

## **POJAZDY ŁĄCZNOŚCI KABLOWEJ WCZORAJ I DZIŚ**

Pierwszy egzemplarz samochodu telefonicznego PF 508/518 powstał w 1936 roku z myślą o zapewnieniu łączności kablowej oddziałom zmotoryzowanym – artylerii przeciwlotniczej, artylerii motorowej oraz wyższemu dowództwom WP, których łączność przed wybuchem wojny została już częściowo zmotoryzowana. Podstawą do stworzenia specjalistycznego nadwozia łącznościowego była rama od produkowanego seryjnie PF 508 III jednak już z szeregiem zmian zawartych w nieco większym modelu Fiata oznaczonym numerem 518. Rama, silnik FIAT 108 (PZInż 117) wraz ze skrzynią biegów, układ kierowniczy oraz przednia część blach z charakterystyczną osłoną silnika pochodziła od modelu 508. Biorąc pod uwagę planowane przeciążenia wymieniono tylny most na ten montowany w samochodach PF 518 (skrócony) oraz wzmocniono tylny zespół resorowy dodając 1-2 pióra. Ponadto w początkowym wariantcie zaraz za skrzynią biegów wbudowano terenowy reduktor oraz wprowadzono blokadę mechanizmu różnicowego, w środkowej części ramy dodano wzmocnienia – całość zmian miała zapewnić trwałość konstrukcji i odpowiednie walory trakcyjne podczas jazdy w terenie. Przeprowadzone intensywne próby terenowe wykazały szereg wad dlatego dodano wsporniki dla dwóch bocznych (zapasowych) kół nośnych, które zmniejszały szanse na zawieszenie się samochodu podczas przekraczania poprzecznych przeszkód, np. powalonych pni drzew. Dotychczasowy reduktor umieszczono wraz z czterobiegową skrzynią biegów w jednej obudowie bazując nadal na podzespołach wersji PF 508. Przekonstruowana tylna część ramy wyposażona została w hak pozwalający na holowanie specjalistycznej przyczepy łączności przewożącej sprzęt oraz jednego członka załogi. Producentem ram samochodów w wersji PF 508/518, wykonywanych z kształtowników stalowych o profilu ceowym, były poznańskie zakłady H.Cegielski S.A. nadwozia zaś powstawały w Nadwoziowni Specjalnej PZInż. Nadwozie wozu telefonicznego stanowiły zamknięta kabina kierowcy i pasażera o szkielecie wykonanym z twardego, suchego drewna obitego blachą dwukrotnie dekapowaną i lakierowaną natryskowo. Umieszczony z tyłu wozu przedział ładunkowy stanowił również konstrukcję drewniano-stalową, zbliżoną do popularnego wozu w wersji furgon. W modelowym egzemplarzu drzwi do kabiny kierowcy zakrywane były jedynie brezentową oponczą, w późniejszych samochodach łączności wprowadzono już drzwi połówkowe, w których górną część przesłaniano

brezentową okiennicą rozpiętą na metalowym stelażu wyposażoną w celuloidowe okienka. Co ciekawe drzwi otwierały się odwrotnie niż w standardowych modelach PF 508. Przednia szyba posiadała dwie wycieraczki montowane przy górnej krawędzi niedzielonej szyby oraz lusterko wsteczne. Na dachu kabiny znajdował się uchwyt do montażu zwijaka kablowego wykorzystywanego podczas zwijania linii telefonicznych. Dzieląca przedziały pojazdu ściana posiadała prostokątne okienko. Wzdłuż otwartej części ładunkowej nadwozia zamontowano dwie dwuosobowe ławki w drewnianymi oparciami przytwierdzonymi wspornikami do burt wozu. Pod nimi umieszczono schowki na sprzęt łączności i najprawdopodobniej również na rzeczy osobiste załogi. Skrzynia ładunkowa kryta była brezentową oponczą rozpinaną na 2 (3?) metalowych pałkach przewożonych po zewnętrznej stronie desek oparciowych. Wejście na skrzynię ładunkową odbywało się z tyłu wozu poprzez umieszczone na środku tylnej burty wycięcie zamykane brezentową przesłoną. Również na tylnej ścianie wozu znajdowały się analogiczne do dachowego uchwyty do zwijaków kablowych służące do rozwijania linii w czasie marszu. Pomiędzy kabiną kierowcy, a przedziałem ładunkowym po obu stronach wozu zamontowane były metalowe uchwyty-korytka do przewozu tyczek służących do rozstawiania linii telefonicznych (około 20 sztuk z każdej strony). W czasie transportu tyczki dodatkowo przypinano do wozu dwoma skórzanymi pasami. Holowana przez telefonicznego PF 508/518 przyczepa łączności była niewielką, drewniano-metalową konstrukcją opartą na jednej osi. W metalowej skrzyni przewożono elementy wyposażenia telefonicznego patrolu natomiast na podestach obok siedziska oponcze brezentowe oraz rozkładany namiot stacyjny, Ciekawostką jest zastosowanie zarówno w samochodzie jak i w przyczepie felg dwóch różnych typów – pełnych (np. w furgonach) oraz ażurowych (np. łażik). Zarówno samochód telefoniczny jak i przyczepa wyposażone były w błotniki przedłużone gumowymi chlapaczami.

