

Grey Scale #13



DANES-PICTA.COM

A 1 2 3 4 5 6 M 8 9 10 11 12 13 14 15 B 17 18 19



MINISTERSTWO SPRAW WOJSKOWYCH

0.31
1927

Tylko do użytku służbowego.

86 Kaszubski Pułk Piechoty
IM. PIERWSZEGO MARSZAŁKA POLSKI
Józefa Piłsudskiego

INSTRUKCJA O PRZEWOZACH ODDZIAŁÓW WOJSKOWYCH KOLEJĄ



WARSZAWA 1937



MINISTERSTWO SPRAW WOJSKOWYCH

0.31

1927

Tylko do użytku służbowego.

66 Kaszubski Pułk Piechoty
IM. PIERWSZEGO MARCEJANA POLSKIEGO
Józefa Piłsudskiego

INSTRUKCJA

O PRZEWÓZACH ODDZIAŁÓW WOJSKOWYCH KOLEJĄ



WARSZAWA 1937

0.31

1937

Tylko do użytku służbowego.

66 Kaszubski Pułk Piechoty
IM. PIERWSZEGO MARSZAŁKA POLSKI
Józefa Piłsudskiego

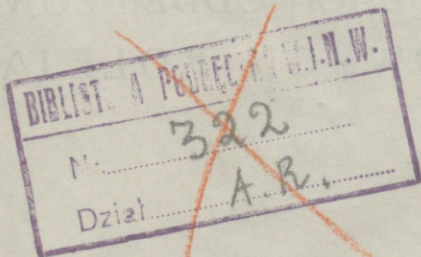
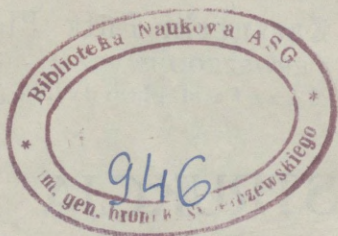
INSTRUKCJA

O PRZEWOZACH ODDZIAŁÓW WOJSKOWYCH KOLEJĄ

XXIV. A.

WARSZAWA 1937

R. A.



D. S. G.

MINISTERSTWO SPRAW WOJSKOWYCH
DEPARTAMENT DOWODZENIA OGÓLNEGO

L. 4918/Stud. Tjn. 37

Warszawa, dnia 27. VIII. 1937 r.

ROZKAZ WPROWADZAJĄCY.

Wprowadzam do użytku służbowego Instrukcję
o przewozach oddziałów wojskowych kolejną $\frac{\text{O. 31}}{1937}$

Jednocześnie unieważniam i polecam znisz-
czyć Instrukcję o wojskowych transportach kole-
jowych $\frac{\text{O. 31}}{1932}$ wraz z poprawkami Nr 200/Kom.35.

W Imieniu Ministra Spraw Wojskowych

I Wiceminister

(—) GŁUCHOWSKI

Generał-Brygady

SPIS RZECZY.

Rozdział I

POJĘCIA OGÓLNE.

1.	Zatwierdzam Instrukcję o przewozach od-	50
2.	działów wojskowych koleją O.31/1937.	1
3.	Komendant szlaku (K. Sz.) i komendant wyla-	2
4.	dawczy (K. W.)	2
5.	Komendant stacji kolejowej	2
6.	Zawłodowa stacji	2
7.	Kierownik punktu	1
8.	Oficer przedstawiciel	3
9.	wyż. oficerów za wy-	3
10.	transportów	3
11.	Dokumenty przewozowe	3
12.	Wojenny przewoźny oddział i odd. wojskowych	4
13.	do stacji transportowa kolejowych	4
14.	Zachowanie tajemnicy wojskowej	4
15.	Wskazywanie	6
16.	Wskazywanie	6

Rozdział II

OBOWIĄZKI ORGANÓW WOJSKOWYCH I KOLEJOWYCH.

A. Obowiązki organów wojskowych.

1.	14. Obowiązki dowódcy transportu	7
2.	15. Obowiązki oficera szlaku	10
3.	16. Personel pomocniczy oficera szlaku i jego ob-	12
4.	wizji	12
5.	17. Obowiązki oficera wyladowczego	13
6.	18. Obowiązki oficera szlaku	13

Zatwierdzam instrukcję o przewozach od-
działów wojskowych koleją O. 31/1937.

Gen. Sztapu Głównego
(—) W. STACHIEWICZ
General przygody

SPIS RZECZY.

R o z d z i a ł I.

POJĘCIA OGÓLNE.

	Str.
§ 1. Pojęcie o wojskowych transportach kolejowych	1
§ 2. Dowódca transportu	1
§ 3. Przewozy w czasie pokoju, mobilizacji i wojny	2
§ 4. Komendant załadowczy (K. Z.) i komendant wyładowczy (K. W.)	2
§ 5. Komendant stacji kolejowej	2
§ 6. Zawiadowca stacji	2
§ 7. Kierownik punktu ładunkowego	3
§ 8. Oznaki przedstawicieli placówek transportowo-kolejowych, oficerów za (wy) ładowniczych i służbowych transportów	3
§ 9. Dokumenty przewozowe	3
§ 10. Stosunek przewożonych oddziałów i osób wojskowych do placówek transportowo-kolejowych	4
§ 11. Zachowanie tajemnicy wojskowej	4
§ 12. Rozkaz załadowania	5
§ 13. Rozkaz wyładowania	6

R o z d z i a ł II.

OBOWIĄZKI ORGANÓW WOJSKOWYCH I KOLEJOWYCH.

A. Obowiązki organów wojskowych.

§ 14. Obowiązki dowódcy transportu	7
§ 15. Obowiązki oficera załadowczego	10
§ 16. Personel pomocniczy oficera załadowczego i jego obowiązki	12
§ 17. Obowiązki oficera wyładowniczego	13
§ 18. Obowiązki oficera służbowego	13

VIII

	Str.
§ 19. Obowiązki podoficera służbowego i trębacza	15
§ 20. Obowiązki komendanta wagonu	15
§ 21. Obowiązki żołnierza służbowego wagonu	17
§ 22. Obowiązki komendanta stacji	17

B. Obowiązki organów kolejowych.

§ 23. Obowiązki zawiadowcy stacji	17
§ 24. Obowiązki kierownika punktu ładunkowego i pogotowia technicznego	18

R o z d z i a ł III.

PUNKTY ŁADUNKOWE ORAZ ŚRODKI ŁADUNKOWE I PRZEWOZOWE.

A. Punkty ładunkowe.

§ 25. Podział punktów ładunkowych	19
§ 26. Charakterystyka punktów ładunkowych	20

B. Środki ładunkowe.

§ 27. Podział środków ładunkowych	23
§ 28. Rampy przenośne	23
§ 29. Rampy improwizowane	24
§ 30. Mostki dla koni i międzywagonowe	34
§ 31. Wyposażenie punktów ładunkowych w środki ładunkowe oraz oświetleniowe	35
§ 32. Dostarczanie środków ładunkowych na punkty ładunkowe	36
§ 33. Przydział środków ładunkowych do transportu w wypadkach szczególnych	36
§ 34. Sprzęt i materiał pomocniczy do za (wy) ładowania	37

C. Środki przewozowe.

§ 35. Rodzaje wagonów	37
§ 36. Wagony do przewozu ludzi	37
§ 37. Wagony do przewozu koni	38
§ 38. Wagony do przewozu sprzętu i materiału	38

D. Urządzenia wagonowe oraz oświetlenie i ogrzewanie wagonów.

§ 39. Urządzenia i wyposażenie wagonów krytych	38
§ 40. Wagonowe urządzenia stałe	38

IX

	Str.
§ 41. Wagonowe urządzenia ruchome	39
§ 42. Oświetlenie wagonów	43
§ 43. Ogrzewanie wagonów	43

E. Zasady zestawiania pociągów wojskowych.

§ 44. Składy typowe i specjalne	43
§ 45. Kolejność wagonów w transportach	44

R o z d z i a ł IV.

WAGONOWE NORMY ZAŁADOWCZE ORAZ TERMINY ZA (WY) ŁADOWANIA.

§ 46. Wagonowe normy załadowcze i sposoby ustawienia sprzętu	46
§ 47. Czasy za (wy) ładowania	46

R o z d z i a ł V.

Ł A D O W A N I E.

A. Wskazówki ogólne.

§ 48. Przybycie oddziału na stację załadowania	48
--	----

B. Ładowanie ludzi.

§ 49. Ładowanie ludzi	48
---------------------------------	----

C. Ładowanie koni.

§ 50. Ładowanie koni	52
--------------------------------	----

D. Ładowanie sprzętu i materiału.

§ 51. Wskazówki ogólne do ładowania sprzętu	57
§ 52. Ładowanie wozów, biedek, kuchen polowych i innych pojazdów o zaprzęgu konnym	60
§ 53. Ładowanie dział o zaprzęgu konnym	60
§ 54. Ładowanie czołgów, samochodów oraz artylerii motorowej	68
§ 55. Klinowanie i przywiązywanie załadowanego sprzętu	69
§ 56. Ładowanie materiału	73

E. Odjazd.

§ 57. Czynności przed odjazdem transportu	73
---	----

R o z d z i a ł VI.

P R Z E W Ó Z.

§ 58.	Wskazówki ogólne	74
§ 59.	Zachowanie się żołnierzy podczas przewozu	74
§ 60.	Postoje na stacjach	76
§ 61.	Żywienie ludzi i pojenie koni	77
§ 62.	Postępowanie z zaginionymi	78
§ 63.	Postępowanie z chorymi	78
§ 64.	Postępowanie z aresztowanymi	80
§ 65.	Zatrzymywanie transportów w nagłych wypadkach	80
§ 66.	Zachowanie się w pobliżu nieprzyjaciela	81

R o z d z i a ł VII.

W Y Ł A D O W A N I E.

A. *Wskazówki ogólne.*

§ 67.	Pogotowie do wyładowywania	82
§ 68.	Zachowanie się w pobliżu nieprzyjaciela	82
§ 69.	Przybycie na stację wyładowania	83
§ 70.	Plan wyładowania i kierownictwo wyładowaniem	83

B. *Wyładowanie ludzi.*

§ 71.	Wyładowanie ludzi	84
-------	-----------------------------	----

C. *Wyładowanie koni.*

§ 72.	Wyładowanie koni	84
-------	----------------------------	----

D. *Wyładowanie sprzętu i materiału.*

§ 73.	Wyładowanie sprzętu i materiału	85
-------	---	----

E. *Wskazówki końcowe i odmarsz.*

§ 74.	Ukończenie wyładowania i odmarsz	86
-------	--	----

R o z d z i a ł VIII.

OBRONA PRZECIWLOTNICZA.

A. *Wskazówki ogólne.*

§ 75.	Zagrożenie lotnicze	87
-------	-------------------------------	----

XI

	Str.
§ 76. Obrona przeciwlotnicza stacyj, rejonów za (wy) ładowania oraz transportów	87
§ 77. Sygnał alarmu lotniczego	88
B. <i>Organizacja obrony przeciwlotniczej transportu.</i>	
§ 78. Zadanie dowódcy transportu	88
§ 79. Organizacja obrony przeciwlotniczej transportu	89
§ 80. Przygotowanie obrony przeciwlotniczej transportu przed przybyciem oddziału na stację	90
§ 81. Obrona przeciwlotnicza w czasie ładowania transportu	91
§ 82. Obrona przeciwlotnicza po załadowaniu i w czasie jazdy	92
§ 83. Obrona przeciwlotnicza w czasie wyładowywania	97

R o z d z i a ł IX.

OBRONA PRZECIWPANCERNA.

§ 84. Obrona przeciwpancerna rejonu za (wy) ładowania	98
§ 85. Organizacja obrony przeciwpancernej transportu w czasie za (wy) ładowania	98
§ 86. Obrona przeciwpancerna transportu w czasie ruchu	99

R o z d z i a ł X.

ZA (WY) ŁADOWANIE W WARUNKACH SPECJALNYCH.

§ 87. Załadowania nocne	101
§ 88. Za (wy) ładowania na szlaku	101

Z A Ł A C Z N I K I.

1. — Rozkaz ruchu kolej.
2. — Wykaz urządzeń wagonowych.
- 3, 3 a, 3 b, 3 c — Plan załadowania transportu.
- 4, 4 a, 4 b — Wagonowe normy załadownicze.
5. — Casy załadowania i wyładowania oddziałów (dowództw) wojskowych.
6. — Schemat rozmieszczenia środków obrony przeciwlotniczej w transporcie.

18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100

OBROTA PRZECIWNICZNA

101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116	117	118	119	120	121	122	123	124	125	126	127	128	129	130	131	132	133	134	135	136	137	138	139	140	141	142	143	144	145	146	147	148	149	150	151	152	153	154	155	156	157	158	159	160	161	162	163	164	165	166	167	168	169	170	171	172	173	174	175	176	177	178	179	180	181	182	183	184	185	186	187	188	189	190	191	192	193	194	195	196	197	198	199	200
101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116	117	118	119	120	121	122	123	124	125	126	127	128	129	130	131	132	133	134	135	136	137	138	139	140	141	142	143	144	145	146	147	148	149	150	151	152	153	154	155	156	157	158	159	160	161	162	163	164	165	166	167	168	169	170	171	172	173	174	175	176	177	178	179	180	181	182	183	184	185	186	187	188	189	190	191	192	193	194	195	196	197	198	199	200

NAJACZNI

201	202	203	204	205	206	207	208	209	210	211	212	213	214	215	216	217	218	219	220	221	222	223	224	225	226	227	228	229	230	231	232	233	234	235	236	237	238	239	240	241	242	243	244	245	246	247	248	249	250	251	252	253	254	255	256	257	258	259	260	261	262	263	264	265	266	267	268	269	270	271	272	273	274	275	276	277	278	279	280	281	282	283	284	285	286	287	288	289	290	291	292	293	294	295	296	297	298	299	300
201	202	203	204	205	206	207	208	209	210	211	212	213	214	215	216	217	218	219	220	221	222	223	224	225	226	227	228	229	230	231	232	233	234	235	236	237	238	239	240	241	242	243	244	245	246	247	248	249	250	251	252	253	254	255	256	257	258	259	260	261	262	263	264	265	266	267	268	269	270	271	272	273	274	275	276	277	278	279	280	281	282	283	284	285	286	287	288	289	290	291	292	293	294	295	296	297	298	299	300

R o z d z i a ł I.

POJĘCIA OGÓLNE.

Kolej jest podstawowym środkiem przewo-
wym, zapewniającym szybkość i terminowość prze-
wozów wojskowych.

Przewóz koleją odbywa się pociągami, składa-
jącymi się ze zmiennej ilości wagonów osobowych,
towarowych krytych, towarowych otwartych (plat-
form, węglarek), specjalnych oraz służbowych.

Oddział lub zgrupowanie ludzi, koni, sprzętu
i materiału, które na czas trwania przewozu ko-
leją zostałyłączone w jedną całość i podporząd-
kowane rozkazom jednego dowódcy, nazywa się
wojskowym transportem kolejowym.

Każdy wojskowy transport kolejowy musi mieć
dowódcę — będzie nim dowódca przewożonego
oddziału. W transporcie składającym się z kilku
różnych jednostek dowódcą transportu zostaje do-
wódca najstarszy stopniem i starszeństwem.

Jeżeli w skład jednego transportu wchodzi
oddziały broni i służb, dowódcą transportu zostaje
dowódca oddziału broni bez względu na stopień
i starszeństwo.

§ 1. X

Pojęcie
o wojskowych
transportach
kolejowych.

§ 2.

Dowódca
transportu.

§ 3.

Przewozy
w czasie pokoju,
mobilizacji
i wojny.

W czasie pokoju kolej wykonuje przewozy:
— na podstawie zapotrzebowań dowódców,
uprawnionych do wystawiania dokumentów
przewozowych,
— na podstawie żądań Szefa Komunikacji
Wojskowych Sztabu Głównego.

Całokształt organizacji przewozów wojskowych
w czasie mobilizacji i wojny jest przedmiotem
specjalnych instrukcyj.

Niniejsza instrukcja zawiera postanowienia
i wskazówki dotyczące załadowania, przejazdu
i wyładowania przewożonego oddziału.

§ 4.

Komendant
załadowczy
(K. Z.) i ko-
mendant wy-
ładowczy
(K. W.).

Do organizacji za (wy) ładowania w jednym
rejonie większej ilości transportów zostają wyzna-
czani komendanci za (wy) ładowczy, regulujący
całokształt za (wy) ładowania w danym rejonie.

Komendantem za (wy) ładowczym jest z zasady
oficer, wyjątkowo — urzędnik kolejowy.

Przy komendancie załadowczym funkcjonują
oficerowie łącznikowi, a przy komendancie wyła-
dowczym — oficerowie kwaterunkowi wielkich
jednostek (zgrupowań oddziałów pozadywizyj-
nych), którzy z rozkazu swoich dowódców wydają
oddziałom niezbędne zarządzenia związane z prze-
wozem kolejowym.

§ 5.

Komendant
stacji
kolejowej.

W czasie mobilizacji i wojny na niektórych
stacjach o większym ruchu będą stali lub czasowi
komendanci stacyj o uprawnieniach oficera placu.

§ 6.

Zawiadowca
stacji.

Zawiadowca stacji jest organem wykonawczym
kolei, współpracującym stale z wojskiem przy
za (wy) ładowaniu, uruchamianiu i przepuszczaniu
transportów.

Do współpracy z za (wy) ładowującymi się oddziałami na punktach ładunkowych są wyznaczani spośród personelu stacyjnego kierownicy punktów ładunkowych. Mają oni w swojej dyspozycji przygotowania techniczne (2 — 4 ludzi), wyposażone w odpowiednie narzędzia (łomy, młoty, siekiery itp.).

§ 7.

Kierownik
punktu
ładunkowego.

Przedstawiciele placówek transportowo - kolejowych, którzy się na stacjach stykają bezpośrednio z oddziałami wojskowymi (K. Z., K. W., ich zastępcy, komendant stacji, zawiadowca stacji, kierownik punktu ładunkowego), powinni nosić czerwone opaski na lewym ramieniu. Takież opaski powinni nosić oficerowie za (wy) ładowczy i oficerowie służbowi transportów.

§ 8.

Oznaki
przedstawicieli
placówek
transportowo-
kolejowych,
oficerów
za (wy)ładow-
czych i służ-
bowych trans-
portów.

Wojskowe przewozy koleją odbywają się:

§ 9.

Dokumenty
przewozowe.

- w czasie pokoju — na podstawie dokumentów przewozowych, ustalonych przepisami służbowymi,
- w czasie mobilizacji — na podstawie rozkazów ruchu (zał. 1) lub dokumentów, ustalonych specjalnymi instrukcjami,
- w czasie wojny — na podstawie rozkazów ruchu, wydawanych dowódcom transportów przez komendanta załadowniczego lub przez zawiadowcę stacji w siedzibie komendanta załadowniczego, a wyjątkowo na stacji załadowania.

§ 10.

Stosunek
przewożonych
oddziałów
i osób wojsko-
wych do pla-
cówek transpor-
towo-kolejo-
wych.

Zarządzenia przedstawicieli placówek transportowo-kolejowych (komendant za (wy)ładowczy, zawiadowca stacji) dotyczące się przewozu muszą być ściśle przestrzegane przez oddziały i osoby wojskowe bez względu na posiadany stopień. We wszelkich sprawach (informacje, interwencje itp.) należy się zwracać do zawiadowcy lub komendanta stacji. Zwracanie się do dyżurnego ruchu i wchodzenie do jego lokalu jest wzbronione.

W razie naruszenia przez osoby lub oddziały wojskowe porządku i bezpieczeństwa na stacji kolejowej lub w pociągu, organa kolejowe (zawiadowca stacji, dyżurny ruchu, kierownik pociągu) zwracają się o interwencję do komendanta stacji, a w razie jego braku—do najbliższej władzy wojskowej (dowódca oddziału, komendant garnizonu), która jest obowiązana udzielić bezzwłocznie żądanej pomocy.

Zażalenia na zarządzenia lub zachowanie się organów kolejowych należy przedstawiać:

- w czasie pokoju, w drodze służbowej do dowódców okręgów korpusów,
- w czasie mobilizacji i wojny do komendanta załadowczego (komendanta wyładowczego) lub najbliższego komendanta stacji.

Wniesienie zażalenia nie wstrzymuje wykonania otrzymanych zarządzeń.

§ 11.

Zachowanie
tajemnicy
wojskowej.

Przewożonym żołnierzom nie wolno prowadzić z osobami wojskowymi nie należącymi do transportu, funkcjonariuszami kolejowymi i państwowymi oraz ludnością cywilną lub też w obecności tych ludzi jakichkolwiek rozmów o sprawach wojskowych, mogących stanowić materiał dla wywia-

lu obcego. Rozmowy o sprawach wojskowych, wynikające ze służbowych obowiązków przewożonych żołnierzy, należy ograniczać do koniecznej potrzeby, zachowując jak najdalej posuniętą ostrożność.

W szczególności zakazane są wszelkie rozmowy o tym, skąd i dokąd transport jedzie, o składzie bojowym, numerach jednostek, działaniach na froncie, przemyśle wojennym, nastrojach w kraju i na froncie itp.

Powyższego zakazu należy przestrzegać ze szczególną bezwzględnością; lepiej posunąć się pod tym względem do przesady, niż pozwolić szpiegowi, za pomocą rzucanych tu i ówdzie pozornie niewinnych zapytań, zdobyć cenne informacje.

Nie wolno robić żadnych napisów na wagonach i przewożonym sprzęcie, z wyjątkiem kolejnych numerów wagonów.

Nie wolno żołnierzom wysyłać prywatnej korespondencji w czasie trwania przewozu.

Nie wolno dokonywać zdjęć fotograficznych za (wy)ładowań oraz transportów załadowanych.

