

Dokumenty

1

1937, 27 sierpnia. Ministerstwo Spraw Wojskowych, Instrukcja o przewozach oddziałów wojskowych koleją, O.31/1937¹

INSTRUKCJA O PRZEWOZACH ODDZIAŁÓW WOJSKOWYCH KOLEJĄ²

Rozdział II³

Obowiązki organów wojskowych i kolejowych

A. Obowiązki organów wojskowych

§ 14. Obowiązki dowódcy transportu

Dowódca transportu odpowiada za sprawne i terminowe za/wyładowanie transportu, jego bezpieczeństwo w czasie za/wyładowania i przewozu, należyte zachowanie się oddziału w czasie jazdy i na postojach, jak również za uszkodzenie, zniszczenie lub zagubienie środków ładunkowych i urządzeń wagonowych.

W szczególności dowódca transportu:

1 W 1939 r. do *Instrukcji* wprowadzono szereg poprawek: Departament Dowodzenia Ogólnego MSWojsk., *Poprawki do Instrukcji o przewozach oddziałów wojskowych koleją O.31/1937*, Warszawa 1939. Dotyczyły one głównie kwestii nazewnictwa lub uściślenia pojęć. W niniejszym zbiorze publikujemy wersję oryginalną „Instrukcji”, sprzed wprowadzenia poprawek.

2 Podstawą wejścia instrukcji w życie był rozkaz wprowadzający L.4918/stud.tjn.37 z dnia 27 VIII 1937 r. podpisany w imieniu Ministra Spraw Wojskowych przez I Wiceministra gen. bryg. Janusza Głuchowskiego.

3 Pominęto rozdział I „Pojęcia ogólne”.

- 1) przed wymarszem oddziału na stację załadowania:
 - a) pobiera dokumenty przewozowe od dowódcy wysyłającego transport;
 - b) wyznacza:
 - oficera załadowczego (doświadczonego, starszego stopniem) i niezbędny personel pomocniczy,
 - oficera służbowego oraz oddział do pełnienia służby wartowniczej i policyjnej,
 - dowódcę i pogotowie opl,
 - dowódcę i pogotowie oppanc (w razie potrzeby),
 - godzinę wyruszenia, porządek i drogę marszu oddziału na stację załadowania,
 - zaprowiantowanie na czas podróży,
 - czas i miejsce wyżywienia przed odjazdem;
 - c) zaopatruje oficera załadowczego w dokumenty przewozowe oraz stan ilościowy oficerów, podoficerów i szeregowców, koni, z podaniem typów (W, AL, AC i T), wozów, biedek, dział, kuchen polowych i innego sprzętu;
 - d) wysyła na stację załadowania wyżej wymienionych oficerów, podoficerów i szeregowców (z warty i pogotowi opl i oppanc tylko niezbędną ilość) z takim obliczeniem, aby przybyli na stację:
 - przy przewozach planowych – na 3 godziny przed początkiem ładowania,
 - przy przewozach nagłych – natychmiast po otrzymaniu rozkazu;
 - e) utrzymuje łączność z oficerem załadowczym na stacji;
 - f) przeprowadza przed wymarszem na stację odprawę w celu:
 - podania numeru transportu oraz nazwiska swego zastępcy, oficera załadowczego, oficera służbowego, dowódcy pogotowia opl, niekiedy dowódcy oppanc,
 - podania sygnałów alarmowych i sygnałów „do wysiadania” i „do wsiadania”,
 - przypomnienia o zachowaniu się podczas jazdy koleją i o przestrzeganiu tajemnicy wojskowej;
- 2) po przybyciu oddziału na stację załadowania i w czasie ładowania:
 - a) przeprowadza odprawę dla oficerów (podoficerów) w celu podania:
 - planu obrony przeciwlotniczej (przeciwpancernej) w czasie ładowania i przewozu,
 - organizacji łączności w transporcie,
 - planu załadowania, przy czym:
 - wyznacza oficerów (podoficerów), kierujących załadowaniem koni, sprzętu i materiału, wyszczególnia oddziały załadowcze dla koni, sprzętu i materiału, zespoły do budowy ramp przenośnych (improvizowanych) i do klinowania; wyznacza wagony dla poszczególnych pododdziałów, koni, sprzętu i materiału; podaje kolejność napływu pododdziałów lub ich części na punkt ładunkowy; wyznacza żołnierzy hamulcowych na żądanie władz kolejowych.
 - Uwaga: Omówienie planu załadowania może dowódca transportu powieścić oficerowi załadowczemu.
 - b) nadzoruje załadowanie i wkracza we wszelkich wypadkach, zagrażających sprawności załadowania lub bezpieczeństwa oddziału (napad lotniczy, zaskoczenie przez broń pancerną itp.);

