

Mieczysław Hucal

O ŁĄCZNOŚCI W POLSKICH POCIĄGACH PANCERNYCH

Rok 2024 bogaty jest w rocznice. Jedną z nich jest 85. rocznica wybuchu II wojny światowej.

Wiele już napisano o łączności w tamtym okresie ale jest jedno zagadnienie, o którym wiemy niewiele. Mam tu na myśli łączność w pociągach pancernych, które odegrały znaczącą rolę w kampanii wrześniowej. Zresztą pociągi pancerne funkcjonowały już znacznie wcześniej niż w roku 1939.

Artykuł powstał głównie na podstawie książki Adama Jończy „Polskie pociągi pancerne 1921 – 1939”.

Pierwszym pociągiem pancernym był przejęty 1 listopada 1918 roku w Prokocimiu austro-węgierski pociąg pancerny, który osłaniał marsz na Przemyśl. Po jego zdobyciu podzielono go na dwa odrębne składy „Śmiały” i „Piłsudczyk”, które ruszyły do walki o Lwów. Na początku 1920 roku Wojsko Polskie miało 14 etatowych pociągów pancernych normalnotorowych i 9 na tor szeroki.

W latach 1918 – 1920 kształtował się sposób zestawiania wagonów bojowych. Lokomotywę umieszczano zazwyczaj w środku składu, na początku ustawiano platformę, następnie wagon artyleryjski z działem, wagony karabinów maszynowych i piechoty. Za lokomotywą następne wagony piechoty zamykając skład drugim wagonem artyleryjskim.

W latach 20-tych ten ogólny schemat został zachowany i aż do wojny 1939 roku skład bojowy zestawiany był w kolejności: platforma czołowa, przedni wagon artyleryjski, lokomotywa, wagon szturmowy, tylny wagon artyleryjski i platforma końcowa.

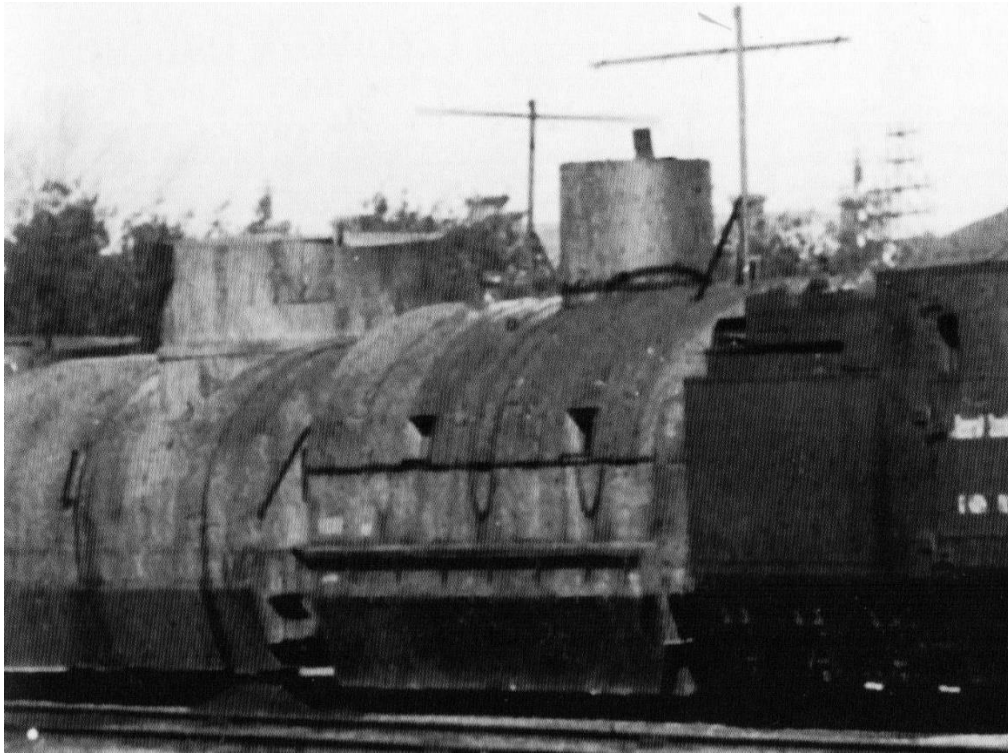
Nas z punktu widzenia łączności najbardziej będzie interesował wagon szturmowy.

Wagon szturmowy, zwany też wagonem wypadowym lub piechoty przewoził w swoim wnętrzu pluton wypadowy i saperów.

