

IMPROVIZOVANÝ PANCIEROVÝ VLAK ZAISTOVACEJ DIVÍZIE „OROL“

PAVEL MIČIANIK

MIČIANIK, P.: Improvised armoured train of a security brigade „Eagle“.

Vojenská história, 4, 12, 2008, pp. 10–19, Bratislava.

The Author describes an issue of the involvement of Slovak security brigade in the East Front. Based on an archive study he analyses the activity of the armoured train in a complex way, which was self-made by the soldiers of an Infantry Regiment 102 Security Brigade in the spring of 1942. During a one-year performance it served in a various military tasks connected to „connectivity and security“service of the rails between the guards and the crews. Several times there was an effective participation in the fights against Soviet partisans. The Author draws the attention to the fact that there was no other train like this built by anyone.

Military History. The Soviet Union. World War Two. Slovak Army in the east front. Technique – an armoured train. The year 1942.

Pancierové vlaky sa stali významným mobilným bojovým prostriedkom na prelome 19. a 20. storočia. K ich najväčšiemu využitiu došlo v priebehu prvej svetovej vojny (najmä na východnom fronte), občianskej vojny v Rusku a výpadoch maďarskej Červenej armády na Slovensko a do Rumunska. Dôležitú úlohu pancierové vlaky zohrali aj v priebehu druhej svetovej vojny. Ich frontové využitie silne obmedzovalo letectvo a tanky, ale osvedčili sa pri ochrane železničných komunikácií pred útokmi partizánov. Na takéto nasadenie boli vhodné aj pancierové vlaky postavené improvizovane vojenskými útvarmi. Prvé takéto vlaky vznikali a bojovo boli nasadené už počas americkej občianskej vojny v druhej polovici 19. storočia. Improvizované pancierové vlaky zohrali významnú úlohu aj v moderných dejinách Slovenska. Najprv v bojoch proti útoku maďarskej Červenej armády v roku 1919 a potom v priebehu Slovenského národného povstania v roku 1944. Medzi odbornou i laickou verejnosťou je ale veľmi málo známy fakt, že prvý improvizovaný pancierový vlak používaný slovenskými vojakmi počas druhej svetovej vojny nebol postavený v roku 1944, ale o celé dva roky skôr! Tento improvizovaný pancierový vlak svojpomocne postavili vojaci pešieho pluku 102 *Zaisťovacej divízie* na jar 1942.

Slovenská *Zaisťovacia divízia* (ZD) plnila ochrannú službu na rozsiahlom území severovýchodnej Ukrajiny a južného Bieloruska. Jednou z jej najdôležitejších úloh bolo stráženie železničných komunikácií, najmä strategickej trate Pinsk – Gomeľ, ktorá pretínala rozsiahle Pinské močiare v smere východ – západ. Slovenskí vojaci opevnili železničné strážne domčeky a pri kľúčových stavbách (mostoch, priepustoch, vodojemoch, železničných výhybkách a staniach) vybudovali poľné opevnenia s bunkrami. Na plochu s rozlohou oko-

lo 60 000 km² však divízia s 6 179 mužmi nestačila (počet k 14. máju 1942). Na ochranu niektorých úsekov železničných tratí boli preto pribraní ukrajinskí milicionári (330 mužov).¹ V operačnom priestore ZD pôsobil aj nemecký pancierový vlak č. 25, ktorý so sebou vozil 3 ukoristené francúzske tanky *Somua* S-35. Účinnosť tankov sa napríklad preukázala 13. júna 1942, keď 6. a 7. rota pešieho pluku 101, posilnené ťažkými guľometmi, KPÚV vz. 34 a 2 tankmi *Somua* S-35 z pancierového vlaku č. 25, napadli a rozprášili v priestore Ivaskoviči partizánsky oddiel v sile asi 200 mužov.²

Efektívnosť nasadenia pancierového vlaku inšpirovala veliteľa I/102 práporu mjr. pech. Martina Strapáka postaviť improvizovaný pancierový vlak. Sľuboval si od toho posilnenie strážnej služby najmä na trati Pinsk – Gomeľ. Improvizovaný pancierový vlak (IPV) postavili svojpomocne vojaci peš. pluku 102 pod osobným vedením mjr. Martina Strapáka, ktorý na jeho stavbe pracoval spolu s vojakmi. Pancierovými tabuľami z rozbitých sovietskych tankov okovali jeden krytý a jeden plošinový vozeň. Na strechu krytého vozňa namontovali dve guľometné vežičky odmontované zo sovietskeho stredného tanku T-28 alebo ťažkého T-35 (na obidva typy boli montované po dve vežičky rovnakého typu pre jedného muža vyzbrojeného ľahkým guľometom). Vežičky boli umiestnené na obidvoch koncoch strechy vozňa. Na plošinový vozeň zasa „vyteperili“ vyradený sovietsky ľahký tank BT-5 bez pásov. Obidva použité vagóny boli jednoduché dvojnápravové a patrili nemeckým Ríšskym dráham. Nemecká bola aj tendrová lokomotíva radu 57 použitá na ťahanie vlaku. Tá zostala neopancierovaná. Nie je však jasné, či táto lokomotíva bola trvale súčasťou vlaku, alebo ho ťahala iba príležitostne. K tomuto vlaku sa totiž mohla pripojiť prakticky hocikáka dostupná lokomotíva. Na začiatku i na konci vlaku boli ešte jeden alebo dva „naráznikové vozy“, naplnené pieskom, určené na aktiváciu mín.³