- 3) w czasie przewozu:
- a) odbiera rozkazy ruchu w siedzibie KZ (wyjątkowo przed odjazdem na stacji załadowania);
 - b) załatwia osobiście lub przez oficera służbowego wszelkie sprawy z zawiadawcami stacji;
 - c) przygotowuje oddział do walki, gdy zachodzi prawdopodobieństwo zetknięcia się w czasie jazdy z nieprzyjacielem;
 - d) odbiera od KW rozkaz wyładowania, a od oficera kwaterunkowego W.J. rozkaz marszu;
 - e) zarządza pogotowie do wyładowania;
- 4) na stacji wyładowania:
- a) wydaje zarządzenia dotyczące ubezpieczenia oddziału w czasie wyładowywania, jeżeli istnieje możliwość napadu nieprzyjaciela;
 - b) zarządza rozpoznanie ukrytego przed obserwacją lotniczą miejsca zbiórki poza obrębem stacji oraz dróg odjazdowych;
 - c) zarządza wyładowanie natychmiast po podstawieniu transportu na punkt ładunkowy i bezpośredni odmarsz częściami na miejsce zbiórki.

§ 15. Obowiązki oficera załadowczego

Oficer załadowczy, z ramienia dowódcy transportu, przygotowuje załadowanie transportu i kieruje nim.

Po przybyciu na stację zgłasza się do zawiadowcy stacji i wykonuje następujące czynności:

- a) podaje zawiadowcy stacji numer transportu, nie ujawniając nazwy i numeru oddziału (w czasie pokoju, przy transportach na zapotrzebowanie dowódcy, przedstawia dokumenty przewozowe);
 - b) stwierdza u zawiadowcy stacji, czy ilościowy i jakościowy skład pociągu zgadza się z otrzymanymi przez niego danymi i, w razie jakichkolwiek sprzeczności, żąda od zawiadowcy stacji ich usunięcia;
 - c) stwierdza, gdzie (numer toru, rampy lub placu ładunkowego) jest lub będzie podstawiony skład pociągu; jeżeli skład jest na stacji, sprawdza, czy ilość i rodzaj wagonów są zgodne z dokumentami i w razie braku żąda uzupełnienia;
 - d) przyjmuje od zawiadowcy stacji lub wyznaczonego do tego funkcjonariusza kolejowego urządzenia wagonowe za potwierdzeniem odbioru na wykazach (wzór zał. 2)⁴, z których jeden egzemplarz otrzymuje;
- Uwaga: w razie przybycia składu na stację bezpośrednio przed rozpoczęciem ładowania, obejmuje urządzenia wagonowe w czasie ładowania (na podstawie meldunków komendantów wagonów).
- e) stwierdza, w jakiej ilości są dostarczone środki ładunkowe (odbior kwituje tylko wtedy, gdy jest nakazane zabranie ich z transportem);
 - f) ustala z zawiadowcą stacji (kierownikiem punktu ładunkowego), czy transport będzie ładowany w całości, czy częściami i zależnie od tego określa sposób załadowania i podstawienia składu;

⁴ Załączników, z wyjątkiem zał. 4b i 5, nie zamieszczono.

g) dowiaduje się u zawiadowcy stacji kiedy oddział ma rozpocząć i kiedy zakończyć ładowanie (czasy podane przez zawiadowcę stacji muszą być przez oddział bezwzględnie dotrzymane);

h) ustala, w porozumieniu z komendantem lub zawiadowcą stacji, miejsce zbiórki oddziału poza obrębem stacji, ukryte przed obserwacją lotniczą, oraz drogi dojazdowe.

Następnie oficer załadowczy składa dowódcy transportu meldunek (w razie potrzeby uzupełniony szkicem) o miejscu zbiórki i godzinie rozpoczęcia ładowania, jeśli uległa zmianie, po czym:

i) rozstawia posterunki orientacyjne w celu skierowania oddziału do miejsca zbiórki;

j) opracowuje plan załadowania według wzoru (zał. 3), regulując pracę przy ładowaniu koni oraz pracę zespołów do budowy ramp, do ładowania sprzętu, klinowania itp. w ten sposób, aby była ona ciągła i jednoczesna, a nie kolejna;

k) wyznacza posterunki, za pośrednictwem których będzie regulował napływ oddziału z miejsca zbiórki na punkt ładunkowy oraz przewiduje w razie potrzeby wystawienie posterunków policyjnych w rejonie załadowania.

Po przybyciu dowódcy oddziału oficer załadowczy przedstawia mu plan załadowania do zatwierdzenia, po czym:

l) kieruje załadowaniem i sprawdza jego prawidłowość;

ł) zgłasza kierownikowi punktu ładunkowego przypuszczalny czas ukończenia załadowania na kilkanaście minut przed tym.

Obowiązki oficera załadowczego kończą się w chwili odjazdu transportu.