#### **Dane:**

- załoga: dowódca patrolu, tyczkowy, kablowy, kierowca
- jednostka napędowa: gaźnikowy, 4-cylindrowy, 4-suwowy, dolnozaworowy silnik FIAT 108 (PZInż 117) chłodzony cieczą o pojemności skokowej 995 cm<sup>3</sup> i stopniu sprężania 6:1. Moc 24 KM (17,7 kW) przy 3600 obr./min,
- ogumienie: Polska Opona Stomil o wymiarach 5,5x15”
- wymiary ogólne: długość 3540 mm, szerokość 1580 mm, wysokość 1460 mm, prześwit 320 mm, szacowana długość zestawu z przyczepą 6120 mm, długość przyczepy 2580

mm,

- masa własna: ok. 950 kg,
- prędkość: maksymalna 65 km/h, z przyczepą 55-60 km/h,
- zużycie paliwa: 10-12 litrów / 100 km (szosa),
- nośność użytkowa: 400 kg
- wyposażenie specjalne: telefony polowe, 4 bębny kabla telefonicznego, tyczki wraz ze złączkami (zbliżone do wyposażenia konnego wozu telefonicznego wz. 37Ł),



*Samochód telefoniczny PF 508/518 wraz z przyczepką telefoniczną wz.37*



*Typowy wóz taborowy załadowany sprzętem łączności. Utał się zwyczaj że łącznicę w czasie transportu żołnierz trzymał na kolanach.*



*Przerobiona taczanka ckm wz.28 wykorzystana do transportu łącznicy i bębnow kablowych.*

Użytkowana w latach 30-tych radiostacja N2 była ruchomą stacją nadawczo-odbiorczą, dostosowaną do pracy w warunkach polowych i kooperacji z analogicznymi radiostacjami typu N wykorzystywanymi przez Wojsko Polskie. Do jej przewożenia, w zależności od rodzaju jednostki służyły odpowiednio biedki, taczanki lub samochody Fiat 508/518 o specjalnych nadwoziach. W szwadronie łączności numer 7 należącym do Wielkopolskiej BK radiostacja N2 transportowana była m.in. na taczance oznaczonej jako N2/T. Ten specjalistyczny wóz radiowy umożliwiał zarówno nadawanie jak i odbiór sygnałów w trakcie marszu. Konstrukcja pojazdu umożliwiała też demontaż radiostacji i jej przenoszenie z równoczesnym prowadzeniem nasłuchu.

Obsługę taczanki stanowiło 4 żołnierzy o specjalności radio-telegraficznej oraz woźnica. Na przednim półwoziu znajdowało się 2 radiotelegrafistów oraz woźnicę, ławkę na tylnym półwoziu zajmowało kolejnych dwóch specjalistów. Przednie półwozie posiadało obszernych schowek pod ławkę obsługi podzielony odpowiednimi przegrodami. Osprzęt taborowy jak zapasowe dętki do kół, pompka, namiot ze składanym masztem, komplet narzędzi do ściągania kół oraz pozostałe elementy drobnego wyposażenia wraz z zapasem owsa przewożono właśnie pod siedzeniem, w przedniej części taczanki. Tornistry całej obsługi taczanki znajdowały się w specjalnym stelażu umieszczonym za skrzynią przedniego półwozia.

Całość osprzętu właściwego stacyjnego, jak kompleta radiostacja N2 wraz z tornistrami bateryjnymi, bębniami z kablem, zwijakiem kabla etc. przewożona była na tylnym

półwoziu. Nadajnik, dwa odbiorniki, zestaw słuchawkowy znajdowały się w charakterystycznym pomieszczeniu dla aparatury zlokalizowanym w przedniej części tylnego półwozia po lewej stronie. Posiadało ono własne oświetlenie w postaci lampki na składanym uchwycie dające możliwość pracy w nocy lub przy całkowicie opuszczonym dachu brezentowym. Po prawej stronie natomiast umieszczano wyjmowany tornister z prądnicą, filtrem i regulatorem napięcia unieruchamiany za pomocą sprężynowego zaczepu. Pomiędzy pomieszczeniem aparatury, a tornistrem prądnicy znajdował się składany stolik 22x39 cm. Pod siedzeniem radiooperatorów przewożono m.in. dodatkowy zestaw słuchawek z ogłowie, skrzynkę rozdzielczą, komplet narzędzi stacyjnych, brezentową torbę kancelaryjną zawierającą szereg drobnych elementów wyposażenia radio-telefonicznego. Ponadto w tylnej części większego półwozia znajdowało się za oparciem duże pomieszczenie zamykane dwuskrzydłowymi drzwiami. Na wewnętrznym stelaży transportowano m.in. dwa tornistry bateryjne, dwa bębny wraz ze zwijakiem wz. 38 oraz dwa pudła na drobne elementy wyposażenia.