Osoby niepowołane, zbliżające się do transportów w czasie za (wy)ładowania i postojów, należy usuwać, a podejrzane oddawać w ręce władz bezpieczeństwa.

Dowódcy oddziałów otrzymują rozkazy załadowania bądź od swych władz przełożonych, bądź przez oficera łącznikowego wielkiej jednostki (zgrupowania oddziałów pozadywizyjnych), bądź wyjątkowo od komendanta załadowczego bezpośrednio.

§ 12.
Rozkaz
załadowania.

Rozkaz załadowania podaje:

- zawartość transportu,
- numer transportu oraz skład (ilość i rodzaj wagonów),
- miejsce, dzień i godzinę rozpoczęcia ładowania,
- w razie potrzeby drogę marszu oddziału na stację załadowania,
- wszelkie inne dane, które dowódca uzna za konieczne.

§ 13.**Rozkaz
wyładowania.**

Rozkaz wyładowania otrzymuje dowódca transportu od komendanta wyładowniczego w jego siedzibie. Tamże otrzymuje od oficera kwaterunkowego wielkiej jednostki (zgrupowania oddziałów pozadywizyjnych) rozkaz marszu do miejsca przeznaczenia oraz w razie potrzeby rozkazy co do ubezpieczenia i zadania.

Jeśli transport nie przechodzi przez siedzibę komendanta wyładowniczego, powyższe rozkazy są przekazywane dowódcy transportu za pośrednictwem zawiadowcy stacji.

Rozdział II.

OBOWIĄZKI ORGANÓW WOJSKOWYCH I KOLEJOWYCH.

A. Obowiązki organów wojskowych.

Dowódca transportu odpowiada za sprawne terminowe za (wy)ładowanie transportu, jego bezpieczeństwo w czasie za (wy)ładowania i przewozu, należyte zachowanie się oddziału w czasie jazdy i na postojach, jak również za uszkodzenie, niszczenie lub zagubienie środków ładunkowych urządzeń wagonowych.

§ 14.
Obowiązki
dowódcy
transportu.

W szczególności dowódca transportu:

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 obrony przeciwlotniczej,
- dowódcę i pogotowie obrony przeciwpancernej (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., A. L., A. C. 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 obrony przeciwlotniczej i przeciwpancernej 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 obrony przeciwlotniczej, niekiedy dowódcy obrony przeciwpancernej,
- 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 (improwowanych) 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.

U w a g a. Omówienie planu załadowania może dowódca transportu powierzyć oficerowi załadowczemu.

b) nadzoruje załadowanie i wkracza we wszelkich wypadkach zagrażających sprawności załadowania lub bezpieczeństwu oddziału (napad lotniczy, zaskoczenie przez broń pancerną itp.);

3) *w czasie przewozu:*

a) odbiera rozkaz ruchu w siedzibie komendanta załadowniczego (wyjątkowo przed odjazdem na stacji załadowania);

b) załatwia osobiście lub przez oficera służbowego wszelkie sprawy z zawiadowcami stacji;

c) przygotowuje oddział do walki, gdy zachodzi prawdopodobieństwo zetknięcia się w czasie jazdy z nieprzyjacielem;

d) odbiera od komendanta wyładowniczego rozkaz wyładowania, a od oficera kwaterunkowego wielkiej jednostki 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.

X § 15.

Obowiązki
oficera
załadowniczego.

Oficer załadownczy, 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 jakościowy skład pociągu zgadza się z otrzymanymi przez niego danymi i, w razie jakichkolwiek przeczości, żąda od zawiadowcy stacji ich usunięcia;

c) stwierdza, gdzie (numer toru, rampy lub placu ładunkowego) jest lub będzie podstawiony skład pociągu; jeśli 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), z których jeden egzemplarz otrzymuje;

U w a g a. 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 (odbiór kwituje tylko wtedy, gdy jest nakazane załadowanie 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 załadunku i podstawienia składu;

g) dowiadyuje się od 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, jeżeli uległa zmianie, po czym:

i) rozstawia posterunki orientacyjne w celu skierowania oddziału na miejsce 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 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 obo-
wiązki.

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.

Funkcje oficera wyładowczego z zasady powinien pełnić oficer załadowniczy.

§ 17.

Obowiązki
oficera

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

wyładowczego.

Oficer służbowy jest stałym organem dowodzenia transportu, czuwającym nad tokiem życia oddziału podczas przewozu. W czasie za (wy)ładowania podlega oficerowi za (wy)ładowniczemu.

§ 18.

Obowiązki
oficera
służbowego.

W szczególności oficer służbowy:

1) *po przybyciu na stację załadowania i w czasie załadowania:*

a) wyznacza posterunki wartownicze przy po-
ciągu co 5 — 7 wagonów na przemian po obu stro-
nach, 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 ko-
lejnych numerów, nie umieszczano żadnych napi-
sów;

2) *w czasie przewozu:*

a) załatwia wszelkie sprawy z zawiadowcami
stacyj (informowanie się o rozkładzie jazdy i cza-
sie postojów, wypełnianie rozkazu ruchu na kolej-
nych stacjach przeznaczenia itp.);

b) zarządza wysiadanie i wsiadanie podofice-
rów i szeregowców na dłuższych postojach oraz do-
pilnowuje, żeby nie wychodzili poza obręb stacji
wystawiając w razie potrzeby posterunki policyjne;

c) zarządza i dozoruje wyżywienie szeregowców
oraz pojenia koni;

d) sprawdza wodę do picia (w razie możliwość
z lekarzem) i wskazuje jej źródła komendantom
wagonów;

e) dopilnowuje, żeby żołnierze nie zanieczy-
szczali torów i terenów stacyjnych, lecz korzystali
tylko z latryn i śmietników stacyjnych;

f) dopilnowuje, żeby żołnierze nie nawiązywali rozmów z osobami nie należącymi 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 jakiejkolwiek 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.

U w a g a. W razie braku oficerów funkcje oficera służbowego pełni starszy podoficer.

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.).

§ 19.
Obowiązeki
podoficera
służbowego
i trębacza.

W każdym wagonie przeznaczonym do umieszczenia ludzi lub koni powinien być wyznaczony podoficer (szeregowiec) jako komendant wagonu.

§ 20.
Obowiązeki
komendanta
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 nie należące 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.

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.

§ 21.

Obowiązki
żołnierza
służbowego
wagonu.

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 obrony przeciwlotniczej stacji.

§ 22.

Obowiązki
komendanta
stacji.

B. O b o w i ą z k i o r g a n ó w k o l e j o w y c h.

Do obowiązków zawiadowcy stacji w stosunku do za (wy) ładowujących się oddziałów należy:

a) informowanie oficerów za (wy) ładowczych warunkach za (wy) ładowania transportu, a mianowicie o:

- czasie, miejscu i sposobie podstawienia składu,
- punkcie ładunkowym, środkach ładunkowych i oświetleniowych,

§ 23.

Obowiązki
zawiadowcy
stacji.

- czasie rozpoczęcia i zakończenia za (wy) ładowania,
- 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 (wy) ładującym się oddziałom wskazówek w zakresie za (wy) ładowania, 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 (wy) ładowania transportu o kilkanaście minut wcześniej,
- kierowanie pracą pogotowia technicznego którego zadaniem jest udzielanie pomocy oddziałom przy budowie ramp, wyjmowaniu podnoszeniu i opuszczaniu bocznych i czółowych ścian platform (węglarek), wmontowywaniu piecyków itp.

R o z d z i a ł I I I.

PUNKTY ŁADUNKOWE ORAZ ŚRODKI ŁADUNKOWE i PRZEWOZOWE.

A. P u n k t y ł a d u n k o w e.

Punkt ładunkowy jest to miejsce na stacji, boczicy lub szlaku służące do za (wy) ładowań transportów.

Pod względem długości oraz położenia tereno-
wego punkty ładunkowe mogą być:

- *całopociągowe*, gdy długość toru (ów) pozwala na podstawienie całego składu, a położenie wzdłuż toru (ów) — na jednoczesne za (wy) ładowanie 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 (wy) ładowanie całego transportu.

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

Punkty ładunkowe dzielą się na:

- rampy wojskowe stałe i prowizoryczne,
- place ładunkowe,
- rampy handlowe,

§ 25.

Podział
punktów
ładunkowych.

- 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 (wy)ładowywania oddziałów wojskowych. Mają one bądź wjazd na całej swej długości, bądź wjazdy w kilku miejscach. Budowane są z materiałów trwałych (kamienie, beton).

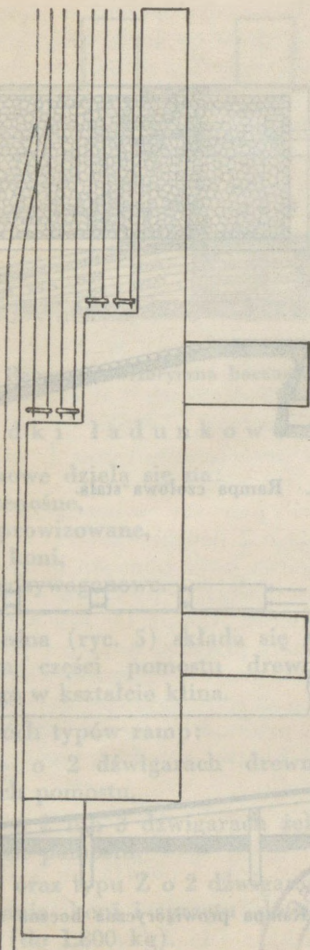
Rampy czołowe służą zasadniczo do ładowania długich pojazdów, których wjazd na platformę i późniejsze ustawienie na niej, w razie korzystania z rampy bocznej, jest uciążliwe (np. samochody ciężarowe).

Rampy wojskowe prowizoryczne (ryc. 3 i 4) — buduje się doraźnie z drewna lub ziemi bądź jako urządzenia odrębne, bądź jako przedłużenie ramp stałych.

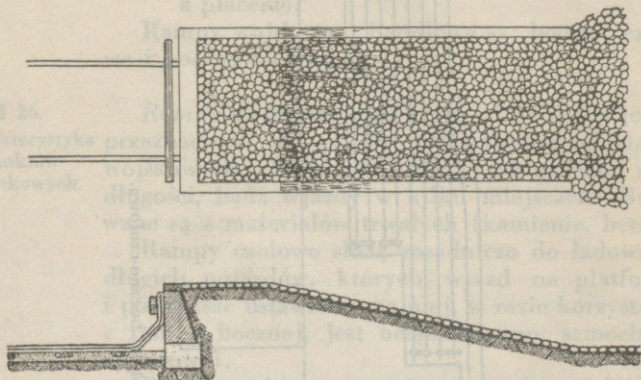
Place ładunkowe — są to miejsca wzdłuż torów zasadniczo na jednym z nich poziomie, o szerokości co najmniej 8 m i mające dojazdy. Ładowanie z nich odbywa się przy pomocy ramp przenośnych lub improwizowanych.

Rampy handlowe — mogą być użyte do za (wy)ładowania oddziałów wszystkich rodzajów broni, przy czym wymagają nieraz odpowiedniego przystosowania (przedłużenia, wybudowania czasowych wjazdów).

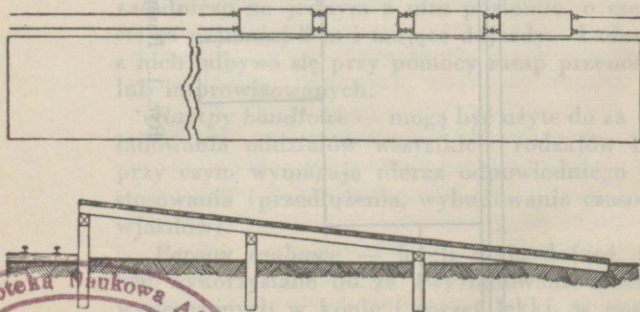
Perony osobowe — jeżeli mają dojazd, mogą być wykorzystane do za (wy)ładowania oddziałów wyposażonych w konie i sprzęt lekki, w przeciwnym razie mogą służyć tylko dla oddziałów pieszych bez koni i sprzętu.



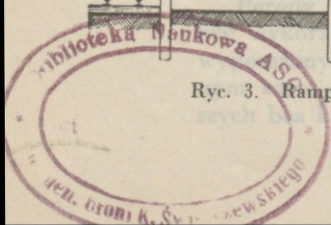
Ryc. 1. Rampa wojskowa stała boczno-czołowa.

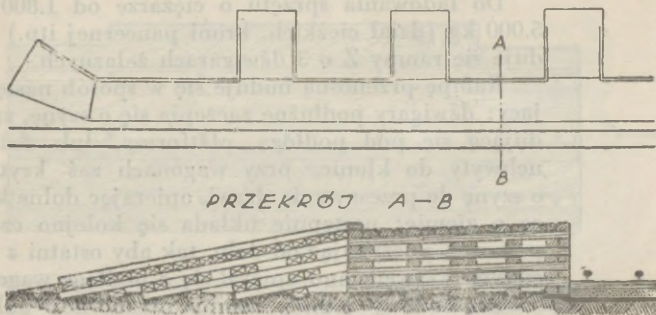


Ryc. 2. Rampa czołowa stała.



Ryc. 3. Rampa prowizoryczna boczna z belek.





Ryc. 4. Rampa prowizoryczna boczna z podkładów.

B. Środki ładunkowe.

Środki ładunkowe dzielą się na:

- rampy przenośne,
- rampy improvizowane,
- mostki dla koni,
- mostki międzywagonowe.

§ 27.
Podział
środków
ładunkowych.

Rampa przenośna (ryc. 5) składa się z kilku dźwigarów, kilku części pomostu drewnianego i 1 stopnia ściętego w kształcie klina.

§ 28.
Rampy
przenośne.

Używa się dwóch typów ramp:

- typu D — o 2 dźwigarach drewnianych i 5 częściach pomostu,
- typu Z — o 2 lub 3 dźwigarach żelaznych i 6 częściach pomostu.

Ramp typu D oraz typu Z o 2 dźwigarach używa się do ładowania koni i sprzętu do artylerii lekkiej włącznie (do 1.800 kg).

Do ładowania sprzętu o ciężarze od 1.800 do 5.000 kg (dział ciężkich, broni pancernej itp.) buduje się rampy Z o 3 dźwigarach żelaznych.

Rampę przenośną buduje się w sposób następujący: dźwigary podłużne zaczepia się o szynę, znajdującą się pod podłogą platformy, lub też za uchwyty do kłonic, przy wagonach zaś krytych o szynę do przesuwania drzwi, opierając dolne końce o ziemię; następnie układa się kolejno części pomostu, poczynając od dołu, tak aby ostatni z wyściętymi krawędziami opierał się o podłogę wagonu.

Do budowy jednej rampy przenośnej należy wyznaczać po 2 ludzi do każdego dźwigara i każdego pomostu, czyli obsługa jednej rampy przenośnej o 2 dźwigach i 6 częściach pomostu oraz 1 stopnia wynosi 17 ludzi, w tym 1 komendant.

Przy przenoszeniu ramp do następnego wagonu można stosować 2 sposoby:

sposób pierwszy — bez rozbierania (tylko rampa o 2 dźwigarach):

— górną część pomostu odkłada się na rampę, za dźwigary chwyta po obu bokach po 7 żołnierzy (rampa D) lub 8 (rampa Z), 1 żołnierz przenosi stopień (ryc. 6 i 7);

sposób drugi — z rozbieraniem:

— po 2 żołnierzy zdejmują każdy pomost, po 2 przenosi i zaczepia każdy dźwigar, po czym żołnierze układają pomosty zaczynając od dołu.

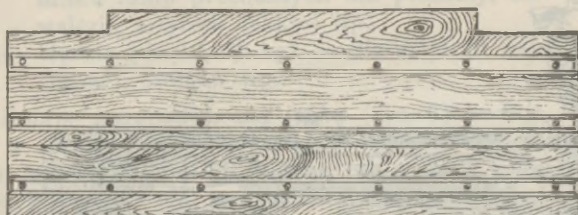
§ 29.

Rampy improwizowane.

Do budowy ramp improwizowanych używa się zasadniczo szyn i podkładów kolejowych.

Rampy improwizowane dzielą się na dwa typy:

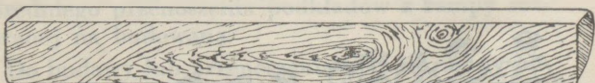
— lekkie (do 1.800 kg) — używane w razie



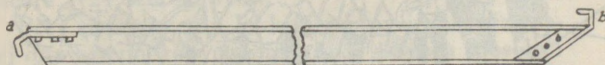
Pomost



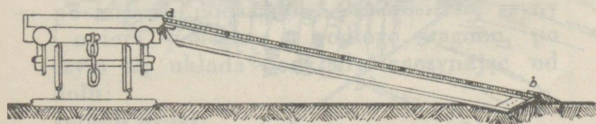
Pomost



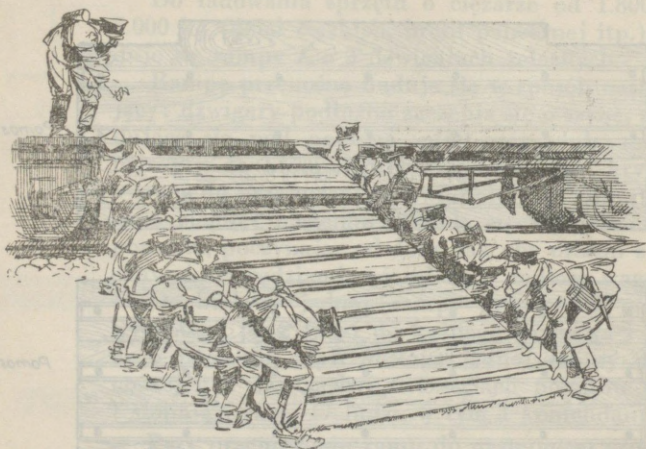
Śłupien



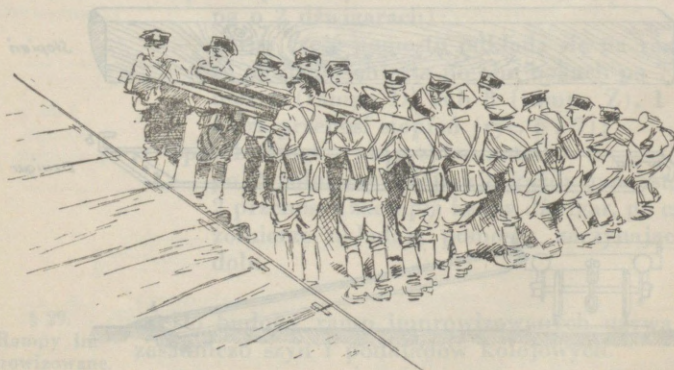
Dźwiga



Ryc. 5. Rampa przenośna typu Z.



Ryc. 6. Podnoszenie rampy przenośnej typu Z o dwóch dźwigarach bez rozbierania.



Ryc. 7. Przenoszenie rampy przenośnej typu Z o dwóch dźwigarach bez rozbierania.

braku ramp przenośnych dla piechoty, kawalerii, artylerii lekkiej itp.,

- ciężkie (do 12.000 kg) — dla artylerii najcięższej, czołgów itp.

Rampę improwizowaną lekką (ryc. 8) buduje się w sposób następujący: szyny opiera się jednym końcem o podłogę wagonu lub o szynę znajdującą się pod nią, a drugim o wbite w ziemię kliny lub o wkopany i zaklinowany podkład; pomost z podkładów układa się zaczynając od dołu; na podłodze, w miarę posiadania, układa się podkład odpowiednio ścięty, deski lub faszynę (dla zmniejszenia różnicy poziomu górnego progu rampy i podłogi wagonu).

Do zbudowania rampy improwizowanej lekkiej potrzeba od 30 do 40 podkładów, 2 szyn (pożądane krótkie 6 m) i 2 klinów. W miarę możliwości dodaje się jeszcze 2 szyny dla umożliwienia bezpośredniego przenoszenia podkładów z rampy rozbieranej na budowaną.

Do budowy lub przenoszenia lekkiej rampy improwizowanej wyznacza się zespół w sile 1 podoficera i 24 szeregowców.

Przy przenoszeniu lekkiej rampy improwizowanej do następnego wagonu stosuje się dwa sposoby:

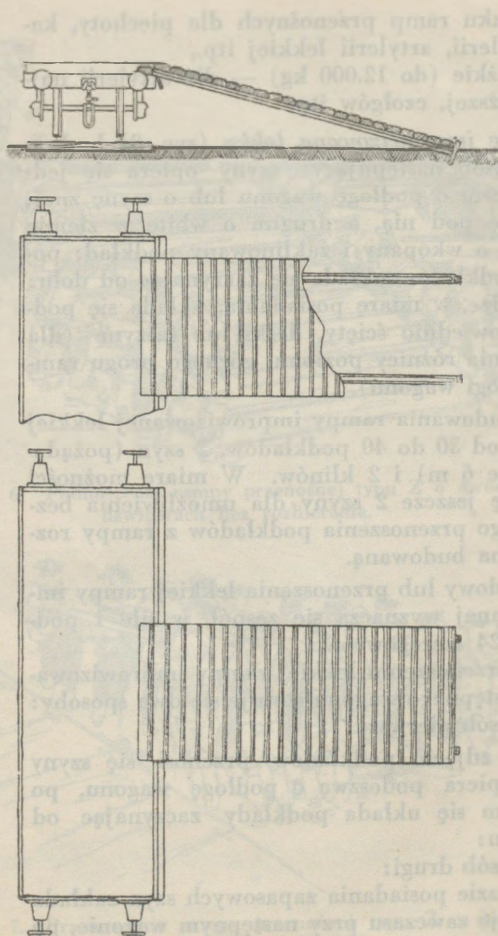
sposób pierwszy:

- po zdjęciu podkładów przenosi się szyny i opiera podeszwą o podłogę wagonu, po czym się układa podkłady zaczynając od dołu:

sposób drugi:

- w razie posiadania zapasowych szyn zakłada się je zawczasu przy następnym wagonie, po czym się przenosi podkłady, a szyny z ram-

Ryc. 8. Rampa improwizowana lekka.



py rozbiegającej zakłada się do następnego wagonu.