§ 16. Personel pomocniczy oficera załadowczego i jego obowiązki

Ilość personelu pomocniczego oficera załadowczego zależy od składu oddziału. W oddziałach broni głównych w warunkach normalnych na ogół wystarcza:

- oficer służbowy, jego zastępca – podoficer służbowy, trębacz oraz jedna zmiana warty do pilnowania składu,
- 1 podoficer i 2–4 zwiadowców do rozpoznania dróg dojazdowych, miejsca zbiórki, studzien oraz obsadzenia posterunków orientacyjnych,
- 1 podoficer i 3 szeregowców do przyjęcia urządzeń wagonowych i ponumerowania wagonów,
- jedna lub dwie partie robocze, w składzie 1 podoficera i 12–16 szeregowców każda, do rozniesienia środków ładunkowych, w razie potrzeby budowy ramp przenośnych lub improwizowanych oraz przygotowania wagonów (wyjęcie kłonic, ścianek bocznych i czołowych itp.),
- 2 łączników (konnych, kolarzy, motocyklistów),
- w okresie zimowym odpowiednia ilość podoficerów i szeregowców do rozniesienia i wmontowania piecyków.

§ 17. Obowiązki oficera wyładowczego

Funkcje oficera wyładowczego z zasady powinien pełnić oficer załadowczy.

Obowiązki oficera wyładowczego opierają się na zasadach, ustalonych dla oficera załadowczego.

§ 18. Obowiązki oficera służbowego

Oficer służbowy jest stałym organem dowódcy transportu, czuwającym nad tokiem życia pododdziału podczas przewozu. W czasie za/wyładowania podlega oficerowi za/wyładowczemu.

W szczególności oficer służbowy:

- 1) po przybyciu na stację załadowania i w czasie ładowania:
 - a) wyznacza posterunki wartownicze przy pociągu co 5–7 wagonów na przemian po obu stronach, w razie potrzeby także posterunki policyjne w rejonie załadowania;
 - b) określa w obrębie posterunków wagony, do których wsiadają wartownicy na czas jazdy;
 - c) organizuje pogotowie przeciwpożarowe;
 - d) sprawdza czy opał i środki oświetleniowe są dostarczone w odpowiedniej ilości;
 - e) dopilnowuje, aby na wagonach, prócz kolejnych numerów, nie umieszczano żadnych napisów;
- 2) w czasie przewozu:
 - a) załatwia wszelkie sprawy z zawiadowcami stacji (informowanie się o rozkładzie jazdy i czasie postojów, wypełnianie rozkazu ruchu na kolejnych stacjach przeznaczenia itp.);
 - b) zarządza wysiadanie i wsiadanie podoficerów i szeregowców na dłuższych postojach oraz dopilnowuje, żeby nie wychodzili poza obręb stacji, wystawiając w razie potrzeby posterunki policyjne;
 - c) zarządza i dozoruje wyżywienie szeregowców oraz pojenie koni;
 - d) sprawdza wodę do picia (w razie możliwości z lekarzem) i wskazuje jej źródła komendantom wagonów;
 - e) dopilnowuje, żeby żołnierze nie zanieczyszczali torów i terenów stacyjnych, lecz korzystali tylko z latryn i śmietników stacyjnych;
 - f) dopilnowuje, żeby żołnierze nie nawiązywali rozmów z osobami nienależącymi do transportu i żeby nie było w transporcie osób cywilnych;
 - g) przekazuje zatrzymane osoby najbliższej władzy bezpieczeństwa;
 - h) melduje natychmiast dowódcy transportu o wypadkach zaginięcia lub pozostania żołnierzy;
 - i) kieruje gaszeniem pożaru w transporcie;
 - j) na wszystkich dłuższych postojach sprawdza (przy pomocy oficerów i podoficerów, którzy kierowali załadowaniem sprzętu), czy się nie ujawniły w czasie podróży jakiegokolwiek niedokładności (np. rozluźnienie klinów, powrozów itp.); usuwa je we własnym zakresie lub przy pomocy zawiadowców stacji;
 - k) dopilnowuje zaopatrzenia wagonów w opał i światło;
- 3) w czasie wyładowywania:

wyznacza posterunki wartownicze jak przy załadowaniu oraz w razie potrzeby posterunki policyjne.

Uwaga: W razie braku oficerów funkcje oficera służbowego pełni starszy podoficer.

§ 19. Obowiązki podoficera służbowego i trębacza

Podoficer służbowy i trębacz przebywają w czasie jazdy w wagonie dla warty. Meldują się oni u oficera służbowego przy każdym dłuższym zatrzymaniu się transportu (ponad 5 minut).

§ 20. Obowiązki komendanta wagonu

W każdym wagonie przeznaczonym do umieszczenia ludzi lub koni powinien być wyznaczony podoficer (szeregowiec) jako komendant wagonu. Odpowiada on za karność i utrzymanie porządku w swoim wagonie.