Zloženie i výzbroj vlaku sa menili. Krytý vagón mal vo výzbroji 2 ťažké a 4 ľahké guľomety kalibru 7,92 mm. Na každom boku mal po 2 strielne (po jednej pre ťažký i ľahký guľomet) a na streche dve tankové vežičky (v obidvoch bol 1 ľahký guľomet). „Tankový vozeň“ bol vyzbrojený jedným ťažkým guľometom vz. 24. Guľomet bol namontovaný do veže tanku BT-5, namiesto jeho pôvodnej výzbroje. Guľometná výzbroj vlaku sa ukázala byť nedostatočná, a preto bol neskôr opancierovaný ešte jeden vozeň. Zrejme to bol tiež plošinový vagón, pretože vysoká pancierová nadstavba zaberajúca asi polovicu plochy vozňa bola umiestnená v jeho strede. Obidva, zhruba rovnako veľké priestory od konca pancierovej

-
- 1 MIČIANIK, P.: Slovenská Zaisťovacia divízia na okupovaných územiach Ukrajiny a južného Bieloruska (január – august 1942). In: *Vojenská história*, 10, 2006, č. 4, s. 43-49.
 - 2 Archív Múzea SNP Banská Bystrica, XII, prír. č. S 88/87, BAJTOŠ, I.: *História slovenského pluku útočnej vozy*. Košice, 1987. s. 81.; KLIMENT, CH. K.: *Slovenská armáda 1939 – 1945*. Plzeň, 1996. s. 101. Nemecký pancierový vlak č. 25 (Panzerzuge No. 25) bol spolu s pancierovými vlakmi č. 23 a č. 24 vytvorený po okupácii Čiech a Moravy z vozov 6 československých obrnených vlakov, ktoré tu *Wehrmacht* ukoristila. Slabé lokomotívy však boli vyradené a nahradené výkonnejšími nemeckými strojmi. V roku 1940 pôsobil vlak č. 25 na francúzsko-belgických hraniciach a v priebehu západného ťaženia postúpil do Luxemburska. Na jeseň 1940 boli všetky 3 pancierové vlaky vyradené zo služby, avšak v priebehu roka 1941 boli postupne reaktivované. Vlaky č. 23 a č. 24 pôsobili od jari 1941 v Srbsku a vlak č. 25 bol znovu aktivovaný až v decembri 1941 s určením pre východný front. Tu pôsobil v operačnom priestore slovenskej ZD (spolu so slovenským IPV) až do októbra 1942, keď bol odvelený do Francúzska. Prítomnosť plošinového vagónu s tankom *Somua* S-35 v súprave č. 25 dokazujú dobové fotografie. FRANCEV, V. – KLIMENT, CH.: *Československá obrnená vozidla 1918 – 1948*. Praha, 1999. s. 323; TROJCA, H. – TROJCA, W.: *Panzerzüge 1 (Pociagi pancerne cz. 1)*. Warszawa, 1995.
 - 3 Vojenský historický archív Bratislava (VHA), Fond: MNO (taj.), šk. 16, 1942, i. č. 62, Vel. ZD, Č. 82.333/Taj.3.oddel.1942, SV. 15. apríla 1942.; ELEN, K. M.: *Črta z cesty na pancierovom vlaku*. In: *Slovenské vojsko*, 4, 1.3.1943, č. 3, s. 6.

nadstavby po koniec vozňa, dostali z troch odkrytých strán ohradu z pancierových plechov, zhruba do výšky prs na vagóne stojaceho muža. Na týchto plošinách boli umiestnené ťažké zbrane (mínomet vz. 36 kalibru 81 mm a protitankový kanón KPÚV vz. 37 kalibru 37 mm). Centrálne umiestnená nadstavba bola rovnako vysoká ako v prípade krytého vagóna a slúžila najmä ako úkryt pre obsluhu ťažkých zbraní. Na jej streche bola tiež jedna guľometná vežička zo sovietskeho tanku s jedným ľahkým guľometom vz. 26 kalibru 7,92 mm rovnakého typu ako pri krytom vozni.

Vlak dostal bojové meno OROL i bojovú zástavu. Nápis OROL bol napísaný bielou farbou na krytom vagóne. Pod nápisom bola namaľovaná rovnaká slovenská trikolóra, aká sa od roku 1942 maľovala na veže slovenských tankov. Pancierové vozne dostali aj ochranný náter (buď khaki alebo šedej farby). Veliteľom IPV zostal mjr. Strapák, ktorý bol populárny medzi vojakmi, nemeckými železničiarimi i miestnym obyvateľstvom. Vlak denne hliadkoval na trati, roznášal poštu, proviant a zasahoval pri partizánskych prepadoch na železničných tratiach. Nebol nasadzovaný len ako kompaktná bojová súprava, ale jednotlivé pancierové vozy boli niekedy pripojené ako ochrana k rôznym vojenským transportom. Vo februári 1943 bol IPV vyzbrojený jedným KPÚV vz. 37, jedným mínometom vz. 36, dvoma ťažkými guľometmi vz. 24 a 5 ľahkými guľometmi vz. 26 (z neznámych dôvodov v tomto hlásení nie je zahrnutý „tankový vagón“). Posádku tvoril 1 dôstojník a 25 mužov (z toho 2 pionieri na zneškodňovanie mín na trati).⁴