Rampa improwizowana ciężka (ryc. 9 — 13) może być 2 rodzajów:

- boczna — stosowana w większości wypadków i
- czołowa — szczególnie nadająca się do ładowania pojazdów długich.

Ciężka rampa improwizowana (boczna lub czołowa) może być budowana dwojako:

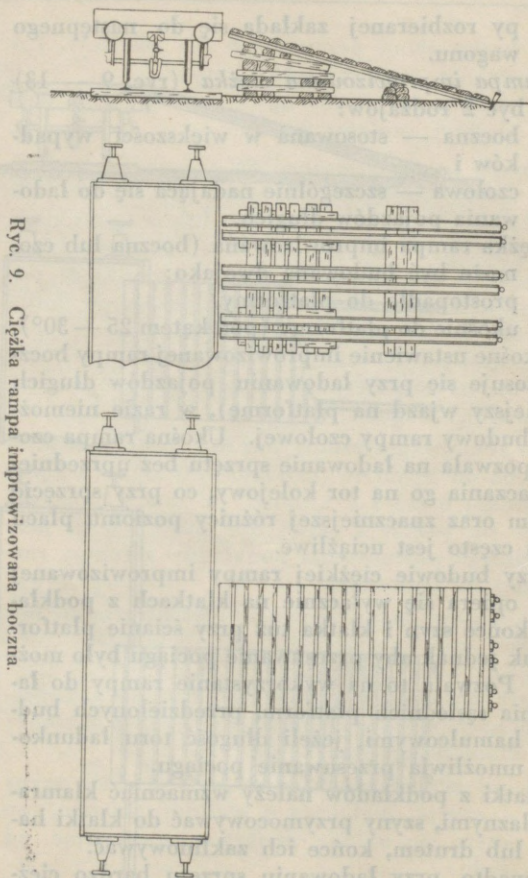
- prostopadle do platformy,
- ukośnie do platformy (pod kątem 25 — 30°).

Ukośne ustawienie improwizowanej rampy bocznej stosuje się przy ładowaniu pojazdów długich (łatwiejszy wjazd na platformę), w razie niemożności budowy rampy czołowej. Ukośna rampa czołowa pozwala na ładowanie sprzętu bez uprzedniego wtaczania go na tor kolejowy, co przy sprzęcie ciężkim oraz znaczniejszej różnicy poziomu placu i toru często jest uciążliwe.

Przy budowie ciężkiej rampy improwizowanej szyny opiera się wyłącznie na klatkach z podkładów, końce szyn i klatka tuż przy ścianie platformy, tak jednak aby przesuwanie pociągu było możliwe. Pozwala to na wykorzystanie rampy do ładowania sąsiednich platform, przedzielonych budkami hamulcowymi, jeżeli długość toru ładunkowego umożliwia przesuwanie pociągu.

Klatki z podkładów należy wzmocniać klamrami żelaznymi, szyny przymocowywać do klatki hakami lub drutem, końce ich zaklinowywać.

Ponadto, przy ładowaniu sprzętu bardzo ciężkiego, pomost rampy można wzmocniać krawężnikami. Jako krawężników używać szyn (lub bali, żerdzi, grubych desek), układając je na całej dłu-

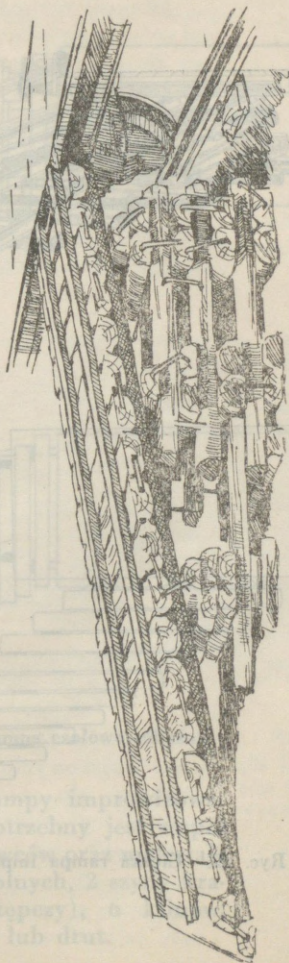


Ryc. 9. Ciężka rampa improwizowana boczna.

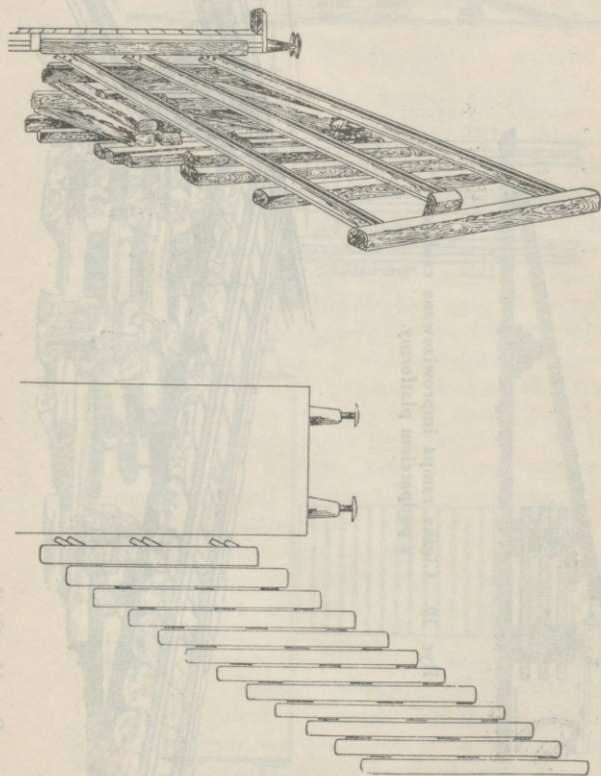
gości pomostu po obu krawędziach i przymocowując bądź hakami do pomostu, bądź drutem do szyn dolnych.



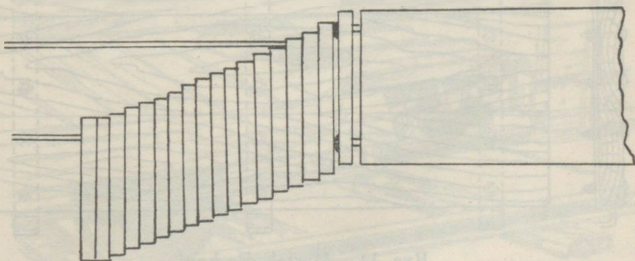
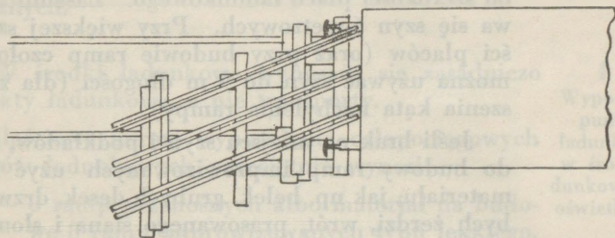
Ryc. 10. Ciężka rampa improvisowana czołowa z podparciem platformy.



Ryc. 11. Ciężka rampa improvisowana boczna wzmocniona kłamrami i krawężnikami.



Ryc. 12. Ciężka rampa improwizowana boczno - ukośna.

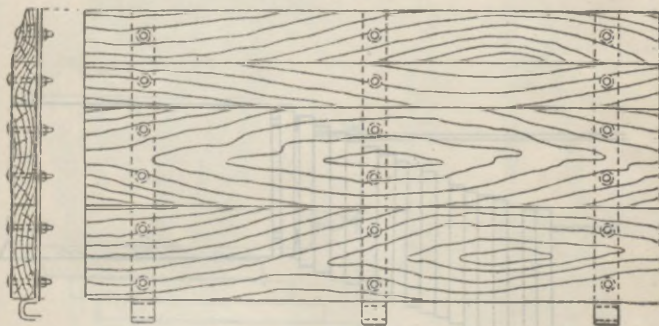


Ryc. 13. Ciężka rampa czołowo - ukośna.

Do zbudowania ciężkiej rampy improwizowanej (bocznej lub czołowej) potrzebny jest zespół w sile 1 podoficera i 16 szeregowców oraz materiał: 60 — 70 podkładów, 6 szyn dolnych, 2 szyny krażeńnikowe (lub materiał zastępczy), 6 klinów, 30—60 kłamer, 10—20 haków lub drut.

Długość szyn do budowy ciężkiej rampy zależy od szerokości placu ładunkowego. Zasadniczo używa się szyn 6-metrowych. Przy większej szerokości placów (oraz przy budowie ramp czołowych) można używać szyn do 9 m długości (dla zmniejszenia kąta nachylenia rampy).

Jeśli brak na miejscu szyn i podkładów, można do budowy ramp improwizowanych użyć innego materiału, jak np. belek, grubych desek, drzwi, grubych żerdzi, wrót, prasowanego siana i słomy itp.



Ryc. 14. Mostek dla koni.

§ 30.

Mostki dla koni i międzywagonowe.

Mostków dla koni (ryc. 14) używa się przy rampach wojskowych, handlowych i improwizowanych ciężkich do za (wy)ładowywania koni, dział i wszelkiego rodzaju pojazdów.

Mostki międzywagonowe (ryc. 15) służą do przetaczania z platformy na platformę oraz do wtaczania z rampy na platformę lub odwrotnie do i z pojazdów.

Mostek międzywagonowy składa się z 2 części stalowych.

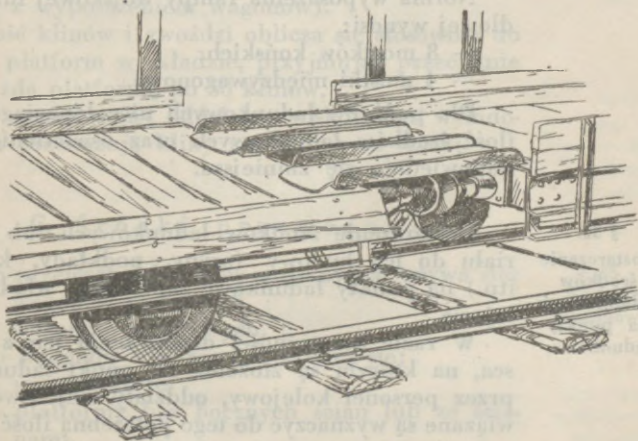
W środki ładunkowe wyposaża się zasadniczo punkty ładunkowe, a nie transporty.

Ilościowa norma wyposażenia całopociągowych placów ładunkowych przeciętnie wynosi:

- 8 ramp przenośnych albo materiał na budowę 8 ramp improwizowanych typu lekkiego,

§ 31.

Wyposażenie punktów ładunkowych w środki ładunkowe oraz oświetleniowe.



Ryc. 15. Mostek międzywagonowy.

lub też materiał na budowę ramp improwizowanych ciężkich w ilości zależnej od potrzeby oraz miejscowych warunków załadunkowych,

- 4 mostki międzywagonowe,
- 4 — 6 lamp karbidowych z obsługą (w razie braku stałego oświetlenia).

Zależnie od rodzaju za (wy)ładujących się oddziałów, plac ładunkowy wyposaża się bądź w rampy przenośne wzmocnione (typ Z o 3 dźwigarach), bądź lekkie (typ D lub typ Z o 2 dźwigarach), bądź w jedno i drugie (np. artyleria ciężka o konnym zaprzęgu — 2 rampy wzmocnione typu Z i 6 ramp typu D lub typu Z o 2 dźwigarach), bądź w materiał na rampy improwizowane.

Norma wyposażenia rampy wojskowej lub handlowej wynosi:

- 8 mostków końskich,
- 4 mostki międzywagonowe.

Dla punktów ładunkowych niecałopociągowych ilość środków ładunkowych oraz oświetleniowych odpowiednio się zmniejsza.

§ 32.
Dostarczanie
środków
ładunkowych
na punkty
ładunkowe.

Dostarczenie środków ładunkowych lub materiału do ich budowy (szyny, podkłady, kłamry itp.) na punkty ładunkowe zapewniają władze kolejowe.

W razie niemożności dostarczenia ich z miejsc, na którym są złożone, na punkt ładunkowy przez personel kolejowy, oddziały wojskowe obowiązane są wyznaczyć do tego potrzebną ilość ludzi.

§ 33.
Przydział
środków
ładunkowych
do transportu
w wypadkach
szczególnych.

Jeśli miejsce wyładowania transportu jest nieznane, bądź też nie ma pewności, czy będzie ono wyposażone w środki ładunkowe, przydziela się je do transportu bądź na stacji załadowania, bądź na większej stacji przed rejonem wyładowania.

Sprzętu pomocniczego do za (wy) ładowania, jak: siekier, pił, łopat, bloków (do wtaczania ciężkich dział), powrozów, łańcuchów, drutu itp., dostarcza zawsze ładujący się oddział. Pewnej ilości narzędzi (łomów, młotów, siekier) dostarcza kolej, jako wyposażenia pogotowi technicznych na punktach ładunkowych.

Klinów i gwoździ do umocowania przewożonego na platformach sprzętu dostarczają:

- w czasie pokoju, mobilizacji i koncentracji — ładujący się oddział,
- w czasie wojny — organa kolejowe (wraz z wyposażeniem wagonów).

Ilość klinów i gwoździ oblicza się stosownie do ilości platform w składzie, przyjmując przeciętnie na każdą platformę po 50 klinów.

W czasie wojny oddziały wojskowe po wyładowaniu przekazują kliny zawiadowcom stacyj.

C. Środki przewozowe.

Do przewozu oddziałów wojskowych używa się:

- wagonów osobowych,
- wagonów towarowych.

Do wagonów towarowych zalicza się:

- wagony kryte,
- platformy bez bocznych ścian lub ze ścianami,
- węglarki.

Do przewozu ludzi służą:

- wagony osobowe,
- wagony towarowe kryte,
- węglarki.

§ 34.
Sprzęt i materiał pomocniczy do za (wy) ładowania.

§ 35.
Rodzaje wagonów.

§ 36.
Wagony do przewozu ludzi.

Do przewozu oficerów powinny być dostarczane wagony osobowe, w miarę możliwości o miękkich siedzeniach. W razie braku wagonów osobowych przydziela się dla oficerów wagony towarowe kryte.

Węglarek z bocznymi ścianami powyżej 1 m używa się do przewozu szeregowców tylko w wypadkach, na krótkie odległości oraz jedynie podczas ciepłej pory roku.

§ 37.

Wagony
do przewozu
koni.

Do przewozu koni służą:

- wagony towarowe kryte,
- węglarki ze ścianami o wysokości co najmniej 1,4 m—w wypadkach jak przy przewozach ludzi.

§ 38.

Wagony
do przewozu
sprzętu
i materiału.

Do przewozu sprzętu i materiału służą:

- platformy,
- węglarki,
- wagony towarowe kryte,
- wagony specjalne.

D. Urządzenia wagonowe oraz oświetlenie i ogrzewanie wagonów.

§ 39.

Urządzenia
i wyposażenie
wagonów
krytych.

Wagony towarowe kryte do przewozu ludzi i koni mają urządzenia stałe oraz są wyposażone w dodatkowe urządzenia ruchome.

§ 40.

Wagonowe urządzenia stałe.

Do urządzeń wagonowych stałych zalicza się:

- otwory do przewietrzania wagonu,
- urządzenie do wieszania latarni,
- listwy do umocowywania desek, służących do siedzenia i spania,

- listwy do wieszania oporządzenia,
- obsady do umocowywania stojaków,
- kółka do umocowywania drążków, służących jako koniowiązy dla koni i chroniących ludzi przed wypadnięciem z wagonu.

Do urządzeń wagonowych ruchomych (ryc. 16— § 41.
3) zalicza się: Wagonowe urządzenia ruchome.

- deski, drążki, latarnie, stojaki do karabinów i piecyki.

Stosownie do wyposażenia w urządzenia ruchome rozróżnia się:

- wagony przeznaczone do przewozu ludzi,
- wagony przeznaczone do przewozu koni,
- wagony o podwójnym wyposażeniu, przeznaczone do przewozu albo ludzi, albo koni, zależnie od potrzeb przewożonego oddziału.

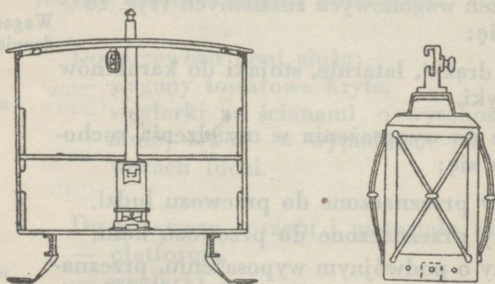
Zestaw urządzeń ruchomych stanowią:

a) *dla wagonu do przewozu ludzi:*

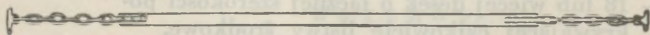
- 18 lub więcej desek o łącznej szerokości pokrywającej całkowicie listwy środkowe,
- 1 latarnia,
- 2 zestawy stojaków do karabinów (1 zestaw składa się z listwy z wycięciami na lufy karabinowe, z listwy do zabezpieczenia luf i z listwy do podparcia kolb),
- 2 drążki,
- prócz tego w porze zimowej od 15 X do 15 IV — 1 piecyk;

b) dla wagonu do przewozu koni:

- 3 drążki,
- 1 latarnia;



Ryc. 16. Latarnia i jej zawieszenie.



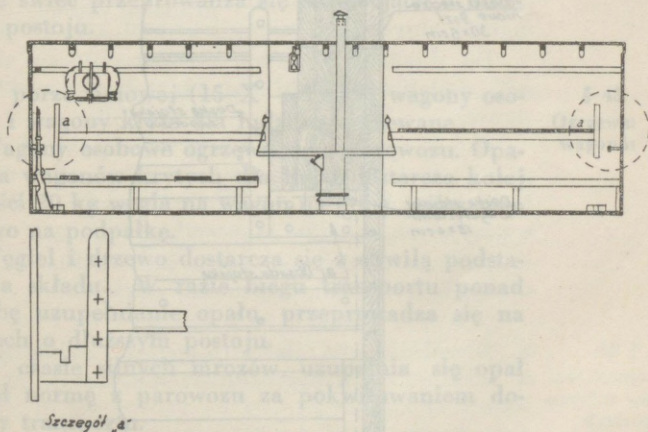
Ryc. 17. Drążek poprzeczny.

c) dla wagonu o podwójnym wyposażeniu:

- jak do przewozu ludzi, a ponadto 1 drążek

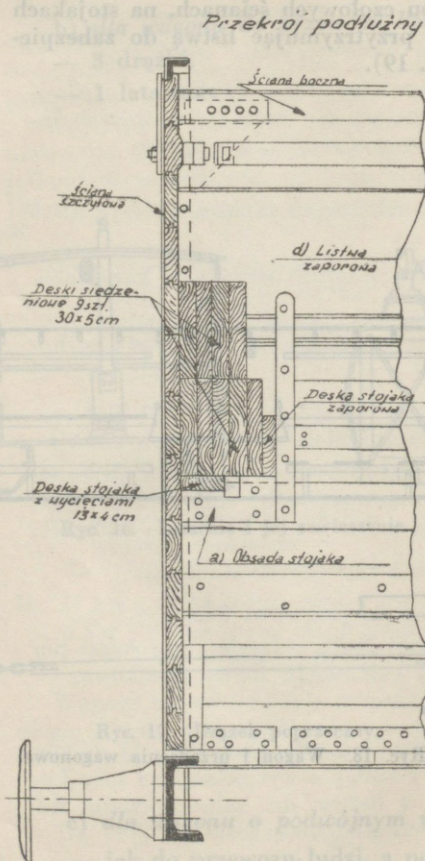
W wagonach do przewozu ludzi deski przed załadowaniem składa się na podłodze wzdłuż ścian bocznych, a w wagonach o podwójnym wyposażeniu

niu — przy obu czołowych ścianach, na stojakach do karabinów, przytrzymując listwą do zabezpieczenia luf (ryc. 19).



Ryc. 18. Wagon i urządzenia wagonowe.

Piecyki do wagonów o podwójnym wyposażeniu znajdują się w wagonie służbowym.



Ryc. 19. Umieszczenie desek w wagonie
o podwójnym wyposażeniu.

Środki do oświetlenia wagonów zapewnia kolej.

§ 42.

Ilościowe normy świec wynoszą:

Oświetlenie wagonów.

— na wagon osobowy, w razie braku stałych urządzeń oświetleniowych, ilość świec zależy od rodzaju wagonu,

— na wagon kryty — 1 — 2 świece na dobę, zależnie od pory roku.

Świece należy dostarczać przewożonym oddziałom z chwilą podstawienia składu.

W razie jazdy transportu ponad dobę uzupełnianie świec przeprowadza się na stacjach o dłuższym postoju.

W porze zimowej (15 X — 15 IV) wagony osobowe i wagony kryte dla ludzi są ogrzewane.

§ 43.

Ogrzewanie wagonów

Wagony osobowe ogrzewa się z parowozu. Opału dla wagonów krytych dla ludzi dostarcza kolej w ilości 20 kg węgla na wagon na dobę, prócz tego drzewo na podpałkę.

Węgiel i drzewo dostarcza się z chwilą podstawienia składu. W razie biegu transportu ponad dobę uzupełnianie opału przeprowadza się na stacjach o dłuższym postoju.

W czasie silnych mrozów uzupełnia się opał ponad normę z parowozu za pokwitowaniem do wódcy transportu.

E. Zasady zestawiania pociągów wojskowych.

Oddziały wojskowe przewozi się w składach typowych i specjalnych.

§ 44.

Składy typowe i specjalne.