W szczególności komendant wagonu:

1) w czasie ładowania:

- a) sprawdza urządzenia wagonowe i melduje o spostrzeżonych brakach oficerowi załadowczemu;
- b) rozmieszcza w wagonie ludzi, broń i oporządzenie;
- c) wyznacza 3 szeregowców jako żołnierzy służbowych, którzy pełnią swe obowiązki na zmianę;

2) w czasie przewozu:

- a) dopilnowuje, żeby szeregowcy zachowywali się zgodnie z przepisami niniejszej instrukcji;
- b) dopilnowuje, żeby do wagonu nie podchodziły i nie były w nim przewożone osoby nienależące do transportu;
- c) melduje oficerowi służbowemu na najbliższym postoju o wszelkich wypadkach, jak np. zachorowanie lub zaginięcie szeregowców itp.;
- d) daje sygnał do natychmiastowego zatrzymania pociągu w razie grożącego nagłego niebezpieczeństwa podczas jazdy (np. pożar, wypadnięcie żołnierza z wagonu itp.);

3) w czasie wyładowywania:

- a) sprawdza, czy wszystko zostało z wagonu wyładowane;
- b) pozostawia żołnierza służbowego, aby strzegł urządzeń wagonowych do chwili oddania ich upoważnionemu pracownikowi kolejowemu.

§ 21. Obowiązki żołnierza służbowego wagonu

Do obowiązków żołnierza służbowego wagonu należy:

- utrzymywanie czystości,
- pilnowanie koni, sprzętu i materiału oraz urządzeń wagonowych,
- pobieranie opału i świec,
- palenie w piecyku, zapalanie latarni itp.

§ 22. Obowiązki komendanta stacji

Do obowiązków komendanta stacji należy:

- bezpieczeństwo i porządek na stacji,
- pośredniczenie między osobami wojskowymi, podróżującymi pojedynczo lub w zgrupowaniach, a personelem kolejowym,
- dopilnowanie przygotowania wyżywienia dla transportów w wypadku, gdy się na stacji znajduje stacja wyżywienia,
- udzielanie dowódcom transportów wskazówek, dotyczących sposobu zorganizowania miejscowej opl stacji.

B. Obowiązki organów kolejowych

§ 23. Obowiązki zawiadowcy stacji

Do obowiązków zawiadowcy stacji w stosunku do za/wyładowujących się oddziałów należy:

- a) informowanie oficerów za/wyładowczych o warunkach za/wyładowania transportu, a mianowicie o:
 - czasie, miejscu i sposobie podstawienia składu,
 - punkcie ładunkowym, środkach ładunkowych i oświetleniowych,
 - czasie rozpoczęcia i zakończenia za/wyładowania,
 - miejscu zbiórki i drogach dojazdowych,
 - źródłach wody do picia;
- b) wyznaczanie na każdy punkt ładunkowy kierownika punktu i pogotowia technicznego;
- c) zapewnienie w miarę potrzeby łączności telefonicznej z punktem ładunkowym.

§ 24. Obowiązki kierownika punktu ładunkowego i pogotowia technicznego

Do obowiązków kierownika punktu ładunkowego należy:

- udzielanie za/wyładowującym się oddziałom wskazówek w zakresie za/wyładowania, wynikających z warunków miejscowych,
- kierownictwo przy budowie ramp improwizowanych ciężkich,
- przestrzeganie, aby ładowanie odbywało się zgodnie z przepisami kolejowymi (nieprzekraczanie skrajni wagonów, równomierne rozłożenie ciężaru i należyte klinowanie sprzętu),
- meldowanie zawiadowcy stacji o przewidywanym ukończeniu za/wyładowania transportu o kilkanaście minut wcześniej,
- kierowanie pracą pogotowia technicznego, którego zadaniem jest udzielanie pomocy oddziałom przy budowie ramp, wyjmowaniu, podnoszeniu i opuszczaniu bocznych i czołowych ścian platform (węglarek), wmontowywaniu piecyków itp.

Rozdział III

Punkty ładunkowe oraz środki ładunkowe i przewozowe

A. Punkty ładunkowe

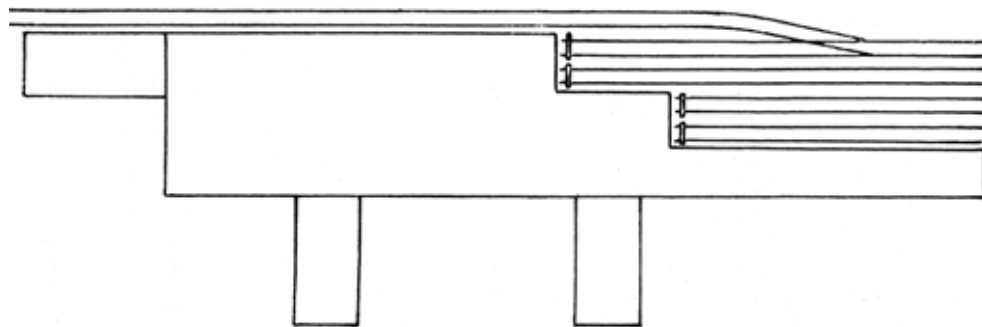
§ 25. Podział punktów ładunkowych

Punkt ładunkowy jest to miejsce na stacji, boczniczy lub szlaku służące do za/wyładowań transportów.