W wagonach tych montowane były też radiostacje. Na ich potrzeby wydzielano miejsce oddzielone od reszty wagonu ścianami z drewna.

Pierwszy radiostację otrzymał pociąg pancerny „Danuta”. Na dachu wagonu szturmowego tego pociągu zamontowano dwa maszty z poziomymi drzewcami (kształt litery

T) i rozciągniętymi między nimi przewodami anteny. Jakiego typu była radiostacja na chwilę obecną nie wiadomo. Być może były to francuskie radiostacje E-3 lub E-3bis.



Wagon szturmowy pociągu pancernego „Poznańczyk” z masztami antenowymi wczesnego typu

W latach 1932 – 1939 podstawowy sprzęt radiowy pociągów pancernych stanowiły zaprojektowane i produkowane w Państwowych Zakładach Tele- i Radiotechnicznych w Warszawie radiostacje RKD.

Radiostacja RKD – radiostacja korespondencyjna dywizji była przeznaczona do utrzymania łączności między dowództwem dywizji piechoty (brygady kawalerii) a podległymi jej pułkami wyposażonymi w radiostacje tego samego typu. Opracowana została przez oficerów WP: kpt. Janusza Groszkowskiego, kpt. Stanisława Noworolskiego oraz mjr. Egona Krulisza. Wyprodukowano ponad 300 egzemplarzy tej radiostacji.

Radiostacja przystosowana była do utrzymania dwustronnej łączności simpleksowej telefonicznej i telegraficznej w zakresie fal średnich. Zakres częstotliwości pracy od 460 do 1200 kHz. Moc nadajnika w antenie ok. 6 W. Nadajnik umożliwiał nadawanie sygnałów Morse’a oraz pracę fonem za pomocą mikrofonu węglowego. Całość była

zamontowana w jednej drewnianej skrzynce. Radiostacja umożliwiała pracę na odległość do 70 km kluczem i 10 km fonem.

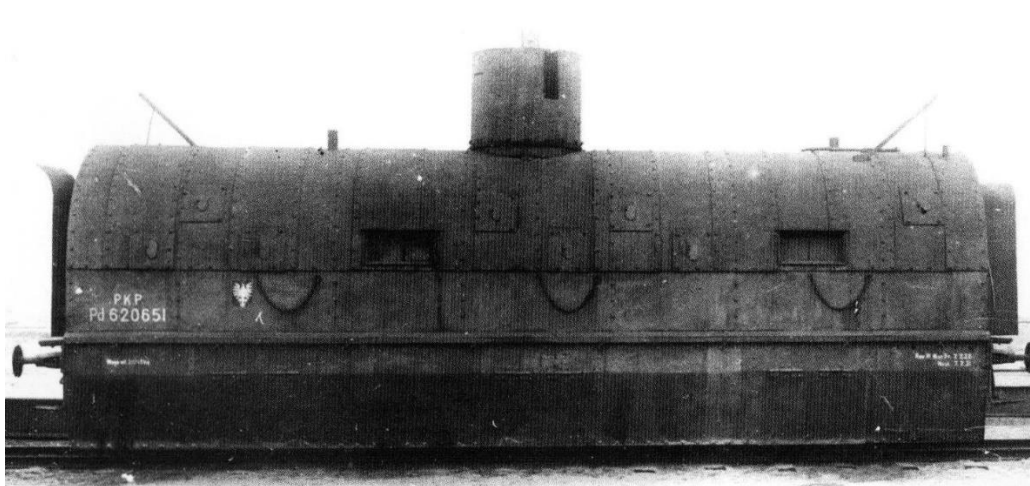
Radiostacja zgodnie z nazwą służyła do łączności „w górę”, z dowództwami dużych związków, do których dany pociąg pancerny był przydzielony.



Radiostacja RKD

(jeden nielicznych zachowanych do dzisiaj egzemplarzy radiostacji - radiostacja ze zbiorów prywatnego kolekcjonera w Polsce)

W niektórych wagonach szturmowych po jakimś czasie anteny rozpięte na masztach w kształcie litery T zmieniono na anteny z dwoma półmasztami skośnymi. Takim przykładem jest wagon szturmowy pociągu „Poznańczyk”.

