

Michał Kuchciak
(Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej)

Wojska samochodowe i pancerne w Lublinie w latach 1918-1939

Słowa kluczowe: wojska pancerne, wojska samochodowe, Lublin, okres międzywojenny, Polska
Keywords: armored troops, automobile divisions, Lublin interwar period, Poland

Jedną z nowych broni wyrosłych z pól bitew I wojny światowej były tanki, nazywane później czołgami. Posiadało je również odzyskujące niepodległość po latach niewoli państwo polskie. Były to wozy bojowe typu Renault FT. Wraz z samochodami pancernymi, w latach 20-ych poprzedniego wieku wchodziły one w skład formacji samochodowych. Dopiero z rokiem 1930 rozpoczęto proces usamodzielniania się nowej broni. W efekcie, od 1935 r. do chwili wybuchu wojny w Wojsku Polskim istniało jedenaście batalionów pancernych i jedna kadra batalionu pancernego. Były one jednostkami wojskowymi „czasu P” i spełniały zadania mobilizacyjne wobec oddziałów i pododdziałów broni pancernej „czasu W”.

Większości z tychże jednostek poświęcono już monografie, czy to w ramach serii „Zarys historii wojennej pułków polskich w kampanii wrześniowej”¹, czy też w formie artykułów². Spośród tych, które nie doczekały się własnych publikacji wymienić można 7. Batalion Pancerny z Grodna, 11. Batalion Pancerny z Modlina czy też Kadre 9. Batalionu Pancernego z Lublina. Niniejszy artykuł ma za zadanie wypełnić lukę odnośnie tej ostatniej jednostki. Opisuje przemiany organizacyjne w niej zachodzące, a także kwestie związane z życiem kulturalnym żołnierzy i z mobilizacją. Przebieg wyszkolenia obsady personalnej, jednak nie był przedmiotem rozważań. Z kolei podkreślić należy, że

¹ J. Skalski, *1 Batalion Pancerny*, Warszawa 1991; A. Nawrocki, *2 Batalion Pancerny*, Pruszków 1992; R. Szubański, *3 Batalion Pancerny*, Pruszków 1995; A. Nawrocki, *5 Batalion Pancerny*, Pruszków 2003; tenże, *6 Batalion Pancerny*, Pruszków 2001; J. Tarczyński, *8 Batalion Pancerny*, Pruszków 1996; tenże, *12 Batalion Pancerny*, Pruszków 1995. Poza serią wydano także: A. Nawrocki, *2. Batalion Pancerny (Żurawica 1935-1939)*, Pruszków 2006; M. Żebrowski, *4 Batalion Pancerny*, Londyn 1980.

² Między innymi: L. Fac, *Jednostki pancerne garnizonu przemyskiego w dwudziestoleciu międzywojennym. Zarys organizacji*, [w:] *85 lat garnizonu WP w Przemyśle*, Przemyśl 2003, s. 141-169; W. Kozłowski, *Łódzko-zgierski 10 batalion pancerny (1935-1939)*, „Rocznik Łódzki” 1985, T. XXXV, s. 139-162.

monografia nie byłaby pełna, gdyby nie uwzględniono w niej szczególnie interesującej historii formacji samochodowych, z którymi broń pancerna ściśle się łączyła.

Pierwsze lubelskie oddziały samochodowe:

Park Samochodowy, Autonaczelnictwo i Dowództwo Wojsk Automobilowych

W okresie I wojny światowej, w okupowanym przez Austriaków Lublinie działał oddział samochodowy – Kraftfartdetachment (Detaszowany Oddział Samochodowy), który obsługiwał pod względem transportowym całą dzielnicę, podlegając Głównemu Dowództwu Generalnego Gubernatorstwa w Lublinie. Technicznie zaopatrywany był w Kraftfartruppen (Wojska Samochodowe) w Wiedniu, zaś składał się z warsztatów, składów oraz dziewięciu kolumn samochodowych, stacjonujących w różnych ośrodkach kraju³.

Z dniem 2 listopada 1918 r. generalny gubernator gen. Anton Lipošćak przyjął lubelskich delegatów żołnierskich i oznajmił im, że ich przysięga na wierność cesarzowi Austro-Węgier przestała ich obowiązywać. Następstwem tego władza wojskowa w Lublinie została przejęta przez Polaków. Oficerowie i szeregowi służący dotychczas w armii austro-węgierskiej, w towarzystwie licznie przybyłych mieszkańców, zgromadzili się na placu katedralnym, gdzie około godz. 16.00 odbyło się ich zaprzysiężenie⁴. Wkrótce przystąpiono również do tworzenia polskich urzędów i formacji wojskowych. Jednocześnie zlikwidowano Kraftfartdetachment, w związku z czym przejęto:

- rezerwę samochodową w postaci 17 samochodów osobowych (5 z nich wkrótce odesłano do Warszawy, 3 znajdowało się w naprawie, zaś 1 oddano do dyspozycji lotników), 20 samochodów ciężarowych i pojazdu gospodarczego,
- warsztat reperacyjny wraz ze składem części zapasowych i ogumienia, w którym jednak praca była bardzo utrudniona z uwagi na odejście z pracy większości mechaników i innego personelu,
- skład materiałów pędnych⁵.

Poza Lublinem znajdowało się osiem kolumn samochodów ciężarowych, jak można przypuszczać, podległych niegdyś oddziałowi austriackiemu. Były to: kolumna nr 34 w Krasnymstawie, nr 116 w Jędrzejowie, nr 119 w Busku, nr 164 w Końskich, nr 224 w Piotrkowie, nr 360 w Opatowie, nr 386 w Noworadomsku i Wien II w Radomiu. Dodatkowo w Kielcach ulokowany był filialny skład materiałów pędnych. Uruchowienie wspomnianych kolumn wiązało się z uzupełnieniem brakującego personelu: 6 oficerów i 100 kierowców, zaś do warsztatów kolejnych 10 mechaników i spawaczy⁶. Przejęty sprzęt, skład i warsztat, połączone zostały w tak zwany **Park Samochodowy**. Dowództwo nad nim, a następnie także nad całym garnizonem „Bronowice”, gdzie

³ „Głos Lubelski”, nr 246 z 7.09.1924 r., s. 4; *Krótki rys historyczny powstania i pracy formacji samochodowych*, oprac.: mjr Rudzki, kpt. Kulesza, kpt. Jeszka, „Przegląd Wojskowo-Techniczny” 1928, T. IV, z. 6, s. 263. Według dokumentacji archiwalnej K.u.K. Kreiskommando Lublin, w mieście stacjonowały: Autogruppen Kommando, Autoreserve, Benzinfelddepot, Behelfsautowerksstätte. Archiwum Państwowe w Lublinie (dalej: APL), C. i K. Komenda Powiatowa w Lublinie, jedn. 39.

⁴ „Głos Lubelski”, nr 303 z 3.11.1918 r., s. 2.

⁵ Centralne Archiwum Wojskowe (dalej: CAW), I.300.41.51, Organizacja referatu automobilowego w Lublinie, L.218/18, 21.11.1918 r.

⁶ Tamże. Część kolumn przejęła służba samochodowa OG Kielce. Były to kolumny w: Jędrzejowie, Końskich, Busku, Opatowie, Radomiu i Radomsku (Noworadomsku). W. Jarno, *Okręg Generalny Wojska Polskiego Nr III Kielce w latach 1918-1921*, Łódź 2003, s. 69.

znajdowały się garaże, objął por. Mieczysław Wolski, natomiast stanowisko referenta samochodowego otrzymał por. inż. Leon Silberman – obaj służący wcześniej w wojsku austriackim, dodatkowo do parku automobilowego przydzielono ppor. Feliksa Mieszkowskiego i ppor. Mieczysława Wąsowicza. Załączek oddziału stanowiło również 13 szeregowych Polaków pozostałych z formacji austriackiej⁷.

Tymczasem, w związku z restaurowaniem polskiej władzy wojskowej w odzyskiwanych terenach, po przekazaniu przez Radę Regencyjną w dniu 11 listopada 1918 r. naczelnego dowództwa nad powstającym Wojskiem Polskim oraz całkowitej władzy w 3 dni później Józefowi Piłsudskiemu, ten przystąpił do działań mających na celu zorganizowania dotychczas w dużej mierze improwizowanych oddziałów wojskowych w jednolite dowództwo i scalenia ich w większe jednostki. W dniu 17 listopada podzielił kraj na nowe wojskowe jednostki terytorialne (w miejsce dotychczas istniejących inspektoratów), zwane okręgami generalnymi. Jako pierwsze powstały OG I w Warszawie, OG II w Lublinie, OG III w Kielcach, OG IV w Łodzi i OG V w Krakowie⁸.

Wraz z utworzeniem okręgów generalnych, w grudniu tego samego roku przystąpiono do formowania przy każdym z nich służb samochodowych. W ten sposób w Lublinie zostało utworzone **Autonaczelnictwo Okręgu Generalnego Lubelskiego** z dowództwem przy ul. Niecałej 6. Do obowiązków autonaczelników należały: nadzór nad odpowiednim wykorzystaniem samochodów przez wojsko i instytucje państwowe, ustalenie zapotrzebowania państwa w kwestii samochodów w danym okręgu generalnym, prowadzenie wykazów personelu służby automobilowej oraz samochodów rządowych i prywatnych, kontrola nad utrzymaniem pojazdów państwowych w odpowiednim stanie technicznym, a w przypadku samochodów uszkodzonych – w sprawnej ich naprawie, zaopatrywanie pododdziałów i instytucji państwowych posiadających samochody w części zamienne i paliwo, czy też zbieranie wiadomości o stanie dróg w okręgu⁹.

Organizacja Autonaczelnictwa wyglądała następująco: autonaczelnik podlegający w kwestiach wojskowych, administracyjnych i lokalnych dowódcy OG, zaś w gospodarczo-technicznych i innych - Szefowi Sekcji Automobilowej MSWojsk., zastępca, kierownik autoruchu, oficer do zleceń, 4 oficerów starszych, adiutant, kierownik autotechniki oraz 19 innych żołnierzy i pracowników służby cywilnej¹⁰. Pierwszym autonaczelnikiem został pochodzący z armii rosyjskiej płk Tadeusz Gałęcki, który objął stanowisko 12 grudnia 1918 r. Prócz tego w omawianym okresie w jednostce znajdowali się:

- ppor. Kazimierz Wallmoden – adiutant,
- por. Mieczysław Wolski - dowódca parku samochodowego,
- por. Leon Silberman - referat automobilowy przy Okręgu Generalnym,
- ppor. Mieczysław Wąsowicz - dowódca autokolumny „Lublin I”,
- ppor. Jan Pudelek - zastępca dowódcy autokolumny „Lublin I”,
- chor. Ryszard Clotk (nazwisko nieczytelne - MK) - oficer broni i oficer gospodarczy,
- inż. Roman Niklewski - kierownik autotechniki.

⁷ „Głos Lubelski”, nr 246 z 7.09.1924 r., s. 4; *Krótki rys historyczny*, s. 263.

⁸ „Dziennik Rozporządzeń MSWojsk.”, nr 6 z 27.11.1918, poz. 89.

⁹ „Dziennik Rozkazów Wojskowych”, nr 14 z 30.12.1918, poz. 442; J. Fedoruk, *Automobilizm wojskowy – czyli początki służby samochodowej WP*, „Żołnierz Rzeczypospolitej” 1990, nr 84, s. 6.