Maszt radiostacji, składający się z dwóch bambusowych tyczek, montowany był na specjalnym sprężynowym uchwycie z lewej strony pomieszczenia aparatury tylnego półwozia. Uchwyt ten umożliwiał pracę radiostacji w czasie marszu z prędkością do 30 km/h. Z racji długości bambusowego masztu zastosowany uchwyt umożliwiał odchylenie się masztu w przód lub w tyłu przy napotkaniu przeszkody w czasie marszu oraz jego samoczynny powrót do wyjściowej pozycji pionowej.

Zapas siana w płóciennym worku przewożono na tylnej ścianie większego półwozia, na odchylanym koszu wykonanym z rurek stalowych. Wzdłuż tylnego półwozia przewożono również, w specjalnym kanale pod siedzeniami, składany trzyczęściowy masz drewniany o łącznej długości 6 metrów. Maszt wkładano od tyłu i unieruchamiano specjalnych sprężynowym uchwytem umieszczonym u wylotu kanału. Osobno transportowana była dwuczęściowa tyczka bambusowa z anteną i długości 2,5 i 3,5 metra najprawdopodobniej na stałe w widocznym na wielu fotografiach uchylnym uchwycie.

## **Budowa**

Powożona z kozła, dwukonna taczanka składała się z dwóch niezależnych dwukołowych półwozi sprzężonych ze sobą specjalnym elastycznym uchwycem. Ramy obu zestawów

wykonano ze giętych elementów dwuteownikowych łączonych spawaniem. Podłogę stanowiły natomiast grube deski łączone na pióro-wpust. Nadbudowy obu półwozi o konstrukcji mieszanej tj. blaszano-drewnianej montowano do ramy za pomocą profili stalowych. Sprzężenie półwozi odbywało się za pomocą trzpienia tylnego półwozia, który wchodził w tuleję umieszczoną na przednim półwoziu oraz odpowiedniego klina z zapadką sprężynową. Tego rodzaju sprzęgło uniemożliwiało ruchy podstawowych części taczanki względem siebie w płaszczyźnie pionowej. Równolegle jednak omawiany mechanizm dawał możliwość skrętu półwozi względem siebie w płaszczyźnie poziomej do 90 stopni oraz wychylenie każdego z nich na boki do 35 stopni. Co warto jest podkreślić w przypadku szybko przemieszczających się jednostek artylerii konnej, zastosowanie w taczance połączenie dyszla z przednim półwoziem za pomocą pojedynczej przetyczki metalowej, umożliwiało swobodę jego ruchu w pionie oraz uniemożliwiało złamanie dyszla. Dla ulżenia koniom w dźwiganiu dyszla służyła podpórka ograniczająca jego ruch ku dołowi, a zwalniana w razie potrzeby przy pomocy odpowiedniego pedału umieszczonego z prawej strony obsady dyszla. Hamowanie taczanki odbywało się za pomocą zawieszanej na łańcuchu stalowej łyżki, którą przykładano do tylnego koła. Łyżkę przewożono pod siedzeniem woźnicy na przednim półwoziu bądź zawieszano na uchu przy sprzęgle. Po zatrzymaniu taczanki możliwe było wykorzystanie dodatkowej uchylnej podpórki umieszczonej pod odwłokiem tylnego półwozia.

Każde z półwozi wyposażone było w półeliptyczne resory piórowe oraz koła samochodowe analogiczne do stosowanych w samochodach Polski Fiat 508/518 wyposażone w opony o wymiarach 450/16. Nowością jaką były koła samochodowe w taczankach pozwalało na zmniejszenie trójkonnego dotychczas zaprzęgu do dwóch koni. Zysk dwukonnej taczanki o ogumionych kołach na sile ciągnącej nawet na ciężkich drogach określano do 70% w stosunku do takiego samego obciążenia dla wozu o kołach tradycyjnych kołach szprychowych.