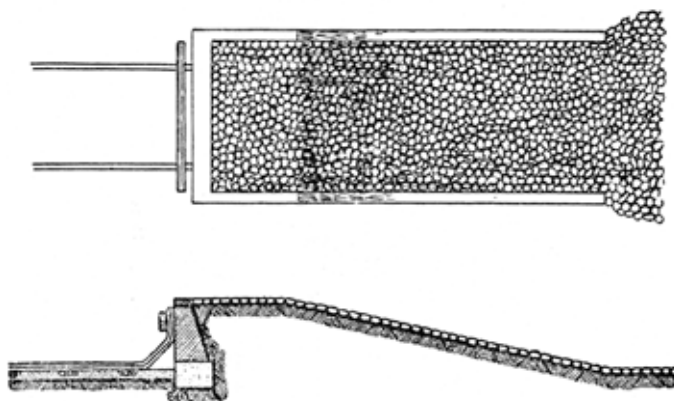
Pod względem długości oraz położenia terenowego punkty ładunkowe mogą być:

- *całopociągowe*, gdy długość toru(ów) pozwala na podstawienie całego składu, a położenie wzdłuż toru(ów) – na jednoczesne za/wyładowanie całego transportu,
- *niecałopociągowe*, gdy bądź skład musi być podstawiany kolejno częściami, bądź przeszkody na placu przy torze (zabudowania, rowy, parkany itp.) nie pozwalają na jednoczesne za/wyładowanie całego transportu.

Długość punktu ładunkowego w zasadzie nie powinna być mniejsza niż 1/4 długości typowego składu, jakkolwiek, w razie potrzeby, należy wykorzystywać i mniejsze punkty ładunkowe.



Ryc. 1. Rampa wojskowa stała boczno-czołowa.



Ryc. 2. Rampa czołowa stała.

Punkty ładunkowe dzielą się na:

- rampy wojskowe stałe i prowizoryczne,
- place ładunkowe,
- rampy handlowe,
- perony osobowe,
- punkty kombinowane (połączenie rampy z placem).

Rampy wojskowe i handlowe są: boczne, czołowe i boczno-czołowe.

§ 26. Charakterystyka punktów ładunkowych

Rampy wojskowe stałe (ryc. 1 i 2) są wyłącznie przeznaczone do za/wyładowywania oddziałów wojskowych. Mają one bądź wjazd na całej swej długości, bądź wjazdy w kilku miejscach. Budowane są z materiałów trwałych (kamienie, beton).

Rampy czołowe służą zasadniczo do ładowania długich pojazdów, których wjazd na platformę i późniejsze ustawienie na niej, w razie korzystania z rampy bocznej, jest uciążliwe (np. samochody ciężarowe).

W wypadkach za/wyładowania transportów na niecałopociągowych punktach ładunkowych, czasy podane w załączniku mogą być zwiększone przez komendanta za/wyładowczego:

- przy punktach ładunkowych półpociągowych – o trzecią część,
- przy punktach krótszych (1/3 – 1/4 długości składu) – o połowę.

Oddziały powinny dążyć do jak najszybszego za/wyładowania.

Jeżeli przyczyny taktyczne lub techniczne wymagają skrócenia lub przedłużenia terminów za/wyładowania, wówczas komendant za/wyładowczy lub zawiadowca stacji przed rozpoczęciem za/wyładowania zawiadamia o tym dowódcę transportu.

Podane oddziałom czasy za/wyładowania nie powinny być przekroczone.

O wszelkich wypadkach, które mogłyby utrudnić lub opóźnić za/wyładowanie, dowódca transportu powinien niezwłocznie zawiadomić zawiadowcę stacji lub kierownika punktu ładunkowego.

Rozdział V

Ładowanie

A. Wskazówki ogólne

§ 48. Przybycie oddziału na stację załadowania

Oddział przybywa na miejsce zbiórki na godzinę przed początkiem ładowania.

Jeśli dowódca transportu przewiduje wyżywienie w rejonie stacji przed załadowaniem, musi wymaszerować odpowiednio wcześniej. Należy jednak dążyć, aby wyżywienie odbyło się jeszcze w miejscu postoju lub w drodze do stacji.