¹⁰ „Dziennik Rozkazów Wojskowych”, nr 14 z 30.12.1918, poz. 442; Tamże, nr 52 z 12.05.1919, poz. 1637.

Pozostałe stanowiska oficerskie obsadzali: ppor. Konstanty Chełmowski, ppor. Aleksander Nikoliszyn oraz urzędnicy wojskowi: Tomasz Lacke (tymczasowo buchalter w komisji wojskowej), Józef Stachyra, Bolesław Korczo i Jan Wróblewski.

Autonaczelnictwu podlegały: autokolumny, autowarsztaty i autoskłady w danym okręgu generalnym. Autokolumny były jednostkami wojskowo-gospodarczymi i jako takie miały obsługiwać jednostki wojskowe i urzędy państwowe. Dzieliły się one na:

- autokolumny garażowe (zasadniczo jedna na OG, ale w miarę potrzeby mogło być ich więcej), dokonujące we własnych warsztatach i przy pomocy własnego składu części zapasowych naprawy pojazdów, jednak o terminie nie dłuższym niż 5 dni. Składały się z: dowódcy, starszego oficera, 2 młodszych oficerów oraz 107 szeregowych, kierowców i personelu pomocniczego, a także 36 samochodów z szoferami i 8 zapasowymi bez kierowców. W marcu 1919 r. etat autokolumny uzupełniono o Skład Rozchodowy w składzie 3 podoficerów;

- autokolumny polowe, w czasie pokoju standardowo przeznaczone dla jednostek wojskowych i instytucji państwowych, natomiast w czasie wojny obsługiwać miały większe jednostki (armie, korpusy lub dywizje);

- autokolumna zapasowa (po jednej w każdym OG). Miała ona obejmować wszystkie państwowe i miejskie samochody, nie włączone do kolumn innego typu, zaś jej zadaniem była opieka nad wszystkimi autami znajdującymi się na jej terenie - wojskowymi i państwowymi. Organizacja autokolumny miała wyglądać następująco: dowódca, 2 starszych oficerów, 3 oficerów młodszych, oficer rachunkowy, oficer prowiantowy, 457 szeregowych, żołnierzy funkcyjnych, kierowców i personelu cywilnego. Przy każdej takiej autokolumnie miała działać szkoła kierowców samochodowych prowadząca skrócone kursy prowadzenia i obsługi automobili;

- autowarsztaty, miały znajdować się w miejscu postoju autokolumny zapasowej. Inaczej niż w przypadku autokolumny garażowej, warsztaty były wykorzystywane w celu poważniejszych i długotrwałych napraw czy remontów generalnych. Wstępnie zakładano następujący skład warsztatów: kierownik, zastępca, zarządzający warsztatem oraz 14 innych żołnierzy i pracowników cywilnych;

- autoskłady, przeznaczone do zaopatrywania częściami zamiennymi i materiałem pędnym poszczególnych kolumn i warsztatów. Skład etatowy: naczelnik, pomocnik naczelnika (zastępca), oficer rachunkowy, po 2 podoficerów i zastępowych, po 6 kierowców i ich pomocników, wreszcie 44 szeregowych i pracowników różnych funkcji, również cywilnych¹¹.

Jeśli w OG znajdowałyby się więcej autokolumn, istniała możliwość łączenia ich w autobrygadę. W dostępnych źródłach brak informacji o istnieniu w Lublinie autobrygady, z uwagi jednak na małą ilość utworzonych kolumn spowodowanych brakami w sprzęcie samochodowym i bojowym - w lubelskim Autonaczelnictwie ostatecznie utworzono autokolumny: garażową (prawdopodobnie nazywała się również autokolumną lubelską, być może tożsama z autokolumną „Lublin I”, dowodzoną przez ppor. Wąsowicza) i zapasową „Bronowice” (dowódca NN) oraz polową „Chełm I” (dowódca NN) - można założyć, że takowa nie powstała.

¹¹ Tamże, nr 14 z 30.12.1918, poz. 442; tamże, nr 24 z 4.03.1919 r., poz. 789; tamże, nr 33 z 25.03.1919 r., poz. 1104; tamże, nr 52 z 12.05.1919, poz. 1637.

Lata 1918-1921 to w historii odradzającego się państwa polskiego okres wojen o ukształtowanie granic, zarówno zachodnich jak i wschodnich. W przypadku omawianych kwestii, siłą rzeczy najbardziej interesujące są te ostatnie. Z uwagi na toczące się walki, stan osobowy lubelskiego Autonaczelnictwa był bardzo płynny, gdyż personel co kilka tygodni wysyłany był na front jako uzupełnienie. Dotyczyło to zwłaszcza nowo wyszkolonych kierowców - z uwagi na potrzeby, odbywali oni niejednokrotnie tylko 2-4-tygodniowe kursy. Sytuacja ustabilizowała się nieco dopiero jesienią 1920 r., po podpisaniu zawieszenia broni. Pracom organizacyjnym nie sprzyjały również realia w samym państwie, którego obywatele podatni byli na wpływy komunistycznej propagandy. Szczególnie widać to było w przypadku kierowców i robotników warsztatów Autonaczelnictwa OG Lublin. Przez pewien czas jego oficerowie wspólnie z szeregowcami pełnili warty przy najważniejszych budynkach nie dopuszczając na przykład do podpalenia składu paliw¹².

Tym niemniej w walkach na froncie wschodnim udział brały autokolumny „Lublin I” i „Chełm I”. Ta pierwsza została włączona w styczniu 1919 r. do „Grupy Bug” dowodzonej przez gen. Jana Romera i w walkach z Ukraińcami pod Rawą Ruską i Żółkwią została rozbita, tracąc część personelu oraz 6 samochodów z posiadanych 10, z czego 3 marki Gräf & Stift, 2 Fiaty i 1 typu Praga¹³. Z kolei kolumna „Chełm I” weszła w lutym 1919 r. w skład Grupy gen. Edwarda Rydza-Śmigłego. Niestety o jej działaniach nic więcej nie wiadomo.

W kwietniu 1919 r., zmieniono numerację istniejących autokolumn. I autokolumna lubelska („Lublin I”) została autokolumną garażową nr 4, zaś autokolumna „Bronowice” - autokolumną zapasową nr 4¹⁴. Przy tej ostatniej utworzono również z dniem 9 kwietnia szkołę szoferską, której kierownikiem i wykładowcą został urzędnik wojskowy - Zdzisław Węgrzecki. Sytuacja szkoły kierowców nie była najlepsza. Przejęła ona drewniane baraki po okupancie austriackim, będące w niezbyt dobrym stanie, dodatkowo naukę utrudniały niezbyt dobre (niebrukowane, gliniaste) drogi w rejonie stacjonowania kolumny zapasowej oraz mała ilość sprzętu potrzebnego do szkolenia. Dodać należy, że sztuki kierowania uczyli się początkowo byli uczniowie lubelskiej Szkoły Rzemieślniczej, uczęszczając na zajęcia zamiennie z pełnieniem innych funkcji w Autonaczelnictwie.

W dniu 9 maja 1919 r. Autonaczelnictwo w Lublinie zostało przemianowane na **Dowództwo Wojsk Automobilowych Okręgu Generalnego Lubelskiego**¹⁵, z płk. Henrykiem Buczyńskim na czele, w składzie:

- por. Michał Kamieński - dowódca kolumny samochodowej zapasowej nr 2,
- por. Władysław Kłodziński - dowódca kolumny samochodowej lokalnej nr 1,
- urzędnik wojskowy Bolesław Korczo - kierownik okręgowych warsztatów samochodowych nr 2,
- por. Józef Matus - naczelnik okręgowych składów samochodowych nr 2.

Oprócz wyżej wspomnianych w służbie samochodowej znaleźli się wówczas: por. Józef Maculewicz, por. Stanisław Mosiej, ppor. Albin Jerzy Kulesza, ppor. Stani-

¹² *Krótki rys historyczny*, s. 264-265.

¹³ Tamże, s. 263; „Głos Lubelski”, nr 246 z 7.09.1924 r., s. 4.

¹⁴ „Dziennik Rozkazów Wojskowych”, nr 37 z 3.04.1919 r., poz. 1199.

¹⁵ Tamże, nr 53 z 15.05.1919 r., poz. 1658.

sław Szydelski, ppor. Piotr Rzańnicki, ppor. Władysław Więckowski i chor. Władysław Wolski¹⁶. W styczniu 1920 r. zastępcą dowódcy został mianowany ppłk Sawicki, zaś w ciągu kilku kolejnych miesięcy dołączyli do jednostki również ppor. Gustaw Cypryszewski i ppor. Józef Mrozowski.

Wobec zagrożenia ze strony bolszewików, latem 1920 r. lubelska jednostka automobilowa została ewakuowana w głąb kraju: dowództwo i kolumny samochodowe do Radomia, zaś warsztaty i składy do Częstochowy. We wrześniu, już po zażegnaniu niebezpieczeństwa, powróciła do Lublina. Niedługo potem dowództwo przejął Mieczysław Wolski, wówczas już w stopniu majora, odeszli natomiast płk Buczyński i ppłk Sawicki. W tym czasie zmarł tragicznie oficer jednostki - por. Piotr Rzańnicki.

Jesienią 1920 r. Dowództwo Wojsk Automobilowych przeprowadziło się z ul. Niecałej na Bronowice. Ponieważ również tam dawała się we znaki zbyt mała ilość miejsca, kolumna zapasowa i szkoła kierowców zastały przeniesione do Obozu Południowego¹⁷. Miały również miejsce kolejne zmiany w obsadzie oficerskiej - do jednostki przydzieleni zostali: kpt. Stanisław Targowski i por. Wiktor Timme.

Od wojsk samochodowych do pancernych:

2. Dywizjon Samochodowy i Kadra 9. Batalionu Pancernego

W dniu 18 marca 1921 r. w Rydze został podpisany pokój kończący wojnę polsko-bolszewicką. Niedługo potem ustanowiono również nowy podział wojskowo-administracyjny kraju. Mianowicie w miejsce dotychczasowych Okręgów Generalnych obszar Polski został podzielony na dziesięć Okręgów Korpusów, zaś utworzony wówczas lubelski OK otrzymał numer II¹⁸. Rozkazem Ministra Spraw Wojskowych z dnia 22 sierpnia 1921 r., korzystając z istniejącego zaplecza technicznego i personalnego, utworzono tyle samo dywizjonów samochodowych, po jednym dla każdego okręgu. Dywizjon składał się z następujących pododdziałów:

- dowództwo dywizjonu (sztab dowódcy i sekcja administracyjna),
- kolumna samochodów osobowych i sanitarnych (dowództwo kolumny, samochody i ich obsługa, podręczny warsztat kolumny, magazyn techniczny i sekcja administracyjna),
- kolumna samochodów ciężarowych i półciężarowych (dowództwo kolumny, cztery plutony, podręczny warsztat kolumny, magazyn techniczny, sekcja administracyjna),
- kolumna szkolna dywizjonu samochodowego (dowództwo kolumny, cztery plutony szkolne, podręczny warsztat kolumny, magazyn techniczny, sekcja administracyjna),
- kadra kolumny zapasowej (dowództwo kadry, ewidencja główna oraz magazyn broni i umundurowania),
- dywizjonowy zakład samochodowy (dowództwo zakładu, skład materiałów samochodowych, skład materiałów pędnych i smarów, warsztat, sekcja administracyjna i garaż),

¹⁶ „Głos Lubelski”, nr 248 z 10.09.1924 r., s. 5.