Analiza zdjęć pozwala jednoznacznie stwierdzić, że w czasie trwającej od 1937 produkcji przedmiotowych taczanek dla radiostacji wprowadzono istotne zmiany w konstrukcji przedniego półwozia. Pierwszą z nich było podzielenie, jednolitej dotychczas, ławki dla woźnicy i radiooperatorów na trzy niezależne siedzenia z oparciami, przy czym środkowe zostało cofnięte względem skrajnych o około 25 cm. Sutkiem tej zmiany był również podział skrzyni półwozia oraz wbudowanie w nią, będących wcześniej osobnym elementem,

ślizgaczy z chlapaczami gumowymi. Drugą istotną zmianą była umieszczona na środku pomostu przedniego półwozia, analogiczna do wykorzystywanej w taczankach radiostacji N1, nożna prądnica. Dawała ona możliwość pracy stacji w marszu i postoju w przypadku wyczerpania baterii, pierwotna wersja taczanki prądnicy nie posiadała. Najprawdopodobniej w skutek przekonstruowania skrzyni przedniego półwozia zmianie uległ tylny stelaż służący do przewozu tornistrów obsługi stacji. Modernizacja dotyczyła również tylnej części pojazdu. Najbardziej zauważalną zmianą było uproszczenie konstrukcji skrzyni aparatuwej i zamiana charakterystycznej ukośnej przedniej płyty na pionową. Owocem tej zmiany była nowa pojemniejsza bryła pomieszczenia aparatury w formie prostopadłościanu.

### **Dane techniczne**

- Masa taczanki bez wyposażenia radiowego, telefonicznego i obsługi - 420 kg,
- Masa całkowita taczanki bez obsługi - 558 kg,
- Długość taczanki z dyszlem 7060 mm,
- Długość bez dyszla 3950 mm,
- Szerokość całkowita 1350 mm,
- Wysokość z budą 1810 mm,
- Wysokość bez budy 1500 mm.