Prvá väčšia akcia, do ktorej bol IPV nasadený, sa uskutočnila v auguste 1942. Bola to veľká protipartizánska akcia peš. pluku 102 v priestore Vasilieviči – Babiči – Demeči – Riečica. Akcia sa začala 4. augusta pod osobným velením veliteľa peš. pluku 102 pplk. Michala Lokšíka s krycím názvom ADI. Zo slovenskej strany sa jej zúčastnila skupina npor. Kleinerta (čata 2/102 roty, časť 7/102 roty, zdravotnícka hliadka), skupina npor. Ladislava Gindla (časť roty KPÚV ako pechota, časť 7/102 roty), 9/102 rota, 10/102 rota, plukovná jazdecká čata npor. Jána Záhoráka (sprevádzala nemecké tanky), IPV mjr. Strapáka a letecký detašmán z Koziniek (2 B-534 a 2 Š-328). Nemci na akciu vyčlenili prápor SS Sturmabführera Massela, pancierový vlak 25 s tromi tankmi *Somua* S-35 a jednu pioniersku rotu s tromi kanónovými člmi. Kleinertova skupina vyrazila do akcie z Riečice, Záhorákova jednotka spolu s IPV z Demeči, skupina npor. Gindla z Babiči, prápor SS spolu s panc. vlakom č. 25 z Kalinkoviči a nemecká pionierska rota z Mozyru. 9/102 a 10/102 rota uzatvorili železničnú trať v úseku Babiči – Rabinsa.⁵ Táto rozsiahla akcia však dopadla neúspešne. Zničiť partizánske oddiely v priestore Babiči – Karovotiči – Budka – Molčany – Rabusa – Demeči sa nepodarilo. Partizáni varovaní svojimi špiónmi a hliadkami včas opustili svoje tábory, takže slovenské a nemecké jednotky zničili už iba prázdne táboriská a zapálili niekoľko dedín. Slovenské jednotky zapálili niekoľko domov v obci Krinki (západne od Demeči) a nemecké jednotky zničili obce Besujev, Sloboda Rovenskaja, Andrejevka a druhýkrát zapálili nešťastnú Malodušu. Bola to prvá spoločná akcia, na ktorej sa spolu zúčastnili nemecký pancierový vlak č. 25 a slovenský IPV.⁶

4 VHA Trnava, ZD, šk. 43, II/157, I/101 prápor, K čís. 81/taj., SV. 27. február 1943.; ELEN, K. M., ref.3. Nemeckí železničiar mjr. Strapáka familiárne prezývali „Eisenbahnmajor“. (ELEN, K. M., ref. 3) Miestni obyvatelia ho zasa poznali z čias prvej svetovej vojny, keď v tom istom priestore pôsobil ako mladý dôstojník rakúsko-uhorskej c.k. armády. Mjr. Strapák dokonca ponavštevoval rodiny, s ktorými sa spriatelil pred viac ako 20 rokmi.

5 VHA, ZD, šk. 1, I/4, Vel. ZD, Č.: 82.692/Taj. Ia – 1942, SV. 21. august 1942; BYSTRICKÝ, J.: Zaisťovacia divízia v okupovanom území Ukrajiny a Bieloruska (september 1941–november 1942). In: *Vojenská história*, 3, 1999, č. 4, s. 41.

6 Tamže.

Ešte v priebehu akcie ADI sa 6. augusta partizáni na lodkách dvakrát pokúsili prepadnúť stráž na moste cez rieku Ptič. Na druhý deň došlo k pokusu o sabotáž na železničnej trati Kopceviči – Starušky. Hliadka 5/101 roty však nastraženú mínu spozorovala a hneď ju začala zneškodňovať. Pri jej odstraňovaní slovenskú hliadku zo všetkých strán prepadli partizáni. Hliadka sa ale bez strát ubránila do príchodu posily, pričom zabila jedného a zranila tiež jedného partizána.⁷ Ďalší prepád pripravoval zhruba 100-členný partizánsky oddiel 16. augusta na železničnú stanicu Klinsk. Útok znemožnil IPV mjr. Strapáka, ktorý z tohto dôvodu celú noc hliadkoval na trati. O dva dni sa ale partizánom podarilo odpáliť mínu pod talianskym transportom 7 km západne od Kopceviči. Incident sa zaobišiel bez zranení. Oveľa horšie dopadol ťažký transportný vlak vyhodенý do povetria 27. augusta o 20.40 h pri Nachove. Vykolažené boli obidve lokomotívy a 5 vagónov bolo poškodených. Zahynuli 4 a zranení boli 6 vojaci. Následky sabotáže odstraňovali pancierový vlak č. 25 a IPV celú noc.⁸