¹⁷ Nazwa Obóz Południowy (Südlager) stosowana była w stosunku do poaustriackich baraków z okresu I wojny światowej, ulokowanych w rejonie dzisiejszej ulicy Wyścigowej na południowy-zachód od Dziesiątej, przyszłej dzielnicy Lublina. W barakach tych składowana była amunicja. Plan zagospodarowania Obozu Południowego podczas okupacji austriackiej znajduje się w Archiwum Państwowym w Lublinie, C. i K. Komenda Powiatowa w Lublinie, jedn. 411.

¹⁸ „Dziennik Rozkazów Wojskowych”, nr 15 z 19.04.1921 r., poz. 295.

- kolumna szkolna samochodów pancernych (dowództwo kolumny, samochody i ich obsługa, podręczny warsztat kolumny, magazyn techniczny, sekcja administracyjna)¹⁹.

Dywizjony zapewniały obsługę samochodową Okręgowi Korpusu, pod względem opieki technicznej nad pojazdami, i przewozowym. Prócz tego zadaniem każdego dywizjonu było szkolenie kierowców. Dowódcy dywizjonów podlegali dowódcom Okręgów Korpusów, ale jednocześnie byli szefami służby samochodowej samego okręgu.

Zgodnie z rozkazem, w OK Nr II utworzony został **2. Dywizjon Samochodowy**. Nie posiadał on kolumny szkolnej samochodów pancernych, gdyż te istniały tylko w dywizjonach o numerach: 1., 3., 5., 6. i 7., zaś w 1925 r. zostały wyłączone z dywizjonów i podporządkowane kawalerii. Koszary dywizjonu usytuowane były, podobnie jak jego poprzedników, na lubelskich Bronowicach, przy ul. Fabrycznej (u zbiegu z ul. Łęczyńską - obecnie znajduje się tam szereg firm oferujących różne usługi samochodowe, a także budowlane) oraz, w przypadku kolumny szkolnej, w Obozie Południowym. Pierwszym dowódcą dywizjonu był wspomniany mjr Wolski, a następnie od 1922 r. mjr Aleksander Radel i od 1924 r. - ppłk Witold Mikołaj Rudnicki. Stanowisko zastępcy dowódcy dwóch ostatnich piastował kpt. Stanisław Hulewicz. Na dzień 18 sierpnia 1929 r. stan osobowy dywizjonu wynosił 350 szeregowców, a także 13 koni i 4 koty²⁰.

Od 1 maja 1930 r., 2. Dywizjon Samochodowy rozpoczął proces reorganizacji w **Kadrę 2. Dywizjonu Samochodowego** i pod względem administracyjnym podporządkowany został 8. pułkowi piechoty Legionów²¹. W latach 1929-1930 rozpoczęto również prace nad usamodzielnieniem broni pancernych. Pierwszym krokiem ku temu było utworzenie Szefostwa Broni Pancernych, przekształconego w 1930 r. w Dowództwo Broni Pancernych. Podporządkowano mu wszystkie istniejące oddziały czołgów, samochodów pancernych i pociągów pancernych co wiązało się z usamodzielnieniem nowej broni. Prowadziło to z kolei do jej reorganizacji i rozkazem o nowej organizacji formacji pancernych i samochodowych na stopie pokojowej, który wszedł w życie w dniu 26 lutego 1934 r., połączono część dywizjonów samochodowych z pułkami i dywizjonami pancernymi, tworząc bataliony czołgów i samochodów pancernych. Zmiany dotyczyły również pozostałych po tej reorganizacji Kadr 2., 3., 4. i 8. Dywizjonów Samochodowych, w skład których miały wejść:

- komenda kadry (komendant, kwatermistrz, oficer mobilizacyjny, oficer administracyjno-materiałowy, płatnik). Ogółem 6 oficerów, 30 szeregowych, 1 urzędnik cywilny;
- szkoła kierowców (komendant szkoły, drużyna komendanta, instruktorzy). Razem: 3 oficerów i 30 szeregowych;
- kolumna przewozowa (dowódca, drużyna dowódcy, dowódcy plutonów). Ogółem 1 oficer i 29 szeregowych;
- park kadry (komendant, biuro administracyjno-rachunkowe, składnica, warsztat). Ogółem 3 oficerów, 23 szeregowych i 10 urzędników cywilnych;
- wydzielony pluton przewozowy (dowódca, zastępca dowódcy, kierowcy samochodów): 1 oficer i 18 szeregowych²².

¹⁹ *Almanach oficerski na rok 1923/1924*, cz. 3, Warszawa 1923, s. 71.

²⁰ CAW, I.324.39.1, Rozkaz dzienny Nr 141 z 5.09.1929 r.

²¹ Tamże, DOK II-33, Rozkaz Tajny Nr 6 z 21.05.1930 r., poz. 51.

²² Tamże, I.300.18.50, Formacje pancerne i samochodowe na stopie pokojowej. Organizacja, 5.02.1934 r.

Efektem rozpoczęto w 1934 r. scalania oddziałów samochodowych z pancernymi był rozkaz Dowództwa Broni Pancernych L.dz.2244/Tjn.Org.35 z dnia 26 września 1935 r., nakazujący kolejną reorganizację jednostek broni pancernych czasu pokoju. Na jego podstawie istniejąca w Lublinie Kadra 2. Dywizjonu Samochodowego została przemianowana w **Kadrę 9. Batalionu Pancernego**²³. Była ona planowana jako formacja przejściowa dopóki nie zostanie zreorganizowana, jednak do chwili wybuchu wojny nie udało się tego dokonać. Jednostka ta, podobnie jak pozostałe utworzone lub zreorganizowane tym samym rozkazem, sprawowała w czasie pokoju funkcje: administracyjną, macierzystą i szkoleniową oraz mobilizacyjną w stosunku do oddziałów broni pancernych czasu wojny. Kadra Korzystała z Urzędu Pocztowego Nr 2.

Dowódcą Kadry 9. Batalionu Pancernego został przybyły 2 listopada 1935 r. z 4. Batalionu Pancernego mjr Józef Rokicki, który przejął w dniu 4 listopada tego roku obowiązki z rąk mjr. Piotra Rudzkiego²⁴. Organizacja poszczególnych batalionów pancernych nie była identyczna. Kadra 9. Batalionu składała się z:

- komendy kadry,
- kwatermistrzostwa,
- szkoły kierowców,
- plutonu przewozowego,
- parku pancernego,
- plutonu łączności,

Istniał również pluton gospodarczy, który jednak zachował samodzielność. Ogółem lubelska jednostka miała liczyć etatowo: 14 oficerów, 117 szeregowych i 51 pracowników cywilnych²⁵.

Planowana od 1936/37 r. rozbudowa broni pancernych przewidywała utworzenie nowych oddziałów pancernych, w tym batalionów czołgów przeznaczonych dla brygad pancerno-motorowych. W związku z tym, aby sprostać rozszerzonym zadaniom mobilizacyjnym, przewidywano utworzenie we Włodzimierzu Wołyńskim nowego batalionu pancernego okresu pokoju oraz rozwinięcie kadr batalionów w Łodzi i w Lublinie do pełnych batalionów pancernych. W Lublinie miał znajdować się również ośrodek zapasowy²⁶. Jak już wspomniano, do września 1939 r. nie udało się zreorganizować jednostki w 9. Batalion Pancerny.

W listopadzie 1936 r., Dowództwo Broni Pancernych powołało w batalionach pancernych plutony Junackich Hufców Pracy, przeznaczonych do przygotowania specjalistów technicznych (specjalność kierowcy lub mechanika) poprzez organizowanie kursów dla młodzieży. Początkowo, w celach doświadczalnych polecono utworzenie dwunastu takich plutonów na okres trzymiesięczny. W przypadku Kadry 9. Batalionu Pancernego zorganizowano wówczas kompanię Junaków. Tymczasowy skład osobowy kompanii to: dowódca, drużyna dowódcy i 4 plutony. Razem 40 żołnierzy (w tym 1

²³ Tamże, I.300.30.14, Przemianowanie jednostek Broni Pancernych i organizacja dwóch nowych batalionów pancernych. Rozkaz wykonawczy, L.dz.2244/Tjn.Org.35, 26.09.1935 r.; tamże, DOK II-45, Rozkaz Tajny Nr 14 z 12.10.1935 r., poz. 79.

²⁴ Tamże, I.324.13.1, Rozkaz nr 48 z 4 listopada 1935 r.

²⁵ K. Gaj, *Polska broń pancerna w 1939 r. Organizacja pokojowa i wojenna jednostek*, Oświęcim 2014, s. 73-74, 79 i n.

²⁶ CAW, I.303.3.69, Plan realizacji i rozbudowy broni pancernej, L.dz.535/mob.37, 12.03.1937 r.

oficer) i 160 junaków²⁷. W późniejszym okresie funkcjonował już pluton JHP o numerze 10 i tymczasowym składzie: 11 żołnierzy kadry (w tym 1 oficer) i 40 junaków²⁸. Oprócz tego w opisywanym oddziale utworzono w styczniu 1939 r. ćwiczebną półkolumnę samochodów do szkolenia kierowców starszego rocznika.

W 1937 r. utworzono dowództwa grup pancernych. Ich zadania sprowadzały się do organizacji, wyszkolenia i przygotowania jednostek grupy w zakresie mobilizacji. Ostateczny skład grup pancernych ukonstytuował się w 1938 r., i wówczas Kadre 9. Batalionu wraz z 2., 5., 6. i 12. Batalionami włączona została w skład 2. Grupy Pancernej z siedzibą w Warszawie, dowodzonej przez płk dypl. Jana Naspińskiego²⁹. W tym samym roku Kadra 9. Batalionu przekazała na potrzeby operacji zajmowania Zaolzia część swoich pojazdów.

Działalność w zakresie kulturalnym i oświatowym

W początkowym okresie funkcjonowania lubelskiego oddziału samochodowego, duży nacisk położono na działalność oświatową, ponieważ duża liczba jego żołnierzy była niepiśmienna. W związku z tym faktem podjęto kroki zmierzające do zmiany tego stanu rzeczy, organizując różnego rodzaju zajęcia oświatowe. Początkowo miały one postać pogadanek, mających miejsce prawdopodobnie w ramach szkoły kierowców, które prowadzili sierżanci Franciszek Frańczak i Jan Czarnecki. Następnie obowiązek ten wzięli na siebie por. Gustaw Cypryszewski, który objął też kierownictwo szkoły szoferów po Zdzisławie Węgrzeckim, i por. Józef Mrozowski. Ten ostatni objął też referat oświaty i przyczynił się do utworzenia od stycznia 1920 r. biblioteki żołnierskiej, której zasób tworzyło pod koniec lat 20-ych 870 dzieł³⁰.

Początkowo duża rotacja żołnierzy automobilowych – trwała wojna na wschodzie i byli oni na bieżąco wysyłani na front – nie sprzyjała pracy oświatowej. Tak naprawdę systematyczne nauczanie prowadzone było od 1924 r. Z meldunku ppłk. Rokickiego wynika, że w latach 1927/28 istniały kursy I, II i III stopni szkoły żołnierskiej prowadzone przez poruczników: Mrozowskiego, Cypryszewskiego, Jana Buniewicza i Zygmunta Wojciechowskiego, w których wyniku sztuki czytania i pisania nauczyło się 105 żołnierzy. W roku szkolnym 1928/29, prócz por. Wojciechowskiego i por. Mrozowskiego, nauczali: por. Marian Pancerzyński i por. Kazimierz Suszkiewicz oraz wykładowcy cywilni opłacani przez Towarzystwo Polskiego Białego Krzyża. W szkole uczyło się wówczas 102 szeregowych³¹.