B. Ładowanie ludzi

§ 49. Ładowanie ludzi

Dowódcy pododdziałów w miejscu zbiórki:

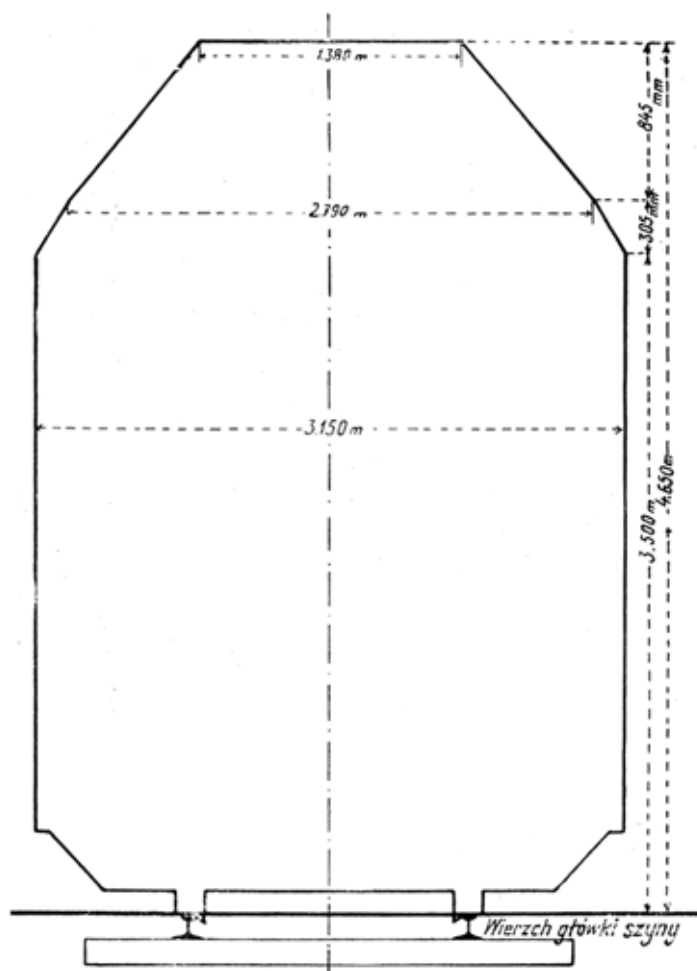
- sprawdzają stan liczebny,
- kontrolują, czy broń nie jest nabita,
- przeprowadzają podział ludzi na partie wagonowe, tak aby szeregowcy i podoficerowie wyznaczeni do ładowania sprzętu byli umieszczeni w pobliżu wagonów ze sprzętem,
- wyznaczają komendantów wagonów i podają im numery ich wagonów,
- kierują, w myśl rozkazów, swoje pododdziały na punkt ładunkowy.

Na punkcie ładunkowym komendanci wagonów prowadzą swoje partie w dwurzędzie do wyznaczonych wagonów, ustawiając każdy rząd wzdłuż wagonu po obu stronach drzwi.

Ładowanie podoficerów i szeregowców odbywa się w następującym porządku:

a) do wagonów z wyposażeniem dla ludzi:

- wchodzą do wagonu żołnierze kolejno po dwóch,
- ustawiają karabiny w stojakach przy czołowych ścianach wagonu,
- zawieszają oporządzenie na listwach pod dachem wagonu,
- układają deski bądź do siedzenia, bądź do spania (ryc. 20 i 21),
- rozmieszczają się w tej połowie wagonu, w której umieścili karabiny i oporządzenie;



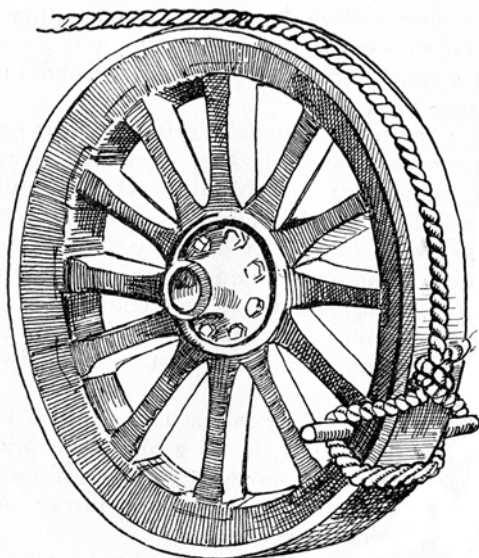
Ryc. 26. Normalna skrajnia wagonowa.

