

# Tatra T18

## Opancerzona drezyna Tatra T18



Drezyna Tatra T18 w służbie armii czechosłowackiej

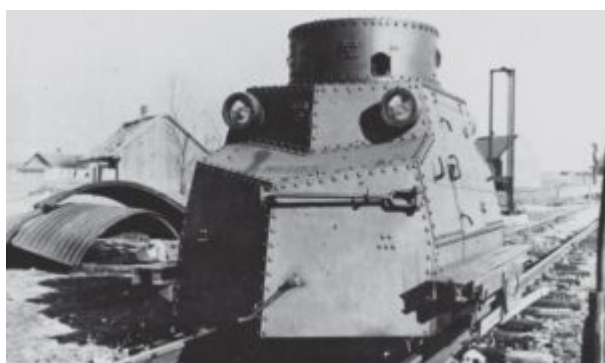
## Historia konstrukcji

Z początkiem 1920 roku sprowadzono do Polski dziesięć małych francuskich drezyn towarowych z zamiarem ich uzbrojenia oraz opancerzenia. Nic z tego nie wyszło, ponieważ drezyny posiadały zbyt słabe silniki, dlatego drezyny nie zostały opancerzone, a następnie odesłane do dyspozycji saperów kolejowych. W tym samym 1920 roku próbowano kupić samochody przystosowane do jazdy po szynach – co mogło być dobrym rozwiązaniem, do pewnego stopnia już sprawdzonym pomysłem, ponieważ już w trakcie toczących się walk polsko-ukraińskich w 1919 roku były w użyciu porosyjskie samochody szynowe. I z tej inicjatywy nic nie wyszło, a tymczasem wojna się skończyła i sprawa istnienia opancerzonych drezyn przestała być pilna.

Do sprawy wrócono pod koniec 1924 roku – w służbie pozostało

dwanaście pociągów pancernych (najwartościowszych bojowo i najlepszych technicznie po demobilizacji pociągów pancernych z 1921 roku) i dla tych składów postanowiono zakupić i opancerzyć dwanaście drezyn. Sprawy nie poszły zbyt dobrze, bo konkurs na projekt nowej drezyny pancernej nie dał wartościowych rozwiązań, a w spółce „Wagon”, która dostała zlecenie na budowę dziewięciu drezyn trzeba było odebrać, gdy okazało się, że firma nie da sobie z tym zadaniem rady.

W 1926 roku pojawiła się możliwość kupienia drezyn samojezdnych, zaprojektowanych w czeskich zakładach Ringhoffer-Tatra. Kupionych zostało sześć kompletnych drezyn, które zostały dostarczone dla Wojska Polskiego w listopadzie 1926 roku, a we wrześniu tego roku został zawarty dodatkowy kontrakt na dostawę kolejnych dziewięciu podwozi, które zaplanowano opancerzyć i uzbroić już w kraju.



Pozbawiona uzbrojenia drezyna zdobyta przez siły Niemieckie

Dość szybko, bo już w styczniu 1927 roku po jazdach próbnych w Dywizjonie Szkolnym w Jabłonce (Legionowe) okazało się, że drezyny posiadają kardynalną wadę – zbyt słaby silnik spalinowy. Teoretycznie mogły one rozwijać prędkość nawet 45 km/h i faktycznie, udawało się osiągnąć tę prędkość w okolicach Legionowa, na niemalże płaskim mazowieckim terenie. Rozpędzały się one jednak bardzo powoli, a na podjazdach miały bardzo poważne problemy. Silnik spalinowy ze znakomitego samochodu Tatra 11, świetnie sobie radził w samochodzie osobowym o wadze prawie 800 kg, ale sama drezyna, wraz z jej załogą, paliwem, zamontowanym uzbrojeniem i zapasem amunicji –

ważył ponad trzy i pół tony. Niestety sam projekt dreżyny, którą zaprojektowano pod ten właśnie konkretny silnik, nie udało by się zamontować mocniejszego silnika. Był to niewielki silnik w układzie boxer, mieszczący się dzięki posiadanemu układowi, mieszczący się pod podłogą dreżyny – nie było ówczesnie dostępnych mocniejszych silników w podobnym układzie i wielkości, a sama przeróbka podwozia dreżyny pod inny silnik była tak poważna, że okazało się, że lepiej jest zaprojektować całkowicie nowe podwozie.