Sytuacja na polu kulturalno-oświatowym miała się poprawić po zbudowaniu Domu Żołnierza przy Al. Racławickich (istniejącego zresztą do dzisiaj). Zamiysł budowy powstał jeszcze w 1919 r., ale inwestycja była wówczas nierealna. Prace rozpoczęto dopiero w 1924 r. Jako budulec posłużyły cegły z rozbieranego soboru (przy Placu Litewskim). Środki na budowę pozyskiwano w różny sposób: ze składek, dochodów z imprez organizowanych między innymi przez wojsko, licytacji itp. W dniu 28 kwietnia

²⁷ Tamże, I.303.3.69, Organizacja oddziałów junaków przy jednostkach broni panc., L.dz.3368/Tjn.Mot.36, 19.11.1936 r.

²⁸ Tamże.

²⁹ Tamże, I.303.3.69, Załącznik do rozkazu M.S.Wojsk. Dep.Dow.Og., L.5693/Org.Tjn.38.

³⁰ *Dziesięciolecie akcji oświatowej i społecznej w Korpusie Lubelskim*, oprac. kpt. W. Kwiatkowski, Lublin 1929, s. 45; „Głos Lubelski”, nr 248 z 10.09.1924 r., s. 5.

³¹ *Dziesięciolecie akcji oświatowej*, s. 45.

tego roku poświęcono kamień węgielny, ale z uwagi na skromne, nieregularne fundusze, budowę zakończono w roku 1933. Swój wkład w inwestycję wniósł również 2. Dywizjon Samochodowy. Ze składek i przychodów z imprez żołnierskich złożył następujące kwoty: 172 800 000 marek polskich (mkp), 88 zł, 60 zł, 121 zł, 108 zł, 94 zł, 99 zł, 98 zł, 109 zł. Dodatkowo z koncertu 172 810 000 mkp i z przedstawień – 50 zł³².

Niemniej ważnym wydarzeniem kulturalnym było utworzenie w 1922 r., również na Bronowicach, teatru żołnierskiego. Jego obsadę stanowili żołnierze 2. Dywizjonu Samochodowego, wraz ze swoimi żonami. Wystawiano sztuki zarówno dla wojskowych, jak i dla osób cywilnych. Po dwóch latach teatr przeniesiono do jednego z baraków Obozu Południowego³³. Jego uroczyste otwarcie w nowym miejscu odbyło się w dniu 26 grudnia 1924 r. Krótkie przemówienie wygłosił wówczas Gustaw Lawina, a następnie zespół teatralny dywizjonu przedstawił utwór sceniczny autorstwa wyżej wymienionego pod tytułem: „Ludzie umarli” (sztuka w 3 aktach). W prasie występ został oceniony raczej słabo, zwrócono natomiast uwagę, że wyższy poziom reprezentowali aktorzy: Głazowski, Jaruga, Rutkowski i aktorki: Wanetówna i Nelli Bartosiewiczówna. Przedstawieniu przygrywała orkiestra policyjna. Po sztuce odbyła się zabawa taneczna³⁴. W 1926 r. teatr został zlikwidowany.

Także w roku 1922 utworzono chór żołnierski, w którym również udzielał się personel dywizjonu³⁵.

Udział w życiu publicznym miasta: uroczystości państwowe i święta jednostki

Jednym z przejawów integracji ludności Lublina ze stacjonującymi w mieście żołnierzami były obchody świąt, zarówno jednostek, jak i państwowych. Jeżeli chodzi o te pierwsze, swoje święto dywizjon obchodził w dniu 8 września³⁶, ale hucznie obchody rozpoczęto po raz pierwszy dopiero w 1924 r. Dzień uroczystości wypadł w poniedziałek. Pierwszym punktem w programie była trwająca od godziny 10.00 msza polowa na ołtarzu ustawionym na stopniach Katedry. Pojazdy kolumny samochodowej ustawione zostały po obu stronach placu katedralnego, przy nich zaś znajdowali się żołnierze dywizjonu. Mszę prowadził ks. dziekan Jan Idec, zaś spośród ważniejszych osób, wzięli w niej udział: ks. biskup lubelski Marian Fulman, zastępca dowódcy OK Nr II – płk Karol Krausse, wicewojewoda dr Stanisław Bryła, starosta lubelski – Adolf Krauze, prezydent miasta – Czesław Szczepański, prokurator wojskowy – płk Ganczarski, zastępca komendanta miasta – mjr Sobara i zastępca komendanta policji powiatowej – komisarz Kownacki. Zjawiała się również delegacja weteranów Powstania Styczniowego oraz szerokie grono oficerskie, prasa i liczna publiczność.

Po mszy kierowcy przejechali samochodami na plac przed Unią Lubelską, gdzie przy dźwiękach orkiestry wojskowej 8. ppLeg. odbyła się defilada samochodów, motocykli, warsztatu polowego oraz wojskowej straży ogniowej. Po defiladzie, w koszarach dywizjonu podano uroczysty obiad, po którym ok. godz. 13.00-14.00 na placu przy ul. Lipowej rozpoczęły się lekkoatletyczne zawody sportowe i samochodowe. Po przedsta-

³² *Rok pracy Komitetu Budowy Domu Żołnierza w Lublinie*, Lublin 1925, s. 28-29. Z dniem 29 kwietnia 1924 r. miała miejsce reforma pieniężna, w wyniku której „markę polską” zastąpił „złoty”. Marki wymieniane były na złotych po kursie 1 zł = 1 800 000 mkp.

³³ *Dziesięciolecie akcji oświatowej*, s. 46.

³⁴ „Głos Lubelski”, nr 255 z 30.12.1924 r., s. 5.

³⁵ *Dziesięciolecie akcji oświatowej*, s. 46.

³⁶ „Dziennik Rozkazów MSWojsk.”, nr 16 z 19.05.1927 r., poz. 174.

wieniu sprzętu motorowego i popisach w jeździe motocyklem (jazda na pedale, ósemki, podnoszenie czapki i wiader z wodą z ziemi) i samochodami z kolumny szkolnej (tzw. Gymkhana: ósemki, zakładanie kółek w biegu, przejazd przez ruchomy mostek, czy też po deskach), odbyły się zawody gry w piłkę nożną, w której przeciwnikiem żołnierzy 2. Dywizjonu była drużyna z 1. Dywizjonu Samochodowego z Warszawy. Zakończona remisem 2:2 rozgrywka (do przerwy prowadzili goście z wynikiem 2:0) nie wzbudziła większych emocji, wystarczy przytoczyć krótką wzmiankę zamieszczoną w miejscowej prasie: *Wczorajsze zawody z okazji święta 2go Dywizjonu nie przyniosły nic ciekawego. Obie drużyny b. słabe. Lublin jednak górował ambicją, co u młodego klubu jest b. pocieszającym*³⁷.

Wieczorem, od godz. 20.00 przedstawiano w amatorskim teatrze żołnierskim 2. Dywizjonu w Obozie Południowym, sztukę Stanisława Kiedrzyńskiego pt. „Zaręczyny pod kulami” oraz farsę w jednym akcie „Najpiękniejszy podarunek”. Dochód z imprezy oraz z odbywającej się później zabawy tanecznej przeznaczono na rozwój sportu w dywizjonie oraz budowę Domu Żołnierza w Lublinie³⁸.

Podobny przebieg i równie huczny miało drugie święto dywizjonu w roku 1925. Od godz. 10.00 przed katedrą uroczystą mszę świętą prowadził ks. Tyszka. Tak jak rok wcześniej, we mszy brało udział grono ważnych gości, a także weteranów powstania 1863 r. i tłumnie zgromadzonych mieszkańców, zaś pojazdy autokolumny stanęły po obu stronach placu katedralnego. Po mszy odbyła się defilada i około godz. 13.00 obiad. Po nim, w Obozie Południowym, przeprowadzono zawody sportowe, w tym mecz piłki nożnej pomiędzy drużyną 2. Dywizjonu Samochodowego a drużyną O.Z.G. (Okręgowy Zakład Gospodarczy Nr 2), który zakończył się wygraną tego drugiego wynikiem 2:1. Ważniejsi goście tymczasem zwiedzali budynki i warsztaty dywizjonu – oprowadzał ich dowódca szkoły – kpt. Wiktor Tiunin. Ok godz. 20.00 rozpoczął się spektakl wystawiany przez teatr żołnierski – operetka w dwóch aktach pt. „Colombina”, po czym odbyła się huczna zabawa³⁹.

W związku z drugim świętem dywizjonu, otrzymał on szereg depesz z życzeniami i gratulacyjnymi, między innymi od ministra spraw wojskowych gen. Władysława Sikorskiego, szefa departamentu V (technicznego) MSWojsk., szefa Wydziału Wojsk Samochodowych, a także dowódców innych dywizjonów samochodowych i dowódców miejscowych jednostek oraz innych oficerów⁴⁰.

Żołnierze dywizjonu brali udział również w innych uroczystościach państwowych, poczynając od Święta Żołnierza, poprzez imieniny Marszałka, do dni majowych włącznie. Podczas imienin Marszałka, które wypadały 19 marca, organizowano nabożeństwo dla garnizonu lubelskiego oraz pogadanki dotyczące życia i czynów Józefa Piłsudskiego⁴¹. W tym miejscu warto przytoczyć natomiast przykład obchodów 3 maja. W dniu tym 1925 r., od godz. 10.00 na placu 8. ppLeg. (przy rogatek warszawskiej) odbywała się msza święta celebrowana przez ks. bp. Fulmana. Obok żołnierzy 2. Dywizjonu Samochodowego uczestniczyli w niej także: 8. ppLeg., 2. batalion sanitarny, 2. dywizjon taborów, 2. oddział służby intendencji i 24. pułk ułanów. Następnie odbyła się defilada, zaś po niej, na placu sportowym 8. ppLeg., rozpoczęły się wyścigi motocy-

³⁷ Ogłoszenia w rubryce sportowej: „Głos Lubelski”, nr 247 z 9.09.1924 r., s. 3.

³⁸ „Głos Lubelski”, nr 246 z 7.09.1924 r., s. 4; tamże, nr 250 z 12.09.1924 r. s. 4-5.

³⁹ Tamże, nr 247 z 9.09.1925 r., s. 6.

⁴⁰ Tamże, nr 250 z 12.09.1925 r., s. 3.

⁴¹ APL, Starostwo Powiatowe Hrubieszowskie, jedn. 535, Rozkaz nr 31 z 15.03.1924 r., poz. 7.

klowe oraz tzw. mała wojna (w jej programie między innymi transporty samochodami). Niezależnie od tego w każdej jednostce miały miejsce popołudniowe zabawy dla szeregowych⁴².

Lubelska jednostka pancerna brała udział również w święcie 3 maja w 1938 r. Przebieg uroczystości generalnie był bardzo podobny, dlatego też przytoczyć można w tym miejscu tylko fragment artykułu zamieszczonego w „Głosie Lubelskim” dotyczący defilady żołnierzy Kadry 9. Batalionu Pancernego:

[...] Wrażenie to spotęgował widok defilującego dywizjonu samochodowego. W blaskach słońca zamigotały rzędy hełmów i lufy karabinów. Nie słychać rytmu marszu. Cicho suną maszyny, z powagą, z godnością. A w nich szeregi naszych strzelców. Siedzą blisko siebie, ramię oparte o ramię, głowy energicznie zwrócone w prawo. Przejechali [...]⁴³.

