcja Orderu Wojennego Virtuti Militari
Oddział II Naczelnego Dowództwa Wojska Polskiego
Relacje
Szefostwo Kolejnictwa Polowego Naczelnego Dowództwa Wojska Polskiego

Źródła opublikowane

Dziennik Personalny Ministerstwa Spraw Wojskowych, 1922.
Dziennik Personalny Ministerstwa Spraw Wojskowych, 1927.
Dziennik Rozkazów Wojskowych, 1919.
Ranglisten des Kaiserlichen und Königlichen Heeres 1918. Wien: K.K. Hof- und Staatsdruckerei, 1918.
Schematismus für das k. u. k. Heer und für die k. u. k. Kriegsmarine 1914. Wien: K.K. Hof- und Staatsdruckerei, 1914.
Tarczyński, Marek, red. *Bitwa warszawska 13–28 VIII 1920. Dokumenty operacyjne. Część II (17–28 VIII)*. Warszawa: Rytm, 1996.

Akty prawne

Zarządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej o nadaniu Złotego Krzyża Zasługi (Monitor Polski 1938, nr 259, poz. 612).

Wspomnienia

- Madeyski, Felicjan. „Wspomnienia z czynów bojowych Lwowskiego Pociągu Pancernego Nr. 3 «Pepetrójki»”. *Przegląd Wojskowo-Techniczny. Broń Pancerna* 4, z. 6 (1928): 1271–1291.
- Siergiejew, Jewgienij Nikołajewicz. *Od Dźwiny ku Wiśle*. Tłum. Józef Moszyński. Warszawa: Wojskowy Instytut Naukowo-Wydawniczy, 1925.
- Żeligowski, Lucjan. *Wojna w roku 1920: wspomnienia i rozważania*. Warszawa: 2 Kolory, 2015.
- Гай, Гая Дмитриевич. *На Варшаву! Действия 3 конного корпуса на Западном фронте. Июль-август 1920 г.* Moskwa: Leningrad: Государственное Издательство Отдел военной литературы, 1928.

Opracowania

- Chromiński, Michał Jerzy. *Żołnierze żelaznych szlaków w walce o Kresy Północno-Wschodnie w latach 1919–1920*. Warszawa: Stacja Muzeum, 2023.
- Jońca, Adam. *Polskie pociągi pancerne 1921–1939*. Czerwonak: Vesper, 2020.
- Kaczmarek, Paweł. „Polskie kolejnictwo wojskowe i ewakuacja w trakcie drugiej ofensywy Tuchaczewskiego w 1920 roku”. *Acta Universitatis Lodzianae. Folia Historica* 114 (2023): 123–146. <https://doi.org/10.18778/0208-6050.114.08>.
- Klimecki, Michał. *Polsko-ukraińska wojna o Lwów i Galicję Wschodnią: 1918–1919*. Warszawa: Volumen, 2000.
- Łoza, Stanisław, red. *Czy wiesz kto to jest?*. Warszawa: Wydawnictwo Główne Księgarni Wojskowej, 1938.
- Margasiński, Krzysztof. „Lwowski pociąg pancerny Lis-Kula”. *Technika Wojskowa Historia* numer specjalny 3 (2017): 38–48.
- Münnich, Maciej Michał. „Atak na przedmoście Dyneburga 27–28 września 1919 r. Relacja dowódcy dyonu pociągów pancernych kpt. Michała Münnicha”. *Przegląd Historyczno-Wojskowy* 19 (70), nr 3–4 (265–266) (2018): 241–273.
- Nowik, Grzegorz. *Zanim złamano «Enigmę»... Rozszyfrowano Rewolucję. Polski radiowywiad podczas wojny z bolszewicką Rosją 1918–1920*. Warszawa: Rytm, 2020.
- Odziemkowski, Janusz. *Kolejnictwo w transporcie wojskowym i operacjach wojennych na froncie polsko-ukraińskim i polsko-rosyjskim 1918–1920 r.* Warszawa: Wydawnictwo Naukowe UKSW, 2020.
- Odziemkowski, Janusz. *Leksykon wojny polsko rosyjskiej 1919–1920*. Warszawa: Rytm, 2004.
- Rogut, Dariusz, red. *Kolejnictwo polskie w okresie bitwy warszawskiej 1920 roku i w pierwszych latach odbudowy Rzeczypospolitej*. Łódź-Warszawa: Instytut Pamięci Narodowej Komisja Ścigania Zbrodni przeciwko Narodowi Polskiemu, 2021.
- Wrona, Stanisław. *Zarys historii wojennej 20-go pułku piechoty Ziemi Krakowskiej*. Warszawa: Wojskowe Biuro Historyczne, 1928.
- Zakrzewski, Leszek. „Pociągi pancerne z Warsztatów Głównych w Nowym Sączu”. *Zeszyty Naukowo-Techniczne SITK RP Oddział w Krakowie* 3 (117) (2018): 97–118.