Činnosť Improvizovaného pancierového vlaku OROL ocenil aj veliteľ ZD plk. Rudolf Pilfousek, ktorý v dňoch 7. – 11. septembra 1942 osobne skontroloval rozloženie plukov na trati Pinsk – Gomeľ. Prvé dva dni inšpekčnej cesty venoval peš. pluku 102. Najprv navštívil veliteľstvo pluku a plukovné roty ubytované vo vojenskom tábore v Kozinkách. Potom navštívil veliteľstvo I/102 práporu a jeho jednotlivé roty ubytované na železničných staniaciach, III/102 prápor v Rječici a II/102 prápor vo vojenskom tábore Mišenki. Všetky dôležité objekty boli zaistené slovenskými strážami. Medzi nimi až na východ úseku pluku po Rječicu boli nasadené hliadky civilného obyvateľstva. Ubikácie a strážnice boli postupne opevňované a pripravované na zimu. Prínos IPV pre odlúčené strážne jednotky bol podľa neho významný po stránke bojovej i psychologickej:

„Spojovacie a kontrolné služby po železničnej trati medzi strážami a posádkami obstaráva IPV (improvizovaný pancierový vlak), ktorý zostavil a úspešne zväčša sa premáva za osobnej účasti mjr. Strapáka. IPV pocit osamotení jednotiek p. pl. 102 zmierňuje a inak tiež pekne rieši bojové úlohy na žel. trati.“⁹

Na zlepšenie situácie peš. pl. 101 nariadil, aby IPV šiel raz za 14 dní aj do jeho úseku. Od MNO navyše pre tento pluk žiadal motorovú drezinu. Pre ZD zasa žiadal 2 pancierové vagóny, ktoré by bolo možné vykurovať, alebo celý pancierový vlak. Nemecký pancierový vlak č. 25 bol totiž z priestoru ZD odveľený do Francúzska, čo oslabilo možnosti divízie operatívne zasiahnuť proti partizánskym prepadom na trati.¹⁰

V druhej polovici roku 1942 sa partizáni v oblasti ZD stále viac aktivizovali, takže aj posádka IPV musela stále častejšie zasahovať do boja. Partizáni sa sústreďovali najmä na sabotáže na železničných tratiach. Tie sa začali už v prvý septembrový deň roku 1942. Partizáni o 17.00 h toho dňa podmínováli pracovný vlak na trati Klinsk – Šlobin, asi 8 km severne od Cholodniki. Posádka vlaku sa rozutekala, čo partizánom umožnilo úplne zničiť lokomotívu a 3 vagóny. Prekvapil a rozprášil ich však slovenský IPV, ktorý prišiel pracovnému vlaku na pomoc. Partizáni ale neušli a neďaleko od Vasiljeviči pripravili pascu aj na IPV. Ten nabehol na nastraženú mínu na druhý deň ráno o 5.00 h. Nálož však bola slabá. Poškodila trať iba v dĺžke 1 m, takže IPV prešiel cez poškodený úsek bez nehody.¹¹ Nepoškodený IPV potom

7 VHA, ZD, šk. 1, I/4, Vel. ZD, Č.: 82.692/Taj. Ia – 1942, SV. 21. august 1942.

8 VHA, ZD, šk. 1, I/4, Vel. ZD, Č.: 82.747/Taj. Ia – 1942, SV. 12. september 1942.

9 VHA, MNO (taj.), šk. 16, 1942, Vel. ZD, Čis.: 50.014/Taj.vel.1942, Správa o prehliadke pešieho pluku 101 a 102. Tajné, SV. 22. september 1942.

10 Tamže; FRANCEV, KLIMENT, ref. 2, s. 323.

11 VHA, ZD, šk. 1, I/4, Vel. ZD, Č. 82.747/Taj. Ia – 1942, SV. 12. september 1942.

10. septembra opäť úspešne zasiahol proti partizánom, ktorí pri Ptiči prepadli vlak paľbou z ručných zbraní. IPV už partizánov zrejme hneval, pretože v noci zo 16. na 17. septembra naň pri Muljarovke (15 km západne od Ptiče) pripravili naozaj dôkladnú pascu. Slovenský pancierový vlak tu nabehol na takú silnú mínu, že lokomotíva a 4 vagóny sa vykoľajili a zaryli do zeme. Premávka na trati bola prerušená a vlaku ihneď vyrazila na pomoc čata pechoty. IPV bol na určitý čas vyradený z boja.¹²

Po uvoľnení a následnej oprave bol OROL už 10. októbra v nočných hodinách opäť nasadený na ochranu vykoľajeného vlaku a personálu pracujúceho na oprave trate. Oprava prebehla pokojne, pretože partizáni sa už počas prítomnosti IPV neodvážili zaútočiť. Dôkladnú pascu však 17. októbra pripravilo asi 40 partizánov transportu neďaleko obce Staruški. Boli vyzbrojení 1 protitankovou puškou, 2 ťažkými guľometmi a automatickými puškami. Neďaleko miesta sabotáže poškodili telefónne spojenie, pod vlakom odpálili mínu a na vykoľajený vlak spustili paľbu zo všetkých zbraní. Padol 1 a zajatí boli 2 nemeckí vojaci, lokomotíva bola poškodená dvoma zásahmi protitankovej pušky. Väčším škodám zabránil slovenský IPV, ktorý dorazil ešte počas prestrelky a hneď sa zapojil do boja. Vďaka paľbe jeho zbraní partizáni mali 7 mŕtvych a 10 ranených. Neďaleko miesta prepadu bola nájdená a zneškodnená ďalšia mína.¹³ Nárast partizánskej aktivity bol očividný. Celková bilancia partizánskej činnosti v operačnom priestore ZD zahŕňala len za október 1942 spolu 48 prepádov paľbou, 13 väčších bojov, 32 výbuchov mín, 3 poškodené mosty a prerušenie telefónneho vedenia na 4 miestach. Vojakom ZD sa podarilo objaviť a zneškodniť 6 mín.¹⁴