W 1924 r. szeregowi jednej z kolumn 2. Dywizjonu Samochodowego zorganizowali na Bronowicach w drugi dzień świąt Bożego Narodzenia „choinkę” żołnierską wraz ze skromnym poczęstunkiem. Uroczystość miała miejsce w przystrojonej sali, na której środku ustawiono choinkę oraz duży stół. Na święcie pojawili się dowódca kolumny - mjr Tadeusz Oleksiewicz, referent oświatowy dywizjonu - por. Józef Mrozowski, przedstawiciel „Głosu Lubelskiego” oraz żołnierze dywizjonu. Po przemówieniu mjr. Oleksiewicza nadszedł czas na toasty, a potem odbyło się przyjęcie połączone ze śpiewaniem kołęd i pieśni żołnierskich⁴⁴.

Z życia dywizjonu

Nieodłącznym elementem życia jednostek wojskowych była współpraca z mieszkańcami Lublina i okolic. Na przykład żołnierze autokolumny „Bronowice” podczas zakupu we wsi Garbów ziemniaków przeznaczonych dla jednostki, zostali obdarowani nimi bezpłatnie przez miejscowych włościan i zwykłych obywateli. Z kolei żołnierze za zaoszczędzone w ten sposób pieniądze poprosili o kupno książek do biblioteki. Czyn ludności Garbowa został odnotowany w jednym z „Dzienników Rozkazów Wojskowych” z 1919 r.⁴⁵.

Z dniem 1 stycznia 1920 r., przy Dowództwie Wojsk Automobilowych rozpoczęła istnienie wojskowa, samochodowa straż ogniowa. Mieściła się na Bronowicach, przy Okręgowym Garażu Samochodowym. Na naczelnika straży wyznaczony został ppor. Józef Matus, zaś jego pomocnikiem był sierż. Władysław Mydliński. Zastęp liczył 20 żołnierzy⁴⁶.

Straż brała udział w gaszeniu pożarów w mieście i okolicach. Między innymi 16 lipca 1923 r. jednostka została zaalarmowana pożarem wywołanym uderzeniem pioruna w jednej ze wsi w kierunku Świdnika. Tymczasem wybuchł również pożar gmachu poczty w Lublinie, do którego najpierw skierowano pozostałe w mieście jednost-

⁴² „Głos Lubelski”, nr 120 z 2.05.1925 r., s. 3; „Głos Lubelski”, nr 121 z 3.05.1925 r., s. 4-5; tamże, nr 123 z 5.05.1925 r., s. 3-4.

⁴³ Tamże, nr 122 z 5.05.1938 r., s. 6.

⁴⁴ Tamże, nr 355 z 30.12.1924 r., s. 4.

⁴⁵ „Dziennik Rozkazów Wojskowych”, nr 24 z 4.03.1919 r., poz. 791.

⁴⁶ „Głos Lubelski”, nr 16 z 16.01.1920 r., s. 3.

ki straży państwowej i ochotniczej, zaś zastęp wojskowy dołączył wkrótce potem, po wspomnianej wyżej opanowaniu sytuacji. Po około 2 godzinach i 40 minutach udało się ugasić pożar budynku. Mimo tego spłonął jego dach i 2 piętro, zaś piętro 1 zostało zniszczone⁴⁷. Blisko 100 minut płonął Pałac Radziwiłłowski będący siedzibą Dowództwa OK Nr II, który wybuchł 18 lipca 1927 r. Również w jego gaszeniu brała udział wojskowa straż pożarna⁴⁸.

W dniu 2 lipca 1924 r. rozpoczął się rajd żołnierzy kolumny szkolnej do Zakopanego, w czasie którego szeregowcy zwiedzili Kraków oraz Wieliczkę. Miał on przygotować kierowców do jazdy w różnorodnym terenie, poczynawszy od płaskiego po górzysty, a także doskonalić ich w remontach i naprawach w polu. Wzięło w nim udział 60 szeregowych jadących na 5 samochodach osobowych, 2 półciężarowych i 5 ciężarowych⁴⁹. Rajdy organizowano również w późniejszym okresie. Żołnierze Kadry 9. Batalionu Pancerne brali udział między innymi w rajdach samochodowych. Jednym z nich był rajd Polskiego Towarzystwa Krajoznawczego, który odbył się w dniach 24-26 lutego 1939 r. Brali w nim udział kapitanowie: Stanisław Betlejewski i Tadeusz Pytkowski. Ten ostatni zdobył wówczas brązowy medal⁵⁰.

W każdym wojsku zdarzają się przypadki zdrady lub przekazywania tajnych informacji osobom zainteresowanym. Sytuacja taka również miała miejsce w opisywanym dywizjonie. Mianowicie w dniu 5 kwietnia 1925 r. kpr. S. Targowski, przydzielony do pracy kancelaryjnej w oddziale ogólnym referatu mobilizacyjnego, aresztowany został przez referenta informacyjnego DOK II w chwili, gdy dokonywał transakcji sprzedaży tajnych dokumentów osobom cywilnym „wyznania mojżeszowego”⁵¹.

W tym samym roku zdarzył się inny, niepokojący wypadek. Otóż w lipcu w lesie Dąbrowa przylegającym do wsi Wrotków (obecnie dzielnica Lublina) zostało znalezione ciało żołnierza dywizjonu – szeregowca Kazimierza Gotza. Wstępnie przeprowadzone śledztwo nie wykazało przyczyn śmierci (samobójstwo czy morderstwo), jednak pewne poszlaki wskazywały na morderstwo i śledztwo miało być kontynuowane⁵².

Od 1930 r. przez kilka kolejnych lat trwał spór między Kadrą 2. Dywizjonu Samochodowego a zarządem Ordynacji Zamojskiej w sprawie należności za przeprowadzenie przez warsztat Kadry remontu silnika samochodu Dodge należącego do Maurycego Ordynata Zamojskiego. Żądana za usługę kwota wynosiła 1591 zł 88 gr. Spór ostatecznie zakończył się na drodze sądowej – w styczniu 1936 r. odbyła się rozprawa w Sądzie w Lublinie, zaś wyrok nakazywał zwrot należności przez Maurycego Zamojskiego wraz z kosztami rozprawy sądowej⁵³.

Sztandar i odznaka pamiątkowa

Kadra 9. batalionu pancerne nie otrzymała swojego sztandaru. Posiadała natomiast srebrną odznakę pamiątkową o wymiarach 43 x 45 mm. Została ona zaprojektowana przez oficera kadry - por. Wacława Bejgrowicza oraz st. sierż. Aleksandra Leona

⁴⁷ Tamże, nr 192 z 17.07.1923 r., s. 5.

⁴⁸ „Ziemia Lubelska”, nr 18 z 19.01.1927 r., s.

⁴⁹ APL, Starostwo Powiatowe Hrubieszowskie, jedn. 535, Rozkaz nr 67 z 28.06.1924 r., poz. 19.

⁵⁰ CAW I.324.13.6, Rozkaz nr 14 z 31 marca 1939 r.

⁵¹ „Express Lubelski” z 17.04.1925 r.

⁵² „Głos Lubelski”, nr 187 z 10.07.1925 r., s. 3; Tamże, nr 188 z 11.07.1925 r., s. 2.

⁵³ APL, Akta Ordynacji Zamojskiej, jedn. 20419.

Mańkę-Jarzembowskiego i zatwierdzona przez Ministra Spraw Wojskowych w 1938 r. Odznaka przedstawiała orła z pochyloną głową skierowaną w prawą stronę, trzymającego w szponach emaliowany proporczyk w barwach broni pancernych – pomarańczowej i czarnej. Skrzydła orła opuszczone w dół po obu stronach proporczyka, spoza którego wystawały po trzy końce piór ogona. Standardową praktyką było wręczanie wraz z odznaką legitymacji upoważniającą do jej noszenia, zapewne podobnie było również w tym przypadku.

Nieco inne wymiary - 43 mm wysokości i 40 mm szerokości - ma egzemplarz zachowany w zbiorach Pana Zbigniewa Nestorowicza, na który powołuje się w swoim artykule Jerzy Wojciechowski. Na jej odwrocie znajdują się znak probierczy srebra próby 2 oraz inicjał S.C., natomiast na nakrętce umieszczone jest nazwisko producenta: St. CEGIEŁKA / GRAWER, a poniżej napis WARSZAWA / KOPERNIKA 25 i znak probierczy MET (metal)⁵⁴.

Sprzęt samochodowy i pancerny

Na stanie pierwszych lubelskich oddziałów automobilowych, z końcem 1918 r. znajdowały się poaustriackie samochody marek Gräf & Stift, Fiat i Praga. Na przykład na dzień 23 grudnia w Okręgu Generalnym Lubelskim znajdowało się 5 samochodów osobowych i 18 ciężarowych, w tym w autokolumnie lubelskiej 14 czynnych samochodów osobowych⁵⁵. W marcu 1919 r. w OG Lubelskim było już 14 samochodów osobowych (z tego 6 w naprawie), 86 ciężarowych (79 w remoncie), 1 specjalny (w remoncie)⁵⁶. Na ilość pojazdów wpływ miały zapewne również zdobycze wojenne na wschodzie, szczególnie w walkach z Ukraińcami, niestety nie ma wiarygodnych informacji na ten temat.

Najbardziej zużyte samochody były sprzedawane na rynek cywilny. Tak było na przykład w 1924 r., gdy w prasie ogłoszono sprzedaż 12 pojazdów: 3 ciężarowych (Berlietów), 4 ciężarowych (opisanych jako USA) oraz ram kolejnych 5 ciężarowych (USA). Jak wynika z ogłoszenia, transakcją zajmowała się komisja sprzedaży z siedzibą na Bronowicach. Zastrzeżono przy tym, że informacje odnośnie chęci zakupu miały spływać do 15 maja, zaś sprzedaż miała odbyć się 19 maja⁵⁷.

Największą grupę pojazdów posiadanych przez 2. Dywizjon, stanowiły samochody produkcji amerykańskiej, następnie sprzęt francuski, włoski i niemiecki (Steyr). Podstawowym amerykańskim samochodem ciężarowym był Packard, produkowany w dwu odmianach: o nośności 1,5 t. i 3 t., zaś w użyciu znajdowały się także sanitarki GMC. Maszyny te zostały zakupione w 1919 r. z demobilu amerykańskiego we Francji przez Polską Wojskową Misję Zakupów. Tą samą drogą nabyto również amerykańskie samochody osobowe marek: Ford, Dodge, Cadillac oraz Chevrolet. W ciągu kilku następnych lat stany tych pojazdów uzupełniano kolejnymi zakupami.

Aż do 1939 r. w służbie znajdowały się również samochody produkcji włoskiej, reprezentowane przez 1,75-tonowe ciężarówki SPA, spośród 300 zakupionych w latach 1925-26 przez zakłady Ursus. Obok pojazdów amerykańskich i włoskich, 2. Dywizjon

⁵⁴ J. Wojciechowski, *Odznaka pamiątkowa Kadry 9. Batalionu Pancernego*, „Lubelskie Wiadomości Numizmatyczne” 1999, nr 8, s. 45-46.