§ 52. Ładowanie wozów, biedek, kuchen połowych i innych pojazdów o zaprzęgu konnym

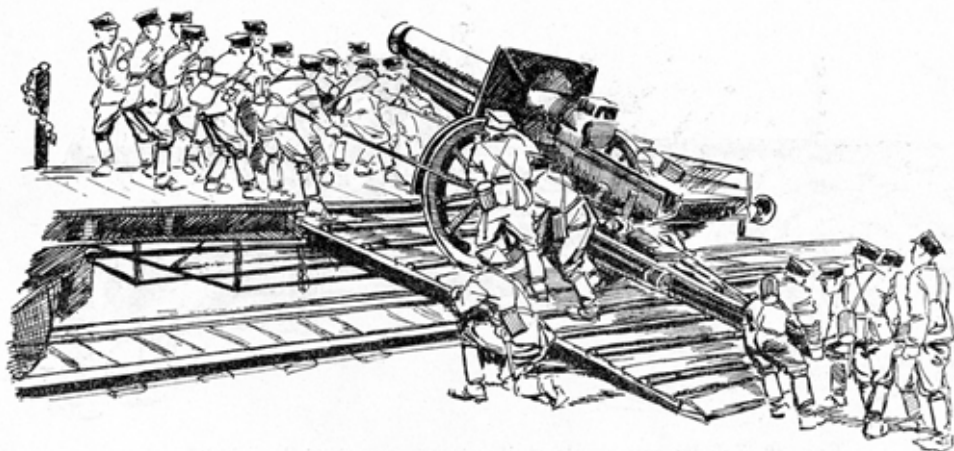
Wozy taborowe, kuchnie połowe itp. wtacza się na platformę (węglarkę) dyszlem do przodu, przy czym jedna część szeregowców ciągnie za dyszel, druga – popycha z tyłu lub za szprychy kół. Po załadowaniu dyszle się wyjmuje i składa pod wozami odpowiednio je zabezpieczając.

Biedki wtacza się dyszlami do przodu lub ładuje ręcznie, bez pomocy rampy. Należy nimi doładowywać platformy, których pełna ładowność nie została wykorzystana, oraz ładować na platformy przeznaczone dla obrony przeciwlotniczej.

Kuchnie połowe ładuje się zasadniczo z wozami przykuchennymi na platformy (węglarki). W porze zimowej, w czasie dużych mrozów, kuchnie czynne ładuje się do wagonów krytych.



Ryc. 28.



Ryc. 29. Wtaczanie na platformę dział ciężkiego odprzodkowanego.

Przy używaniu bloku korzystne jest zaczepianie jego haka za kłonicę platformy (ryc. 30, 33 i 34). Do załadowania dział ciężkiego jest niezbędna obsługa 2-3 działonów.

§ 54. Ładowanie czołgów, samochodów oraz artylerii motorowej

Ładowanie czołgów średnich i ciężkich, sprzętu artylerii najcięższej oraz ciężkich formacji saperских odbywa się zasadniczo z ramp stałych czołowych lub bocznych, a w razie ich

toru i okolicy oraz bezpośredni wpływ na maszynistę pociągu. O powyższym zawiadamia kierownika pociągu.

W razie koniecznej potrzeby dowódca transportu ma prawo zarządzić natychmiastowe zatrzymanie pociągu na szlaku i wyładowanie.

W wąskich wykopach, na wysokich nasypach, mostach itp. wolno wyładowywać konie i sprzęt tylko w tym wypadku, gdy jest drugi tor, przy czym miejsce wyładowania musi być zabezpieczone przed pociągami biegnącymi po drugim torze.

W wypadku zagrożenia na stacji dowódca transportu organizuje obronę stacji, podporządkowując sobie komendanta stacji oraz organa bezpieczeństwa i personel kolejowy.

Rozdział VII

Wyładowanie

A. Wskazówki ogólne

§ 67. Pogotowie do wyładowywania

Dowódca transportu, po otrzymaniu od komendanta wyładowczego rozkazu wyładowania, na ostatnim postoju przed stacją wyładowania zarządza pogotowie do wyładowywania. Jednocześnie wyznacza personel do wyładowania – z zasady ten sam, który załadowywał, oraz ustala porządek wyładowania.

Na sygnał lub rozkaz:

- szeregowcy pakują tornistry, kielznają, siodłają lub ubierają konie w uprząż (jeżeli umieszczono nie więcej jak po 3 konie w każdej połowie wagonu), porządkują i nakładają oporządzenie itp.,
- oficerowie, którzy kierowali załadowaniem sprzętu i materiału, umieszczają na platformach cały lub część przydzielonego im personelu, w celu poczynienia wszelkich przygotowań do szybkiego wyładowania.