IPV zasiahol do boja aj počas veľkej diverznej akcie proti mostu ponad rieku Ptič, ktorú uskutočnili bieloruskí partizáni v noci 3. novembra 1942. Partizáni napadli slovenskú stráž na moste i posádku v obci Ptiča. Stráž mosta okamžite zavolała pomoc. Oddiel por. Brzáča, vyslaný stráži na pomoc, sa musel k rieke prebýjať „tvrdým bojom“. Stráž vedela o odchode, ale o jeho postupe už nemala informácie, pretože o 3.45 h bolo s mostom prerušené telefónne spojenie. Na pomoc stráži bol o 4.15 h vyslaný aj IPV, ktorý však asi 1,5 km východne od mosta nabehol na mínu. Dva predné vagóny sa vykoľajili a trať bola poškodená, takže ani IPV k mostu nedorazil. Ostreľoval však partizánov ukrytých asi 1 km južne od trate v bunkroch bývalej *Stalinovej línie*, ktorí mali zabrániť príchodu posíl od východu. Stráž mosta odrazila niekoľko útokov smerujúcich na západný okraj mosta. Skôr ako sa oddiel por. Ondreja Brzáča cez partizánov k mostu prebil, stráž bez strát ustúpila pod silným tlakom partizánov na jeho východný okraj. Oddiel por. Brzáča bol asi 300 – 400 m od mosta, keď partizánski míneri most podmínovali a o 4.45 h vyhodili jeho západnú časť do povetria. Mohutná explózia zničila tretinu mostu. Vojaci por. Brzáča ani stráž zničeniu mostu nemohli zabrániť, pretože všade naokolo bola hustá hmla znižujúca viditeľnosť na niekoľko metrov. Hneď potom sa partizáni krytí hustou hmlou a svojimi zabezpečovacími oddielmi stiahli. Časť oddielov odtiahla na juh a časť na sever.¹⁵

Ďalšie nasadenie ORLA sa uskutočnilo o necelé dva týždne. V tom čase práve vstúpili do operačného priestoru ZD ukrajinské partizánske brigády plukovníkov S. A. Kopyaka

12 VHA, ZD, šk. 1, I/4, Č. 82.826/Taj Ia – 1942, SV. 16. október 1942.; VHA, RD, šk. 35, i.j. 89, Prehľady spravodajských hlásení ZD, Vel. ZD, Čís.: 81.216/Taj. Ic 1942, SV. 24. september 1942.; VHA, ZD, šk. 1, I/6, Vel. ZD, Príloha k čís. 81.202/Taj. Ic 1942.

13 VHA, ZD, šk. 1, I/4, Vel. ZD, Č.: 82.905/Taj. Ia 1942, SV. 23. november 1942.; VHA, RD, šk. 35, i.j. 89, Vel. ZD, Čís.: 81.256/Taj. Ic 1942, SV. 23. október 1942.

14 VHA, ZD, I/6, Vel. ZD, Príloha k čís. 81.261/Taj. Ic 1942.

15 MIČIANIK, P.: November 1942 – najkrvavejší mesiac slovenskej Zaisťovacej divízie. In: *Vojenská história*, 11, 2007, č. 3, s. 70-95.

a A. N. Saburova. Brigáda plk. Saburova 14. novembra 1942 neúspešne zaútočila na slovenskú posádku v Chvojníkách a potom sa postupne sťahovala na severozápad. Prechádzala aj okolo obcí Demeči a Kosije. 10/102 rota v Demeči pod velením npor. pech. Jána Franka bola prepadnutá. Veliteľ III/102 práporu stot. pech. Pavel Nérer tam preto 15. novembra vyslal prieskum. Ten zistil, že v blízkosti obcí bolo asi 500 partizánov s množstvom vozov, na ktorých viezli mnohých ranených. Nasledujúci deň bola 10/102 rota v Demeči opäť prepadnutá, ale pred príchodom IPV, ktorý jej bol vyslaný na pomoc, partizáni ustúpili. Pancierový vlak priviezol rote strelivo a zostal pri nej v pohotovosti cez noc. Nasledujúci deň ráno z Demeči odišiel.¹⁶