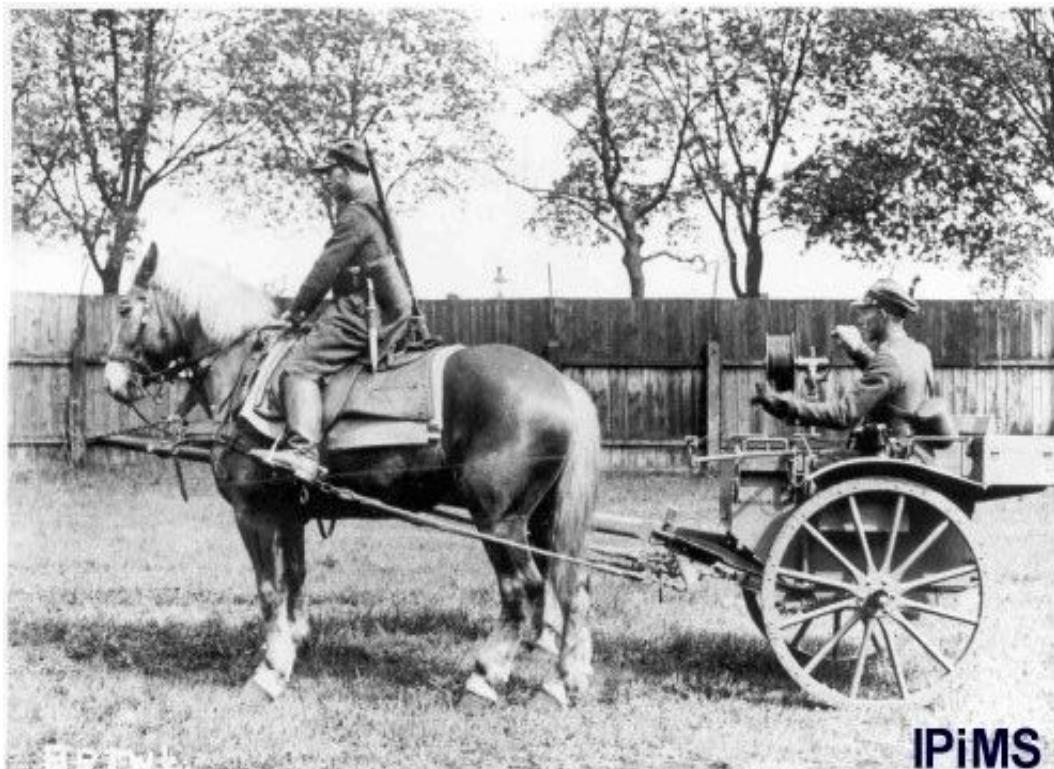


*Biedka telefoniczna*

Podwozie biedki telefonicznej wz.28 składa się z osi, kół, resorów, ciąгла i orczyka, Rozstaw kół 112,5 cm. - Średnica kół 100 cm. Resory podłużne. Ciężar własny 230 kg. Koła o piastach drewnianych zabezpieczone są czapkami i przetyczkami z zatyczkami. Oś stalowa, długości 153 cm, o prostokątnym przekroju średniej, z oporami i stożkowymi czopami. Do osi są przymocowane ściągaczami dwa podłużne resory. Końce resorów łączą się z nadwoziem za pomocą czterech uchwytów, przytwierdzonych od spodu do podłużnych belek pomostu. Do przednich uchwytów resorów są przykręcone końce ramion ciąгла (dwuramiennego); trzon ciąгла, zakończony uchem, jest przymocowany do środka przedniej belki poprzecznej za pomocą uchwytu. W uchu ciąгла wisi hak z zapadką do zawieszenia orczyka. Orczyk ma na końcach okucia z baraniami rożkami. Nadwozie stanowi pomost ze skrzynią oraz dyszelki. Pomost składa się z czterech belek podłużnych i dwóch poprzecznych; środkowe belki podłużne wystają za obie belki poprzeczne. Na skrajnych belkach podłużnych wspierają się boki skrzyni; przednie końce belek służą do osadzenia dyszelków a tylne jako oparcie dla otwartej zasuwy. Obie podłużne belki środkowe stanowią oparcie dla dna skrzyni. Na pomoście jest osadzona skrzynia, długości 150 cm, szerokości 90 cm a wysokości 40 cm, Składa się z dwóch boków, ściany przedniej i tylnej, przegrody i dna. Boki oraz ściana przednia mają kościec z belek, połączonych poprzeczkami (sponami), od wewnątrz posyty deskami. W odległości 30 cm od ściany przedniej wstawiona jest równoległe do niej przegroda z desek, tworząca w połączeniu z wiekiem, przytwierdzonym do przegrody na zawiasach, kozioł. Tylną ścianę stanowi zasuwa, przymocowana do dna na dwóch długich zawiasach, otwierana przez opuszczenie w dół o 90°. przy czym opiera się o wystające końce skrajnych belek podłużnych pomostu. Zamknięcie zasuwy następuje przez wsunięcie wystających na boki końców okuć górnych narożników otworami na czopy, wnitowane w okucia górnych narożników boków skrzyni. W czopach są pionowe otwory, w które po zamknięciu zasuwy zakłada się przetyczki, przymocowane na łańcuszkach. Wnętrze skrzyni (poza przegrodą) wypełniała po bokach dwa kosze żelazne, służące do umieszczenia blaszanych bębnow z przewodnikiem telefonicznym (po trzy bębny w każdym koszu); środek zajmuje wyjmowana skrzynka drewniana, przystosowana do pomieszczenia aparatów telefonicznych, baterii elektrycznych i niezbędnych narzędzi. Bębny wkłada się do koszów z góry i osadza osiami w odpowiednich gniazdach; mogą się więc obracać w koszach, tak że przewodnik można rozwijać podczas jazdy. Do podparcia biedki służą dwie podpórki, zawieszane na środku pod przednią i tylną belką poprzeczną pomostu. W czasie jazdy podwiesza się je na ogniwach. Dyszelki, długości 240 cm, są przytwierdzone do wystających końców skrajnych belek podłużnych pomostu, Obciosane czworokątnie



grubsze ich końce okute są blachą. Wystająca za dyszelek część okucia ma jedną ściankę wyciętą, co umożliwia nasadzenie dyszelka na koniec belki, do której przykręca się go z boku dwiema skrętkami. Dyszelki mają haki do pasa oporowego. Dla ochrony od wpływów atmosferycznych nakrywa się skrzynię płachtą brezentową, rozpiętą na dwóch żelaznych pałkach, umieszczonych ponad zasuwą i przegrodą (tylną ścianką kozła). Celem usztywnienia naciągniętej płachty wszyte są w nią wzdłuż dwa drewniane drążki, których końcowe okucia suwają się po pałkach- Boki płachty są zaopatrzone w rzemyki (po 4 z każdej strony), które się zapina na mosiężne guziki na sponach boków skrzyni. Po ściągnięciu płachty na bok pozostaje ona w tym miejscu, nie dając się odjąć od pałków. Zaprzęg jednokonny.