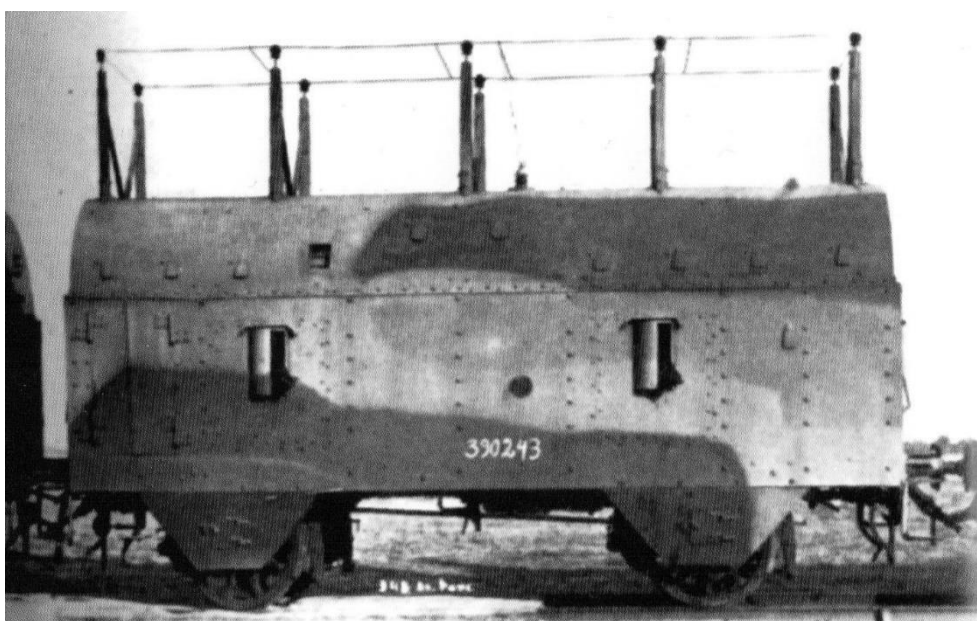


Wagon szturmowy pociągu „Poznańczyk” z zamontowanymi dwoma półmasztami skośnymi

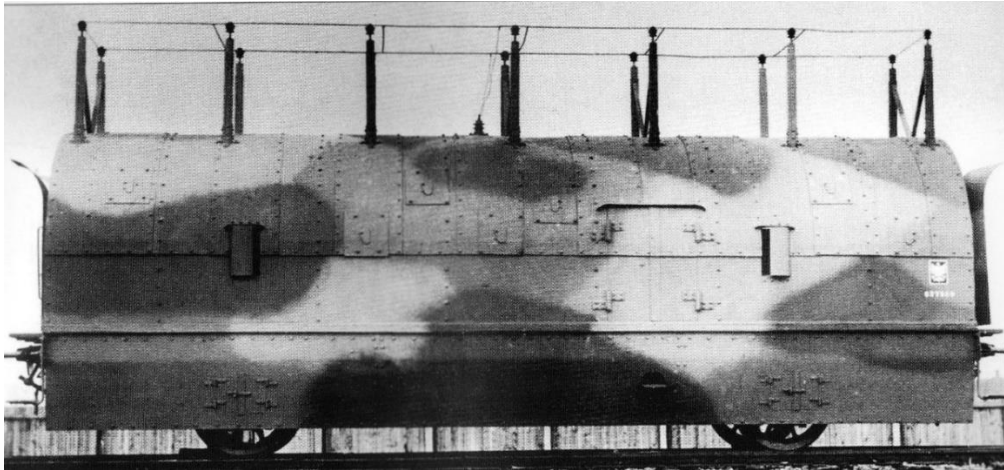
W latach 30-tych wszystkie wagony zostały już przebudowane, w tych które posiadały wieżyczki, zostały one zdemonstrowane. Na wszystkich wagonach szturmowych zamontowany został nowy typ anten, czyli anteny rozciągnięte na słupkach je podtrzymujących.

Ze względu na fakt, że wagony szturmowe nie były produkowane seryjnie a do ich budowy wykorzystano m.in. wycofane wagony artyleryjskie, towarowe, węglarki itp. to ich wygląd i gabaryty były różne. Skutkowało to tym, że anteny montowane na dachach wagonów miały różnie ilości rzędów słupków podtrzymujących antenę oraz różnie ilości słupków w rzędach.

