

NEMECKÉ PANCIEROVÉ VLAKY V SLOVENSKOM NÁRODNOM POVSTANÍ

TOMÁŠ KLUBERT

KLUBERT, Tomáš: German Armoured Trains in Slovak National Uprising. *Vojenská história*, 5, 4, 2001, pp.109 – 114, Bratislava.

Following the study of archive materials, professional literature and memoirs the author composed a mosaic of 5 German armoured trains operating in the territory of Slovakia in given period. The author briefly describes the history of armoured trains and their organisation within the German Army. Military History. World War II. Slovak National Uprising. German Armoured Trains.

Medzi najznámejšie vlastnosti ľudskej povahy patrí tá, že každý veľký vynález určený na všeobecný prospech, sa skôr či neskôr zneužije na efektívnejšie zabíjanie svojich blízkych. Skutočnosť, že vlaky sa uplatnia nielen pri preprave nákladov a osôb, ale môžu poslúžiť ako nosiče zbraní, zistili už generáli v americkej občianskej vojne. Začali na vagónoch prepravovať ťažké delá, ktoré ničili nepriateľské oporné body a opevnenia. Múdre hlavy za krátko prišli aj na to, že z vlakov sa dá účinne ostreľovať živá sila pozdĺž trate a dobre sa uplatnia pri výpadoch na protivníkovo územie. Keď sa na vozne a lokomotívu navyše inštalovalo pancierovanie, stala sa z takejto súpravy akási suchozemská vojnová loď. V časoch keď ešte neexistovali protitankové kanóny, predstavovali pancierové vlaky strašnú zbraň. Jedinou možnosťou ich eliminácie bolo zničenie železničnej trate.¹

Na začiatku 20. storočia sa vlastníctvom väčšej či menšej flotily krížnikov na koľajniciach pýšili armády všetkých priemyselne vyspelých štátov. Konštrukcia pancierových vlakov dosahovala už vtedy vysokú technickú úroveň. Každý sa skladal z dvoch častí – bojovej a ubytovacej súpravy. Bojovú súpravu tvorili jeden alebo viacero tykadlových (predbežných) vozňov, dva až štyri pancierové vozne a obrnený rušeň. Tykadlové vozne boli obyčajné plošinové vagóny radené na čele a niekedy i na konci súpravy, ktoré mali priviesť k výbuchu míny uložené nepriateľom pod koľaje a zároveň prevážali materiál potrebný na opravu poškodennej trate. Pancierové vozne sa podľa hlavného typu výzbroje delili na guľometné a delové. Strielne pre guľomety sa nachádzali v bočných a čelných stenách vozňov, niekedy i v otočných kupolách na strope. Delostrelecká výzbroj bývala okrem bočných a čelných stien umiestnená aj v otočných pancierových vežiach ako na skutočných vojnových lodiach. Lokomotívy predstavovali najzraniteľnejšiu časť súpravy, a preto sa radili uprostred medzi pancierové vozne. Úlohou ubytovacích súprav bolo poskytovať odpočinok a základné materiálne zabezpečenie posádkam bojových vozňov. Pozostávali z bežných ťažkých rušňov a vagónov upravených na ubytovne, poľné kancelárie, kuchyne, ošetrovne a muničné sklady. Počas bojových akcií pancierového vlaku bývala ubytovacia súprava odstavená v najbližšej železničnej stanici.²

Pancierové vlaky sa najviac rozšírili cez prvú svetovú vojnu. Na západnom fronte sa však mohli uplatniť len v prvých týždňoch, pokiaľ boli vojská v pohybe. Po prechode konfliktu do zákopovej fázy sa stali zbytočnými. „Územie nikoho“ medzi bojovými postaveniami zne-

¹FRANCEV, V. – KLIMENT, Ch. K.: Československá obrnená vozidla 1918 – 1948, s. 314.