Trochę z inercji, a trochę z braku lepszych pomysłów pracę nad przygotowaniem kupionych od Czechów podwozi jednak kontynuowano. Nie bez problemów. Blachy pancerne, zależnie od osiągniętych rezultatów w partii próbnej, miały wykonać Zakłady Ostrowieckie lub Huta Bismarcka. Zadowolające jednak okazały się dopiero blachy pancerne włoskiego Ansaldo – ale pierwsza partia produkcyjna okazała się jednak nie do przyjęcia, jeżeli porównać „próbki reklamujące”. To ostatecznie zniechęciło Polaków. Rzecz cała zakończyła się dopiero na początku sierpnia 1931 roku, kiedy to ostatecznie zatwierdzono Warunki Techniczne nr 3029/Tjn. „Na dreżynę pancerną Tatra” i nie nadano dalszego biegu. Sądząc po bardzo niskim numerze Warunków technicznych, zostały sporządzone w 1929 roku, a może nawet w 1928 roku.



Dreżyna Tatra T18 w służbie armii czechosłowackiej – zbliżenie konstrukcji od przodu

Tym samym ostatecznie zrezygnowano z zapisów z 1927 roku określających organizację pociągów pancernych, w których były ujęte dreżyny opancerzone Tatra, zmodyfikowane poprzez instalację wież z karabinem maszynowym Hotchkissa wz. 25 kalibru 7,92 mm i armatą 37 mm Puteaux S.A. i z dodatkowym etatem radiotelegrafisty (jedna dreżyna), pozostałe posiadały dwa karabiny maszynowe Hotchkissa wz. 25 kalibru 7,92 mm.

Tymczasem sześć posiadanych drezyn pancernych rozdysponowano w ten sposób, że dywizjony stacjonujące w Jabłonce i w Niepołomicach dostały po trzy drezyny. W 1929 roku rozformowano pociągi pancerne nr 8 „Stefan Czarniecki” i pociąg pancerny nr 12 „Zagończyk”, zasilając pozostałe składy niektórymi wagonami pancernymi. Z początkiem 1930 roku zostało nakazane nowe zestawienie składów pociągów pancernych. W poprzedzającym te wydarzenia w tym czasie miały miejsce zmiany organizacyjne – z dwupociągowych dywizjonów zrezygnowano tworząc dwa dywizjony po sześć pociągów, w Jabłonce i Niepołomicach, a po likwidacji wspomnianych dwóch składów, liczące po pięć pociągów.

Według nowych etatów określonych w 1930 roku 1. Dywizjon Pociągów Pancernych z Jabłony, posiadał na swoim stanie wymieniony pociągi pancerne: Nr 1 „Danuta”, Nr 2 „Generał Sosnowski”, Nr 3 „Paderewski” i Nr 4 „Śmierć” z etatowymi drezynami pancernymi Tatra. Pociąg pancerny Nr 11 „Poznańczyk” nie posiadał etatowej drezyny pancernej. Czwarta drezyna w dywizjone została odebrana z 2. Dywizjonu Pociągów Pancernych – między obydwoma dywizjonami dokonywano również wzajemnych przesunięć wagonów z pociągów, które zostały wcześniej rozformowane. W ten sposób w 2. Dywizjone Pociągów Pancernych zostały dwie drezyny pancerne, przydzielone jako etatowe do pociągów pancernych: Nr 5 „Śmiały” i Nr 6 „Groźny”. Pozostałe trzy pociągi pancerne z dywizjonu (Nr „Piłsudczyk”, Nr 9 „I Marszałek” i Nr 10 „Bartosz Głowacki”), pozostały bez przydzielonych etatowo drezyn. Taki stan rzeczy utrzymywały się do czasu wyprodukowania nowego typu drezyn – szynowych prowadnic dla czołgów lekkich Renault FT oraz czołgów rozpoznawczych TK-3 i TKS. Drezyny Tatry zostały następnie przesunięte do zapasu mobilizacyjnego, a jedna z Niepołomic została, jak się wydaje całkowicie wycofana z ruchu kolejowego pod koniec lat trzydziestych.