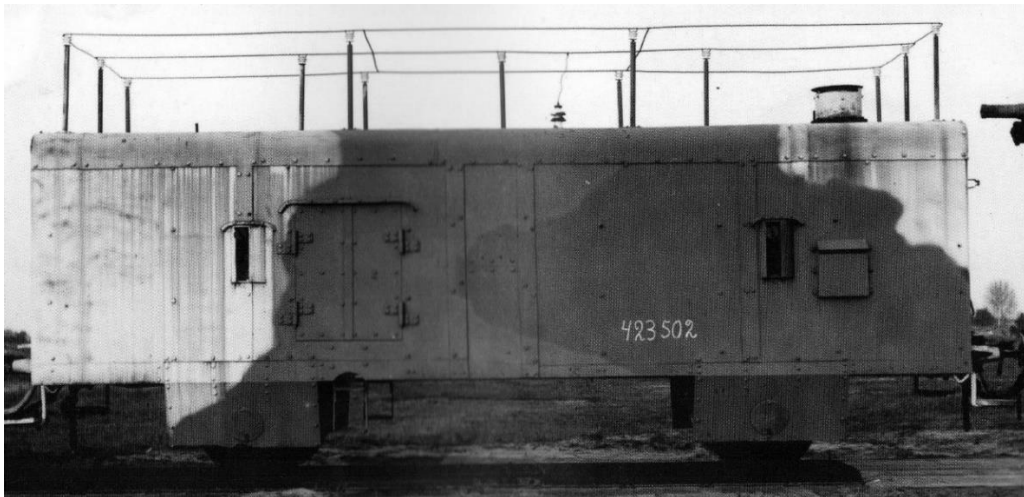
Poniżej kilka przykładów na potwierdzenie tego faktu.



Wagon szturmowy pociągu „Śmierć” – dwa rzędy po 5 słupków



Wagon szurmowy pociągu „Śmiały” – dwa rzędy po 7 słupków



Wagon szurmowy pociągu „Sosnkowski” – trzy rzędy słupków

Pomysł by w marszu bojowym pociągu pancernego poprzedzał go mały, opancerzony pojazd rozpoznawczy wynikał z doświadczeń wojny na wschodnich rubieżach Polski. Posuwający się przed pociągiem pojazd mógł rozpoznawać stan torowiska i ostrzegać przed wszelkimi zasadzkami – np. rozkręconymi szynami, czy zaminowanymi torami. Sprawdzać stan mostów i przepustów.

W codziennej praktyce tworzono dla jednego pociągu pancernego dwa zestawy TK-R-TK, czyli układ, w którym z drezyną R z czołgiem Renault FT lub 7TP sprzęgano z przodu i z tyłu drezyny R prowadnice TK, na których znajdowały się tankietki TK-3 lub TKS.

Zgodnie z założeniem w każdym zespole TK-R-TK, jedna z tankietek miała mieć radiostację RKB/c umożliwiającą łączność pomiędzy tankietkami a pociągiem pancernym. Nie udało się tego dokonać we wszystkich plutonach drezyn.

Radiostacja czołgowa RKB przeznaczona była do utrzymania łączności pomiędzy czołgami w obrębie kompanii czołgów oraz do zapewnienia łączności pomiędzy pociągiem pancernym a drezynami lub czołgami wykorzystywanymi jako drezyny. Wyprodukowana została w bardzo małych ilościach.

Radiostacja RKB pracowała w zakresie częstotliwości od 4,8 do 6 MHz emisją telefoniczną z modulacją amplitudy. Przy wykorzystaniu anteny tyczkowej o długości 3,5 metra umożliwiała utrzymanie łączności na odległość do 5 km na postoju i do 1,5 km w ruchu.

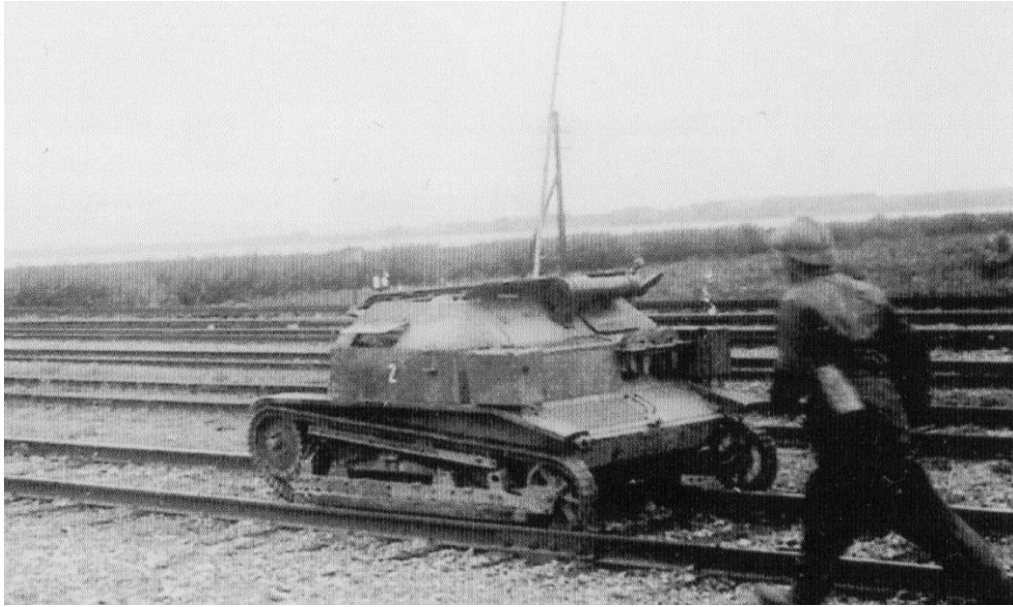
W skład zestawu wchodził nadajnik i odbiornik KF RKB/c wz. 1934, źródła zasilania (przetwornica, akumulatory) oraz okablowanie i bambusowy maszt antenowy.