§ 68. Zachowanie się w pobliżu nieprzyjaciela

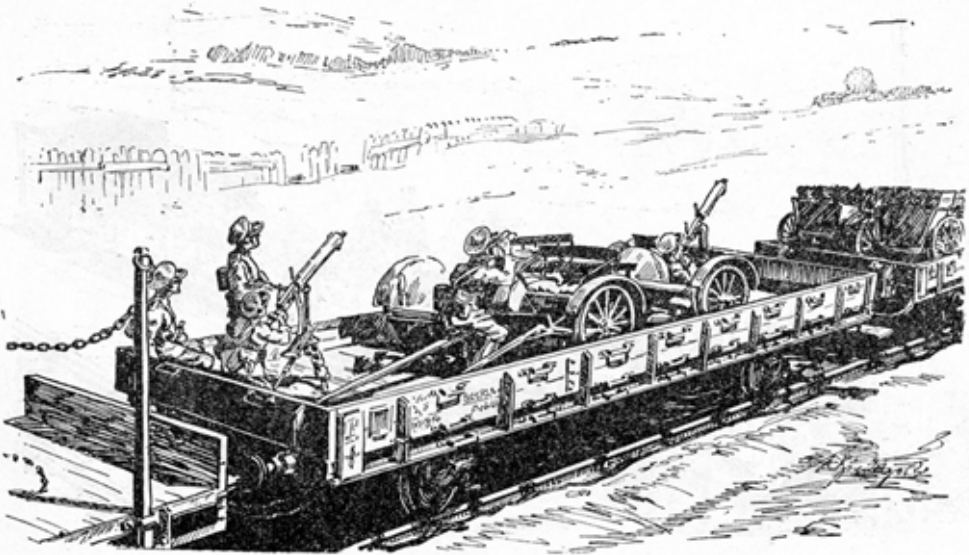
Jeżeli stacja wyładowania znajduje się w niewielkiej odległości od nieprzyjaciela i istnieje możliwość zagrożenia, dowódca transportu, jeszcze przed przyjazdem na stację wyładowania, wydaje odpowiednie zarządzenia.

§ 69. Przybycie na stację wyładowania

Po przyjeździe na stację wyładowania dowódca transportu otrzymuje od zawiadowcy stacji wskazówki dotyczące:

- czasu przeznaczanego na wyładowanie, jeżeli jest inny niż ustalony instrukcją,
- punktu ładunkowego oraz środków ładunkowych, w razie potrzeby oświetleniowych,
- miejsca zbiórki poza obrębem stacji i dróg odjazdowych,
- obrony przeciwlotniczej stacji oraz innych szczegółów dotyczących danej stacji.

Po podstawieniu transportu na punkt ładunkowy, dowódca transportu zarządza natychmiastowe wyładowanie, a przede wszystkim oddziałów wyznaczonych do rozpoznania miejsca zbiórki, dróg odjazdowych i drogi marszu do miejsca przeznaczenia, pogotowi obrony przeciwlotniczej i przeciwpancernej, w razie potrzeby oddziałów ubezpieczających.



Ryc. 41. Rozmieszczenie ciężkich karabinów maszynowych przeciwlotniczych na platformie.

Na platformę dla km opl należy wybierać środkową w danej grupie platform lub oddzielną co najmniej jedną platformą od wagonów krytych.

Na platformy z km opl można ładować tylko sprzęt niski (biedki, taczanki, przodki, jaszczce, motocykle itp.), umieszczając go tak, aby nie przeszkadzał obsłudze km przy strzelaniu. Jeżeli takiego sprzętu brak, rzeczą dowódcy jest stworzyć dla km pole ostrzału przez sztuczne obniżenie sprzętu (zdjęcie pałaków z wozów, zdjęcie kół itp.). Platformy obramowujące naładowuje się również sprzętem niskim, przynajmniej w połowie bliższej do platformy z km opl (ryc. 42).

Jeżeli transport nie ma więcej niż 4 ckm, należy je umieszczać w środku pociągu zasadniczo na jednej platformie, gdy jest dostateczna ilość sprzętu niskiego do naładowania platformy opl i sąsiednich. W przeciwnym wypadku ustawia się po 2 ckm na dwóch przylegających do siebie platformach, w miarę możliwości zupełnie nienaładowanych sprzętem lub naładowanych luźno sprzętem niskim, czy też obniżonym.

Posterunki obserwacyjno-alarmowe, w składzie po 2 obserwatorów i 1 telefoniście z aparatem, rozmieszcza się na czole, w środku i przy końcu transportu, a mianowicie:

- czołowy – na tendrze parowozu,
- pozostałe – na platformach lub w nieobsadzonych budkach hamulcowych wagonów.

Na posterunku czołowym dowódcą i obserwatorem jest z zasady doświadczony podoficer. Daje on zarządzenia drużynie parowozowej co do sygnałów alarmowych.

Środkowy posterunek obserwacyjno-alarmowy umieszcza się bezpośrednio przy źródle ognia (ryc. 40 i 41).

Oddział uzbrojony w karabiny, dla uniknięcia możliwości rażenia ogniem własnych km, rozmieszcza się między sprzętem na platformach nie bliżej, jak w odstępnie 1 platformy od