²ČÁNI, Š.: Útočná vozba (prednáška). Vojenský historický archív (VHA) Trnava, fond Vysoká vojnová škola.

priateľských strán sa zakrátko zmenilo na mesačnú krajinu, kde nezostala ani tráva, nieto ešte kol'ajnice. Pancierové vlaky sa preto museli presunúť do priaznivejšieho terénu v južnej a východnej Európe, kde našli široké uplatnenie. Taliani ich dokonca používali na ochranu pobrežných železničných tratí a strategických objektov proti nájazdom rakúsko-uhorských vojnových lodí. Skutočnou zasl'úbenou krajinou pancierových vlakov sa však stali ruské bojiská, kde na rozdiel od Francúzska, Belgicka a Talianska neexistoval súvislý front. Bojová línia sa tu neustále hýbala, cestná sieť bola riedka a nekvalitná. Rozhodujúcu úlohu v zásobovaní vojsk preto v Rusku predstavovali železnice. Ich strázenie, nájazdy na nepriateľské stanice, ničenie dopravných uzlov a mostov sa stalo neodmysliteľnou súčasťou bojov na východnom fronte i v ruskej občianskej vojne. Aj z našich dejín sú známe boje o Transsibírsku magistrálu, kde intenzívne operovali pancierové vlaky bol'shevikov i československých legionárov.

So zavádzaním protitankových zbraní a s rozvojom vojenského letectva však pancierové vlaky začali rýchlo strácať svoju hodnotu a v medzivojnovom období sa ich početné stavy značne zredukovali. Napriek tomu tvorili ešte koncom 30. rokov dôležitú súčasť arzenálov niektorých armád. Predovšetkým sovietskej, poľskej, maďarskej, československej, a v neposlednom rade, i nemeckej.

Cisársky *Reichswehr* mal s používaním pancierových vlakov bohaté skúsenosti, no po porážke v roku 1918 sa rozhodnutím víťazných mocností Nemecko muselo zriecť nielen chemických zbraní, letectva, ťažkého delostrelectva a ponoriek, ale aj obrnených bojových vozidiel. Opätovné zavedenie pancierových vlakov do výzbroje nemeckej armády nastalo až po nástupe nacistov. Spočiatku podliehali pod veliteľstvo železničných vojsk (*Eisenbahntruppen*), ale 1. apríla 1943 ich preradili k tankovým vojskám (*Panzertruppen*). Organizačne boli nemecké pancierové vlaky zaradené do 1. pluku pancierových vlakov (*Eisenbahn-Panzerzug Regiment 1*) a Náhradného a výcvikového práporu pancierových vlakov (*Panzerzugs-Ersatz und Ausbildungs-Abteilung*). Do bojov na fronte však zasahovali len sporadicky. Hlavné uplatnenie našli pri ochrane železničných tratí a objektov pred partizánmi.³

Bojové súpravy nemeckých pancierových vlakov v rokoch 1939 – 1945 boli zložené buď „klasicky“, z pancierových vozňov a obrnenej lokomotívy, alebo ich tvorilo niekoľko pancierových motorových drezín s plne otočnou tankovou vežou na strope. Veľká pozornosť bola venovaná protiletadlovej ochrane pancierových vlakov a súčasťou každej bojovej súpravy bol vozeň s jedno-, alebo viachlavňovým protiletadlovým kanónom.⁴ K protivzdušnej obrane dôležitých železničných komunikácií postavili Nemci množstvo improvizovaných protiletadlových vlakov (*Flakzüge*). V posledných rokoch vojny pribudli do väčšiny bojových súprav aj dva špeciálne upravené plošinové vozne, z ktorých počas zásahov proti partizánom schádzali ľahké tanky LT-38, podporujúce pri protiútokoch vlakovú pechotu.⁵

Bojovému nasadeniu nemeckých pancierových vlakov, resp. častí ich súprav na Slovensku venovala vojenská historiografia veľmi malú pozornosť. Zaist'ovaciú činnosť na našom území pritom vykonávali vyše pol roka: od konca júla 1944 do polovice februára 1945. Okrem toho zasiahli pri odzbrojovaní Východoslovenskej armády, v bojoch s povstaleckou armádou, partizánmi aj sovietskymi vojskami, pričom využívali sieť železničných tratí v priestore Košíc, Nízkych Beskýd, Malých Karpát, Slovenského rudohoria i Vysokých Tatier.⁶ Najviac informácií o pôsobení nemeckých pancierových vlakov na Slovensku sa viaže práve k obdobiu

³TESSIN, G.: Verbände und Truppen der deutschen Wehrmacht und Waffen-SS im Zweiten Weltkrieg, zv. I., s. 149.