Składy typowe zawierają ściśle określoną dla danego typu ilość wagonów krytych oraz, zależnie

od długości platform, taką ich ilość, aby w sumie dawały potrzebną powierzchnię ładowną. Zestawia się je stosownie do potrzeb oddziałów różnych rodzajów broni.

Dla umożliwienia przewozu w składach typowych oddziałów, różniących się stanami ludzi i koni, część wagonów krytych otrzymuje podwójne wyposażenie. Nie zawsze jednak składy typowe będą ściśle odpowiadały stanom oddziałów; będą wypadki, że niektóre transporty będą ładowane luzno, w innych — zajdzie konieczność stosowania maksymalnych ścieśnionych norm załadowniczych.

Do składów typowych nie doczepia się wagonów dodatkowych ani nie odczepia nie wykorzystanych.

Składy specjalne zawierają zmienną ilość wagonów krytych i platform i są zestawiane dla oddziałów, których stany nie odpowiadają żadnemu z przyjętych składów typowych.

Nie wykorzystane przy ładowaniu wagony w składach specjalnych można odczepiać.

§ 45.
Kolejność wagonów w transportach.

Niezależnie od ilości wagonów wchodzących w skład pociągu przy zestawianiu stosuje się następującą kolejność:

- parowóz,
- wagon służbowy (dla personelu kolejowego),
- połowa wagonów ludzkich albo o podwójnym wyposażeniu bez jednego,
- połowa platform,
- połowa wagonów konskich,
- wagon osobowy,
- wagon ludzki albo o podwójnym wyposażeniu (dla warty),

- druga połowa wagonów końskich,
- druga połowa platform,
- druga połowa wagonów ludzkich albo o podwójnym wyposażeniu.

W składach nie mających wagonów ludzkich lub o podwójnym wyposażeniu (z wyjątkiem wagonu dla warty) stosuje się następującą kolejność:

- parowóz,
- wagon służbowy,
- $\frac{1}{4}$ wagonów końskich,
- połowa platform,
- $\frac{1}{4}$ wagonów końskich,
- wagon osobowy,
- wagon ludzki lub o podwójnym wyposażeniu (dla warty),
- $\frac{1}{4}$ wagonów końskich,
- druga połowa platform,
- $\frac{1}{4}$ wagonów końskich.

W składach mających minimalną ilość wagonów ludzkich lub o podwójnym wyposażeniu ustawa się je (z wyjątkiem wagonu dla warty) w równej ilości na początku i na końcu pociągu.

W porze zimowej (od 15 X do 15 IV) wagon osobowy umieszcza się zasadniczo bezpośrednio za wagonem służbowym (w tym wypadku oficer służbowy transportu mieści się w wagonie dla warty).

R o z d z i a ł IV.

WAGONOWE NORMY ZAŁADOWCZE ORAZ TERMINY ZA (WY) ŁADOWANIA.

§ 46. Normy załadowcze dla ludzi i koni oraz dla sprzętu, według rodzajów wagonów i ich długości podają załączniki 4 i 4 a, a sposoby ustawienia sprzętu na platformach i węglarkach—załącznik 4.

§ 47. Czas za (wy) ładowania transportów jest różny i zależy od rodzaju jednostki, rodzaju i długości punktu ładunkowego, warunków atmosferycznych pory dnia itp. Załącznik 5 podaje czasy za (wy) ładowania zasadniczych formacyj wojskowych w różnych warunkach. Czasy za (wy) ładowania ich na całopociągowych punktach.

Podane w załączniku minimalne i maksymalne normy czasu odpowiadają warunkom, w jakich odbywa za (wy) ładowywanie, a mianowicie:

- w warunkach korzystnych (np. rampa stała, dzień, pogoda) — obowiązuje czas minimalny,
- w warunkach wyjątkowo niekorzystnych (np. niedogodny punkt ładunkowy, niedostateczne wyposażenie w środki ładunkowe, niskie stany liczebne ludzi, nie sprzyjające warunki atmosferyczne) — czas za (wy) ładowania

wania może osiągnąć górną granicę, nie powinien jednak jej przekroczyć.

W wypadkach za(wy)ładowania transportów na niecałopociągowych punktach ładunkowych czasy podane w załączniku mogą być zwiększone przez komendanta za (wy) ładowniczego:

- 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(wy)ładowania.

Jeżeli przyczyny taktyczne lub techniczne wymagają skrócenia lub przedłużenia terminów za (wy)ładowania, wówczas komendant za(wy)ładowniczy lub zawiadowca stacji przed rozpoczęciem za (wy)ładowania zawiadamia o tym dowódcę transportu.

Podane oddziałom czasy za(wy)ładowania nie powinny być przekroczone.

O wszelkich wypadkach, które mogłyby utrudnić lub opóźnić za (wy) ładowanie, dowódca transportu powinien niezwłocznie zawiadomić zawiadowcę stacji lub kierownika punktu ładunkowego.

X

Rozdział V.

ŁADOWANIE.

A. Wskazówki ogólne.

- § 48. Oddział przybywa na miejsce zbiórki na godzinę przed początkiem ładowania.
- Przybycie oddziału na stację załadowania. 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. Dowódcy pododdziałów w miejscu zbiórki:
- Ładowanie ludzi.
- 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:*

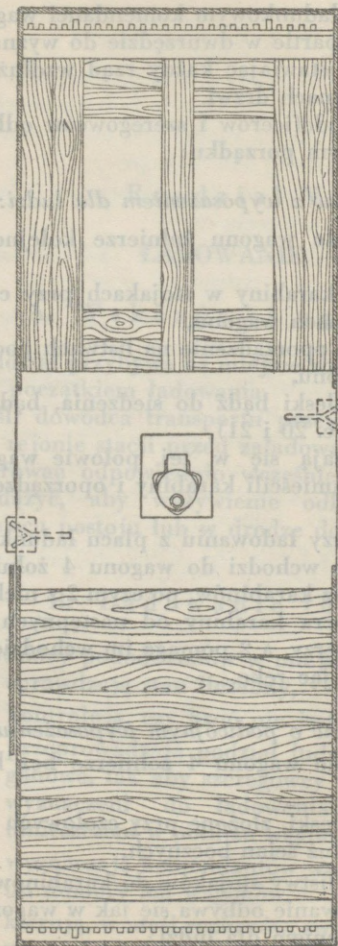
- wchodzi do wagonu żołnierze kolejno po dwóch,
- ustawiają karabiny w stojakach przy czołowych ścianach wagonu,
- zawieszają oporządzenie na listwach pod dachem wagonu,
- układają deski bądź do siedzenia, bądź do spania (ryc. 20 i 21),
- rozmieszczają się w tej połowie wagonu, w której umieścili karabiny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

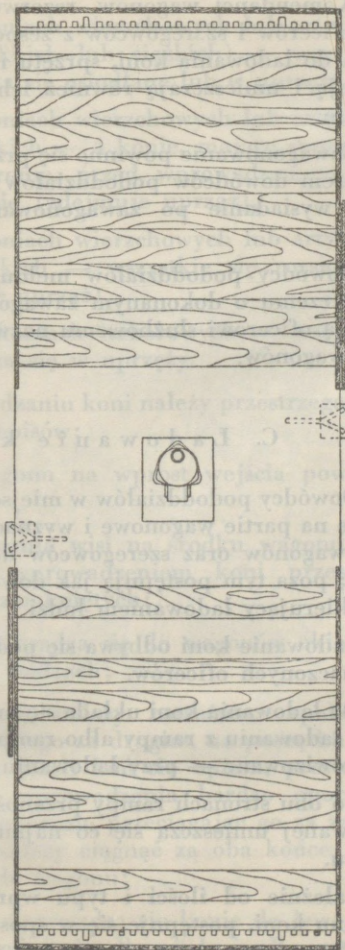
U w a g a. Przy ładowaniu z placu ładunkowego wchodzi do wagonu 4 żołnierzy bez karabinów, po czym 2 z nich odbiera karabiny od następnych żołnierzy, a 2 pomaga im wchodzić podając rękę.

b) *do wagonów o podwójnym wyposażeniu:*

- wchodzi do wagonu 4 żołnierze bez karabinów,
- układają deski, złożone przy czołowych ścianach, wzdłuż ścian bocznych,
- zakładają listwy stojaków do karabinów, po czym ładowanie odbywa się jak w wagonach z wyposażeniem dla ludzi.

Ryc. 20. Wagon i urządzenia wagonowe. Sposób układania desek do spania i do siedzenia.





Ryc. 21. Wagon i urządzenia wagonowe. Sposób układania desek do spania i do siedzenia.

Komendanci wagonów rezerwują miejsca dla podoficerów i szeregowców z zespołów przeznaczonych do ładowania koni, sprzętu i materiału. Odbierają i umieszczają również ich broń i oporządzenie.

Zawagonowanie powinno się przeprowadzać pod dozorem dowódców pododdziałów szybko i sprawnie; wysiadanie po zawagonowaniu jest wzbronione.

Dowódcy pododdziałów meldują oficerowi zastępcy dowódcy o dokonanym zawagonowaniu i przekazują oficerowi służbowemu nazwiska komendantów wagonów.

C. Ł a d o w a n i e k o n i .

§ 50.
Ładowanie
koni.

Dowódcy pododdziałów w miejscu zbiórki dzielą konie na partie wagonowe i wyznaczają komendantów wagonów oraz szeregowców do wprowadzania koni; poza tym postępują jak dowódcy pododdziałów kierujący ładowaniem ludzi.

Ładowanie koni odbywa się pod kierownictwem wyznaczonych oficerów.

Do ładowania koni układa się mostki końskie — przy ładowaniu z rampy albo rampy przenośne lub improwizowane — przy ładowaniu z placu.

Po obu stronach rampy przenośnej albo improwizowanej umieszcza się co najmniej po 1 szeregowcu.

Zależnie od ilości i typu wprowadzanych do wagonu koni, postępuje się w sposób następujący:

- przy 6 koniach wierzchowych lub artyleryjskich (lekkich lub ciężkich) — wszystkie wprowadza się osiodłane lub w uprzęży,
- przy 7 koniach wierzchowych lub artyleryjskich lekkich — 4 konie, mające stanąć po jednej stronie, przed wprowadzeniem rozsiadłuje się (zdejmuje uprzęż),
- przy 8 koniach wierzchowych lub artyleryjskich lekkich — wszystkie się rozsiadłuje (zdejmuje uprzęż),
- przy 8 koniach taborowych — wszystkie wprowadza się w uprzęży.

Przy wprowadzaniu koni należy przestrzegać następujących przepisów:

a) drzwi wagonu na wprost wejścia powinny być zamknięte;

b) jeżeli latarnia wisi na środku wagonu, należy ją przed wprowadzeniem koni przesunąć w stronę drzwi zamkniętych;

c) konie wprowadza się do wagonów okieżnane, na krótkich wodzach;

d) wprowadzać należy ostrożnie, spokojnie i bez krzyku, jednego za drugim, na początku najspokojniejszego; jeżeli koń się opiera, prowadzić następnego; do wprowadzania bardzo opornych koni używa się popręgu, przeciągając go za zadem konia; popręg należy ciągnąć za oba końce, podsadzając konia do wagonu;

e) najpierw wprowadza się konie do lewej połowy wagonu i zwracając łbami do środka ustawia

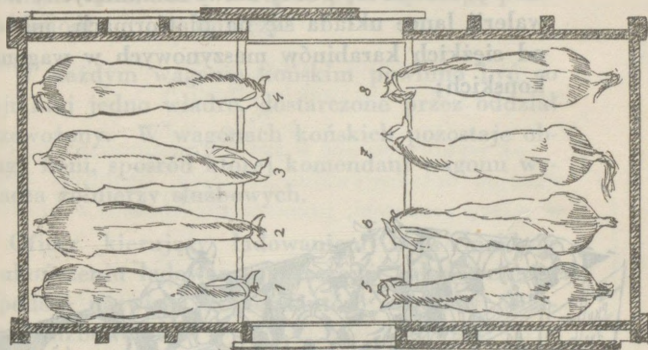
się je, zaczynając od ściany przy wejściu; po zamknięciu lewej połowy drążkiem wprowadza się konie do prawej połowy wagonu; przy wprowadzaniu do lewej połowy prowadzący szeregowiec znajduje się po prawej stronie konia, przy wprowadzaniu do prawej — odwrotnie;



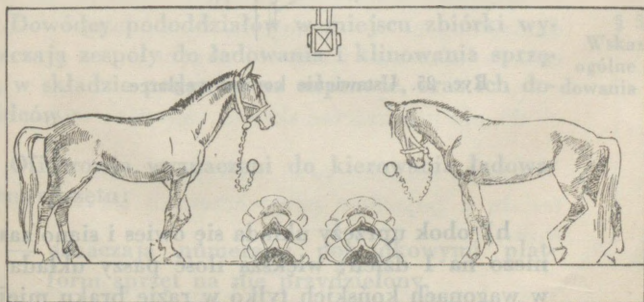
Ryc. 22. Wprowadzanie konia do wagonu.

f) konie zaprzęgowe ustawia się obok siebie tak, jak chodzą w zaprzęgu;

g) po wprowadzeniu należy konie rozsiódłać i rozkiełznać; siódła, uprząż, karabinki i oporzą-

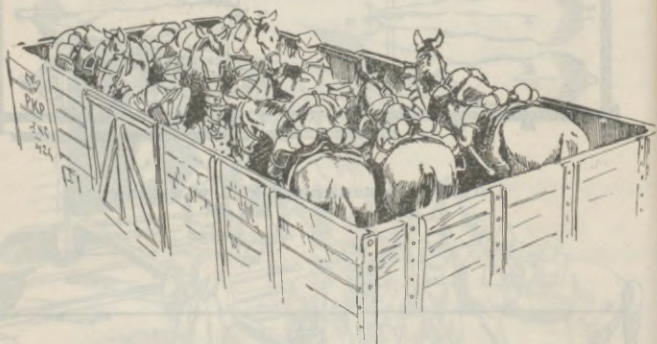


Ryc. 23. Ustawienie 8 koni w wagonie.



Ryc. 24. Ułożenie siodła w wagonie końskim.

dzenie układa się bliżej drzwi zamkniętych; w kawalerii lance układa się na platformach, juki zaś od ciężkich karabinów maszynowych w wagonach końskich;



Ryc. 25. Ustawienie koni w węglarce.

h) obok uprzęży układa się owies i siano zasadniczo na 1 dzień; większą ilość paszy układa się w wagonach końskich tylko w razie braku miejsca na wozach furażowych.

W wyjątkowych wypadkach (względy taktyczne), przy podróżach na niewielkie odległości, na

osobny rozkaz, konie w czasie podróży mogą pozostać osiodłane i w uprzęży.

W każdym wagonie końskim powinno być co najmniej jedno wiadro, dostarczone przez oddział przewożony. W wagonach końskich pozostaje obługa koni, spośród której komendant wagonu wyznacza żołnierzy służbowych.

Oficer kierujący ładowaniem koni melduje ukończeniu ładowania oficerowi załadowczemu podaje nazwiska komendantów wagonów oficerowi służbowemu.

D. Ładowanie sprzętu i materiału.

Dowódcy pododdziałów w miejscu zbiórki wyznaczają zespoły do ładowania i klinowania sprzętu, w składzie podanym na odprawie, oraz ich dowódców.

§ 51.

Wskazówki
ogólne do ładowania sprzętu.

Oficerowie wyznaczeni do kierowania ładowaniem sprzętu:

- oznaczają numerami porządkowymi platformy sprzęt na nie przydzielony,
- organizują pracę swoich zespołów, przydzielając każdemu sprzęt do załadowania na jedną — dwie platformy (wyjątek stanowią

formacje mające dużo taboru a mało ludzi, np. kolumny taborowe).

Przy ładowaniu sprzętu należy przestrzegać następujących wskazówek ogólnych:

a) wykorzystywać w pełni pojemność wagonów, stosując doładowywanie sprzętem drobnym oraz, w miarę możliwości, przetaczanie sprzętu z platformy na platformę;

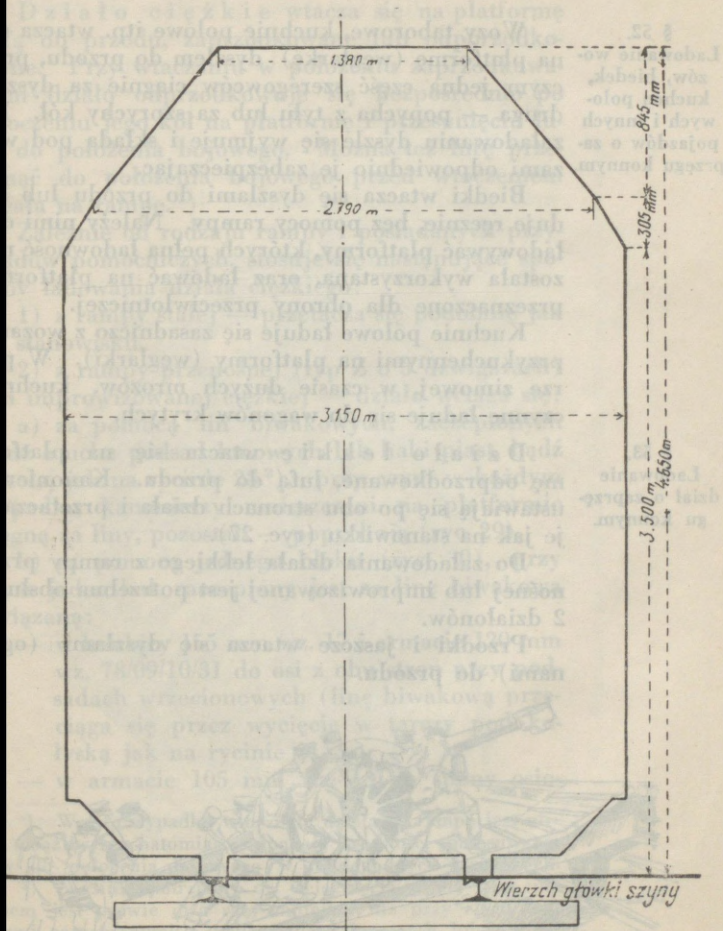
b) węglarki ze zdejmowanymi ścianami czołowymi traktować jako platformy i załadowywać czołowo, tj. przetaczając sprzęt przy pomocy mostków międzywagonowych, ułożonych między węglarką a sąsiednią platformą nie mającą budki hamulcowej;

c) ciężar ładowanego sprzętu rozkładać na podłodze wagonu równomiernie, uwzględniając jednocześnie ładowność i nośność wagonu;

d) nie przekraczać skrajni (obrysu) wagonów;

e) nie rozładowywać sprzętu, amunicji i materiału z pojazdów przeznaczonych do ich przewozu;

f) bocznych i czołowych ścian platform nie używać jako środków ładunkowych; jeżeli załadowany sprzęt nie pozwala na założenie ścian, układać je do przewozu na tych samych wagonach.



Ryc. 26. Normalna skrajnia wagonowa.

§ 52.

Ładowanie wozów, biedek, kuchni polowych i innych pojazdów o zaprzęgu konnym.

Wozy taborowe, kuchnie polowe 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 wyjmują i składa pod wozy, 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 polowe ładuje się zasadniczo z wozami przykuchennymi na platformy (węglarki). W porze zimowej, w czasie dużych mrozów, kuchnie czynne ładuje się do wagonów krytych.

§ 53.

Ładowanie dział o zaprzęgu konnym.

Działo lekkie wtacza się na platformę odprzodkowaną, lufą do przodu. Kanonierzy ustawiają się po obu stronach działa i przetaczają je jak na stanowisku (ryc. 27).

Do załadowania działa lekkiego z rampy przełazowej lub improwizowanej jest potrzebna obsługa 2 działonów.

Przodki i jaszce wtacza się dyszlami (ogonami) do przodu.



Ryc. 27. Wtaczanie na platformę działa lekkiego.

Działo ciężkie wtacza się na platformę lufą do przodu, zaprzodkowane lub odporzodkowane. Przy wtaczaniu w położeniu zaprzodkowanym działo odprzodkowuje się bezpośrednio po wtoczeniu jego kół na platformę i przesunięciu lufy do położenia bojowego. Można też lufę przesuwać do położenia bojowego przed wtoczeniem działła na rampę.¹⁾

Zależnie od rodzaju rampy i posiadanych przyrządów pomocniczych, stosuje się następujące sposoby ładowania działła ciężkiego:

1) z rampy stałej — przetacza się podobnie jak z stanowisku,

2) z rampy przenośnej (typ Z o 3 dźwigarach) lub improwizowanej ciężkiej — działo wciąga się:

a) za pomocą lin biwakowych, zaczepionych bądź o ucha podsad lonowych lub haki piast, bądź o koła, jak na rycinie 28²⁾, przy czym w każdym wypadku kanonierzy umieszczeni na platformie ciągną za liny, pozostali — popychają (ryc. 29),

b) za pomocą jednego bloku (ryc. 30), przy czym jeden hak zaczepiony jest za linę biwakową związaną:

— w haubicy 155 mm wz. 17 i armacie 120 mm wz. 78/09/10/31 do osi z obu stron przy podsadach wrzecionowych (linę biwakową przeciąga się przez wycięcie w tarczy pod kołyską jak na rycinie 31),

— w armacie 105 mm wz. 13 do spony osio-

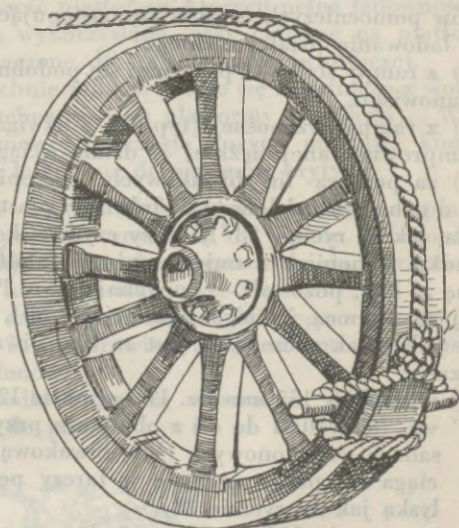
¹⁾ W tym wypadku wtoczenie działła na rampę jest nieuciążliwsze, natomiast odpadają trudności przesuwania lufy do położenia bojowego w niedogodnych warunkach.