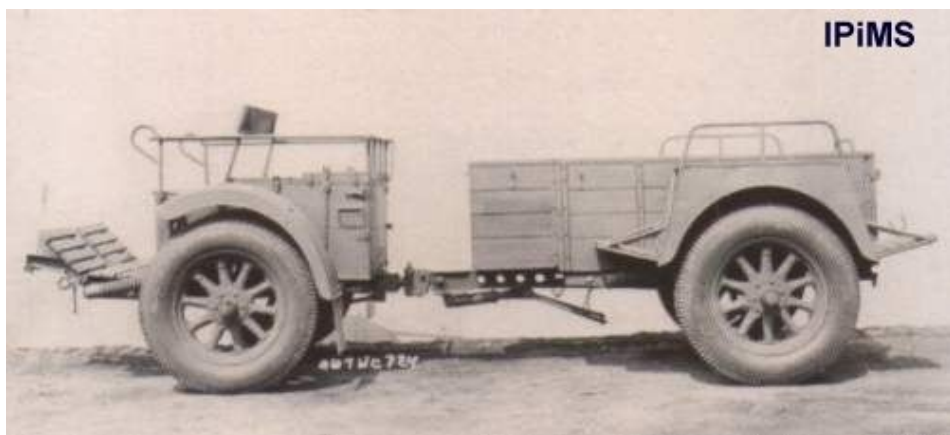


*Dwukółka telefoniczna używana w kawalerii*



*Wóz telefoniczny kawaleryjski wz.36K*

Wykonano 7 modelowych wozów tego typu. Wozy przewidziano do zaprzęgu trójkowego ale nawet przy takim zaprzęgu okazały się za ciężkie. Dopiero wymiana kół z obręczą żelazną na koła ogumione pozwoliła mu na poruszanie się z szybkością wymaganą w kawalerii nawet przy zaprzęgu parokonnym.



*Wóz telefoniczny wz.37Ł*

Wóz telefoniczny drużynowy wz.37Ł przeznaczony jest dla drużyn telefonicznych wojsk łączności, przy czym na drużynę przewidziano 2 wozy. Wóz składa się z dwóch półwozi sprzęgniętych za pomocą sprzęgła elastycznego. Na półwoziu przednim przewożony jest sprzęt łączności (kabel, złącza tyczkowe i tyczki), sprzęt pomocniczy, ekwipunek obsługi i paszę. Na skrzyni taborowej przewidziane jest miejsce dla taborowego i telefonisty a na galeryjce przewożone są plecaki telefonistów. Na nadwoziu tylnym przewożone są bębny

z kablem, tyczki podporowe, odciągi oraz sprzęt saperski. W przypadku użycia wozu do budowy linii półstałych przewożony jest materiał do ich budowy.



*Wóz telefoniczny wz.37L*



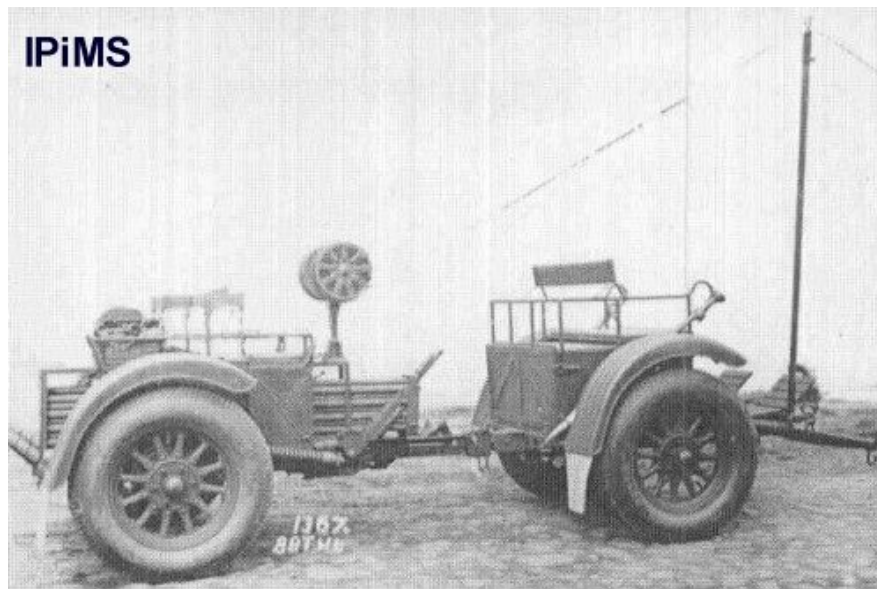
*Wóz telefoniczny wz.37L*



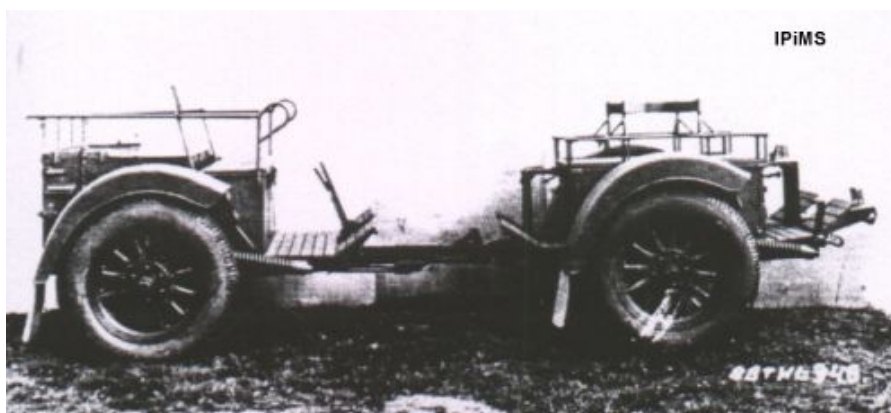
*Wóz telefoniczny wz.37Ł - telefoniści idą za wozem*