Situácia sa 18. novembra opäť zhoršila aj v okolí Chvojník. Nadránom partizáni zničili železničný most 1 km severne od Chvojník, ktoré boli konečnou stanicou na trati z Vasílieviči smerom na juh. K mostu vyrazil o 8.30 h pracovný vlak, ktorý sprevádzalo 15 kozákov pridelených 1/102 rote. Pracovný vlak sprevádzal aj slovenský IPV, ktorý na tejto lokálnej trati hliadkoval od 8.00 do 11.30 h, keď bola oprava mostu skončená. Potom sa presunul na hlavnú trať Pinsk – Gomeľ, ktorú medzi 13.00 a 16.00 h skontroloval po most cez Pripjať pri Mozyre. K tomuto mostu potom o 16.30 h vyslal II/102 prápor vlakom 2 čaty od 5/102 roty, aby na noc posilnili obranu tohto kľúčového objektu. K incidentom na tratiach však už nedošlo.¹⁷

Zima 1942/43 bola na komunikáciách strážených Slovákmi pomerne pokojná. Partizáni museli čeliť silnej ofenzíve okupačných vojsk, takže sa museli sústreďovať na vlastné prežitie, a sabotáže na tratiach dočasne prerušiť. Výnimkou bol úspešný prepád železničnej stanice Vystupoviči (33 km severne od Ovruča), ktorú strážila čata kozákov v počte 27 mužov. 25. februára o 20.00 h prepadlo stanicu 70 – 80 partizánov v nemeckých, slovenských a lotyšských uniformách. Partizánom svojimi informáciami veľmi pomohol starší úradník Piskun, ktorý pre kozákov nakupoval potraviny. Bleskový prepád kozákov úplne prekvapil. Partizáni bez odporu zajali 26 kozákov a 5 nemeckých železničiarov. Iba 4 kozákom sa podarilo vyhnúť zajatiu. Partizáni tak bez problémov zapálili kasárne, staničnú budovu i sklad, podmínovať jednu výhybku a odtiahli. Na druhý deň bol do Vystupoviči vyslaný slovenský IPV, ktorý zistil rozsah škôd a priviezol do Ovruča 4 zachránených kozákov. Vlak do boja nezasiahol, pretože partizáni už boli dávno preč.¹⁸

Mimoriadne horúce chvíle zažila posádka Improvizovaného pancierového vlaku OROL 22. marca 1943. IPV bol v ten deň na bežnej hliadkovej jazde na trati Mozyr – Korosten. Keď vlak prešiel cez Vystupoviči (stanica na pol ceste medzi Ovruchom a Jelskom) smerom ďalej na sever, asi 2 – 3 km od železničnej stanice nabehol o 10.00 h na 3 – 4 míny. Pozorovateľ vo veži pancierového voza ich nezbadal, lebo boli zahrabané v piesku pod kolajnicami. Výbuch mín prevrhol 2 nárazníkové vozy, obrnený vozeň i lokomotívu. Z obrneného voza odleteli do lesa obidve guľometné veže, voz sa prevalil do priekopy a ostal tam ležať. Dvom ľahkým guľometom sa ohli hlavne a všetok materiál sa rozsypal po okolí. Hneď po výbuchu spustili na poničený IPV partizáni z lesa silnú paľbu. Veliteľ IPV rtk. Ernest Kopec rýchlo vyskočil s pištoľou v ruke z pancierového voza cez otvor, kde bola veža a začal organizovať obranu. Nariadil vyťahnúť z pancierového voza bojaschopné zbrane a zahájiť na partizánov

16 VHA, ZD, I/4, Vel. ZD, č.: 82/941/Taj. Ia 1942, SV. 12. december 1942. s. 2-3.

17 VHA, ZD, I/4, č.: 82.941/Taj. Ia 1942. s. 4.

18 VHA, ZD, šk. 43, II/157, I/101 práp., K čís. 81/taj. 1943, SV. 27. február 1943. V inom hlásení sa hovorí o zajatí 23 kozákov a 4 nemeckých železničiarov. Počet zachránených Kozákov je udávaný rovnako. VHA, ZD, šk. 55, II/274, Správy č. 1 – 16, Príl. k čís. 93.039/Taj. Ic. 1943. Prehľad správ čís. 4 (16. – 28. februára 1943).

paľbu. Vojski z posádky vlaku sa rýchlo zorganizovali a odvetnou paľbou prinútili partizánov na ústup. Vyčkali do príchodu posily zo Slavečna (asi 15 mužov), a potom začali hľadať po okolí roztratený materiál. Okolo zničeného IPV rtk. Kopec zorganizoval spolu s 38 nemeckými vojakmi obranu (posádka IPV tvorilo 26 mužov od 4/101 roty) a strojvodcu poslal telefonovať do Ovrúča pre pomoc. O 16.00 h odišiel z miesta sabotáže vlak s ranenými Nemcami. Rtk. Kopca ale riadne nahnevalo, keď zistil, že spolu s ranenými chcú odísť aj ostatní nemeckí vojaci. Nedovolil im to a povedal im, že musia zostať až do konca. Nemci neochotne zostali. O 19.30 h sa potom všetci vrátili druhým pancierovým vlakom do Ovrúča. Táto zničujúca sabotáž dopadla pre posádku IPV šťastne. Nikto nebol ranený ani zabitý.¹⁹ Oprava vlaku si však vyžiadala veľa času. Partizánom sa ho totiž i napriek úspešnej sabotáži nepodarilo úplne zničiť.