²⁾ Wysiłek potrzebny do wciągnięcia działła tym sposobem jest prawie dwa razy mniejszy niż przy ciągnięciu lami zaczepionymi o ucha podsad lonowych lub o haki piast.

wej (linę biwakową przeciąga się przez wycięcie w tarczy pod kołyską w sposób podobny jak w haubicy 155 mm),

— w armacie 105 mm wz. 29 do osi po środku od strony przedniej;

c) niekiedy za pomocą dwóch bloków ¹⁾ zaczepionych za ucha podsad lonowych (ryc. 32 i 33, przy załadowywaniu haubicy 155 mm oraz armat 105 mm wz. 29 i 120 mm.

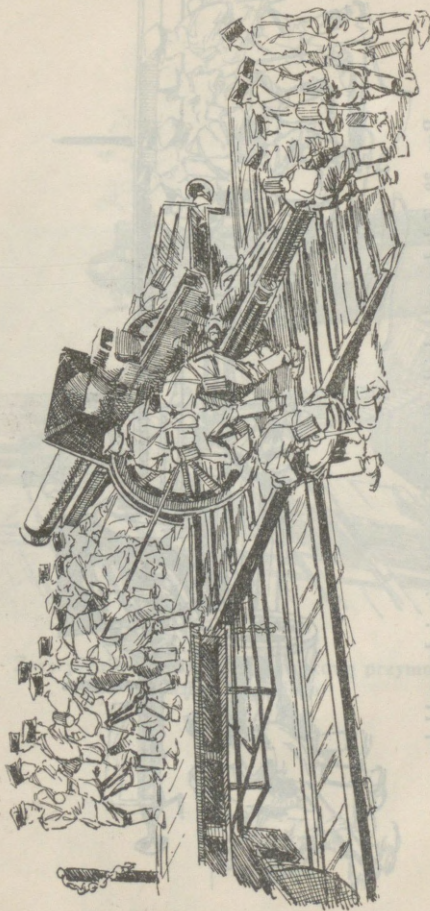


Ryc. 28.

Przy używaniu bloku korzystne jest zaczepianie jego haka za kłonicę platformy (ryc. 30, 33 i 34).

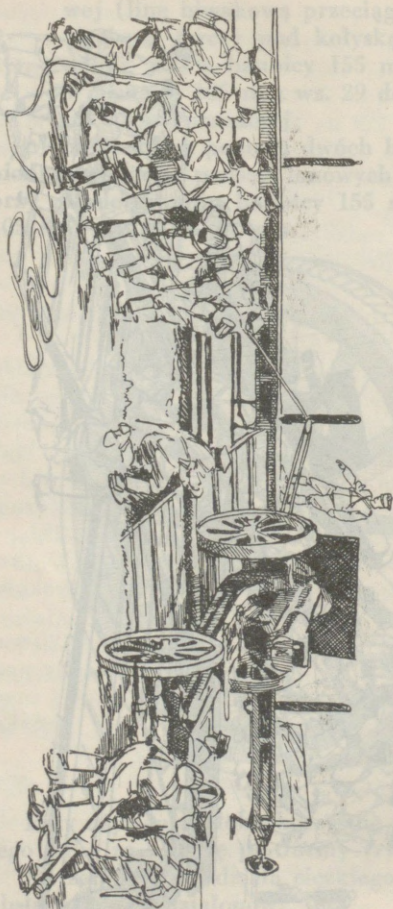
Do załadowania dział ciężkiego jest niezbędną obsługa 2 — 3 działonów.

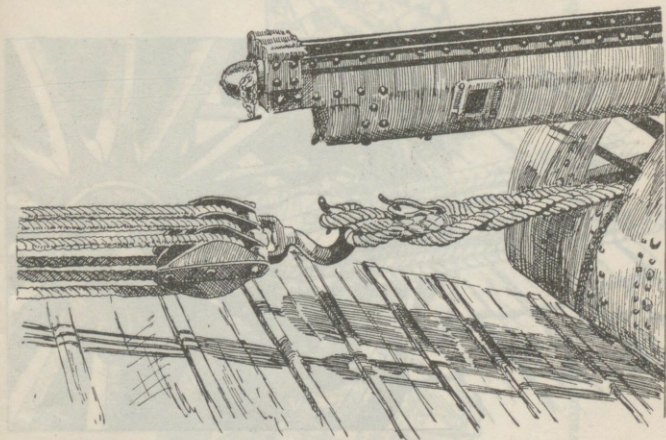
¹⁾ W tym wypadku drugi blok należy wypożyczyć z innej baterii.



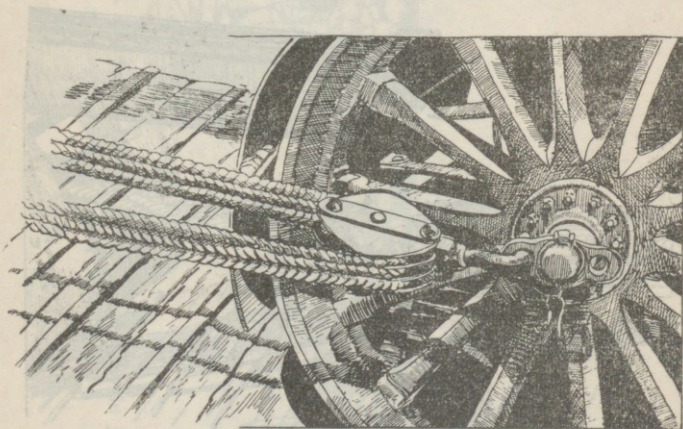
Ryc. 29. Wtaczanie na platformę działą ciężkiego odprzodkowanego.

Ryc. 30. Załadowanie działa ciężkiego przy użyciu jednego bloku.





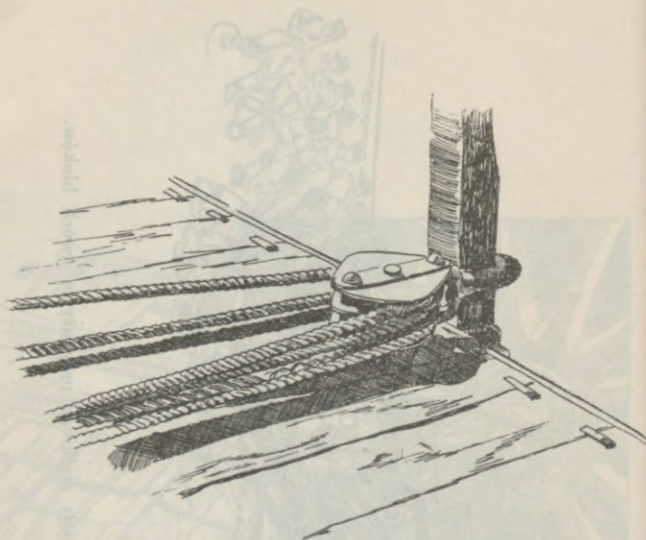
Ryc. 31. Zaczepienie bloku za linę biwakową przymocowaną do osi działa ciężkiego.



Ryc. 32. Zaczepienie bloku za ucha podsad lonowych przy
użyciu dwóch bloków do załadowania dział ciężkiego.



Ryc. 33. Załadowanie działa ciężkiego przy użyciu dwóch bloków.



Ryc. 34. Zaczepienie bloku za kłonicę platformy.

§ 54.
Ładowanie
czołgów, samo-
chodów oraz
artylerii moto-
rowej.

Ładowanie czołgów średnich i ciężkich, sprzętu artylerii najcięższej oraz ciężkich formacyj saperów odbywa się zasadniczo z ramp stałych czołowych lub bocznych, a w razie ich braku z ciężkich ramp improwizowanych czołowych lub bocznych zbudowanych ukośnie do platformy, przy czym używa się mostków międzywagonowych, po których sprzęt przejeżdża z platformy na platformę. Samochody ciężarowe i pancerne można poza tym

ładować z ramp przenośnych, przy czym buduje się 2 — 3 rampy wzmocnione typu Z obok siebie.

Lekki i zwrotny sprzęt samochodowy (czołgi K., małe samochody osobowe, motocykle itp.) można ładować z pojedynczych ramp przenośnych.

Działo artylerii najcięższej ładuje się pojedynczymi członami:

- z rampy bocznej — wtaczając przy pomocy ludzi (16 — 20 szeregowców),
- z rampy czołowej — przy pomocy ciągnika na linociągu, obsadzając hamulce członów i zapobiegając usuwaniu się ciągnika oraz wagonów przez podklinowanie gąsienic i kół wagonów (obsługa 8 ludzi).

Sprzęt artylerii przeciwlotniczej samochodowej i artylerii motorowej ładuje się jak samochody ciężarowe.

Załadowane pojazdy należy zahamować oraz mocować klinami, które się przybija gwoździami o podłogi wagonu.

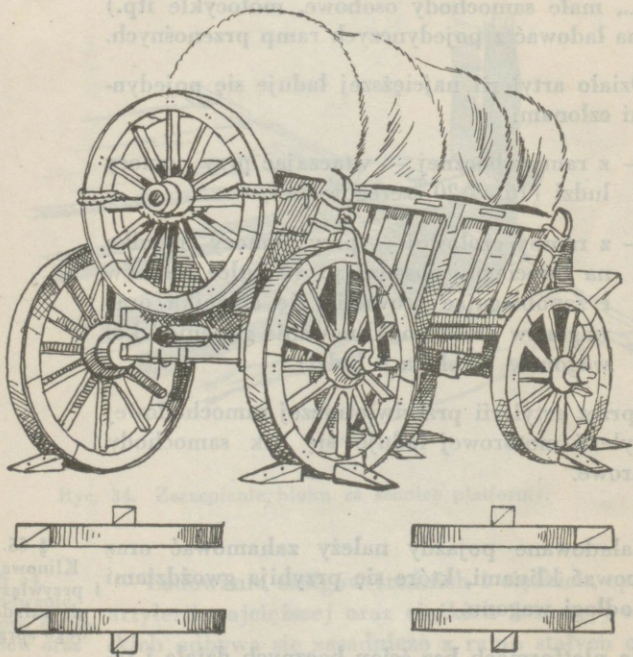
§ 55.

Klinowanie i przywiązywanie załadowanego sprzętu.

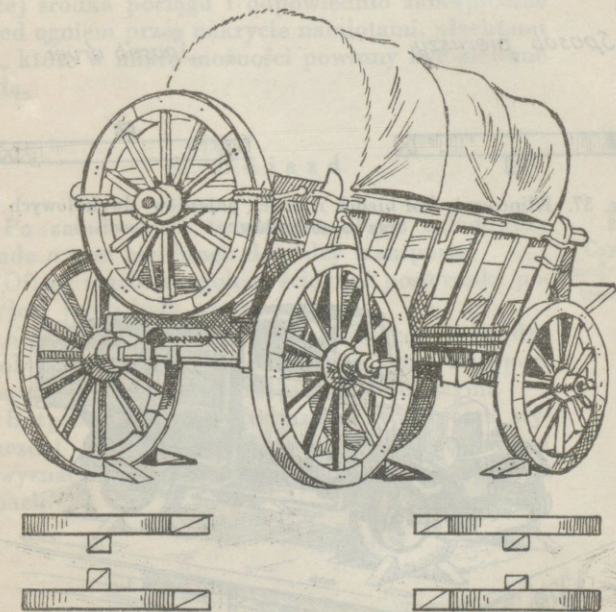
Na platformach bez ścian bocznych działa i tabor przywiązuje prócz tego łańcuchami, drutem lub naramniami.

Klinowanie sprzętu odbywa się jednocześnie z ładowaniem.

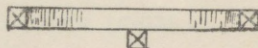
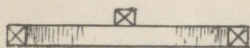
Sposoby klinowania podają ryciny 35 — 38.



Ryc. 35. Klinowanie wozów na platformie. Sposób pierwszy.

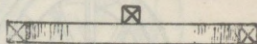
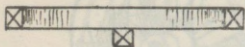


Ryc. 36. Klinowanie wozów na platformie. Sposób drugi.

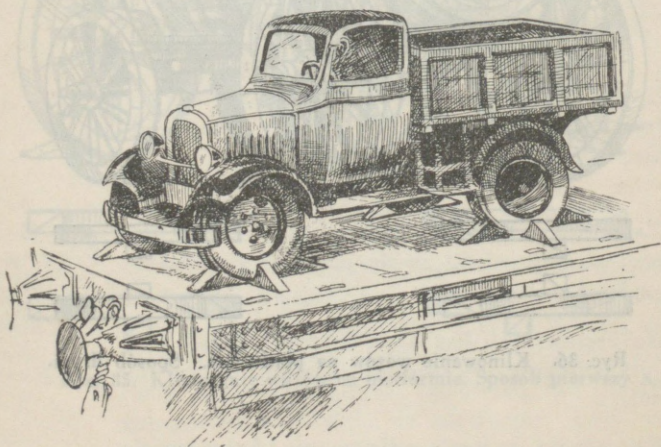


Sposób pierwszy

Sposób drugi



Ryc. 37. Klinowanie kół bielek i innych pojazdów dwukołowych oraz samochodów.



Ryc. 38. Klinowanie samochodów na platformie.

Materiał łatwopalny (siano, słoma, materiały pędne) zasadniczo przewozi się w wagonach krytych, przy czym drzwi i wszystkie otwory wagonu powinny być szczelnie pozamykane; przy ładowaniu na platformę materiał ten należy umieszczać bliżej środka pociągu i odpowiednio zabezpieczać przed ogniem przez nakrycie namiotami, płachtami itp., które w miarę możliwości powinny być zlewane wodą.

§ 56.
Ładowanie
materiału.

E. O d j a z d.

Po załadowaniu transportu oficer załadowczy składa o tym meldunek dowódcy transportu.

Oficer służbowy poleca ściągnąć posterunki policyjne, jeżeli były wystawione.

§ 57.
Czynności
przed odjazdem
transportu.

Kierownik punktu ładunkowego sprawdza w obecności oficera załadowczego, czy transport załadowano zgodnie z przepisami kolejowymi.

Bezpośrednio przed odjazdem transportu wyznaczeni wartownicy zajmują swoje posterunki w wyznaczonych im przez oficera służbowego wagonach.

R o z d z i a ł VI.

PRZEWÓZ.

§ 58.
Wskazówki
ogólne.

Organizacja przewozu i regulowanie ruchu oraz czasu postojów transportów należą do organów służby transportowo-kolejowej. Wkraczanie do-
wódców przewożonych oddziałów w celu zmiany rozkładu jazdy jest wzbronione, z wyjątkiem wypadków zagrożenia ze strony nieprzyjaciela, omówionych w § 66.

Ruch transportu odbywa się między kolejnymi stacjami przeznaczenia („Kostap“) na podstawie rozkazu ruchu podającego również stacje wyżywienia („Staw“).

§ 59.
Zachowanie się
żołnierzy pod-
czas przewozu.

Przewożeni żołnierze powinni:

- znać numer swego transportu,
- bez zezwolenia wagonu nie opuszczać, a na sygnał lub rozkaz niezwłocznie wsiadać,
- podczas postoju pociągu na stacjach po szynach nie chodzić,
- poza obręb stacji nie wydalać się,
- podczas jazdy nie wskakiwać i nie wyskakiwać z wagonów ani też nie przechodzić z jednego wagonu do drugiego,
- nie przebywać w budkach konduktorskich

- (prócz wyznaczonych hamulcowych), na dachach, stopniach i zderzakach wagonów,
- hamulców pociągowych nie dotykać,
 - nie strzelać na wiat, nie wywieszać światel z wagonów, nie wymachiwać chorągiewkami, chustkami i czapkami, gdyż może to spowodować zatrzymanie pociągu,
 - wagonów i urządzeń wagonowych nie uszkadzać i nie zanieczyszczać,
 - nie rozkładać ognia w wagonie, nie palić papierosów w wagonach końskich i w wagonach naładowanych materiałem łatwopalnym,
 - nie zwieszać nóg na zewnątrz wagonu,
 - nie wychylać się z wagonu,
 - nie zdobić wagonów na zewnątrz gałęziami drzew, zielenią itp.,
 - żywność i napoje kupować za zezwoleniem komendanta wagonu i w miejscach przez niego wskazanych,
 - wodę do picia i mycia brać w miejscach wskazanych przez komendanta wagonu,
 - nie zanieczyszczać placów i torów kolejowych, a naturalne potrzeby załatwiać w miejscach na to przeznaczonych,
 - spełniać wszystkie żądania służby kolejowej, dotyczące przepisów kolejowych, i stosować się do jej wskazówek,
 - nie rozmawiać z osobami nie należącymi do transportu, nawet wojskowymi (gdyż mogą to być przebrani szpiedzy), oraz z kolegami wobec osób obcych: o transporcie, o miejscu jego przeznaczenia, składzie, numerze

- jednostki, uzbrojeniu, wyszkoleniu, wyposażeniu itd. (§ 11),
- osobę wszczynającą rozmowę o sprawach wojskowych natychmiast zatrzymać i zamełdować o tym komendantowi wagonu albo oficerowi służbowemu,
 - przy wyładowywaniu przed opuszczeniem wagonu sprawdzić, czy wszystkie rzeczy są zabrane,
 - desek stanowiących urządzenie wagonowe nie używać do wyładowywania sprzętu i nie zabierać ze sobą,
 - w razie pozostania na stacji, gdy transport odejdzie, niezwłocznie zgłosić się do komendanta stacji, a w razie jego braku do zawiadowcy stacji, i podać numer swego transportu oraz powody pozostania.

§ 60.
Postoje
na stacjach.

O postojach na stacjach dowódca transportu informuje się zawczasu u kierownika pociągu.

Po przybyciu na stację, na której jest przewidziany dłuższy postój, dowódca transportu (oficer służbowy) zgłasza się u zawiadowcy stacji, który mu podaje czas postoju oraz wskazówki co do warunków miejscowych (obrona przeciwlotnicza stacji, zakaz przekraczania pewnych stref na stacji, miejsce stacji wyżywienia, kranów do pojenia koni, latryn itp.).

Na dłuższych postojach, w razie braku miejscowych posterunków wojskowych, należy, w miarę potrzeby, wystawiać własne posterunki policyjne, w celu niewypuszczenia szeregowców poza obręb stacji.

Przy postojach pociągu nie przekraczających minut nie wolno szeregowcom opuszczać wagonu. Na postojach dłuższych zezwolenie na opuszczenie wagonu wydaje oficer służbowy zaznaczając, na którą stronę wolno wysiadać.

Szeregowcy wychodzą z wagonu bez broni; wsia-ają do wagonu na rozkaz lub sygnał trąbką. Na każdym wagonie powinien pozostać żołnierz służbowy do pilnowania rzeczy i koni.

Za zezwoleniem oficera służbowego wolno szeregowcom zaopatrywać się w żywność w restauracjach kolejowych lub herbaciarniach organizacyj społecznych. Kupowanie żywności od sprzedawców okolicznościowych, a napojów wysokokowych ogóle, jest wzbronione.

Żywienie oddziałów podczas przewozu koleją odbywa się bądź z własnych kuchen polowych, bądź na stacjach wyżywienia. § 61. Żywienie ludzi i pojenie koni.

Oddziały wyposażone w kuchnie polowe zabierają ze sobą żywność, opał do gotowania stawy oraz paszę dla koni na cały czas podróży; mięso — na pierwszy dzień transportu w stanie świeżym, na drugi i trzeci dzień transportu — solone, wędzone lub peklowane. Gotowanie stawy odbywa się w czasie jazdy, a wydawanie na stacjach wyżywienia lub na stacjach o dłuższym postoju.

Oddziały nie wyposażone w kuchnie polowe trzymują na stacjach wyżywienia śniadanie, obiad, kolację lub tylko gorące napoje, jeśli są wyposażone w porcje suche (artykuły zastępcze).

Prócz porcyj na wyżywienie w czasie przewozu oddziały zabierają ze sobą żywność i paszę, tzw.

porcję powyładowczą, której podczas przewozu nie ruszać nie wolno.

Dowódca transportu obowiązany jest zawiadomić telefonicznie lub telegraficznie za pośrednictwem zawiadowcy stacji komendanta stacji wyższego wienia, najpóźniej na 6 godzin przed przybyciem transportu, o stanie liczebnym transportu, przypuszczalnym terminie jego nadejścia i rodzaju strawy (artykułu spożywczego), jaką należy przygotować.

Stacje wyżywienia ludzi i pojenia koni są przewidziane przeciętnie co 8 godzin jazdy.

Czas postoju na tych stacjach przeciętnie wynosi:

- na stacji wyżywienia ludzi i pojenia koni — 60 minut,
- na stacji pojenia koni (bez wyżywienia ludzi) — 40 minut.

§ 62.

Postępowanie
z zaginionymi.

O zaginięciu szeregowca komendant wagonu melduje na najbliższym postoju oficerowi służbowemu, który składa natychmiast meldunek dowódcy transportu.

Dowódca transportu zawiadamia niezwłocznie telefonicznie lub telegraficznie za pośrednictwem komendanta (zawiadowcy) stacji:

- stację lub miejsce, gdzie prawdopodobnie nastąpiło zaginięcie,
- najbliższy posterunek żandarmerii lub posterunek policji państwowej.

§ 63.

Postępowanie
z chorymi.

O każdym wypadku zachorowania komendant wagonu melduje oficerowi służbowemu na najbliższym postoju.