⁴HOLUB, O.: Československé tanky a tankisté, s. 266 – 267.

⁵FRANCEV, V. – KLIMENT, Ch., K.: c. d., s. 232, 324.

⁶KORČEK, J.: Protipovstalecká aktivita ľudáckych a nemeckých okupačných síl (september – október 1944). In: Vojenské aspekty Slovenského národného povstania, s. 164.

od konca augusta do začiatku novembra 1944. Dôkladné štúdium zachovaných archívnych materiálov, spomienkovej a odbornej literatúry dokázalo, že počas SNP operovalo na našom území najmenej päť nemeckých bojových vlakových súprav. Hoci sú doteraz známe údaje o ich pôsobení často zlomkovité, predstavujú zaujímavú kapitolu z vojenskej histórie Slovenska. Vzhľadom na to, že pôvodné názvy týchto vlakov zostávajú doposiaľ až na jednu výnimku neznáme, označujú sa v nasledujúcom texte pracovnými názvami nemecký pancierový vlak č. I až V, podľa poradia v akom dorazili na naše územie.

NEMECKÝ PANCIEROVÝ VLAK Č. I

Prvá správa o nemeckom pancierovom vlaku operujúcom na Slovensku po vypuknutí Povstania sa nachádza v hlásení Vojnového denníka Veliteľstva Československej armády (VČSA) z 31. augusta 1944. Na naše územie dorazil spoločne s časťami bojovej skupiny Schill, ktoré predošlý deň obsadili Trnavu. Jeho úlohou muselo byť zaistenie západoslovenských železničných komunikácií. Do Trnavy zrejme prenikol cez Břeclav, Kúty a Senicu.⁷

Pôvodný názov nemeckého pancierového vlaku č. I bol buď *Panzerzug 24*, alebo *Panzerzug 25*. Oba mali za sebou veľmi pestrú históriu. Zostavili ich v Miloviciach pri Nymburku v marci 1940 z bývalých československých pancierových vozňov *Škoda* a nemeckých ťažkých lokomotív (pôvodné rušne boli málo výkonné). Československé guľometné vozne bývali vyzbrojené piatimi vodou chladenými ťažkými guľometmi 7,92 mm vz. 7/24 *Schwarzlose*. Delové niesli dve čiastočne otočné veže (210°) s horskými kanónmi 75 mm *Škoda* vz. 15 a dva guľomety *Schwarzlose* v prednej stene. *Panzerzug 24* sa v už apríli 1940 zúčastnil na okupácii Dánska a od jari 1941 až do decembra 1943 bol nasadený na Balkáne. Začiatkom roka 1944 prešiel v Milovciach modernizáciou. Vtedy doň nepochybne, ako do väčšiny nemeckých pancierových vlakov, zaradili dva plošinové vozne so zastaranými ľahkými tankmi *LT-38*, ktoré boli vyzbrojené jedným 37 mm kanónom *Škoda A7* a dvomi ťažkými guľometmi 7,92 mm *ZB* vz. 37. Na jar 1944 sa *Panzerzug 24* presunul na Apeninský polostrov, odkiaľ ho v lete prevelili do Francúzska. *Panzerzug 25* plnil počas západnej kampane v roku 1940 zabezpečovacie služby na belgicko-francúzskej hranici až do vyradenia zo služby na jeseň 1940. Po reaktivácii v decembri 1941 operoval na východnom fronte, kde dokonca istý čas spolupracoval so slovenskou Zaisťovacou divíziou. V októbri 1942 bol predisponovaný do Francúzska. Odtiaľ ho v auguste 1944 spoločne s pancierovým vlakom č. 24 vyslali na Slovensko a do východného Poľska.⁸

Informácie o zostave súpravy, žiaľ, chýbajú. Podľa všetkého ju tvorili tykadlový a delový vozeň, jeden alebo dva guľometné vozne, vozeň s protiletadlovým kanónom, dva plošinové vozne s tankmi *LT-38* a pancierovaný rušeň. Až na tanky *LT-38* nie je výzbroj súpravy presne známa. Všetky československé pancierové vozne totiž v priebehu vojny prešli modernizáciou a pôvodné delá a guľomety z nich Nemci v rámci unifikácie výzbroje nepochybne odstránili. Môžeme však predpokladať, že delové vozne dostali krátkohlavňové kanóny 75 mm *KwK 37* a zastarané guľomety *Schwarzlose* nahradili výkonnejšie vzduchom chladené 7,92 mm *MG 34*.