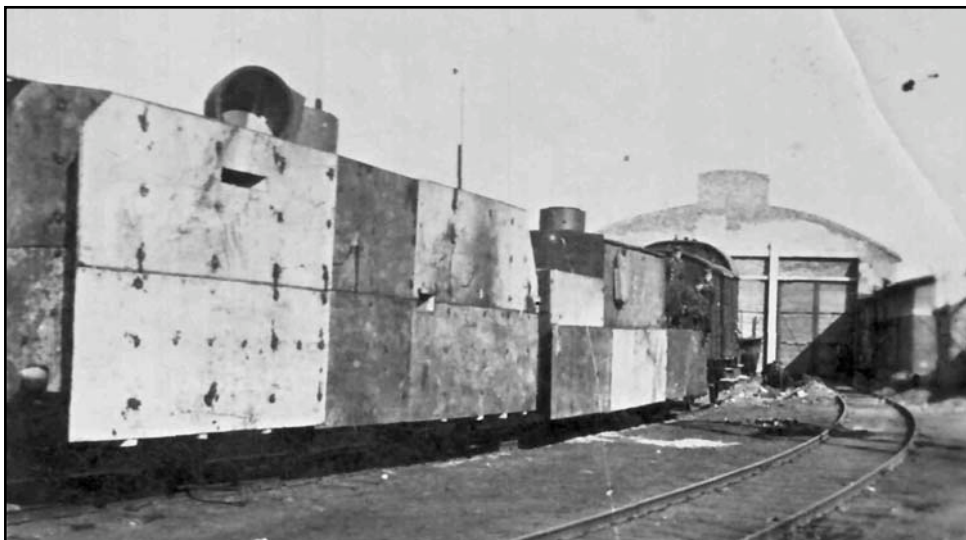
Po oprave sa OROL opäť vrátil k hliadkovej službe. Tá prebiehala pokojne až do začiatku mája 1943. Máj 1943 bol ale pre slovenský IPV mimoriadne ťažký. V priebehu tohto mesiaca až trikrát nabehol na míny. Prvýkrát to bolo 8. mája asi 3,5 km severne od železničnej stanice Michalki (15 km severne od Jelska). IPV bol pripojený ako ochrana k maďarskému transportu. Mohutná explózia poškodila trať v úseku 50 m, zničila 1 železničný vozeň, poškodila 3 ďalšie vozne i lokomotívu. Zahynuli 4 a ťažko ranení boli tiež 4 maďarskí vojaci.²⁰ Druhýkrát nabehol IPV na mínu 19. mája o 10.10 h v úseku Jelsk – Michalki. Vlak bol však iba mierne poškodený. Oveľa väčšie škody mu spôsobila mína, na ktorú IPV nabehol 27. mája o 10.30 h, asi 3 km severne od Slavečna (21 km južne od Jelska) pri ceste z Ovrúča do Jelska. Rušeň, 1 pancierový voz a 1 príviesny voz boli zničené. Z posádky bol jeden slovenský vojak zranený ťažko a jeden ľahko.²¹ Táto sabotáž podľa všetkého definitívne vyradila Improvizovaný pancierový vlak OROL z operačnej činnosti, pretože o jeho ďalšej bojovej činnosti po tomto dátume už nie sú žiadne správy. Rozsah a vážnosť poškodení na vagónoch a lokomotíve IPV boli zrejme také veľké, že sa ho už pravdepodobne neoplatilo opraviť. IPV tak pôsobil pri ZD presne jeden rok.

Improvizovaný pancierový vlak OROL vznikol vďaka osobnej iniciatíve majora pechoty Martina Strapáka. Major Strapák tak preukázal na slovenské pomery výnimočné schopnosti a iniciatívu. Nikto z jeho kolegov dôstojníkov podobnú iniciatívu nevyvinul, i keď účinnosť a potrebu pancierových vlakov si takmer každý z nich uvedomoval. Pritom stačilo málo, pretože v operačnom priestore ZD sa od leta 1941 povalovalo množstvo vyradených a opustených sovietskych tankov. Niektoré z nich bolo možné opraviť, prípadne využiť ich veže a korby na výstavbu pancierových vlakov. Túto možnosť si uvedomil a využil ju len mjr. Strapák. Aspoň čiastočne tak pomohol zmierniť nedostatok obrnených vozidiel pri ZD. O dva roky neskôr vznikli na Slovensku z rovnakých pohnútok tri improvizované pancierové vlaky nasadené slovenskou povstaleckou armádou proti nemeckým okupačným vojskám. Ich využitie ale limitovalo nemecké letectvo a tanky rovnako ako v prípade sovietskych pancierových vlakov nasadených vo frontovej línii. Bojové nasadenie týchto vlakov bolo krátke. Netrvalo ani dva mesiace. IPV OROL tak zostáva najdlhšie aktívne slúžiacim slovenským pancierovým vlakom s najbohatšou operačnou a bojovou činnosťou.

19 VHA, ZD, šk. 43, II/157, peš. pl. 101, K čís.: 178/1943, Protokol spísaný s rtk. z pov. Kopec Ernestom, Vec: Nešťastie na panc. vlaku, SV. 26. 3. 1943.; Tamže, K čís.: 398/1943, Protokol spísaný so slob. Jozefom Studencom a stk. Jánom Klementom.