⁵⁵ CAW, I.300.41.51, Wykaz autokolumn wojsk polskich; Tamże, Wykaz samochodów czynnych w okręgach jeneralnych, 23.12.1918 r.

⁵⁶ Tamże, Zestawienie stanu samochodów na 1 marca 1919 r.

⁵⁷ Ogłoszenie sprzedaży zamieszczono w: „Głos Lubelski”, nr 134 z 17.05.1924 r., s. 6.

posiadał również francuskie 3-tonowe samochody ciężarowe typu Berliet CBA. Pewna ich ilość przybyła do Polski w 1919 r. wraz z armią gen. Hallera, natomiast w latach 1924-25 zakłady Ursus sprowadziły do Polski następną ich partię.

Jeśli chodzi o sprzęt pancerny, Kadra 9. Batalionu Pancernego pierwsze czołgi otrzymała w lipcu 1936 r. Było to 5 zakupionych w Wielkiej Brytanii w roku 1929 tankietek Carden-Loyd Mk VI o numerach rejestracyjnych 1143, 1144, 1145, 1146 i 1147⁵⁸. Przydzielono je do szkoły kierowców jako sprzęt szkolny. W 1939 r. z 10. Batalionu Pancernego otrzymano 5 kolejnych pojazdów tego typu (numery 1148, 1149, 1150, 1151 i 1152), stanowiących sprzęt do nauki kierowców⁵⁹. Tankietki o numerach 1143 i 1145 we wrześniu tego roku zostały wykreślone z rejestracji OK Nr II. Pierwszą przekazano do 12. Batalionu Pancernego, drugą do szkoły kierowców Kadry 9. Batalionu Pancernego⁶⁰.

W kwietniu 1939 r. sześć tankietek przekazano do 2. Batalionu Pancernego. Były to pojazdy o numerach rejestracyjnych nowego systemu: W01-144, W01-146, W01-147, W01-149, W01-151 i W01-152⁶¹. Być może pozostałe w Kadrze w chwili wybuchu wojny dwie tankietki znalazły się w ramach Ośrodka Zapasowego Nr II. Sprzęt dodatkowy stanowiły przyczepka czołgowa oraz przyczepka do przewożenia czołgów. Obie znajdowały się w ramach sprzętu ćwiczebnego. Z dokumentów archiwalnych, do których udało się dotrzeć, wynika, że innych pojazdów pancernych Kadra nie posiadała.

W latach 30-ych park samochodowy reprezentowany był przez pojazdy różnych marek. Między innymi obok sprzętu najnowszego, były to w dalszym ciągu omawiane już samochody z początków lat 20-ych oraz z okresu I wojny światowej, a więc ciężarówki SPA, Packard i Berliet, czy też osobowe Chevrolet, Ford, Dodge, Renault. Były one jednak sukcesywnie wycofywane ze służby, zaś ich miejsce zajmowały nowocześniejsze pojazdy polskiej konstrukcji. Mimo tego, samochody te (Berliety, Packardy, SPA, Dodge czy też Chevrolety) znajdowały się w Kadrze jeszcze w 1937 r.

Jeśli chodzi o samochody ciężarowe polskiej produkcji, w Kadrze eksploatowano 2,5-tonowe Polskie Fiaty 621L (zarówno w wersji standardowej – ciężarowej, jak i sanitarnej), 1,2-tonowe Polskie Fiaty 618, czy też 2-2,5 t. Ursusy. Poza tym również 2-tonowe czechosłowackie Praga RV, produkcji fabryki Českomoravská Kolben Daněk (ČKD) w Pradze. Samochody osobowe to także pojazdy polskie marek Polski Fiat 508/III „łazik” oraz Polski Fiat 508/518.

Motocykle reprezentowane były zarówno przez maszyny starsze marek Triumph i Harley-Davidson, ale również nowe polskie konstrukcje Sokół 600 i Sokół 1000. Starsze maszyny były również sukcesywnie skreślane z rejestracji, m. in. w maju 1937 wykreślono dwa Harleje. Według stanu na dzień 1 lipca 1939 r. w Kadrze 9. Batalionu znajdowało się przynajmniej 23 motocykle Sokół 600 i Sokół 1000⁶².

Lubelski batalion otrzymał również pewną ilość produkowanych seryjnie od 1936 r. terenowych samochodów półgąsienicowych wz. 34, będących wersją pochodną Polskiego Fiata 621L. Część z nich oddano w 1937 r. 24. Pułkowi Ułanów (4 sztuki), 10. Pułkowi Strzelców Konnych (4 sztuki) i 5. batalionowi saperów (1 pojazd). Podobnie

⁵⁸ CAW, I. 342.13.2, Rozkaz dzienny Nr 30 z 8.07.1936 r. Rozdzielnik sprzętu pancernego i samochodowego, cz. I.

⁵⁹ Tamże, I. 342.13.5, Rozkaz dzienny Nr 15 z 14.04.1938 r.

⁶⁰ Tamże, Rozkaz dzienny Nr 38 z 16.09.1938 r.

⁶¹ Tamże, I. 342.13.6, Rozkaz dzienny Nr 15 z 15.05.1939 r.

⁶² M. Chrzanowski, *Motoryzacja Wojska Polskiego 1921-1939*, Warszawa 2007, s. 202.

postąpiono w 1938 r. z otrzymanymi z Głównej Składnicy Broni Pancernej ośmioma samochodami wz. 34. Wówczas oddano tej jednostce również 5 samochodów Polski Fiat 508/III „łazik”. W marcu 1938 r. 2 samochody wz. 34 przekazano 1. Pułkowi Artylerii Motorowej w Stryju.

W służbie Kadry znajdowało się również przynajmniej jedno podwozie Citroën-Kégresse o numerze rejestracyjnym 5302. Dokumenty nie wymieniają typu, ale chodzi zapewne o podwozie 10 CV, których przynajmniej 134 sztuki zakupiono w latach 1924-26, wraz z pewną liczbą gotowych samochodów na tych podwoziach.

Do utworzenia wspomnianej już wcześniej ćwiczebnej półkolumny samochodów ciężarowych (w styczniu 1937 r.), posłużyło 7 ciężarowych Polskich Fiatów 621L otrzymanych z Głównej Składnicy Broni Pancernych oraz 3 samochody tej samej marki ze szkoły kierowców wraz z Polskim Fiatem 621L z 3. Batalionu Pancernego⁶³.

Mobilizacja

Według planu mobilizacyjnego „W”, Kadra 9. Batalionu Pancernego miała mobilizować w przypadku konfliktu zbrojnego następujące kolumny samochodowe:

- kolumnę samochodów sanitarnych typ I nr 201, (A+24, kat. mob. M, grupa żółta), samochody sanitarne Polski Fiat 621L, przeznaczona dla Armii „Modlin”,
- kolumnę samochodów sanitarnych PCK typ I nr 203, (A+36, kat. mob. M, grupa żółta), samochody sanitarne Polski Fiat 621L, do dyspozycji naczelnego Wodza,
- kolumnę samochodów ciężarowych typ I nr 251, (A+48, kat. mob. M, grupa żółta), samochody ciężarowe Polski Fiat 621L, dla Armii „Modlin”,
- kolumnę samochodów ciężarowych typ I nr 252, (A+60, kat. mob. M, grupa żółta), samochody ciężarowe Berliet, dla Armii „Modlin”,
- kolumnę samochodów sanitarnych PCK typ I nr 202, (-4-, kat. mob. M, I rzut), samochody sanitarne Polski Fiat 621L, przeznaczona dla Armii „Modlin”,
- kolumnę samochodów ciężarowych typ I nr 253, (-5-, kat. mob. M, I rzut), samochody ciężarowe Polski Fiat 621L, dla Armii „Poznań”,
- kolumna samochodów ciężarowych nr 21 (-7-, kat. mob. S, I rzut), tzw. „krajowa”,
- kolumna samochodów osobowych i sanitarnych nr 2 (-7-, kat. mob. S, I rzut), tzw. „krajowa”.

Dwie ostatnie kolumny znajdowały się w dyspozycji dowódcy Okręgu Korpusu Nr II⁶⁴. Jeśli chodzi o numerację kolumn, pierwsza cyfra oznaczała numer Okręgu Korpusu, następnie następowała cyfra „5”, ostatnia zaś oznaczała numer kolejny kolumny. Podobnie było z kolumnami sanitarnymi, jednak w ich przypadku zamiast cyfry „5” stosowano „0”. Kolumny samochodów ciężarowych typu I posiadały pojazdy o jednorodnych markach, pochodzące z zapasów mobilizacyjnych wojska, a co za tym idzie, ich stan techniczny był bardzo dobry więc nie przewidywano posiadania przy nich warsztatu. Inaczej było z kolumnami typu II, w których znajdowały się samochody z mobilizacji powszechnej - były one nie dość, że zbieraniną różnych marek, to jeszcze były dosyć wyeksploatowane więc musiały posiadać warsztat. W kolumnach sanitarnych znajdował się częściowo sprzęt z mobilizacji, a częściowo z PCK.

⁶³ CAW I.324.13.3, Rozkaz dzienny Nr 3 z 22.01.1937 r., cz. I.

⁶⁴ Tamże, I. 303.3.379, Jednostki mobilizowane przez Kadrę 9 batalionu pancernego; R. Rybka, K. Stepan, *Najlepsza broń. Plan mobilizacyjny „W” i jego ewolucja*, Warszawa 2010, s. 394.

Każda kolumna składała się z dowódcy, drużyny gospodarczej i dwóch plutonów. Etat przewidywał 2 oficerów i 67 szeregowych w kolumnie ciężarowej, 2 oficerów i 62 szeregowych w sanitarnej oraz 2 oficerów i 68 szeregowych w kolumnie samochodów osobowych. Generalnie każda kolumna liczyła 20 samochodów, w zależności od typu: ciężarowych, sanitarnych lub osobowych, zgrupowanych w dwóch plutonach. Dodatkowo posiadała 1 samochód osobowy, 1 motocykl z przyczepką, 2 samochody półciężarowe, cysternę i warsztat⁶⁵.

Po przeprowadzeniu czynności mobilizacyjnych, Kadra 9. Batalionu Pancernego miała przekształcić się w ramach II rzutu mobilizacyjnego w Ośrodek Zapasowy Broni Pancernych Nr 2, typu II (x+4). Ośrodek taki miał składać się z następujących pododdziałów:

- dowództwo ośrodka zapasowego,
- szwadron gospodarczy,
- szwadron szkolny,
- dwa szwadrony zapasowe,
- szwadron ćwiczebny,
- pluton specjalny,
- park ośrodka.

Ośrodek przewidziany był dla uzupełnienia między innymi dywizjonów pancernych wchodzących w skład brygad kawalerii. Stąd też w Kadrze 9. Batalionu Pancernego używano nazwy szwadrony, w pozostałych jednostkach pancernych były kompanie. Na wyposażeniu OZ miały znaleźć się czołgi rozpoznawcze (tankietki) TK-3/TK-S i samochody pancerne wz. 34⁶⁶. Pojazdy takie przewidywał etat. Z akt Kadry 9. Batalionu Pancernego wynika, że do września 1939 r. podanych pojazdów nie było na jej stanie, natomiast jak podano wyżej mogły tam znajdować się dwie tankietki Carden-Lloyd.