Nemecký pancierový vlak č. I sa v priestore Trnavy dlho nezdržoval. Od jesene 1944 pôsobili *Panzerzug 24* a *Panzerzug 25* v rámci skupiny armád „A“ na poľskom území, kde ich v januári 1945 zničili sovietske vojská.⁹

⁷Vojnový denník VČSA, hlásenie z 31. augusta 1944. VHA Trnava, fond I. ČSAS, sign. 4/B/4/2.

⁸FRANCEV, V. – KLIMENT, Ch. K.: c. d., s. 318, 323.

⁹Tamže, s. 323.

NEMECKÝ PANCIEROVÝ VLAK Č. II

Pôvodné nemecké označenie tejto súpravy bolo *Panzerzug 62*. Je to jediný presne známy názov nemeckého pancierového vlaku operujúceho na Slovensku. O jeho pôsobení a zložení máme vďaka spomienkam účastníkov odboja, hlásenia Vojnového denníka VČSA z 22. septembra 1944 a niekoľkým ďalším prameňom, pomerne podrobné informácie.

Panzerzug 62 bol na konci augusta 1944 veliteľstvom nemeckej 1. tankovej armády pridelený bojovej skupine Rintelen. Jej hlavné sily boli rozmiestnené v priestore Košíc a počas operácie Kartoffelernte mit Prämie mali odzbrojiť veliteľstvo Východoslovenskej armády v Prešove, veliteľstvo 1. pešej divízie v Giraltovciach a jednotky Pluku útočnej vozby (PÚV) vo Vranove nad Topľou a Černom (dnes časť Vranova n/T.).¹⁰ Pancierovému vlaku č. 62 pripadla dôležitá úloha ochraňovať železničnú trať Kysak – Prešov. Na Slovensko mohol prísť len z Maďarska (z Košíc) popoludní 31. augusta 1944. Prvá správa o jeho činnosti sa vzťahuje k nasledujúcemu dňu, keď v ranných hodinách zničil pri Obišovciach 3. čatu 1. tankovej roty PÚV, ktorá sa pokúsila vyradiť železničný uzol v Kysaku. Potom sa presunul na trať Prešov – Vranov n/T., kde zohral rozhodujúcu úlohu pri odrazení útoku slovenských vojakov a partizánov na Prešov.¹¹ Dňa 3. septembra 1944 opäť zasahoval v Obišovciach proti partizánskeму oddielu Ščors, ktorý zlikvidoval miestnu nemeckú posádku a zničil železničnú stanicu. V tomto boji bol údajne poškodený.¹² Škody však nemohli byť veľmi závažné, pretože už 7. septembra 1944, počas generálneho útoku na základňu partizánskeho zväzku Čapajev v Slanských vrchoch, podporoval *Panzerzug* od dediny Podlipníky paľbou svojich diel útok okupačných vojsk na Hermanovskú dolinu.¹³ Posledná zmienka vzťahujúca sa nepochybne k tejto súprave je z 22. septembra 1944. Podľa hlásenia VČSA sa nemecký pancierový vlak toho dňa o 01.30 nachádzal na kysackej železničnej stanici.¹⁴