Jeżeli nie ma w transporcie lekarza albo podficera sanitarnego, dowódca transportu poddaje chorego oględzinom lekarskim na najbliższym posterunku sanitarnym. Jeżeli w ciągu drogi nie było na stacjach posterunków sanitarnych, a rodzaj choroby wymagał bezzwłocznej pomocy lekarskiej, dowódca transportu powinien za pośrednictwem komendanta (zawiadowcy) stacji zażądać pomocy lekarskiej na stacji o dłuższym postoju z najbliższego garnizonu, albo lekarza kolejowego lub cywilnego. Wyłączenie chorego z transportu następuje na podstawie orzeczenia lekarza. W razie ciężkiego zachorowania i braku lekarza dowódca transportu może przekazać chorego miejscowym władzom wojskowym, kolejowym lub administracyjnym.

Chorych umieszcza się w miarę możliwości w osobnym wagonie albo przedziale; lekko chorych należy pozostawić w ich wagonach.

W razie stwierdzenia w czasie przewozu choroby zakaźnej, należy chorego do czasu wyładowania lub wyłączenia z transportu pozostawić w wagonie, w którym się znajdował, pozostałych z tego wagonu przenieść do innego uprzednio opróżnionego, a szeregowców z tego ostatniego wagonu rozmieścić po innych wagonach.

Wagon, w którym przebywał chory zakaźny, oddać odkażeniu na najbliższym dłuższym postoju; jeżeli jest to niemożliwe z powodu braku odpowiednich urządzeń i czasu, wagon odczepić lub przynajmniej zamknąć, oznaczając, że jest zakaźny.

§ 64. Aresztowanych w czasie jazdy, którzy podlegają wyłączeniu z transportu, dowódca transportu przekazuje najbliższemu komendantowi stacji.

Postępowanie z aresztowanymi.

§ 65. Podczas jazdy, w razie konieczności nagłego zatrzymania transportu na szlaku, ze względów bądź technicznych, bądź taktycznych (np. pożar, rozerwanie się pociągu, wypadnięcie z pociągu żołnierzy lub ładunku, zagrożenie ze strony nieprzyjaciela itp.), posterunki obserwacyjno - alarmowe, komendanci wagonów, służbowi, wartownicy itp. dają sygnały i przekazują je do przodu w celu natychmiastowego zatrzymania pociągu.

Zatrzymywanie transportów w nagłych wypadkach.

Sygnały te są następujące:

- sygnał „Stój“ — wywijanie w koło w płaszczyźnie prostopadłej do toru rozwinięta chorągiewką sygnałową (czerwoną), jakimkolwiek innym przedmiotem lub tylko ręką — w dzień, a latarką ze światłem białym — w nocy,
- sygnał „Stój“ dawany trąbką sygnałową, świstawką ustną, albo klaksonami przewożonych samochodów — trzy krótkie, szybko po sobie następujące tony, kilkakrotnie powtórzone,
- sygnał „Stój“ podany rakieta czerwoną, wystrzeloną w kierunku parowozu, tak aby upadła w pobliżu toru (dymna w dzień świetlna w nocy).

Sygnały należy podawać z prawej strony pociągu.

Niezależnie od tego, w transportach z zorganizowaną łącznością telefoniczną przekazuje się niezwłocznie do czołowego posterunku obserwacyjno-

armowego na tendrze rozkaz zatrzymania pocią-
gu, a do dowódcy transportu — meldunek.

Gdy zachodzi prawdopodobieństwo zetknięcia
z nieprzyjacielem naziemnym, dowódca transportu zarządza pogotowie bojowe. § 66.
Zachowanie się
w pobliżu nie-
przyjaciela.

Pogotowie bojowe polega na przygotowaniu od-
działu do natychmiastowego wyładowania i podję-
cia walki, przy czym część żołnierzy może być roz-
łożona na platformach, broń maszynowa, ar-
matki przeciwpancerne odpowiednio ustawione itp.

Dowódca transportu wraz z eskortą 1 — 2 uzbro-
jonych żołnierzy (w razie potrzeby z karabinem ma-
synowym) umieszcza się na parowozie, aby mieć
dobre warunki obserwacji toru i okolicy oraz bez-
pośredni wpływ na maszynistę pociągu. O powyż-
szym zawiadamia kierownika pociągu.

W razie koniecznej potrzeby dowódca transpor-
tu ma prawo zarządzić natychmiastowe zatrzyma-
nie 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 tran-
sportu organizuje obronę stacji, podporządkowując
sobie komendanta stacji oraz organa bezpieczeństwa
i personel kolejowy.

R o z d z i a ł VII.

WYŁADOWANIE.

A. W s k a z ó w k i o g ó l n e.

§ 67.
Pogotowie
do wyładowy-
wania.

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 niewięcej 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 nie-
przyjaciela.

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

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

- czasu przeznaczonego 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.

Oficer wyładowy do zorganizowania pracy przy wyładowywaniu wykorzystuje opracowany poprzednio plan załadowania, dostosowując go do miejscowych warunków i zwracając szczególną uwagę, aby się na punkcie ładunkowym nie tworzy zatory.

Dowódca transportu:

- nadzoruje wyładowanie,
- organizuje obronę przeciwlotniczą i przeciwpancerną oraz ubezpieczenie oddziału,
- czuwa nad niezwłocznym odpływem wyładowywanych pododdziałów oraz sprzętu z punktu ładunkowego na miejsce zbiórki.

§ 69.

Przybycie na stację wyładowania.

§ 70.

Plan wyładowania i kierownictwo wyładowaniem.

B. Wyładowanie ludzi.

§ 71. Wyładowanie ludzi.

Na sygnał do rozpoczęcia wyładowania:

- szeregowcy wychodzą w oporządzeniu i z bronią,
- komendanci wagonów zarządzają zbiórki swych ludzi przed wagonami, sprawdzają stan liczebny oraz przeprowadzają kontrolę wagonów w celu stwierdzenia, czy wszystko zostało wyładowane.

Każdy komendant wagonu pozostawia żołnierza służbowego do strzeżenia i oddania urządzeń wagonowych oficerowi wyładowczemu. Po zdarzeniu urządzeń wagonowych szeregowcy ci dołączają pod dowództwem najstarszego do swego oddziału.

C. Wyładowanie koni.

§ 72. Wyładowanie koni.

Przy wyładowywaniu koni stosuje się te same zasady, co przy ładowaniu, przy czym należy zachowywać następujący porządek:

- a) ułożyć mostki końskie, albo rampy przenośne lub improwizowane;
- b) wyprowadzać konie, zaczynając od prawej połowy wagonu i od koni ustawionych po przeciwnej stronie drzwi wyjściowych.

Oficerowie kierujący wyładowywaniem koni meldują koniec wyładowania oficerowi wyładowczemu.



Ryc. 39. Wyprowadzanie konia z wagonu.

D. Wyładowanie sprzętu i materiału.

Podział pracy przy wyładowywaniu sprzętu i materiału jest ten sam, co przy ładowaniu, a sposób wyładowania podobny.

Przy wyładowywaniu za pomocą ramp przenośnych lub improwizowanych przód pojazdu zazwyczaj skierowuje się w stronę rampy (działa — przedziałem do przodu) i odpowiednio hamuje. Poły należy odciągnąć jak najdalej od wagonu, tworząc je dogodnie do szybkiego odjazdu i zowiąc wolną przestrzeń do dalszego wyładowania.

§ 73.

Wyładowanie
sprzętu i ma-
teriału.

Do wyładowanych pojazdów natychmiast doprowadza się i zaprzęga konie.

Oficerowie kierujący wyładowywaniem sprzętu i materiału meldują koniec wyładowania oficerowi wyładowczemu.

E. Wskazówki końcowe i odmarsz

X
§ 74.
Ukończenie
wyładowania
i odmarsz.

W miarę wyładowywania poszczególne części oddziału odmaszerowują natychmiast na miejsce zbiórki.

Po ukończeniu wyładowania oficer wyładowczy przeprowadza wraz z kierownikiem pociągu lub kierownikiem punktu ładunkowego przegląd wagonów i oddaje mu ich urządzenia za pokwitowaniem. Jednocześnie oficer wyładowczy sprawdza, czy żołnierze nie pozostawili jakichkolwiek przedmiotów lub śladów mogących wskazać jaki oddział był przewożony.

Oficer wyładowczy oddaje również środki ładunkowe, jeżeli były przydzielone do transportu.

X
Urządzenia wagonowe powinny być w wagonach uporządkowane, środki ładunkowe — złożone w miejscu wskazanym przez kierownika punktu ładunkowego.

Przetrzymanywanie wagonów z załadowanym materiałem lub pozostawianie go na punkcie ładunkowym jest wzbronione.

O ukończeniu wyładowania oficer wyładowczy melduje dowódcy transportu.

Po zebraniu się całego oddziału w miejscu zbiórki dowódca transportu zarządza odmarsz.

Rozdział VIII.

OBRONA PRZECIWLOTNICZA.

A. Wskazówki ogólne.

Zagrożenie regularności wykonania transportów kolejowych przez lotnictwo stwarza konieczność zapewnienia obrony przeciwlotniczej dla każdej stacji transportowej.

Celem napadów lotniczych nieprzyjaciela będzie niszczenie lub uszkodzanie szlaków, obiektów urządzeń kolejowych oraz bezpośrednie napadanie na transporty.

W strefie zagrożonej przez lotnictwo obowiązują stałe pogotowie środków obrony przeciwlotniczej.

Na niektórych węzłach i stacjach kolejowych będzie organizowana miejscowa obrona przeciwlotnicza.

W strefie zagrożonej, w okresie za (wy)ładowań większych zgrupowań wojska, organizuje się obronę przeciwlotniczą rejonu za (wy)ładowania. Jest to obowiązkiem dowódcy zarządzającego przełożem albo dowódcy przewożonego zgrupowania wielkiej jednostki). Dla rejonu za (wy)ładowania wyznacza się specjalnego dowódcę obrony przeciwlotniczej, zapewniając mu odpowiednie środki.

§ 75.

Zagrożenie lotnicze.

§ 76.

Obrona przeciwlotnicza stacji, rejonów za (wy)ładowania oraz transportów.

Każdy transport organizuje własną obronę przeciwlotniczą przy za (wy)ładowaniu oraz w czasie przejazdu, w myśl rozkazów dowódców rejonów obrony przeciwlotniczej lub samodzielnie, uzgadniając ją z kierownikiem miejscowej obrony przeciwlotniczej.

§ 77.
Sygnał alarmu
lotniczego.

Na stacjach kolejowych oraz w czasie ruchu transportu obowiązują następujące sygnały obrony przeciwlotniczej:

- „Alarm lotniczy“ — długi nie przerywany ton, trwający 1 — 2 minuty, wydany gwizdkiem parowozu lub kotłów pod parą,
- „Koniec alarmu“ — ton przerywany, trwający 1 — 2 minuty, złożony z tonów długich (3 — 5 sek.), oddzielonych takimiż przerwami.

B. Organizacja obrony przeciwlotniczej transportu.

§ 78.
Zadanie
dowódcy
transportu.

Dowódca transportu kieruje obroną przeciwlotniczą transportu.

Zadaniem jego jest przygotowanie i wykonanie obrony środkami czynnymi i biernymi w czasie ładowania, przejazdu i wyładowywania transportu.

W tym celu organizuje pogotowie obrony przeciwlotniczej, składające się z:

- zespołów obserwacyjno-alarmowych,
- grup ogniowych karabinów maszynowych,
- oddziału uzbrojonego w karabiny (karabinki),
- drużyn specjalnych.

Dowódca transportu wyznacza dowódców pogoria obrony przeciwlotniczej, którzy pełnią służbę na zmianę.

Przygotowanie obrony przeciwlotniczej transportu polega na:

- a) zorganizowaniu służby obserwacyjno-alarmowej,
- b) zorganizowaniu łączności i sposobu alarmowania,
- c) wydaniu zarządzeń co do zachowania się żołdaków w czasie alarmu lotniczego,
- d) odpowiednim użyciu środków czynnych i biernych,
- e) zorganizowaniu obrony przeciwpożarowej, obrony przeciwigazowej, pracy odkażającej i ratowniczej.

Ilość wprowadzonych ciężkich karabinów maszynowych do obrony przeciwlotniczej transportu winna wynosić:

- w oddziałach mających niemniej jak 12 ciężkich karabinów maszynowych—od $\frac{1}{2}$ do $\frac{3}{4}$,
- w oddziałach mających niewięcej jak 6 ciężkich karabinów maszynowych — wszystkie.

Przy pogotowiu obrony przeciwlotniczej należy zorganizować oddział uzbrojony w karabiny (karabinki) i, o ile możliwości, w ręczne karabiny maszynowe.

Dla oddziałów nie mających broni maszynowej udział jej na czas przewozu będzie regulowany przez dowódcę formacji (pułk piechoty, pułk kawalerii) lub dowódcę zgrupowania (wielkiej jednostki).

§ 79.

Organizacja obrony przeciwlotniczej transportu.

W każdym transporcie musi być zorganizowana służba obserwacyjno - alarmowa, drużyna łączności i przeciwpożarowa oraz — w miarę posiadanych środków—drużyna przeciwgazowa, sanitarna i w terynaryjna.

Posterunki obserwacyjno - alarmowe należy zaopatrzyć w tabele zarysów samolotów nieprzyjaciela oraz w lornetki i okulary zwykłe i ze szkła ciemnym (dla umożliwienia obserwacji wkurzu i pod słońce).

Schemat rozmieszczenia środków obrony przeciwlotniczej w transporcie podaje załącznik 6.

§ 30.

Przygotowanie
obrony prze-
ciwlotniczej
transportu
przed przyby-
ciem oddziału
na stację.

Przygotowanie obrony przeciwlotniczej transportu zapewnia dowódca pogotowia o. pl. według rozkazów dowódcy transportu, ewentualnie dowódcy o. pl. rejonu za (wy)ładowania i w porozumieniu z kierownikiem o. pl. stacji.

Dowódca pogotowia o. pl. przybywa na stację z częścią pogotowia (zespoły obserwacyjno - alarmowe i ciężkie karabiny maszynowe z obsługą) jednocześnie z oficerem załadowczym.

Po przybyciu na stację dowódca pogotowia o. pl. transportu powinien:

a) poinformować się u komendanta (zawiadowcy) stacji o miejscowych warunkach o. pl.,

b) za pośrednictwem komendanta (zawiadowcy) stacji nawiązać łączność z najbliższą placówką służby dozoru,

c) wystawić posterunki obserwacyjno-alarmowe

d) zależnie od ilości posiadanego sprzętu rozmieścić broń maszynową w grupach ogniowych po 4, 3 lub co najmniej po 2 karabiny maszynowe

odległości zapewniającej skuteczną obronę punktu ładunkowego.

Po przybyciu oddziału na miejsce zbiórki dowódca pogotowia obrony przeciwlotniczej melduje dowódcy transportu o dokonanych przygotowaniach.

W czasie ładowania zaangażowani są stale do obrony przeciwlotniczej tylko:

- dowódca pogotowia,
- posterunki obserwacyjno - alarmowe,
- obsługa ciężkich karabinów maszynowych,
- drużyna łączności.

Reszta pogotowia, tj. oddział uzbrojony w karabiny i drużyny specjalne (przeciwgazowa, sanitarna i weterynaryjna), po złożeniu swego sprzętu w miejscach wskazanych przez dowódcę pogotowia, biorą udział w ładowaniu transportu.

Drużyna łączności organizuje łączność telefoniczną w transporcie od wagonu dowódcy transportu do platformy na której się znajduje podczas jazdy dowódca pogotowia obrony przeciwlotniczej, od tej platformy do wagonów, gdzie są rozmieszczone posterunki obserwacyjno - alarmowe oraz grupy karabinów maszynowych obrony przeciwlotniczej.

Przed załadowaniem i w czasie jego trwania należy:

a) dążyć, aby podejście oddziału do stacji i ugrupowanie jego w miejscu zbiórki było o ile możności ukryte,

b) regulować dopływ oddziału na punkt ładunkowy zasadniczo grupami, tak aby się nie tworzyły

§ 81.

Obrona przeciwlotnicza w czasie ładowania transportu.

duże skupienia ludzi, koni i sprzętu w miejscach odkrytych,

c) przesuwanie karabinów maszynowych przeciwlotniczych z ziemi na wagony przeprowadzać stopniowo, z zachowaniem ciągłości osłony ogniowej,

d) sprzęt ładowany maskować.

Alarm lotniczy następuje:

- na rozkaz kierownika obrony przeciwlotniczej stacji lub dowódcy transportu,
- na sygnał podany przez posterunki obserwacyjno - alarmowe.

W razie pojawienia się samolotów nieprzyjaciela karabiny maszynowe przeciwlotnicze rozpoczynają ogień wyłącznie na rozkaz dowódcy pogotowia obrony przeciwlotniczej, który powinien stale się znajdować przy jednej z grup ogniowych karabinów maszynowych, albo po rozpoczęciu ognia przez grupę przez niego bezpośrednio dowodzoną, jeżeli jest kilka źródeł ognia rozmieszczonych w terenie.

W czasie napadu lotniczego ładowania zasadniczo się nie przerywa.

Z chwilą zarządzenia alarmu lotniczego drużyna przeciwgazowa wystawia niezwłocznie posterunki alarmowe, których zadaniem jest rozpoznawanie i sygnalizowanie gazu.

§ 82.

Obrona przeciwlotnicza po załadunku i w czasie jazdy.

Rozmieszczenie środków obrony przeciwlotniczej w transporcie musi być ukończone bezpośrednio przed odjazdem transportu z punktu ładunkowego.

Ciężkie karabiny maszynowe przeciwlotnicze rozmieszcza się na platformach grupami po 3 lub

o najmniej po 2, tak aby można było jednocześnie stworzyć ogień na komendę wspólnego dowódcy o tego samego celu (ryc. 40 i 41).

Na platformę dla karabinów maszynowych obrony przeciwlotniczej należy wybierać środkową w danej grupie platform lub oddzieloną co najmniej jedną platformą od wagonów krytych.

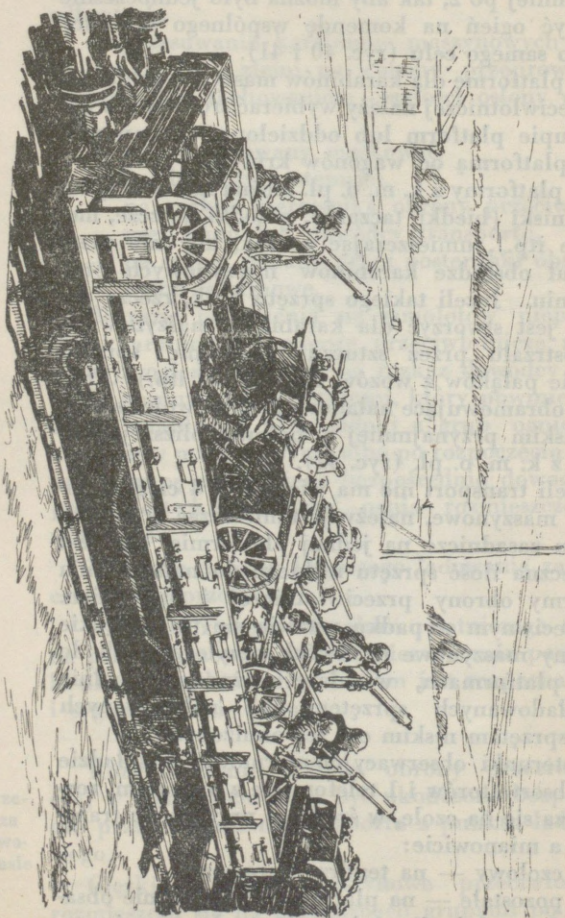
Na platformy z k. m. o. pl. można ładować tylko sprzęt niski (biedki, taczanki, przodki, jaszczce, motocykle itp.), umieszczając go tak, aby nie przeszkadzał obsłudze karabinów maszynowych przy strzelaniu. Jeżeli takiego sprzętu brak, rzeczą dowódcy jest stworzyć dla karabinów maszynowych pole ostrzału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

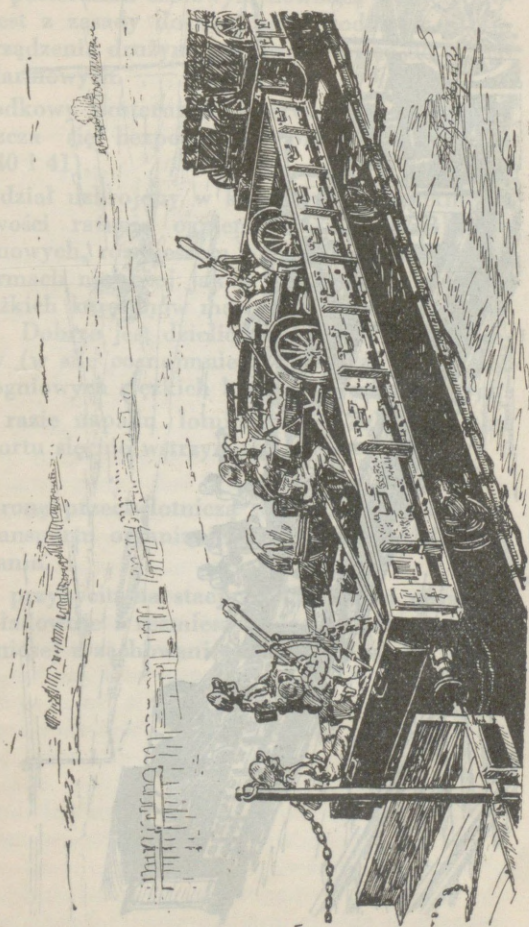
Jeżeli transport nie ma więcej niż 4 ciężkie karabiny maszynowe, należy je umieszczać w środku pociągu zasadniczo na jednej platformie, gdy jest ostateczna ilość sprzętu niskiego do naładowania platformy obrony przeciwlotniczej i sąsiednich. W przeciwnym wypadku ustawia się po 2 ciężkie karabiny maszynowe na dwóch przylegających do siebie platformach, w miarę możliwości zupełnie nie naładowanych sprzętem lub naładowanych tylko 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:

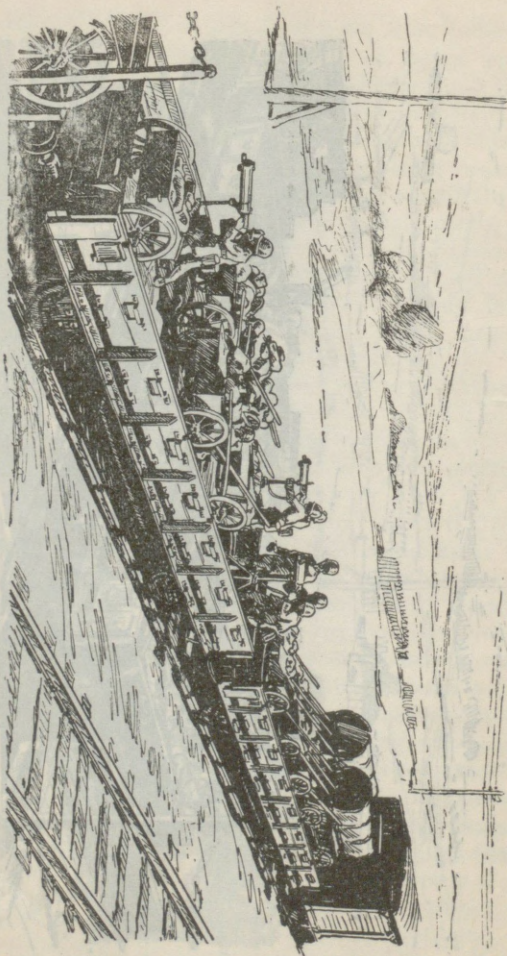
- czołowy — na tendrze parowozu,
- pozostałe — na platformach lub w nie obsadzonych budkach hamulcowych wagonów.