OZ Nr II miał uzupełniać następujące oddziały: 21., 31., 32., 33. i 91. dywizjony pancerne; 31., 32., 91. i 92. samodzielne kompanie czołgów rozpoznawczych; 21. batalion czołgów lekkich; kolumny samochodów sanitarnych PCK typu I Nr 202., 203., 301., 901. i 902.; kolumny samochodów sanitarnych typu I Nr. 201; kolumny samochodów ciężarowych typu I Nr 251., 252., 253., 351., 352., 951., i 952.; kolumny samochodów ciężarowych typu II Nr 353.; kolumny samochodów osobowych i sanitarnych Nr 2., 3. i 9.; kolumny samochodów ciężarowych krajowych Nr 21. i 31.; kolumny samochodów osobowych nr 31.; park broni pancernych (ruchomego) Nr 9.; parki broni pancernych (stałych) Nr 31. i 91.; czołwkę reperacyjną Nr 91.; wreszcie warsztat broni pancernych OWar. Ogółem OZ miał liczyć: 30 oficerów, 168 podoficerów i 371 szeregowców, 3 samochody pancerne, 14 samochodów ciężarowych 2t, 1 cysternę, 2 samochody radio, 2 przyczepki towarzyszące i 19 motocykli z przyczepkami⁶⁷.

⁶⁵ Organizacja kolumn patrz: CAW, I.300.47.6.

⁶⁶ Tamże, I. 303.3.379, Jednostki mobilizowane przez Kadrę 9 batalionu pancernego.

⁶⁷ K. Gaj, dz. cyt., s. 301.

DZIAŁANIA WE WRZEŚNIU 1939 R.

Ośrodek Zapasowy Broni Pancernych Nr 2

6 września OZ Nr 1 (powstały z 1. Batalionu Pancernego) wyjechał z Warszawy i skierował się do Lublina. W dniu 9 września opuścił miasto i pojechał w kierunku wschodnim. Tego samego dnia w jego ślady poszedł OZ Nr 2 z Lublina (dowódca ppłk Rudolf Kostecki) i również marszem pieszym udał się w tym samym kierunku. 13 września dotarł do rejonu Łuck-Kiwerce, gdzie przebywał już OZ Nr 1, a następnie przeszedł do rejonu Ponikwa-Podkamień. Tam miał zostać połączony z OZ Nr 3, jednak nie doszło do tego, ponieważ ośrodek ten został ewakuowany wcześniej w stronę Monasterzysk.

Ośrodki Zapasowe Nr 1 i 2, znajdujące w lasach między Ponikwą, Podkamieniem i Nakłąszą, w dniu 15 września otrzymały rozkaz wymarszu w kierunku granicy z Rumunią. Dalszy przebieg wydarzeń jest kwestią sporną. Według jednej z wersji, następnego dnia dotarły one w rejon Strusowa i 17 września pojechały w dwóch rzutach w stronę Buczacza. Po drodze do OZ Nr 2 wcielono część 81. dywizjonu pancernego, mobilizowanego przez 8. Batalion Pancerny. Do Kut dotarł tylko 1 rzut, po czym 18 września przekroczył granicę rumuńską, natomiast rzut 2, wraz pozostałościami 81. dywizjonu został otoczony pod Horodenką na prawym brzegu Dniestru przez wojska radzieckie i internowany⁶⁸.

Istnieje też nieco inna wersja wydarzeń. Mianowicie podczas przeprawy przez Dniestr w Nizniowie, na kolumnę OZ natknął się sowiecki pluton czołgów BT. Wybuchła nierówna walka, z polskiej strony stanęło do niej 7 czołgów rozpoznawczych i 3 samochody pancerne⁶⁹. W krótkiej walce zniszczeniu lub uszkodzeniu uległo 6 tankietek i 1 samochód pancerny, jednak kolumnie samochodów udało się opuścić pole walki i uciec⁷⁰.

Do niewoli sowieckiej trafił między innymi ppłk Józef Rokicki, ale udało mu się zbiec. Następnie prowadził działalność konspiracyjną w Lublinie. Brał również udział w Powstaniu Warszawskim. W 1940 r. zamordowano w Katyniu większość internowanych oficerów wchodzących w skład 2 rzutu OZ Nr 2. Między innymi śmierć poniósł jeden z byłych dowódców 2. Dywizjonu – mjr Aleksander Radel.

Kolumny samochodowe

Niestety losy wojenne kolumn samochodowych wystawionych przez Kadre 9. Batalionu Pancernego pozostają w większości nieznane, niewiele wiadomo również na temat ich dowódców. Najwięcej informacji dotyczy kolumnę samochodów sanitarnych PCK nr 202 (dowódca NN) wystawionej ostatecznie dla Armii „Prusy”, a na wyposażeniu której znajdowało się 16 samochodów sanitarnych Polski Fiat 621L, jeden samochód osobowy Polski Fiat 508 i jeden motocykl. Uczestniczyła ona między innymi w ewakuacji Szpitala Okręgowego Nr 9. Pojazdy kolumny zdano 20 września 1939 r. w Beregszas, po przekroczeniu granicy z Węgrami⁷¹. Prócz wymienionej, Armia „Prusy” otrzymała również prawdopodobnie kolumnę samochodów ciężarowych nr 253 (dowódca NN).

⁶⁸ R. Szubański, *Polska broń pancerna w 1939 r.*, Warszawa 2004, s. 222, 245, 251.

⁶⁹ W OZ Nr 2 nie było tylu wozów bojowych, można jednak przypuszczać, że znajdowały się w OZ Nr 1., który poruszał się razem z OZ lubelskim.

⁷⁰ R. Szubański, *Pancerne starcia w 1939 roku na wschodzie*, „Przegląd Kawalerii i Broni Pancernej” 1994, nr 148, s. 473-474.

⁷¹ K. Barbarski, A. Jońca, J. Tarczyński, *Pojazdy w Wojsku Polskim 1918 – 1939*, Pruszków/Londyn 1995, s. 353.

Dla Armii „Modlin” wystawiono kolumnę samochodów ciężarowych typ I nr 251 (dowódca NN) i kolumnę samochodów ciężarowych nr 252 (dowódca por. Podnawa) oraz kolumnę samochodów sanitarnych nr 201 i przypuszczalnie kolumnę samochodów sanitarnych PCK nr 203 (dowódca NN)⁷².

Z kolei kolumna samochodów ciężarowych nr 21 oraz kolumna samochodów osobowych i sanitarnych nr 2 prawdopodobnie opuściły miasto z władzami OK II.

Podsumowanie

Pozostawienie przez wycofujące się z Lublina wojska austriackie infrastruktury militarnej pozwoliło na rozwój polskich wojsk samochodowych począwszy już od listopada 1918 r. Istnienie w mieście nowoczesnej jak na owe czasy formacji, przekształconej potem w pancerną, było dobrze przyjmowane przez mieszkańców Lublina, o czym mogą świadczyć przytoczone w tekście informacje odośnie choćby ich udziału w świętach jednostki.

Wprawdzie pewne aspekty funkcjonowania Kadry 9. Batalionu Pancernego są dosyć dobrze znane, jej historia nie jest jednak pełna. Wyraźnie widać to na przykładzie działań wojennych. Jak wynika z części poświęconej mobilizacji, Kadra 9. Batalionu Pancernego wystawiała w 1939 r. w przeważającej mierze kolumny samochodowe, spełniając w ten sposób funkcje istniejących wcześniej formacji samochodowych. W batalionach, które mobilizowały oddziały typowo pancerne, informacji dotyczących ich udziału w wojnie jest znacznie więcej. Można zatem zaryzykować stwierdzenie, że brak w jednostce typowego sprzętu bojowego, a więc czołgów i samochodów pancernych, w dużym stopniu wpłynął na niedobór przekazów na temat udziału personelu i sprzętu jednostki w okresie ostatniej wojny światowej. Sytuacja zapewne byłaby inna, gdyby doszło do skutku planowane rozwinięcie Kadry do pełnego batalionu. Wówczas trafiłyby do niej pojazdy bojowe przeznaczone dla jednego z projektowanych „oddziałów motorowych”⁷³. Plany te jednak przerwał wybuch wojny.

Dowódcy oddziałów samochodowych i pancernych w Lublinie w latach 1918-1939

- XI/XII 1918 – por. Mieczysław Wolski,
- 12 XII 1918 – VI.1919 – płk Tadeusz Gałęcki,
- V 1919 - 1920 (?) – płk Henryk Buczyński,
- 1920 – IX 1921 – mjr Mieczysław Wolski,
- 1922 - 1923 – mjr Aleksander Radel,
- 1924 - 1928 – ppłk Witold Mikołaj Rudnicki,
- X 1928 – 1929 – mjr Wacław Suchorski,
- V 1929 – VIII 1929 – p.o. Ludwik Ogorzałek,
- 1929 – 4 XI 1935 – mjr Piotr Rudzki,
- 4 XI 1935 – VI 1939 – mjr Józef Wacław Rokicki,
- 15 VI 1939 – IX 1939 – mjr Czesław Buszkiewicz⁷⁴.

⁷² T. Jurga, W. Karbowski, *Armia „Modlin” 1939*, Warszawa 1987, s. 441.

⁷³ We wrześniu 1939 r. w Wojsku Polskim istniały dwa „oddziały motorowe”: 10. Brygada Kawalerii płk. Stanisława Maczka i Warszawska Brygada Pancerno-Motorowa płk. Stefana Roweckiego.

⁷⁴ Archiwum Katolickiego Uniwersytetu Lubelskiego, sygn. KUL 34283, praca doktorska K. Banacha, *Okręg Korpusu w Lublinie w latach 1921-1939*, Lublin 1998. M. Żebrowski (*Zarys historii polskiej broni pancernej 1918-1947*, Londyn 1971, s. 158) podaje, że mjr Czesław Buszkiewicz sprawował on tę funkcję w latach 1935-1937, podczas gdy od 1937 do 1.09.1939 r. dowódcą Kadry był ppłk Józef Rokicki

Tabela nr 1. Wykaz stanowisk oficerskich 2. Dywizjonu Samochodowego i Kadry 9. Batalionu Pancernego