Spomienky bývalých príslušníkov PÚV uvádzajú, že *Panzerzug 62* sa skladal z dvoch plošinových vozňov, niekoľkých vozňov vyzbrojených krátkohlavňovým 75 mm kanónom, vozňom so štvorhlavňovým protiletadlovým kanónom a vozňom s dlhým 75 mm kanónom.¹⁵ Povstalecké hlásenie z 22. septembra 1944 zase hovorí, že vlak má osem vozňov: dva plošinové a šesť pancierových, na ktorých sú naložené tanky a delá.¹⁶ Porovnaním oboch údajov možno vyvodit', že *Panzerzug 62* bol zložený z dvoch tykadlových vozňov, štyroch pancierových motorových drezín, protiletadlového a protitankového vozňa. Podrobnosti o zaradení tykadlových vozňov chýbajú, ale najpravdepodobnejšie bude, že sa nachádzali na oboch koncoch súpravy. Nemecké pancierové motorové dreziny sa vyrábali vo viacerých prevedeniach. Pre *Panzerzug 62* boli najskôr použité vozidlá typu ľahký tankový vozeň (*leichter Schienenpanzer*), ktoré mali úplne uzavretú pancierovú korbu so skosenými bočnými stenami. Na jej strope bola umiestnená plne otočná veža z niektorej zastaranej verzie stredného tanku *PzKpfw. IV* s kanónom *KwK 37* a spriahnutým guľometom *MG 34*. Po jednom guľomete *MG 34* bolo inštalované aj na všetkých štyroch bočných stenách korby.¹⁷ Výzbroj protiletadlového vagóna (*Flakwagen*) tvoril štandardný štvorhlavňový kanón 20 mm *Flak 38*, lafetovaný v betónovej

¹⁰PREČAN, V. a kol.: Slovenské národné povstanie – Nemci a Slovensko, s. 511 – 512.

¹¹BAJTOŠ, I.: História slovenského pluku útočnej vozby 1939 – 1944, s. 172 – 174. Archív Múzea SNP Banská Bystrica, fond XII, sign. s. 87/86.

¹²Dejiny Slovenského národného povstania zv. 5, s. 531.

¹³MAZÚCH, M.: Martin – Ludovít Kukorelli ako partizán a veliteľ, navždy našim vzorom čapajevovcov. In: Dotazníky, životopisy a spomienky z bojov proti fašistom jednotlivých príslušníkov v partizánskom zväzku Čapajev. Archív Múzea SNP Banská Bystrica, fond XII, sign. S 15/78.

¹⁴Vojnový denník VČSA, hlásenie z 22. septembra 1944. VHA Trnava, fond I. ČSAS, sign. 4/B/26/4.

¹⁵BAJTOŠ, I.: c. d., s. 172.

¹⁶Vojnový denník VČSA, hlásenie z 22. septembra 1944. VHA Trnava, fond I. ČSAS, sign. 4/B/26/4.

¹⁷JEDRZEJEWSKI, D. – LALAK, Z.: Ocelová lavina, s. 264.

skruži. Protitankové vozne (*Panzerjägerwagen*) boli do výzbroje pancierových vlakov zavedené v roku 1944.¹⁸ Išlo o plošinové vagóny, na ktorých bola umiestnená špeciálna pancierová nadstavba s plne otočnou vežou stredného tanku *PzKpfw. IV Ausf. H* s kanónom 75 mm *KwK 40* a spriahnutým guľometom *MG 34*.¹⁹

Údaje o pôsobení nemeckého pancierového vlaku č. II na Slovensku po 22. septembri 1944 chýbajú. S najväčšou pravdepodobnosťou naďalej chránil trať Košice – Prešov až do ústupu nemeckých vojsk z tohto priestoru začiatkom roka 1945.

NEMECKÝ PANCIEROVÝ VLAK Č. III

O tomto pancierovom vlaku sa zachovali len dve kusé informácie. Podľa Tajnej správy VČSA č. 10 125 z 1. októbra 1944 prišla obrnená vlaková súprava do Mníška nad Hnilcom.²⁰ Ďalšia informácia z roku 1945 zase hovorí, že niekedy v septembri 1944 dorazil nemecký pancierový vlak do Vondrišelu (dnes Nálepkovo), kde z neho vyložili delá.²¹ Oba údaje sa nepochybne vzťahujú k tej istej súprave.

Príchod nemeckého pancierového vlaku č. III do Vondrišelu musel súvisieť s postupom jednotiek II. taktickej skupiny, ktorým sa dňa 24. septembra 1944 podarilo preniknúť z Dobšinej do priestoru obce Hnilec – sedlo Grajnár. Velenie nemeckej 1. tankovej armády sa vtedy zrejme v obave z ďalších povstaleckých útokov rozhodlo posilniť okupačné jednotky v údolí rieky Hnilec ťažkými delami, ktoré prepravila spomínaná súprava.