Internet

- Cieplewicz, Mieczysław. „Adam Nieniewski”. Internetowy Polski Słownik Biograficzny. Dostęp wrzesień 5, 2024. <https://www.ipsb.nina.gov.pl/a/biografia/adam-nieniewski-1886-1947-pulkownik-dyplomowany-wp>.
- „Felicjan Madeyski-Poraj”. Biogramy Ofiar Zbrodni Katyńskiej Muzeum Katyńskiego. Dostęp wrzesień 11, 2024. <http://www.ksiegicmentarne.muzeumkatynskie.pl/wpis/6301>.
- „Felicjan Madeyski-Poraj”. Wikipedia. Dostęp wrzesień 11, 2024. https://pl.wikipedia.org/wiki/Felicjan_Madeyski-Poraj.
- Korczyk, Henryk. „Stanisław Słupecki”. Internetowy Polski Słownik Biograficzny. Dostęp wrzesień 2, 2024. <https://www.ipsb.nina.gov.pl/a/biografia/stanislaw-slupecki>.
- Ochociński, Piotr. „Historia i współczesność”. 10. Warszawski Pułk Samochodowy im. mjr. Stefana Starzyńskiego. Dostęp wrzesień 2, 2024. <https://10psam.wp.mil.pl/pl/pages/historia-i-wspoczesnosc-2020-01-21-9/>.

STRESZCZENIE

Paweł Kaczmarek, Działania Pociągu Pancernego nr 3 „Podpułkownik Lis-Kula” w lipcu i sierpniu 1920 r. Relacja dowódcy por. Felicjana Madeyskiego

Pociąg Pancerny nr 3 „Podpułkownik Lis-Kula”, zwany „Pepetrójką”, był jedną z bardziej zasłużonych jednostek tego typu w Wojsku Polskim podczas wojny polsko-rosyjskiej 1919–1920. W trakcie drugiej ofensywy Tuchaczewskiego latem 1920 r. załoga wielokrotnie wykazała się odwagą i ofiarnością, wnosząc znaczny wkład zarówno w straty poczynione nieprzyjacielowi, jak i dewastację infrastruktury kolejowej podczas odwrotu. Artykuł przedstawia relację z tych działań w lipcu i sierpniu 1920 r., napisaną przez dowódcę pociągu por. Felicjana Madeyskiego. Wyłania się z niej dosyć surowy obraz walki manewrowej na żelaznych szlakach, gdzie nagle rajdy sąsiadują z ryzykiem odcięcia, a doza śmiałości jest niezbędna, ażeby móc wesprzeć własne wojska. W artykule omówiono także autora materiału źródłowego oraz historię „Lis-Kuli”, od powstania w listopadzie 1918 r. do rozformowania w sierpniu 1921 r.

Słowa kluczowe: kolejnictwo wojskowe, pociągi pancerne, „Lis-Kula”, Felicjan Madeyski

SUMMARY

**Paweł Kaczmariski, Operations of Armoured Train
No. 3 “Lieutenant Colonel Lis-Kula” in July and August 1920:
Account by Commander Lieutenant Felicjan Madeyski**

Armoured Train No. 3 “Lieutenant Colonel Lis-Kula”, nicknamed “Pepetrójką”, was one of the most distinguished units of its kind in the Polish Army during the Polish–Russian War of 1919–1920. During Tukhachevsky’s second offensive in the summer of 1920, the train crew repeatedly demonstrated courage and dedication, contributing significantly to both the enemy’s losses and the destruction of railway infrastructure during the retreat. The article presents a report of these operations in July and August 1920, authored by the train’s Commander, Lieutenant Felicjan Madeyski. A rather stark picture emerges of manoeuvre warfare on the iron rails, where sudden raids coexist with the risk of encirclement, and a certain degree of boldness is indispensable to support one’s own forces. The author of the source material is introduced, alongside a history of the “Lis-Kula” from its establishment in November 1918 to its disbandment in August 1921.

Keywords: military railways, armoured trains, “Lis-Kula”, Felicjan Madeyski

ZUSAMMENFASSUNG

**Paweł Kaczmariski, Aktivitäten des Panzerzuges Nr. 3
„Podpułkownik Lis-Kula” im Juli und August 1920 – Bericht
des Kommandanten Oberleutnant Felicjan Madeyski**

Der Panzerzug Nr. 3 „Podpułkownik Lis-Kula”, genannt „Pepetrójką”, war eine der verdienstvollsten Einheiten dieser Art in der polnischen Armee während des polnisch-russischen Krieges 1919–1920. Während der zweiten Offensive von Tuchatschewski im Sommer 1920 bewies die Besatzung wiederholt Mut und Opferbereitschaft und leistete einen bedeutenden Beitrag sowohl zu den Verlusten des Feindes als auch zur Zerstörung der Eisenbahninfrastruktur während des Rückzugs. Der Artikel enthält einen Bericht über diese Aktionen im Juli und August 1920, verfasst vom Zugkommandanten Oberleutnant Felicjan Madeyski. Daraus ergibt sich ein recht rohes Bild der Manöverkämpfe auf den Eisenbahnstrecken, wo plötzliche Überfälle mit der Gefahr der Abschneidung einhergehen und eine gewisse Kühnheit unerlässlich ist, um die eigenen Truppen unterstützen zu können. Der Artikel befasst sich auch mit dem Autor des Quellenmaterials und der Geschichte von „Lisa-Kuli” von seiner Gründung im November 1918 bis zu seiner Auflösung im August 1921.

Schlüsselwörter: Militärbahnwesen, Panzerzüge, „Lis-Kula”, Felicjan Madeyski