*Tankietka TKS z radiostacją RKB na prowadnicy kolejowej
(na stacji w Legionowie)*

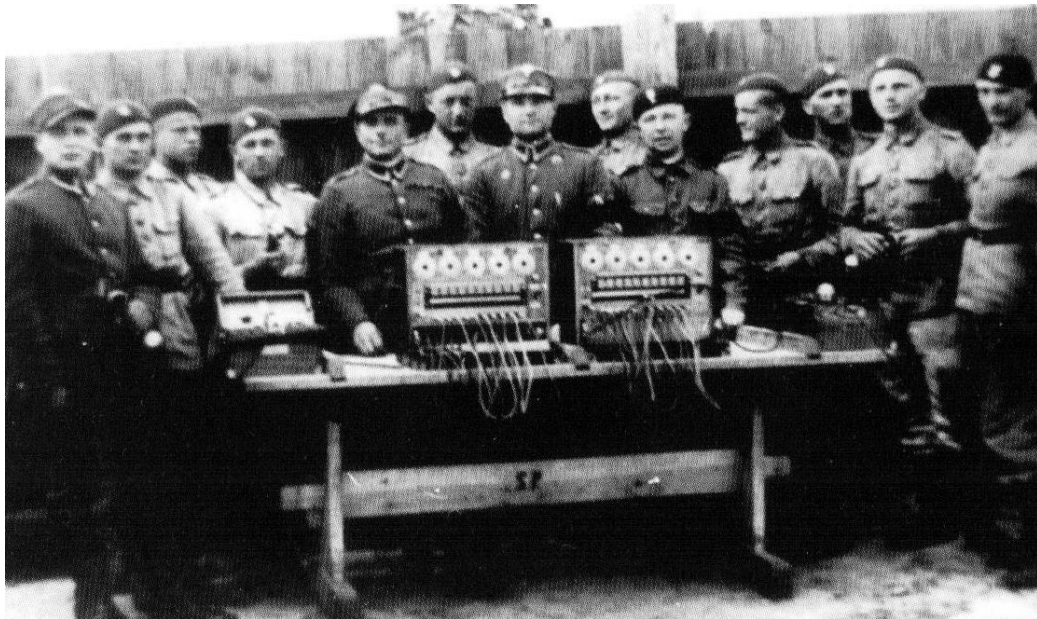


*Tankietka TK-3 z radiostacją RKB na prowadnicy kolejowej
(na stacji w Legionowie)*



Tankietka TK-3 z radiostacją RKB po zejściu z prowadnicy

W pociągach pancernych wykorzystywana była również łączność (sygnalizacja) świetlna, dzwonekowa i przewodowa. Stąd prowadzono szkolenia w tym zakresie.



*Szkolenie z obsługi łącznic i telefonów polowych w plutonie łączności
2 Dywizjonu Pociągów Pancernych*

Na przełomie lat 20. i 30. główne siły skupione były w dwóch dywizjonach pociągów pancernych.

Skład bojowy 1. Dywizjonu Pociągów Pancernych obejmował pociągi: „Danuta”, „Generał Sosnkowski”, „Paderewski”, „Śmierć” i „Poznańczyk”. Miejscem stacjonowania Dywizjonu była Jabłonna.

W skład 2. Dywizjonu Pociągów Pancernych weszły pociągi: „Śmiały”, „Groźny”, „Piłsudczyk”, „I. Marszałek”, „Bartosz Głowacki” oraz pociąg pancerny szkolny dywizjonu zapasowego. Dywizjon stacjonował w Niepołomicach k/Krakowa.

Wszystkie te pociągi wzięły udział w walkach we wrześniu 1939 roku.