Vlak dorazil do Vondrišelu niekedy v posledných dňoch septembra 1944. Pozostával z pancierovanej lokomotívy a štyroch bojových vozňov, pričom na každom bol inštalovaný štvorhlavňový kanón 20 mm *Flak 38*.²² Z uvedených údajov jednoznačne vyplýva, že išlo o jeden z početných improvizovaných protiletadlových vlakov. Úlohou tejto súpravy bola nepochybne ochrana východoslovenských tratí a dôležitých železničných objektov. Podľa záznamu z roku 1945 sa vo vozňoch nachádzali aj štyri 100 mm delá, čo boli najpravdepodobnejšie poľné húfnice *leFH 18* kalibru 105 mm. Ak to porovnáme s tajnou správou VČSA, je jasné, že vlak delá len prevážal.

NEMECKÝ PANCIEROVÝ VLAK Č. IV

Jediný nemecký „pancierový vlak“ zničený povstaleckou armádou operoval na trati Poprad – Kráľova Lehota. Vďaka hláseniam z Vojnového denníka VČSA, spomienkam účastníkov Povstania a zachovanému (i keď nekvalitnému) fotografickému materiálu, máme o jeho pôsobení a zložení detailné informácie.

Úlohou tejto súpravy bola ochrana rekonštrukcie strategického železničného mosta nad sútokom Bieleho a Čierneho Váhu východne od Kráľovej Lehoty. Tento úsek trate od 24. septembra 1944 kontrolovali príslušníci obranného úseku II. taktickej skupiny Kosatec pod velením kpt. Martina Kučeru. Okupanti sa s tým nemohli zmieriť a už 25. septembra 1944 sa motorizované jednotky tankovej divízie Tatra s podporou troch tankov *PzKpfw. IV Ausf. H* a piatich obrnených transportérov pokúsili vytlačiť povstalcov od železnice. Avšak po strate

¹⁸FRANCEV, V. – KLIMENT, Ch. K.: c. d., s. 324.

¹⁹JEDRZEJEWSKI, D. – LALAK, Z.: c. d., s. 264.

²⁰Vojnový denník VČSA, tajná správa č. 10.125/Taj. zprav. 1944. VHA Trnava, fond I. ČSAS, sign. 9/C II/15/12.

²¹Štátny oblastný archív Levoča, fond Okresný ľudový súd Levoča, sign. 58/1945.

²²Tajná správa VČSA č. 10.125 uvádza, že vlak bol vyzbrojený štvor- a šesťhlavňovými protiletadlovými kanónmi. Šesťhlavňový Flak však Nemci nevyrábali.

dvoch obrnených transportérov a nákladného automobilu s pechotou ustúpili.²³ Nemci sa však ani potom pokusov o spriechodnenie trate nevzdali. Predovšetkým chceli uviesť do prevádzky vyradený železničný most pri Kráľovej Lehote. Opravu mala zabezpečovať improvizovane vyzbrojená vlaková súprava. Jej výstavbu podľa všetkého iniciovalo oblastné okupačné vedenie v Poprade.

Vlak bol postavený v krátkom čase a už 30. septembra 1944 dorazil do Štrby, odkiaľ sa na druhý deň o 6. hodine presunul k zničenému mostu. Podľa spomienok M. Kučeru, sa táto súprava skladala z plošinového vozňa naloženého štrkom a vyzbrojeného jedným protitankovým kanónom 37 mm *Pak 35/36*, dvoch vozňov so železnou konštrukciou, dvoch pancierových vozňov a obyčajnej tlačnej lokomotívy.²⁴ Prvý „pancierový vozeň“ bol však v skutočnosti plošinový vagón, na ktorom sa nachádzal zastaraný tank *PzKpfw. IV Ausf. D*, jedno z jedenástich vozidiel tohto typu, používaných od 25. septembra 1944 nemeckými okupačnými vojskami na Spiši.²⁵ Tank *PzKpfw. IV Ausf. D* bol vyzbrojený kanónom *KwK 37* a dvomi guľometmi *MG 34*. Druhý „pancierový vozeň“ bol zasa obyčajný osobný vagón prevážajúci pechotu.