Wszystkie cztery drezyny pochodzące z 1. Dywizjonu zostały uruchomione we wrześniu 1939 roku. Po odesłaniu do Tczewa, do

obrony mostów na Wiśle, pluton drezyn TK-R-TK pociągu pancernego „Generał Sosnowski” (w czasie mobilizacji dostał numer PP13), stworzono dla tego pociągu pluton drezyn w składzie dwóch półplutonów – w każdym była drezyna Tatra sprzęgnięta z prowadnicą czołgu Renault FT, czyli drezyną typu R. Jeden z tych zespołów, jadący jako czołowy, został porzucony na torach wiodących do Małkini, po tym jako 10 września Pociąg Pancerny 13 wykoleił się w Łochowie po bliskim upadku ciężkiej bomby lotniczej. Co stało się z drugim półplutonem pociągu pancernego „Generał Sosnowski” – nie wiadomo.

Dwie pozostałe drezyny zostały przydzielone do pociągu pancernego „Śmierć” (PP15), który zakończył swoją mobilizację 4 września i został oddany do dyspozycji Armii „Modlin”, 5 września pociąg rozpoznał linię Nasielsk-Ciechanów. Pod Nasielskiem stracił w ogniu niemieckich armat przeciwpancernych jedną z drezyn. Pociąg wycofany następnie do twierdzy Modlin, brał udział w obronie twierdzy do końca, do kapitulacji, która nastąpiła 29 września. Jakie były losy drugiej Tatry, tego nie wiem. Brak jakichkolwiek danych.

Nie posiadamy także żadnej wiedzy co się stało z drezynami, przydzielonymi do 2. Dywizjonu. Na pewno nie zostały przydzielone do żadnego z pociągów mobilizowanych w dywizjonie, to pewne. Relacje żołnierzy wspominają o ewakuacji pojedynczych czołgów Renault FT i tankietek TK-3 i TKS, również tych, które zostały przysłane do dywizjonu już po wybuchu wojny – w żadnej z nich nie ma ani słowa o drezynach Tatry.



Drezyna Tatra T18 w służbie Wojska Polskiego

## Podstawowe dane taktyczno-techniczne i informacje

- Długość: 3550 mm
- Szerokość: 1750 mm
- Wysokość: 2140 mm
- Wysokość dolnego skraju pancerza nad główkami szyn kolejowych: 140 mm
- Masa własna bez uzbrojenia i załogi: 3451 kg
- Szybkość: do 45 km/h
- Uzbrojenie podstawowe: dwa ciężkie karabiny maszynowe Hotchkiss wz. 25 kalibru 7,92 mm