1923	1924	1928	1932	1939
Oficerowie zawodowi				
mjr Aleksander Radel (p.o. dowódcy) kpt. Stanisław Hulewicz (p. o. zastępcy dowódcy) kpt. Wacław Suchorski (kierownik warsztatów) kpt. Stefan Czarnecki kpt. Kazimierz Kołodzian kpt. Tadeusz Oleksiewicz kpt. Stanisław Targowski kpt. Wiktor Tiunin kpt. Leopold Żukowski por. Gustaw Cypryszewski por. Stanisław Drązek por. Henryk Kazimierski por. Tadeusz Malczewski (lekarz dywizjonu) por. Józef Mrozowski por. Aleksander Nikoliszyn por. Janusz Śączewski por. Marian Stenzel por. January Suchodolski por. Kazimierz Suchoń por. Jan Mieczysław Szumski por. Kazimierz Wallmoden por. Zygmunt Wojciechowski por. Władysław Wolski ppor. Jan Buniewicz	ppłk Witold Mikołaj Rudnicki (dowódca) mjr Aleksander Radel mjr Stanisław Hulewicz (zastępca dowódcy) mjr Tadeusz Oleksiewicz kpt. Stefan Czarnecki kpt. Stanisław Drązek kpt. Kazimierz Groszlik kpt. Kazimierz Kołodzian kpt. Wacław Suchorski (kierownik warsztatów) kpt. Stanisław Targowski kpt. Wiktor Tiunin kpt. Leopold Żukowski por. Jan Buniewicz por. Jan Cygler por. Gustaw Cypryszewski por. Henryk Kazimierski por. Józef Mrozowski por. Tadeusz Musiał por. Aleksander Nikoliszyn por. Mieczysław Smoleński por. Marian Stenzel por. January Suchodolski por. Kazimierz Suchoń por. Kazimierz Suszkiewicz por. Jan Mieczysław Szumski por. Kazimierz Wallmoden	ppłk Witold Mikołaj Rudnicki (dowódca) mjr Czesław Mirzwiński mjr Tadeusz Oleksiewicz mjr Tadeusz Sołtyński mjr Wacław Suchorski kpt. Kazimierz Groszlik kpt. Stanisław Ogorzałek kpt. Jan Mieczysław Szumski kpt. Leopold Żukowski por. Jan Buniewicz por. Jan Cygler por. Gustaw Cypryszewski por. Józef Mrozowski por. Aleksander Nikoliszyn por. Marian Pancerzyński por. Mieczysław Smoleński por. Marian Stenzel por. January Suchodolski por. Kazimierz Suszkiewicz por. Wallmoden por. Wawrzyniak Stefan (płatnik) por. Wojciechowski Zygmunt ppor. Czajka Józef	mjr Piotr Rudzki (komendant) kpt. Aleksander Nikoliszyn por. Władysław Makaruk por. Henryk Modzelewski por. Mieczysław Smoleński por. Marian Stenzel por. Zygmunt Wojciechowski	ppłk Józef Wacław Rokicki (komendant) mjr Henryk Wyrzykowski (komendant parku) kpt. Władysław Maliszewski (kierownik warsztatów) kpt. Henryk Modzelewski (komendant szkoły kierowców) kpt. Aleksander Nikoliszyn (kwatermistrz) kpt. Zygmunt Piotrowski (kurs) kpt. Tadeusz Pytkowski (dowódca plutonu przewozowego OK II) kpt. Marian Stenzel (of. mobilizacyjny) kpt. Adam Zakrzewski (I zastępca of. mobilizacyjnego) chor. Józef Jurowski (of. administracyjno-materiałowy) – por. Wacław Bejgrowicz (instruktor) por. adm. (piech.) Stanisław Józef Pawowicz (kierownik składnicy) – por. Eugeniusz Wertyński (instruktor)

Oficerowie rezerwowi				
mjr Mieczysław Wolski	mjr Mieczysław Wolski			
kpt. Stanisław Wiktor Goliński	kpt. Stanisław Wiktor Goliński			
kpt. Tadeusz Marian Kaczorowski	kpt. Tadeusz Marian Kaczorowski			
kpt. Antoni Legiejko	kpt. Antoni Legiejko			
kpt. Ignacy Schmeidl	kpt. Ignacy Schmeidl			
por. Tadeusz Szymon Lenartowicz	por. Tadeusz Szymon Lenartowicz			
por. Jan Popkowski	por. Jan Popkowski			
por. Kazimierz Suszkiewicz	por. Janusz Sączewski			
ppor. Włodzimierz Jarnuszkiewicz	ppor. Włodzimierz Jarnuszkiewicz			
ppor. Feliks Knittel	ppor. Feliks Knittel			
ppor. Tadeusz Niewiarowski	ppor. Tadeusz Niewiarowski			
ppor. Antoni Rojowski	ppor. Henryk Leon Seyk			
ppor. Henryk Leon Seyk	ppor. Antoni Rojowski			
ppor. Bohdan Wendorff	ppor. Bohdan Wendorff			

Źródło: CAW, I.300.18.290; *Rocznik Oficerski 1923*, Warszawa 1924; *Rocznik Oficerski 1924*, Warszawa 1925; *Rocznik Oficerski 1928*, Warszawa 1928; *Rocznik Oficerski 1932*, Warszawa 1932; R. Rybka, K. Stepan, *Rocznik Oficerski 1939*, Kraków 2006.

BIBLIOGRAFIA

źródła:

Archiwum Państwowe w Lublinie

C. i K. Komenda Powiatowa w Lublinie, jedn. 39, 411.

Starostwo Powiatowe Hrubieszowskie, jedn. 535.

Akta Ordynacji Zamojskiej, jedn. 20419.

Centralne Archiwum Wojskowe: I.300.18.290, I.300.41.51, I.300.41.51, I.324.39.1, I.300.18.50, I.300.30.14, I.324.13.1, I.303.3.69, I.303.3.69, I.303.3.69, I.324.13.6, I. 342.13.2, I. 342.13.5, I. 342.13.6, I.324.13.3, I. 303.3.379, I.300.47.6; I. 303.3.379,

Almanach oficerski na rok 1923/1924, cz. 3, Warszawa 1923.

„Dziennik Rozporządzeń MSWojsk.”: nr 6 z 27.11.1918, poz. 89; nr 16 z 19.05.1927 r., poz. 174.

„Dziennik Rozkazów Wojskowych”: nr 14 z 30.12.1918, poz. 442; nr 37 z 3.04.1919 r., poz. 1199; nr 33 z 25.03.1919 r., poz. 1104; nr 24 z 4.03.1919 r., poz. 789; nr 24 z 4.03.1919 r., poz. 791; nr 53 z 15.05.1919 r.,

poz. 1658; nr 52 z 12.05.1919, poz. 1637; nr 15 z 19.04.1921 r., poz. 295;
„Express Lubelski” z 17.04.1925 r.
„Głos Lubelski”: nr 303 z 3.11.1918 r., s. 2; nr 16 z 16.01.1920 r., s. 3; nr 192 z 17.07.1923 r., s. 5; nr 134 z 17.05.1924 r., s. 6; nr 246 z 7.09.1924 r., s. 4; nr 247 z 9.09.1924 r., s. 3; nr 248 z 10.09.1924 r., s. 5; nr 250 z 12.09.1924 r. s. 4-5; nr 255 z 30.12.1924 r., s. 5; nr 355 z 30.12.1924 r., s. 4; nr 120 z 2.05.1925 r., s. 3; nr 121 z 3.05.1925 r., s. 4-5; nr 123 z 5.05.1925 r.; nr 187 z 10.07.1925 r., s. 3; nr 188 z 11.07.1925 r., s. 2; nr 247 z 9.09.1925 r., s. 6; nr 250 z 12.09.1925 r., s. 3; nr 122 z 5.05.1938 r., s. 6.
Rocznik Oficerski 1923, Warszawa 1924.
Rocznik Oficerski 1924, Warszawa 1925.
Rocznik Oficerski 1928, Warszawa 1928.
Rocznik Oficerski 1932, Warszawa 1932.
Rok pracy Komitetu Budowy Domu Żołnierza w Lublinie, Lublin 1925
R. Rybka, K. Stepan, *Rocznik Oficerski 1939*, Kraków 2006.
„Ziemia Lubelska”, nr 18 z 19.01.1927 r., s.

literatura:

K. Banach, *Okręg Korpusu w Lublinie w latach 1921-1939*, Lublin 1998, praca doktorska w: Archiwum Katolickiego Uniwersytetu Lubelskiego, sygn. KUL 34283.
K. Barbarski, A. Jońca, J. Tarczyński, *Pojazdy w Wojsku Polskim 1918 – 1939*, Pruszków/Londyn 1995.
M. Chrzanowski, *Motoryzacja Wojska Polskiego 1921-1939*, Warszawa 2007.
Dziesięciolecie akcji oświatowej i społecznej w Korpusie Lubelskim, oprac. kpt. W. Kwiatkowski, Lublin 1929.
L. Fac, *Jednostki pancerne garnizonu przemyskiego w dwudziestoleciu międzywojennym. Zarys organizacji*, [w:] *85 lat garnizonu WP w Przemyśle*, Przemyśl 2003, s. 141-169.
J. Fedoruk, *Automobilizm wojskowy – czyli początki służby samochodowej WP*, „Żołnierz Rzeczypospolitej” 1990, nr 84.
K. Gaj, *Polska broń pancerna w 1939 r. Organizacja pokojowa i wojenna jednostek*, Oświęcim 2014.
W. Jarno, *Okręg Generalny Wojska Polskiego Nr III Kielce w latach 1918-1921*, Łódź 2003.
T. Jurga, W. Karbowski, *Armia „Modlin” 1939*, Warszawa 1987.
W. Kozłowski, *Łódzko-zgierski 10 batalion pancerny (1935-1939)*, „Rocznik Łódzki” 1985, T. XXXV, s. 139-162.
Krótki rys historyczny powstania i pracy formacyj samochodowych, oprac.: mjr Rudzki, kpt. Kulesza, kpt. Jeszka, „Przegląd Wojskowo-Techniczny” 1928, T. IV, z. 6.
A. Nawrocki, *2 Batalion Pancerny*, Pruszków 1992.
A. Nawrocki, *2. Batalion Pancerny (Żurawica 1935-1939)*, Pruszków 2006.
A. Nawrocki, *5 Batalion Pancerny*, Pruszków 2003.
A. Nawrocki, *6 Batalion Pancerny*, Pruszków 2001.
R. Rybka, K. Stepan, *Najlepsza broń. Plan mobilizacyjny „W” i jego ewolucja*, Warszawa 2010.
J. Skalski, *1 Batalion Pancerny*, Warszawa 1991.
R. Szubański, *3 Batalion Pancerny*, Pruszków 1995.
R. Szubański, *Polska broń pancerna w 1939 r.*, Warszawa 2004.
R. Szubański, *Pancerne starcia w 1939 roku na wschodzie*, „Przegląd Kawalerii i Broni Pancernej” 1994, nr 148.
J. Tarczyński, *8 Batalion Pancerny*, Pruszków 1996.
J. Tarczyński, *12 Batalion Pancerny*, Pruszków 1995.
J. Wojciechowski, *Odnaka pamiątkowa Kadry 9. Batalionu Pancernego*, „Lubelskie Wiadomości Numizmatyczne” 1999, nr 8.
M. Żebrowski, *4 Batalion Pancerny*, Londyn 1980.
M. Żebrowski, *Zarys historii polskiej broni pancernej 1918-1947*, Londyn 1971.

Аннотация

Михал Кухциак

Автомобильные и бронетанковые войска в Люблине в 1918-1939 гг.

Автор представляет учреждение и развитие автомобильных и бронетанковых войск в Люблине в междувоенном периоде. Их быстра организация была возможной благодаря тому, что уходящие из Люблина австрийские войска оставили военную инфраструктуру. Статья содержит информации о участии в войне польско-большевитской, а потом о функционировании в мирные времена. Статью завершает описание мобилизации и участия в начале Второй мировой войны т.н. оборонительной войне 1939 г. с III Райхом и СССР. Ценным дополнением статьи является приложенный Список офицеров 2. Автомобильного дивизиона и Кадры 9. бронетанкового баталиона.

Summary

Michał Kuchciak

The armoured troops and automobile divisions in Lublin between 1918 and 1939.

The author describes the creation and development of the armoured troops and automobile divisions in between the wars period. The reason for their quick organisation was the retreat of the Austrian army who left behind their military infrastructure. This article includes details about the armoured troops and automobile divisions' involvement in the Polish-Bolshevik war, and their functioning during the peace. The final analysed period is the mobilisation description on 1939 defensive against the Third Reich and USSR. An important supplement is a table of officer's ranking in the 2nd Automobile Division and 9th Armoured Troops' Battalion corps.