Kpt. Kučera mal o pohybe „pancierového vlaku“ presné informácie a 30. septembra 1944 dal trať približne 2 km východne od Kráľovej Lehoty podmínať. Pokus povstaleckých ženístov zničiť vlak náložou umiestnenou pod koľajami však zlyhal, elektrický kábel k rozbuške totiž v noci prerušila lesná zver. Vozne so stavebným materiálom a protitankovým kanónom potom Nemci odstavili pri rozbitom moste, zatiaľ čo zvyšok súpravy sa vrátil do Štrby.²⁶

Približne o 09:30 prišiel vlak znovu.²⁷ Druhá súprava sa skladala z plošinového vozňa s kanónom *Pak 35/36*, dvoch nákladných vozňov naložených stavebným materiálom, vozňa s tankom *PzKpfw. IV Ausf. D*, osobného vozňa s pechotou, plošinového vozňa s ďalším 37 mm kanónom a tlačnej lokomotívy. Kábel vedúci k výbušniam sa dovtedy povstaleckým ženistom podarilo opraviť a tentoraz nálože bez ťažkostí odpálili.²⁸ Vozne s materiálom a jeden *Pak 35/36* boli explóziou zničené, vagóny s tankom a pechotou sa od súpravy odtrhli. Nepoškodené lokomotívy sa i s druhým plošinovým vozňom podarilo uniknúť.²⁹

Oprava mosta bola síce znemožnená, ale rozbité vagóny zostalo strážiť asi 50 nemeckých vojakov. Nepoškodený nemecký tank navyše palbou ohrozoval povstalecké jednotky. Dňa 4. októbra 1944 preto kpt. Kučera nariadil prisunúť bližšie k trati 105 mm húfnicu s protipancierovým strelivom, ktorá tank umlčala.³⁰ Po zotmení prenikli povstaleckí vojaci k trati a vyhodili poškodené vozne do povetria.³¹

NEMECKÝ PANCIEROVÝ VLAK Č. V

Posledný známy nemecký pancierový vlak nasadený proti povstaleckej armáde pôsobil taktiež v priestore Poprad – Kráľova Lehota. Bol náhradou za bojovo-nákladnú súpravu, ktorú vojaci kpt. Kučeru vyradili začiatkom októbra 1944. Tento vlak operoval v rámci skupiny armád „A“.³² Nie je preto vylúčené, že išlo o *Panzerzug 24* alebo *Panzerzug 25*. Jeho poslaním

²³Krampl, L.: Spomienky príslušníka 1. ČSA na SNP (Brezno – Telgárt – Čertovica), zv. III, s. 26 – 28. VHA Trnava, fond Špeciálne zbierky, sign. X-457.

²⁴KUČERA, M.: Nezložený Kosatec, s. 41 – 42.

²⁵Vojnový denník VČSA, hlásenie z 25. septembra 1944. VHA Trnava, fond I. ČSAS, sign. 4/B/29/4.

²⁶KUČERA, M.: c. d., s. 41 – 42.

²⁷Vojnový denník VČSA, telegram z 20:49 1. októbra 1944. VHA Trnava, fond I. ČSAS, sign. 4/B/35/4.

²⁸Vojnový denník VČSA, hlásenie z 3. októbra 1944. VHA Trnava, fond I. ČSAS, sign. 4/B/35/4.

²⁹KUČERA, M.: c. d., s. 41 – 42.

³⁰Vojnový denník VČSA, hlásenie z 4. októbra 1944. VHA Trnava, fond I. ČSAS, sign. 4/B/38/5.

³¹Vojnový denník, VČSA hlásenie z 5. októbra 1944. VHA Trnava, fond I. ČSAS, sign. 4/B/39/5.

³²PREČAN, V. a kol.: c. d., s. 561.

bolo chrániť železničné trate v priestore Poprad, zaistiť opravu poškodených železničných objektov a po začiatku generálnej ofenzívy okupačných vojsk podporovať útok bojovej skupiny Wittenmayer na Malužinú.