20 VHA, ZD, II/274, Správy o bojoch s partizánmi č. 1 – 16, Príl. k čís. 93.070/Taj. Ic. 1943, prehľad správ č. 7 (1. – 15. mája 1943).

21 VHA, ZD, II/274, Príl. k čís. 93.078/Taj. Ic. 1943, Prehľad správ č. 8 (16. – 31. mája 1943).



Pancierové vozy IPV OROL v železničnom depe Ovruc. Na fotografii pekne vidno ocelové pláty zo sovietskych tankov, ktoré boli použité na opancierovanie železničných vagónov. Gulometný vozeň v popredí má na streche dve gulometné vežičky z tanku T-28 alebo T-35, z toho jedna je prevrátená na bok. Druhý vagón má jednu takúto vežičku. (Foto: Zbierka M. Lacko)



Improvizovaný pancierový vlak OROL použil v septembri 1942 na inšpekčnú cestu po slovenských posádkach na trati Pinsk – Gomel' aj nový veliteľ ZD plk.gšt. Rudolf Pilfousek. Na fotografii je tankový vagón vlaku s časťou posádky a nemecká lokomotíva radu 57 v železničnej stanici Kopceviči 9. septembra 1942. Vo veži sovietskeho tanku BT-5 je namiesto pôvodnej výzbroje namontovaný slovenský ťažký gulomet vz. 24. (Foto: Zbierka autora)



Gulometný vagón slovenského IPV. Na streche má dve gulometné vežičky zo sovietskych tankov. Vľavo od vstupných dverí vidno strieľňu s ťažkým gulometom vz. 24, vpravo hore od dverí je pod tankovou vežičkou strieľňa pre ľahký gulomet vz. 26. Pod bielym nápisom OROL vidno slovenskú trikolóru používanú od roku 1942 na označenie slovenských obrnených vozidiel. (Foto: Zbierka M. Lacko)

MIČIANIK, P.: IMPROVISIERTER PANZERZUG DER SICHERUNGSDIVISION „OROL“

Die Panzerzüge sind um die Wende des 19./20. Jahrhunderts zu bedeutenden mobilen Kampfmit-teln geworden. Sie wurden am meisten im Laufe des 1. Weltkrieges (insbesondere an der Ostfront), des Bürgerkrieges in Russland und während der Angriffe der ungarischen Roten Armee in die Slowakei und nach Rumänien verwendet. Die Panzerzüge spielten auch im 2. Weltkrieg eine wichtige Rolle. Ihre Frontverwendung wurde zwar von der Luftwaffe sowie von den Panzern stark beschränkt, sie bewährten sich jedoch als Bahnschutz von den Partisanenangriffen. Für derartigen Einsatz waren auch die von den militärischen Truppen improvisiert aufgestellten Panzerzüge geeignet. Eine solche Züge sind bereits aus der Zeit amerikanischen Bürgerkrieges in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts bekannt. Improvisierte Panzerzüge spielten auch in der modernen Geschichte der Slowakei eine bedeutende Rolle. Zuerst in den Kämpfen gegen der ungarischen Roten Armee und später während des Slowakischen Nationalaufstandes im Jahre 1944.

Dem wissenschaftlichen Leser als auch dem interessierten Laien ist es fast unbekannt, dass der erste Panzerzug, der von den slowakischen Soldaten in der Zeit des 2. Weltkrieges verwendet wurde, wurde nicht 1944, sondern um zwei Jahre früher aufgebaut. Diesen improvisierten Panzerzug bauten im Frühjahr 1942 Soldaten des Infanterieregiments 102 der *Sicherungsdivision*.

Die Zusammenstellung des improvisierten Panzerzuges OROL geht auf private Initiative Majors der Infanterie Martin Strapák zurück. Major Strapák zeigte in Bezug auf die slowakischen Verhältnisse einzigartige Fähigkeiten und Initiative. Keiner von seinen Kollegen Offizieren hat eine solche Initiative entfaltet, obwohl es fast jedem klar war, wie die Panzerzüge wirksam und wichtig sind. Man brauchte dabei nicht so viel, da im Operationsgebiet der Division seit Sommer 1941 viele außer Betrieb gesetzte und verlassene sowjetische Panzer lagen. Es war möglich, einige zu reparieren, bzw. ihre Türme und Kasten für die Zusammenstellung der Panzerzüge zu verwenden. Nur Major Strapák war sich dessen bewußt und er hatte diese Alternative auch genutzt. So gelang es ihm, den Mangel an Panzerwagen bei der Division zu lindern. Zwei Jahre später baute man in der Slowakei aus gleichen Beweggründen drei improvisierte Panzerzüge auf, die von der aufständischen Armee gegen deutsche Besatzungstruppen eingesetzt wurden. Deren Verwendung wurde von der deutschen Luftwaffe sowie von den deutschen Panzern limitiert, wie im Falle der an der Frontlinie eingesetzten sowjetischen Panzerzüge. Der Kampfeinsatz dieser Züge war kurz. Er dauerte nicht einmal zwei Monate. IPZ OROL bleibt damit der am längsten aktiv dienende slowakische Panzerzug mit reichsten Operations- und Kampftätigkeit.