Ryc. 40. Rozmieszczenie ciężkich karabinów maszynowych przeciwlotniczych na platformie.





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



Ryc. 42. Sposób załadowania platformy o. pl. i sąsiednich.

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 karabinów maszynowych, rozmieszcza się między sprzętem na platformach niebliżej jak w odstępie 1 platformy od ciężkich karabinów maszynowych przeciwlotniczych. Dobrze jest dzielić oddział ten na tyle zespołów (w sile co najmniej pół drużyny), ile jest grup ogniowych ciężkich karabinów maszynowych.

W razie napadu lotniczego na szlaku ruchu transportu się nie wstrzymuje.

Obronę przeciwlotniczą w czasie wyładowywania transportu organizuje się podobnie jak przy ładowaniu.

Po przybyciu na stację wyładowania najpierw się wyładowuje i rozmieszcza środki obrony przeciwlotniczej z zachowaniem ciągłości osłony ogniowej.

§ 83.

Obrona przeciwlotnicza w czasie wyładowywania.

Rozdział IX.

OBRONA PRZECIWPANCERNA.

§ 84. W razie możliwości zagrożenia rejonu za (wy)ładowania przez broń pancerną nieprzyjaciela, dowódca zarządzający przewóz, czy też dowódca przewożonego zgrupowania (wielkiej jednostki) organizuje obronę przeciwpancerną rejonu na czas za (wy)ładowań, wyznaczając dowódcę obrony rejonu, oddziały oraz środki.

§ 85. Niezależnie od organizowanej obrony przeciwpancernej rejonu za (wy)ładowania, każdy przewożony oddział powinien stosować obronę przeciwpancerną w miarę posiadanych środków.

W czasie za (wy)ładowania własna obrona przeciwpancerna transportu polega na:

- odpowiednim wykorzystaniu terenu,
- użyciu środków obrony przeciwpancernej (armatki przeciwpancerne i ciężkie karabiny maszynowe z amunicją przeciwpancerną, działa artylerii lekkiej, wyjątkowo armaty przeciwlotnicze i niekiedy miny przeciwczołgowe).

Miejsce zbiórki oddziałów przed załadowaniem i po wyładowaniu należy wybierać w osiedlach, grupach zabudowań lub w lesie.

Broń przeciwpancerna powinna być rozmieszczona w pobliżu miejsca zbiórki i punktu ładowania.

kowego na kierunku najprawdopodobniejszego zagrożenia. Przy tym powinna być stosowana ciągłość osłony ogniowej w ten sposób, żeby część broni przeciwpancernej pozostawała na stanowiskach aż do ukończenia ładowania, sprzęt zaś załadowany niezwłocznie był przygotowywany do strzelania z platform.

W strefie, gdzie istnieje niebezpieczeństwo zaskoczenia przez broń pancerną, transport w czasie ruchu powinien być w miarę posiadanych środków w stałej gotowości do obrony przeciwpancernej.

Skuteczną bronią przeciwpancerną, której można użyć do strzelania z platform pociągu, są armatki przeciwpancerne na wozach pancernych lub na kołach, ciężkie karabiny maszynowe z anunicją przeciwpancerną i wyjątkowo działa artylerii lekkiej oraz armatki przeciwlotnicze.

Przygotowania do obrony przeciwpancernej w czasie ruchu transportu polegają na:

- ustawieniu sprzętu przeciwpancernego tak, aby prowadzenie ognia z platform było możliwe (zapewnienie pola ostrzału przez odpowiednio luźne załadowanie oraz umocowanie armatek lub dział przeciwpancernych),
- wyznaczenie posterunków obserwacyjnych i pogotowia przeciwpancernego, które zajmuje stanowiska przy broni przeciwpancernej.

W razie zaskoczenia przez broń pancerną na szlaku ruchu transportu się nie wstrzymuje. Obsługa broni przeciwpancernej otwiera ogień na rozkaz dowódcy transportu lub dowódcy pogotowia obrony przeciwpancernej. W razie konieczności zatrzymania pociągu wskutek uszkodzenia toru trans-

§ 86.

Obrona przeciwpancerna transportu w czasie ruchu.

port bądź broni się na miejscu, wyładowując niezwłocznie ludzi oraz stopniowo broń przeciwpancerną, bądź też cofa się do miejsca dającego naturalną osłonę przed bronią pancerną (rzeka, las, osiedle).

Transporty nie wyposażone w broń przeciwpancerną dążą do oderwania się od nieprzyjacielskiej broni pancernej przez zwiększenie szybkości ruchu, jeśli warunki techniczne na to pozwalają, oraz przez ukrycie się za przeszkodą naturalną.

W wypadkach szczególnych, kiedy istnieje możliwość spotkania się transportu w czasie ruchu z nieprzyjacielskim pociągiem pancernym lub drezyną pancerną, dowódca transportu ma prawo zażądać od zawiadowcy stacji doczepienia przed parowozem pociągu platformy, na której umieszcza broń przeciwpancerną i pogotowie.

Jeżeli na danej stacji nie ma platformy, dowódca transportu może zażądać przestawienia platformy w transporcie w ten sposób, żeby jedna lub dwie ze środków obrony przeciwpancernej były przed parowozem. Jeżeli niebezpieczeństwo grozi z tyłu, postępuje się podobnie, umieszczając platformę ze środkami obrony przeciwpancernej na końcu pociągu.

W niektórych wypadkach (działania ruchowe) do osłony transportów mogą być przydzielane pociągi pancerne lub drezyny pancerne z armatkami, które będą spełniały rolę rozpoznania, ubezpieczenia i alarmowania transportów oraz będą walczyły z nieprzyjacielską bronią pancerną.

Pociąg pancerny może być najkorzystniej użyty przed transportami przy ruchu do frontu oraz za ostatnim transportem przy ruchu od frontu (wycofanie, ewakuacja).

Rozdział X.

ZA (WY) ŁADOWANIE W WARUNKACH SPECJALNYCH.

W wypadku, gdy nakazane zostały załadowania wyłącznie nocne, dowódca zgrupowania (wielkiej jednostki) w porozumieniu z komendantem załadowniczym wyznacza granicę strefy zaporowej, którą oddziały mogą przekroczyć dopiero po zapadnięciu zmroku lub o ustalonej godzinie.

W pobliżu granicy strefy zaporowej są wyznaczone punkty wyczekiwania dla oddziałów.

Przy za (wy) ładowaniu w nocy w warunkach zagrożenia lotniczego, na zapowiedź napadu, oświecenie punktu ładunkowego i wagonów należy ograniczać do minimum, a w chwili alarmu — gasić.

§ 87.
Załadowania
nocne.

Za (wy) ładowania transportów na szlaku są bądź z góry przewidywane i przygotowywane przez komendanta za (wy) ładowniczego, bądź następują w wyniku nagle wytworzonego położenia taktycznego lub technicznego.

§ 88. X
Za(wy)ładowa-
nie na szlaku.

W razie zawczasu przewidzianego za (wy) ładowania na szlaku, wybrany punkt ładunkowy ma kierownika punktu, pogotowie techniczne, połączenie telefoniczne z sąsiednimi stacjami oraz środki

ładunkowe i oświetleniowe, które się znajdują na miejscu lub przybywają z pierwszym transportem (składem).

W razie konieczności wyładowania transportu na szlaku, w miejscu nie określonym z góry, jeżeli transport nie ma środków ładunkowych, dowódca transportu zarządza wyładowanie przy wykorzystaniu wszelkiego możliwego materiału będącego w pobliżu, jak np. szyny i podkłady z zapasu kilometrowego, bramy, belki, deski, prasowane siano, słoma itp.

W tym wypadku w czasie wyładowywania funkcje kierownika punktu ładunkowego obejmuje kierownik pociągu, wyznaczając pogotowie techniczne z drużyny konduktorskiej.

Przy wyładowywaniu na szlaku można stosować następujące sposoby:

- wozy i biedki wyładowuje się, staczając po dwóch szynach ułożonych bokiem na szerokość rozstępu kół (górny koniec oparty o podłogę wagonu lub o szynę pod podłogą, dolny — zaklinowany),
 - działa i sprzęt ciężki musi być wyładowywany przy pomocy ramp improwizowanych, zbudowanych ze wspomnianego wyżej materiału,
 - konie, w razie braku materiału do zbudowania ramp, można wyładowywać, zmuszając je do wyskakiwania wprost na plac ładunkowy.
-

O. 31

1937

1 liście przebiegowego.

Załącznik 1

Tajno

ROZKAZ RUCHU KOLEJĄ

Od stacji

Naslo

Numer transportu

Odjazd: data

godz.

Adres K. Z.

Siedziba K. W.

Enclaw stacji przebiegowego i wypalenia

ZALĄCZNIKI.

Zarządzenie dodatkowe

Odwroć

1937

ładunkowe i niewielkie, które się znajdują w miejscu lub przybywają z pierwszym transportem (składem).

W razie konieczności wyładowania transportu na szlaku, w miejscu nie określonym z góry, jeżeli transport nie ma środków ładunkowych, dowódcy transportu zarządza wyładowanie przy wykorzystaniu wszelkiego możliwego materiału będącego w pobliżu, jak np. szyny i podkłady z zapasu kilometrowego, bramy, belki, deski, prasowane siano, słoma itp.

Przy wyładowywaniu funkcje kierownika pociągu i konduktora obowiązują również podlegli podległym podległym podległym z druczyny konduktorskiej.

Przy wyładowywaniu na szlaku można stosować następujące sposoby:

- wozy i białki wyładuje się, staczając je z dwóch szynach położonych bokiem na szerszą kość rozstępu kół (górną koniec oparto o podłogę wagonu lub o szynę pod podłogą dolną — zaklinowany);
- działa i sprzęt ciężki musi być wyładowywany przy pomocy ramp i poręczów wykonanych zbudowanych ze wspomnianego wyżej materiału;
- konie, w razie braku możliwości do budowy ramp, można wyładowywać, zmuszając je do wyskakiwania wprost na plac ładunkowy.

czy zamiast listu przewozowego.

Załącznik 1.

T a j n e.

R.

ROZKAZ RUCHU KOLEJA.

Od stacji.....

Hasło

Numer transportu

Odjazd: dnia..... godz.

Siedziba K. Z. Siedziba K. W.

[illegible]

Zarządzenia dodatkowe:

Odwrócić:

INSTRUKCJA.

Rozkaz ruchu wypełnia komendant załadowczy dla każdego transportu oddzielnie i doręcza dowódcy transportu osobiście lub przez zawiadowcę stacji.

Rozkaz ruchu może wypełnić również zawiadowca stacji załadowania bądź na polecenie komendanta załadowczego, wpisując stację-siedzibę K. Z., bądź sam, jeżeli placówka K. Z. nie została uruchomiona.

W rubrykach 1, 2 i 3 wypełnia się tylko pierwszą kolejną stację przeznaczenia („Kostap“). W rubryce 1 przy tych kolejnych stacjach przeznaczenia, które są jednocześnie stacjami wyżywienia i pojenia koni, dodaje się w nawiasie „Staw“.

W rubryce 4 wypełniający umieszcza swój podpis i pieczętę.

Dalsze stacje przeznaczenia, wyżywienia i pojenia koni wypełniają zawiadowcy kolejnych stacyj przeznaczenia.

W tym celu dowódca transportu (oficer służbowy) doręcza im swój rozkaz ruchu.

Zawiadowca ostatniej kolejnej stacji przeznaczenia wpisuje stację-siedzibę komendanta wyładowczego u góry oraz w rubryce 1 jako kolejną stację przeznaczenia.

Komendant wyładowczy bądź odbiera rozkaz ruchu, podając dane dotyczące przejazdu do stacji wyładowania, bądź uzupełnia rozkaz ruchu, wpisując w rubryce 1 stację wyładowania. W tym ostatnim wypadku rozkaz ruchu od dowódcy transportu odbiera zawiadowca stacji wyładowania.

*Jest parum bi. rozkaz ruchu komendanta stacji
w wyładunku stacji pociągów, które uładuje*

Stacja

przekazanych urzędzeń wagonowych i środków ładunkowych oraz oświetleniowych.

[illegible]

UWAGA. Odbiór środków ładunkowych oficer załadowczy potwierdza tylko wtedy, gdy jest nakazane zabranie ich z transportem.

Stacja załadowania:

Stacja wylądowania:

Zdal:

Zdal:.....

Przyjął:

Przyjał:

PLAN ZAŁADOWANIA TRANSPORTU.

Podstawą do opracowania planu załadowania transportu są:

- stan oddziału,
- skład pociągu (ilość, rodzaj i kolejność ustawienia wagonów),
- warunki załadowania danej stacji (punkt ładunkowy, ilość i rodzaj środków ładunkowych, sposób podstawienia składu itp.).

Przystępując do opracowania planu załadowania, oficer załadowczy wykonuje, w miarę możliwości jeszcze przed wymarszem na stację, następujące czynności wstępne:

- przeprowadza wstępne obliczenie potrzebnego na stan oddziału taboru kolejowego (zał. 3a),
- sporządza ślepy schemat ustawienia wagonów bez oznaczenia ich rodzaju (zał. 3b),
- przygotowuje schemat planu załadowania według załącznika 3c.

Po stwierdzeniu u zawiadowcy stacji ilości, rodzaju wagonów i kolejności ich ustawienia, oficer załadowczy oznacza na ślepym szkicu, po czym porównuje swoje wstępne obliczenie z rzeczywistym stanem wagonów:

Przykład.

	Osobowe	Kryte końskie	Kryte ludzkie	Kryte o pod- wójnym wy- posażeniu	Platformy	U w a g i
Potrzeba	1	¹⁾ 19—17	13	—	11 ²⁾ = 111 mb.	¹⁾ Licząc po 6 i po 8 koni wierzchowych na wagon. ²⁾ Obliczając po- jemność wed- ług długości 10,1 m plat- forma.
Jest	1	13	—	18	1 Pdk (dł. 13 m) 2 Ppk (dł. 11 m) 3 Pddk (dł. 10 m) 6 Pd (dł. 8 m) 12 platf. = 113 mb.	

Na tej podstawie przeznacza wagony w sposób nastę-
pujący:

	Osobowe	Kryte końskie	Kryte o pod- wójnym wypo- sażeniu		Platformy	U w a g i
			dla koni	dla ludzi		
Jest	1	13	18		1 Pdk = 13 m 2 Ppk = 22 " 3 Pddk = 30 " 6 Pd = 48 " 12 platf. = 113 mb.	
Przeznacza	1	13	5	13	" "	

Powyższe zestawienia wskazują, że zmniejszenie wagonów
końskich zmusza do ładowania po 7 koni wierzchowych na
wagon.

Następnie oficer załadowczy przystępuje do szczegółowego podziału ludzi, koni i sprzętu, wpisując zawartość każdego wagonu na schemacie (zał. 3b).

Przy podziale ludzi, koni i sprzętu na wagony oficer załadowczy powinien się kierować następującymi zasadami:

- dążyć do nierozrywania związków organizacyjnych,
- platformy do umieszczenia ciężkich karabinów maszynowych przeciwlotniczych i sprzętu obrony przeciwpancernej wyznaczać w porozumieniu z dowódcami pogotowia obrony przeciwlotniczej i przeciwpancernej oraz przewidzieć doładowanie tych platform oraz części sąsiednich sprzętem niskim (biedki, taczanki, motocykle itp.), w ilości pozwalającej na prowadzenie ognia we wszystkich kierunkach,
- konie umieszczać w pobliżu swego sprzętu; w wypadku ładowania koni do wagonów o podwójnym wyposażeniu, należy do tego celu przydzielać wagony równomiernie z obu grup wagonów o podwójnym wyposażeniu i z części bliższych środka,
- przy podziale sprzętu nie przekroczyć skrajni i nośności wagonów.

Po przeprowadzonym podziale oficer załadowczy opracowuje plan załadowania według wzoru (zał. 3c), a następnie zaznacza na schemacie 3b początkowe ustawienie, kierunek przesuwania i zasięg ramp przenośnych.

Załącznik 3a.

WSTĘPNE OBLICZENIE POTRZEBNEGO TABORU KOLEJOWEGO.

(Przykład dla oddziału piechoty o dowolnie przyjętych stanach).

WYSZCZEGÓLNIENIE	Kryte końskie *)	Kryte ludzkie *)	Platformy ***)	Osobowe	U w a g i
1	2	3	4	5	6
2 konie wierzchowe (po 6 — 8)	8 ^{1/2} - 6 ^{1/2}	—	—	—	*) Może być zastąpiony przez wagon kryty o podwójnym wyposażeniu.
3 konie taborowe (po 8)	10 ^{1/2}	—	—	—	
Razem . . .	19 — 17				**) Na liczbę 165 podoficerów i szeregowców składa się: — 110 obsługi koni, — ¹ / ₁₅ warta, — 39 obsługi c.k.m. przeciwlotniczych i posterunków obserwacyjno - alarmowych.
06 podoficerów i szeregowców mniej 165**) = 541 podoficerów i szeregowców	—	12	—	—	
8 wozów (po 5)	—	—	4	—	***) Wszystkie platformy przyjmować o długości ładunkowej 10,1 m.
8 biedek (po 12) + 3 taczanki	—	—	2	—	
Obrona przeciwlotnicza (9 c.k.m.+15 biedek)	—	—	3	—	
4 kuchnie polowe czynne	—	—	2	—	
Warta	—	1	—	—	
Oficerowie	—	—	—	1	
Razem . . .	19 — 17	13	11	1 = 44	— 42 wagonów

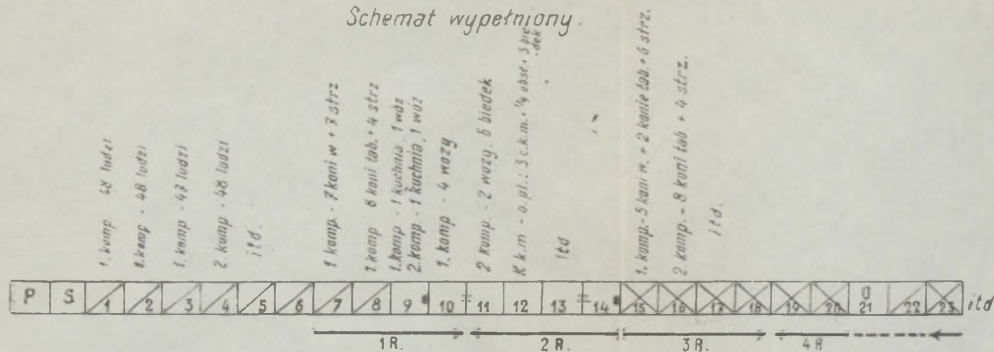
UWAGA. 1) W rubryce 1 wpisać stan oddziału jak w § 14 pkt 1 c instrukcji.

- 2) Obliczyć potrzebne wagony dla koni według norm maksymalnych (konie wszystkich typów, z wyjątkiem artyleryjskich ciężkich, po 8) i minimalnych (wierzchowe i artyleryjskie po 6, taborowe po 8), zaokrąglając wyniki do ½.
- 3) Wagony dla ludzi obliczyć na stan liczebny podoficerów i szeregowców bez obsługi koni, warty, obsługi c. k. m. przeciwlotniczych, broni przeciwpancernej i posterunków obserwacyjno-alarmowych, zaokrąglając je do całości

Schemat ślepy.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	itd
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----

Schemat wypełniony.