Prvá správa o prítomnosti nemeckého pancierového vlaku č. V na Slovensku je zo 6. októbra 1944.³³ Do boja proti jednotkám kpt. Kučeru však zasiahol až 23. októbra 1944. Povstalcami sa ho ešte v ten istý deň podarilo odrezať medzi zničenými železničnými mostami asi 3 kilometre východne od Kráľovej Lehoty. Súprava pritom nebola poškodená a začala ostreľovať Vyšnú Bocu.³⁴ Na žiadosť veliteľstva II. taktickej skupiny ju preto nasledujúci deň neúspešne bombardovali dve stíhačky 1. československého stíhacieho leteckého pluku.³⁵ Pancierový vlak potom naďalej intenzívne ostreľoval predsunuté povstalecké delostrelecké postavenia.³⁶ Veliteľstvo II. taktickej skupiny žiadalo nálet zopakovať, no ten sa už pre zhoršenie počasia neuskutočnil.³⁷

O zložení nemeckého pancierového vlaku č. V hovorí len veľmi stručne povstalecké hlásenie z 21. októbra 1944, z ktorého sa, žiaľ, nedajú vyvodiť žiadne podrobnosti. Skladal sa z tykadlového vozňa, dvoch plošinových vozňov s delami, troch krytých vozňov, pancierovanej lokomotívy, ďalších troch krytých vozňov a dvoch plošinových vozňov s delami.³⁸ išlo teda o najväčšiu bojovú súpravu, akú okupanti na Slovensku nasadili. Plošinové vagóny s delami však jej integrálnou súčasťou určite neboli. Chýbala im akákoľvek pancierová ochrana a s takým dlhým vlakom by sa v mobilnom boji zle manévrovalo. Podľa všetkého len prevážali poľné húfnice s veľkým dostrelom, ktoré svojou paľbou podporovali útok skupiny Wittenmayer. Potvrďuje to povstalecké hlásenie, že vlak ostreľoval Vyšnú Bocu. Tá je od Kráľovej Lehoty vzdialená vzdušnou čiarou 11 km a navyše skrytá za horským masívom.

Po dobytí Malužinej skupinou Wittenmayer dňa 25. októbra 1944 zostal nemecký pancierový vlak č. V pravdepodobne naďalej chrániť opravu železničnej trate medzi Štrbou a Kráľovou Lehotou až do jej ukončenia.

Vysvetlivky

<i>Ausf.</i>	= <i>Asführung</i> : verzia
<i>Flak</i>	= <i>Fliegerabwehrkanone</i> : protiletadlový kanón
<i>KwK</i>	= <i>Kampfwagenkanone</i> : kanón bojového vozidla
<i>leFH</i>	= <i>leichte Feldhaubitze</i> : ľahká poľná húfnica
<i>LT</i>	= ľahký tank
<i>MG</i>	= <i>Maschinengewehr</i> : guľomet
<i>Pak</i>	= <i>Panzerabwehrkanone</i> : protitankový kanón
<i>PzKpfw.</i>	= <i>Panzerkampfwagen</i> : obrnené bojové vozidlo

³³Vojnový denník VČSA, telegram veliteľstva obranného úseku „Kosatec“ zo 6. októbra 1944. VHA Trnava, fond 1. ČSAS, sign. č. 4/B/40/5.

³⁴Vojnový denník VČSA, hlásenie veliteľstva II. taktickej skupiny z 23. októbra 1944. VHA Trnava, fond 1. ČSAS, sign. 4/B/57/6.

³⁵Vojnový denník VČSA, creedogram č. 504 z 24. októbra 1944. VHA Trnava, fond 1. ČSAS, sign. 4/B/58/6.

³⁶Vojnový denník VČSA, hlásenie veliteľstva II. taktickej skupiny z 24. októbra 1944. VHA Trnava, fond 1. ČSAS, sign. 4/B/58/6.

³⁷Vojnový denník VČSA, creedogram č. 505 z 24. októbra 1944. VHA Trnava, fond 1. ČSAS, sign. 4/B/58/6.

³⁸Vojnový denník VČSA, hlásenie veliteľstva II. taktickej skupiny z 21. októbra 1944. VHA Trnava, fond 1. ČSAS, sign. č. 4/B/55/6.