*Wóz telefoniczny wz.37Ł - telefoniści jadą na wozie (na taki "luksus" można było sobie pozwolić tylko na dobrych drogach)*



*Wóz telefoniczny kawaleryjski wz.39K  
podczas zwijania linii*



*Wóz telefoniczny artylerii wz.38A*

Pełna nazwa: wóz telefoniczny centrali pomiarów wzrokowych. Zbudowany na podwoziu wozu wz.37Ł. Przewidziany do użycia w plutonach dźwiękowych i wzrokowych pomiarów artyleryjskich. Przednie półwozie mieściło 12 bębnow B z kablem, bęben pusty i bańkę 10 litrową. Na półwoziu tylnym przewożono 3 aparaty telefoniczne, zestawy narzędzi mechanika telefonicznego, teczkę z aktami, lornetkę pryzmatową z trójnogiem, latarkę acetylenową, puszkę karbidową 2kg, zwijaki, torbę narzędziową, zwijak wozowy, baterię akumulatorów, nosidło, słupolazy, pas bezpieczeństwa, dołączniki kablowe, kołek uziemiający, 4 rososzki, 10 wieszaków do kabla, złączki kablowe.



*Samochód Polski FIAT 508/518 dla zmotoryzowanego patrolu telefonicznego.*

Samochód telefoniczny p.Fiat 508/518 wraz z przyczepką przeznaczony jest dla patroli telefonicznych artylerii zmotoryzowanej. Samochód, zaopatrzone jest w urządzenia do rozwijania i zwijania kabla. Przymocowana do ramy ostroga uziemiająca pozwala na utrzymanie stałej łączności telefonicznej w czasie jazdy. Przyczepka telefoniczna do samochodu, telefonicznego P.Fiat 508/518 spełnia zadanie ruchomej stacji telefonicznej. W tym celu zaopatrzone jest w zestaw namiotowy. Na zespole samochód-przyczepka przewozi się sprzęt łączności wg zestawu III - 40/1. Samochód posiada podwozie typu Polski Fiat 508/518, zaopatrzone w reduktor, urządzenie do blokowania tylnych kół /dyferencjału/, wyciągacze na bębnach walcowanych na kołach tylnych -bębny zaopatrzone są w kaptury ochronne i dwa koła zapasowe służące jako podporowe przy przejściach przez większe nierówności w terenie. Wyżej wymienione urządzenia mają na celu ułatwienie jazdy po złych drogach oraz w terenie.



*Ten sam samochód typu 508/518 bez plandeki widziany z góry.*



*Telefoniści podczas rozwijania linii z samochodu Fiat 508/518 z przyczepą*



*Telefoniści podczas rozwijania linii z samochodu Fiat 508/518 bez przyczepy*



*Rozwijanie linii telefonicznej z wykorzystaniem motocykla.*

### **Patrol telefoniczny w dolinie Widawki, rankiem 5 września 1939 r.**

We wrześniu 1939 roku 36 pułk piechoty Legii Akademickiej z Warszawy wchodził w skład dowodzonej przez gen. W. Bończę-Ujazdowskiego 28 Dywizji Piechoty należącej do Armii "Łódź".

Pułk w składzie swej macierzystej dywizji od chwili wybuchu wojny walczył na przedpolu głównej linii obrony w rejonie Wielunia, 4 i 5 września zaś na pozycji głównej nad rzeką Widawką. Następnie w odwrocie Armii "Łódź" ciężkie walki stoczył pod Wołą Cyrusową i Stryszowem, wszedł 7 września w skład zgrupowania gen. Thomée, z którym wycofywał się ku Warszawie. Dnia 12 września pułk próbował przebić się z krwawymi stratami do stolicy z rejonu Brwinowa, wycofał się jednak ostatecznie na Modlin, gdzie bronił odcinka "Pomiechówek" aż do kapitulacji Twierdzy Modlin.

Pluton łączności w polskim pułku piechoty obok przewidywanych 2 radiostacji N1T i N2 zasadniczo składał się z 5 patroli telefonicznych, 1 patrolu łączności z lotnikiem. Tak więc zadania plutonu skierowane były przede wszystkim na zapewnienie podstawowej w ówczesnym wojsku łączności kablowej i była ona realizowana poprzez 5-osobowe patrole telefoniczne wyposażone w nowoczesne polskiej produkcji polowe aparaty telefoniczne AP 36, zwijaki i bębny do kabla, kabel telefoniczny, tyczki-rososzki, torby narzędziowe itp. Do przewożenia sprzętu łączności służyły w pułkach piechoty konne biedki telefoniczne lub czterokołowe wozy telefoniczne.