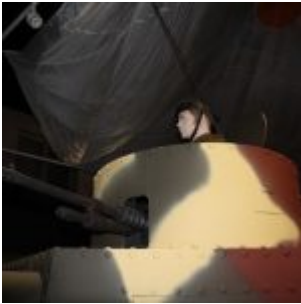










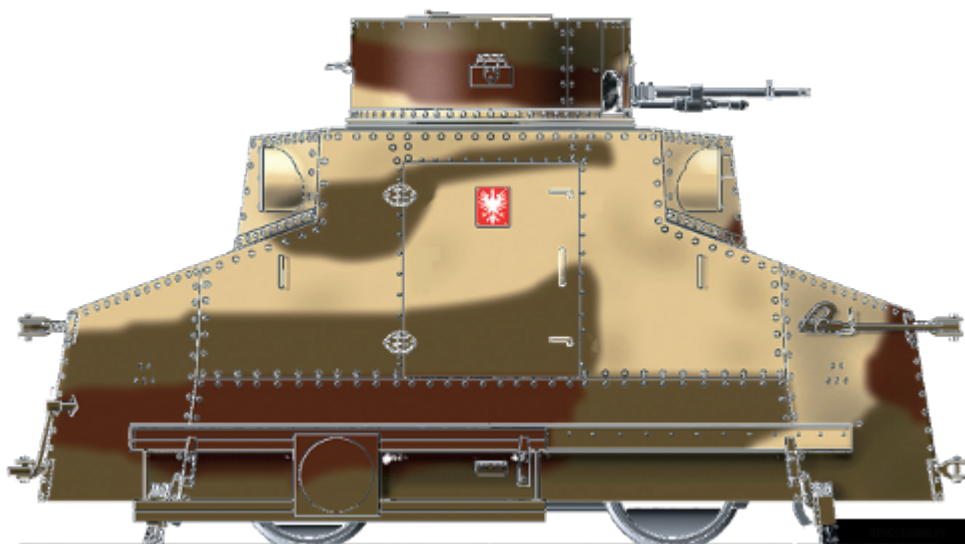


Prezentowany eksponat to drewniano-metalowa replika w skali 1:1. Prezentowana jest w ramach wystawy pt. „Pociągi pancerne w służbie Rzeczypospolitej”

Warszawa, Muzeum “Stacja”, ul Towarowa 3 (dawne Muzeum Kolejnictwa)

Drezyna pancerna składała się z następujących części zasadniczych: podwozia z zamontowanym silnikiem, nadwozia, uzbrojenia, urządzeń dodatkowych. Podwozie – podwozie drezyny pancerniej składa się z następujących części: ramy, silnika, zestawów kołowych wraz z zamontowanymi resorami, urządzeń dodatkowych. Rama o kształcie prostokąta, wykonana z belek stalowych o przekroju ceowym. Belki podłużne nazywają się podłużnicami i są połączone belkami poprzecznymi, tzw. poprzecznicami. W środkowej części rama wzmocniona jest dwoma poprzecznicami, na których zawieszony jest silnik. Do ramy tej przytwierdzony jest pancerz za pomocą łąp.

Poza tym rama posiada prowadnice, w których osadzone są zestawy kołowe swymi osłonami łożyskowymi.



Silnik czterosuwowy „Tatra”: ilość cylindrów – dwa w układzie Boxer, średnica cylindrów – 82 mm, skok tłoka – 100 mm, pojemność skokowa – 1,1 litra, moc silnika – 12 KM, użycie paliwa na 100 km – 10,25 kg, zużycie oleju na 100 km – 1,25 kg, chłodzenie powietrzem, pojemność zbiornika na benzynę – 80 litrów, pojemność zbiornika na olej – 3 kg.

**Autor: Zdjęcia muzealne i tekst – Dawid Kałka**

## **Bibliografia:**

1. Adam Jońca, Tatra T18 – opancerzona drezyna, Technika Wojskowa – Historia Nr. 5/2013, Magnum-X
2. Lech Wyszczelski, Wojsko II Rzeczypospolitej, Wydawnictwo Bellona, Warszawa 2014
3. Adam Jacek Ostrówka, Pociągi Pancerne Wojska Polskiego 1918-1939, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2013
4. Adam Jońca, Rajmund Szubański, Jan Tarczyński, Wrzesień 1939, Pojazdy Wojska Polskiego Barwa i Broń, Wydawnictwo Komunikacji i Łączności 1990