Żołnierzy służących w patrolach telefonicznych nazywano w okresie międzywojennym popularnie "drucikami". Ogromne natężenie ognia artyleryjskiego oraz bombardowania lotnicze i działania dywersji z którymi nasze wojsko spotkało się od pierwszych chwil wojny powodowały częste przerwania łączności kablowej poprzez uszkodzenia kabli. Od wyszkolenia, pomysłowości oraz nierzadko heroizmu i poświęcenia patroli telefonicznych zależało jak szybko i czy w ogóle łączność telefoniczna zostanie nawiązana między oddziałami na nowo.









Widoczni na zdjęciach żołnierze patrolu telefonicznego pracujący przy zakładaniu linii telefonicznej to:

- dowódca patrolu przenoszący telefoniczny aparat polowy wz. 36 w metalowej karbowanej skrzynce malowanej kolorem ochronnym,
- żołnierz przenoszący bęben z kablem telefonicznym na specjalnym zwijaku,
- tyczkowy - żołnierz wyposażony w tzw "rososzkę" - długą tyczkę ze specjalną metalową końcówką do umieszczania kabla telefonicznego na wysokości,
- kablowy - żołnierz przenoszący torbę narzędziową oraz rozwijający kabel (do ochrony dłoni przed skaleczeniem służyła specjalna skórzana rękawica).

Umundurowanie "drucików" jest charakterystyczne dla jednostki, w ramach której służą - telefoniści noszą wydane w 36 pułku piechoty w dniu mobilizacji pułku 26 sierpnia 1939 nowe sukienne mundury polowe - kurtki wz. 36 oraz spodnie piechoty z owijkami wz. 37, piechocińskie zaczernione trzewiki. Uzbrojenie stanowią przewieszane przez plecy karabinki wz. 29 mauser z bagnetami noszonymi u pasa na lewym boku. Nakryciem głowy w polu są hełmy wz. 31, a maski przeciwgazowe wz. 32, chlebaki oraz pasy z ładownicami to standardowy zestaw ekwipunku niezbędny w polu. Żołnierz przenoszący bęben z kablem na zwijaku posiada tylko jedną ładownicę po lewej stronie.

## Współczesne wozy kablowe na podwoziu STAR



*WWK-10/C, na podwoziu STAR 442.32 z kabiną sześćoosobową.*

Węzłowy wóz kablowy jest elementem składowym systemu cyfrowej łączności radioliniowo-przewodowej „STORCZYK”. W powiązaniu z aparatowniami RWŁC-10/T i RWŁC-10/K oraz aparatowniami teleinformatycznymi umożliwia stworzenie struktury polowej sieci łącznościowo-informatycznej, na potrzeby prawidłowej wymiany informacji na obszarze funkcjonowania stanowiska dowodzenia oddziałów i pododdziałów.

WWK-10/C i jego wyposażenie przeznaczone są do budowy połączeń kablowych pomiędzy komponentami systemu łączności, za pomocą kabli miedzianych lub światłowodów. Wyposażenie jest kompatybilne z aktualnymi rozwiązaniami nowoczesnych systemów dowodzenia i łączności.

Wóz wykonany jest zgodnie z obowiązującymi w NATO standardami STANAG. Jego ukompletowanie, dzięki urządzeniom przejściowym które znajdują się na wyposażeniu pozwala łączyć ze sobą sojusznicze elementy węzła komunikacyjnego.

Dotąd pojazdy WWK-10/C osadzone były na podwoziu samochodów Star 944 DK. Obecne zamówienie obejmuje 19 maszyn (w dwóch wariantach kompletacji) opartych na podwoziu nowych ciężarówek Jelcz 442.32, które mają w Wojsku Polskim sukcesywnie zastępować starsze pojazdy ciężarowe i ciężarowo-terenowe różnych typów.



Do tej pory WWK-10/C instalowano na Starach 944DK. W sposób naturalny nośnikiem wyposażenia z nowego zamówienia stają się Jelcze.

WWK-10/C wchodzi w skład Cyfrowego Systemu Łączności Związku Taktycznego kryptonim Storczyk na szczeblu taktycznym (brygada-dywizja), czy operacyjnym. Wóz kablowy tworzy sieć połączeń pomiędzy stanowiskami dowodzenia, do budowy węzłów bazowych i tworzenia wewnętrznej infrastruktury teleinformatycznej (telefony, sieć komputerowa) w strukturze dowodzenia. Współpracuje z aparatowniami łączności typoszeregu RWLC-10.