Objaśnienie

1) Oznaczenie rodzajów wagonów i zasięgu ramp przenośnych
(dotyczy schematu wypełnionego):

P	parowóz	O	wagon osobowy
S	wagon służbowy	Platforma z budką hamulcową	
Wagon o podwojnym wyposażeniu		Platformy połączone mostkiem międzywagonowym	
Platforma		Wyczkawkowe miejsce zaczepienia rampy przenośnej i jej numer oraz kierunek przesuwania i zasięg	
Wagon dla koni			

2) Długości platform

numer porządkowy wagonu	rodzaj platformy	długość
9	Pd4	13 m
10	P0	8 m
11	Pd4*	10,1 m
12	Pp4	11 m
13	P0	8 m
14	P0	8 m

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

Схема 1

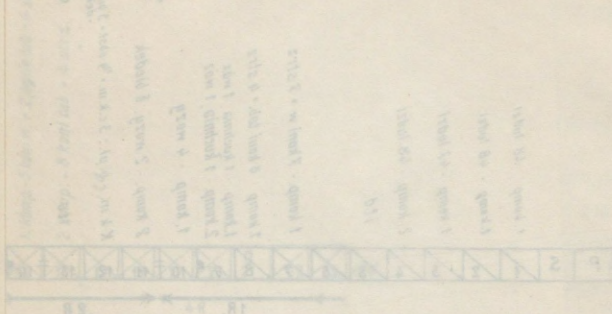


Схема 2

1) Значение радиусов изгибов (в метрах)

радиус изгиба	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
значение радиуса	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20

2) Значение радиусов изгибов

значение радиуса	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
значение радиуса	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20

PLAN ZAŁADOWANIA TRANSPORTU.

(wzór)

1. Oficer załadowczy — kpt. X.
2. Oficer służbowy — por. N, 1 podoficer, 1 trębacz, 1/15 warta z 1. komp.
3. Miejsce zbiórki — lasek 300 m na płd. od budynku stacyjnego.
4. Punkt ładunkowy — plac całopociągowy przy torze 5.
5. Środki ładunkowe — 8 ramp przenośnych, 4 mostki międzywagonowe.
6. Początek załadowania — dnia 1 VII godz. 15.
7. Koniec załadowania — dnia 1 VII godz. 16.
8. Porządek ustawienia wagonów i rozdział oraz sposób użycia środków ładunkowych — jak zał. 3b.
9. Podział ludzi, koni i sprzętu na poszczególne wagony — jak zał. 3b.
10. Przydział zespołów do ładowania i klinowania sprzętu:

Nr porządkowy wagonu	Oddział	Zawartość wagonu	Oficer kierujący ładowaniem	Z E S P O Ł Y:		
				do ładowania	do klinowania	z jakiego oddziału
1	2	3	4	5	6	7
9	1. komp.	1 kuchnia, 1 wóz	por. Y. z 1. komp.	1/10	1/4	1. komp.
	2. komp.	1 kuchnia, 1 wóz				
10	1. komp.	4 wozy,				

Nr porządkowy wagonu	Oddział	Zawartość wagonu	Oficer kierujący ładowaniem	Z E S P O Ł Y:		
				do ładowania	do klinowania	z jakiego oddziału
1	2	3	4	5	6	7
11	2. komp.	2 wozy, 6 bledek	por. Z. z 2. komp.	1/10	1/4	2. komp.
12	K. k. m.	O. p. l.: 3 c.k.m + 1/9 obsł. + 5 bledek	por. N. z k. k. m.	1/4	1/2	k. k. m.
			l t d.			

U W A G A. W razie braku czasu można nie wypełniać rubr. 2 i 3, opierając się tylko na zał. 3b.

11. Oficerowie (podoficerowie) kierujący ładowaniem koni:
wagony 7 — 8 — st. sierż. A. z 1. komp.

„ 15 — 20 — por. B. z 2. komp.
itd.

12. Budowa i obsługa ramp:

3 partie po 1/16 — z 1. komp. (rampy 1, 3, 4),

3 „ „ 1/16 — z 2. komp. (rampy 2, 5, 6),

2 „ „ 1/16 — z 3. komp. (rampy 7, 8).

13. Posterunek do regulowania ruchu do punktu ładunkowego:

ppor. Z. + 1/4 z 3. komp.

14. Razem do prac związanych z ładowaniem, wystawieniem warty i posterunków do regulowania ruchu:

drużyna dowódcy — ofic. podofic. strzelców

1. komp. — „ „ „

2. komp. — „ „ „

3. komp. — „ „ „

1. k. k. m. — „ „ „

Razem:

Oficer załadowczy
Kpt. X.



Normy załadownicze platform.

Załącznik 4

Tabela 1 — Wozy taborowe, biedki i sprzęt łączności.

Rodzaj platformy Można załadować	Pdk dł. 13 m szer. 2,75 m Nośność 17,5 t Ładowność 15 t	Ppkz dł. 11 m szer. 2,75 m 34 t 30 t	Pddkz dł. 10,1 m szer. 2,8 m 21 t 20 t	Pdk dł. 9,4 m szer. 2,6 m 17,5 t 15,75 t	Pd dł. 8 m szer. 2,6 m 15,75 t 15 t	Pm dł. 6,5 m szer. 2,5 m 10,5 t. 10 t.	U W A G I
Wozy taborowe wz. 19 albo taczanki wz. 36	6	5 albo 6*)	4 i 2 biedki	4 i 2 biedki	2 i 1 biedka	2	*) Przy załadunku z rampy stałej lub przy załadunku czołowym. **) Wozy taborowe typowe = wozy taborowe wz. 19, 30/S, 31 i 33. 1) Ukośnie do osi podłużnej platformy. 2) Przy typach wozów krótkich.
Wozy taborowe wz. 30/S, 31 i 33	6 i 2 biedki	5 albo 3 i 3 biedki, albo 2 i 2 wozy taborowe wz. 19, albo 3 i 3 wozy taborowe wz. 19*)	5	4 i 3 biedki	4	2	
Wozy taborowe krajowe zachodnie	4 albo 3 i 7 biedek	3 i 3 biedki	3 i 3 biedki	3 ¹⁾	2 i 4 biedki	2 i 2 biedki	
Wozy taborowe krajowe wschodnie	7 albo 8*)	6	6	6	4 i 2 biedki	4	
Wozy taborowe krajowe centralne	6	4—5 albo 5—6*)	4 albo 4 i 2 biedki ²⁾	4 albo 4 i 2 biedki ²⁾	2 wozy krótkie i 2 długie albo 4 wozy krótkie	2 wozy długie i 2 biedki albo 2 wozy krótkie i 3 biedki	
Kuchnie polowe (czynne)	2 i 2 wozy taborowe**) albo 1 i 4 wozy taborowe**)	2 i 2 wozy taborowe**) albo 1 i 3 wozy taborowe**)	2 albo 1 i 2 wozy taborowe**)	2 albo 1 i 2 wozy taborowe**)	2 albo 1 i 1 wóz taborowy**)	2 albo 1 i 1 wóz taborowy**)	
Taczanki	2 i 4 wozy taborowe**)	2 i 2 wozy taborowe**)	2 i 2 wozy taborowe**)	2 i 2 wozy taborowe	2 albo 1 i 2 wozy taborowe**)	2 albo 1 i 1 wóz taborowy**)	
Biedki wz. 28, 30 i 33	18	14	12	11	11	6	
Wozy telefoniczne drużynowe	7 półwozi	6 półwozi	5 półwozi albo 2 półwozia i 1 samochód ciężarowy Ursus	5 półwozi albo 2 półwozia i 1 samochód ciężarowy Ursus	4 półwozia albo 2 półwozia i 2 motocykle, albo 1 półwozie i 1 samochód ciężarowy Ursus	3 półwozia albo 2 półwozia i 1 motocykl	
R. K. D.	4 albo 3 i 2 wozy taborowe**)	4 albo 3 i 2 wozy taborowe**)	3 albo 2 i 2 wozy taborowe**)	3 albo 2 i 2 wozy taborowe**)	3 albo 2 i 2 wozy taborowe**)	3 albo 2 i 1 motocykl albo 1 i 2 motocykle	

[illegible]

Normy załadowcze platform.

Rodzaj platformy Można załadować	Pdk dł. 13 m szer. 2,75 m Nośność 17,5 t Ładowność 15 t	Ppkz dł. 11 m szer. 2,75 m 34 t 30 t	Pddkz dł. 10,1 m szer. 2,8 m 21 t 20 t	Pdk dł. 9,4 m szer. 2,6 m 17,5 t 15,75 t	Pd dł. 8 m szer. 2,6 m 15,75 t 15 t	Pm dł. 6,5 m szer. 2,5 m 10,5 t 10 t	U W A G I
Działa 75 mm z przodkami i jaszcz ¹⁾	2 działony	2 działony bez 2 osi	2 działony bez 2 osi	2 działony bez 3 osi	2 działony bez 3 osi ²⁾ albo 2 działony bez 4 osi ³⁾	2 działa z 1 przodkiem albo 4 osie	¹⁾ Oś = przodek działa lub jaszczka albo tylne półwozie jaszczka. ²⁾ Przy załadowaniu czołowym. ³⁾ Przy załadowaniu bocznym. ⁴⁾ Przy załadowaniu bocznym zmniejsza się pojemność o jedną oś. ⁵⁾ Przodki zewnętrz. ⁶⁾ Wozy taborowe typowe = wozy taborowe wz. 19, 30/S, 31 i 33.
Działa 100 mm z przodkami i jaszcz ¹⁾	4 działa bez przodków albo 2 działony bez 2 osi, albo 7 osi ⁴⁾	2 działa z przodkami albo 6 osi	2 działa z przodkami albo 5 osi	2 działa z przodkami albo 5 osi	2 działa z 1 przodkiem albo 5 osi	2 działa bez przodków albo 1 dział i 2 osie, albo 4 osie	
Działa 105 mm z przodkami	2 działa i 2 przodki	2 działa i 2 przodki	2 działa i 2 przodki	2 działa i 2 przodki	1 dział i 2 przodki albo 6 przodków	1 dział i przodek albo 5 przodków	
Działa 120 mm z przodkami	2 działa i 2 przodki	2 działa i 2 przodki	2 działa i 2 przodki	2 działa i 2 przodki	1 dział i 2 przodki albo 6 przodków	1 dział i 1 przodek albo 5 przodków	
Działa 155 mm z przodkami	2 działa i 3 przodki	2 działa i 2 przodki	2 działa i 2 przodki	2 działa i 2 przodki ⁵⁾	2 działa albo 6 przodków	1 dział i 1 przodek albo 5 przodków	
Wozy pontonowe lub kozłowe	2 i 1 biedka	2	1 i 2 wozy taborowe ⁶⁾	1 i 1 wóz taborowy ⁶⁾	1 i 1 biedka	1 i 1 biedka	
Wozy belkowe	2 albo 1 i 2 wozy taborowe ⁶⁾ i 1 biedka	2 albo 1 i 1 wóz taborowy ⁶⁾	1 i 1 wóz taborowy ⁶⁾	1 i 1 biedka	1 i 1 biedka	—	
Wozy belkowo-kozłowe	2	1 i 2 wozy taborowe ⁶⁾	1 i 2 wozy taborowe ⁶⁾	1 i 1 wóz taborowy ⁶⁾	1 i 1 biedka	1	

Załącznik 4

Tabela 3 — Samochody osobowe, ciężarowe i sanitarne.

Normy załadownicze platform.

Rodzaj platformy Można załadować	Pdk $\frac{\text{dł. 13 m}}{\text{szer. 2,75 m}}$ Nośność 17,5 t Ładowność 15 t	Ppkz $\frac{\text{dł. 11 m}}{\text{szer. 2,75 m}}$ 34 t 30 t	Pddkz $\frac{\text{dł. 10,1 m}}{\text{szer. 2,8 m}}$ 21 t 20 t	Pdk $\frac{\text{dł. 9,4 m}}{\text{szer. 2,6 m}}$ 17,5 t 15,75 t	Pd $\frac{\text{dł. 8 m}}{\text{szer. 2,6 m}}$ 15,75 t 15 t	Pm $\frac{\text{dł. 6,5 m}}{\text{szer. 2,5 m}}$ 10,5 t 10 t	U W A G I
Samochód osobowy Fiat 508 „Łazik” albo samochód osobowy Fiat 508/III	3 i 1 motocykl	3	2 i 2 motocykle albo 1 i 1 ciągnik C. K. P. 14	2 i 1 motocykl	2 albo 1 i 1 ciągnik C. K. P. 19	1 i 1 motocykl	*) Przy załadunku czołowym. **) Przy ładowaniu bocznym jeden samochód wjeżdża przodem, a drugi tyłem. ***) Na platformie bez budki hamulcowej i maską do środka. ****) Przy załadunku bocznym.
Samochód osobowy Fiat 518 I. albo samochód osobowy Fiat 518 C.	2 i 2 motocykle	2 i 1 motocykl	2	2	1 i 2 motocykle	1 i 1 motocykl	
Samochód osobowy Fiat 524 albo samochód ciężarowy 618	2 i 2 motocykle	2	2	1 i 2 motocykle	1 i 2 motocykle	1*)	
Samochód ciężarowy Fiat 621 albo samochód ciężarowy Ursus	2**) i 1 motocykl	1 i 3 motocykle	1 i 2 motocykle	1 i 2 motocykle	1 i 1 motocykl	1*)	
Samochód ciężarowy Renault	2	1 i 2 motocykle	1 i 2 motocykle	1 i 1 motocykl	1	1*)	
Samochód ciężarowy Saurer	1 i 1 samochód kołowo-gąsienicowy wz. 34	1 z przyczepką dwuosiową	1 i 1 motocykl	1 i 1 motocykl	1*)	1*)	
Samochód ciężarowy Berliet albo samochód ciężarowy Packard	2*) albo 1 i 1 samochód warsztat F. W. D.	1 i 2 motocykle albo 1 i 1 przyczepka benzynowa	1 i 2 motocykle	1 i 2 motocykle	1	1*)	
Samochód sanitarny Fiat 614 i przyczepki sanitarne	2 i 1 przyczepka sanitarna albo 5 — 6 przyczepki sanitarnych	2 albo 4 — 5 przyczepki sanitarnych	2 albo 3 — 4 przyczepki sanitarne	2 albo 3 — 4 przyczepki sanitarne	1 i 1 przyczepka sanitarna albo 3 przyczepki sanitarne	1 albo 2 — 3 przyczepki sanitarne	
Samochód sanitarny Fiat 621 i przyczepki sanitarne	2 i 1 przyczepka sanitarna albo 5 — 6 przyczepki sanitarnych	2 albo 4 — 5 przyczepki sanitarnych	2***) albo 1 i 1 przyczepka sanitarna****) albo 3 — 4 przyczepki sanitarne	1 i 1 samochód sanitarny 614****) albo 3 — 4 przyczepki sanitarne	1 i 1 przyczepka sanitarna albo 3 przyczepki sanitarne	1 albo 3 przyczepki sanitarne	

Załącznik 4

Tabela 4 — Samochody pancerne, czołgi, ciągniki, motocykle i przyczepki benzynowe.

Normy załadownicze platform.

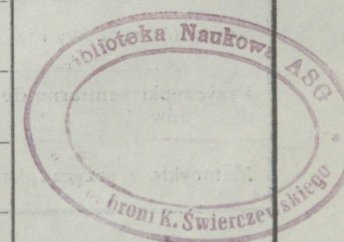
Rodzaj platformy Można załadować	Pdk dł. 13 m szer. 2,75 m Nośność 17,5 t Ładowność 15 t.	Ppkz dł. 11 m szer. 2,8 m 34 t 30 t	Pddkz dł. 10,1 m szer. 2,8 m 21 t 20 t	Pdk dł. 9,4 m szer. 2,6 m 17,5 t 15,75 t	Pd dł. 8 m szer. 2,6 m 15,75 t 15 t	Pm dł. 6,5 m szer. 2,5 m 10,5 t 10 t.	U W A G I
Samochód pancerny Ursus wz. 29	2 i 1 motocykl	2 albo 1 i 2 czołgi T. K. (T. K. S.)	2 albo 1 i 2 czołgi T. K. (T. K. S.)	1 i 2 motocykle	1 i 1 motocykl	1*) i 1 motocykl	*) Przy załadowaniu czołowym. 1) Przy załadowaniu bocznym 3 samochód wymaga ręcznego przesuwania. 2) Czołgi z odjętymi ogonami. 3) Jeden z czołgów z odjętym ogonem.
Samochód pancerny wzór 34	3 ¹⁾	3*) albo 2 i 2 motocykle, albo 2 i 2 czołgi T. K. (T. K. S.)	2 i 1 motocykl	2 i 1 motocykl albo 2 i 1 czołg T. K. (T. K. S.)	2	1 i 1 motocykl	
Samochód kołowo - gąsienicowy wz. 34	1 i 1 samochód Saurer albo 1 i 1 przyczepka foto	2 albo 1 i 1 przyczepka foto	2	1 i 2 motocykle	1 i 1 motocykl	1	
Czołgi Vickersa	2 i samochód „Łazik” (508/III) albo 2 i 2 motocykle	2 i 1 motocykl	2 albo 2 czołgi 7 T. P.	1 i 2 motocykle	1 i 2 motocykle	—	
Czołgi Renault	2 ²⁾ i 3 motocykle	2 ²⁾ i 1 motocykl	2	2	1 i 2 motocykle	1 i 1 motocykl	
Czołgi T. K. lub T. K. S.	7 albo 6 i 1 motocykl	5 i 1 motocykl	5 albo 4 i 1 przyczepka towarzysząca	5	4	2	
Ciągniki C. 7 P.	2 i 2 motocykle	2 i 1 motocykl	2	2	1 i 2 motocykle albo 2 ciągniki C. 2 P.	Ciągnik C. 7 P. nie mieści się, 2 ciągniki C. 2 P.	
Motocykle	7	6	5	5	4	3	
Przyczepki benzynowe	4	3	3	3	2	2	

NORMY ZAŁADOWCZE

wagonów krytych oraz węglarek (bez wyjątków ścian czołowych).

Załącznik 4a.

Rodzaj wagonu Można załadować	Wagony osobowe	Wagony kryte		Węglarka Wmk	Wds	Wddz	Wmb	Wmb	Wms	Wddlz	U W A G I:
		2	4	dł. 8,1 m szer. 2,57 m	dł. 7,8 m szer. 2,84 m	dł. 7,7 m szer. 2,78 m	dł. 7,7 m szer. 2,75 m	dł. 7,1 m szer. 2,69 m	dł. 7,1 m szer. 2,53 m	dł. 7,1 m szer. 2,75 m	
		o s i o w e		Nośność 12,6 t Ładowność 12 t	12,75 t 12 t	21 t 20 t	13,125 t 12,5 t	10,5 t 10 t	13,125 t 12,5 t	23 t 22 t	
Oficerów	24	12	24								1) Przy przewozach na dalsze odległości (ze spaniem). 2) Przy przewozach na małe odległości. 3) Wozy centralne typu krótkiego.
Podoficerów i szeregowców		48	60 ¹⁾ 80 ²⁾								
Koni (artyleryjskich ciężkich artyleryjskich lekkich i wierzchowych taborowych)		6 6—8 8	12	6 — 8	6 — 8	6 — 8	6 — 8	6 — 8	6 — 8	6 — 8	
Wozy taborowe wz. 30/S, 31 i 33				2 i 1 biedka	2 i 1 biedka	2 i 1 biedka	2 i 1 biedka	2 i 1 biedka	2 i 1 biedka	2 i 1 biedka	
Wozy taborowe krajowe zachodnie				2	—	—	—	—	—	—	
Wozy taborowe krajowe wschodnie				2 i 3 biedki	2 i 3 biedki	2 i 3 biedki	2 i 3 biedki	2 i 1 biedka	2 i 1 biedka	2 i 1 biedka	
Wozy taborowe krajowe centralne ³⁾				2 i 2 biedki	2 i 2 biedki	2 i 2 biedki	2 i 2 biedki	2 i 1 biedka	2 i 1 biedka	2 i 1 biedka	
Wozy taborowe wz. 19 i kuchnie polowe				2 wozy albo 1 wóz i 1 kuchnia	2 wozy albo 1 kuchnia	—	2 wozy albo 1 wóz i 1 kuchnia	—	—	1 kuchnia	
Taczanki				2 albo 1 i 1 wóz taborowy	2 albo 1 i 1 wóz taborowy	2 albo 1 i 1 wóz taborowy	2 albo 1 i 1 wóz taborowy	2 albo 1 i 1 wóz taborowy	2 albo 1 i 1 wóz taborowy	2 albo 1 i 1 wóz taborowy	
Biedki wz. 28, 30 i 33				4 — 6	7 — 10	7 — 9	7 — 9	5 — 6	5 — 6	8 — 9	



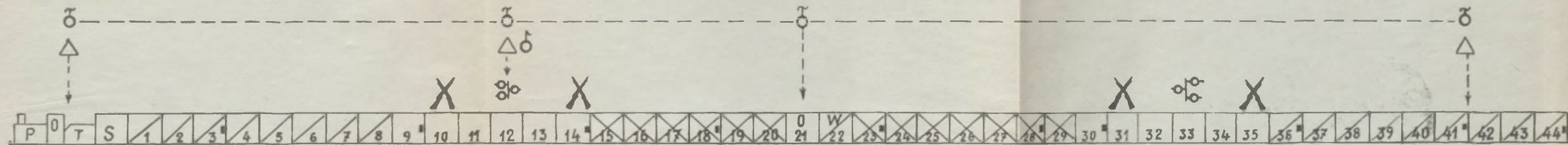
Rodzaj wagonu Można załadować	Wagony osobowe	Wagony kryte		Węglarka Wmk Nośność 12,6 t Ładowność 12 t	Wds dł. 7,8 m szer. 2,84 m 12,75 t 12 t	Wddz dł. 7,7 m szer. 2,78 m 21 t 20 t	Wmb dł. 7,7 m szer. 2,75 m 13,125 t 12,5 t	Wmb dł. 7,1 m szer. 2,69 m 10,5 t 10 t	Wms dł. 7,1 m szer. 2,53 m 13,125 t 12,5 t	Wddlz dł. 7,1 m szer. 2,75 m 23 t 22 t	U W A G I:
		2	4								
		o s i o w e									
Wozy telefoniczne drużynowe				3 półwozia albo 2 półwozia i 1 motocykl	—	—	3 półwozia albo 2 półwozia i 1 motocykl	—	—	—	1) Zachodzi potrzeba nadnoszenia sprzętu przez ludzi.
R. K. D.				3 albo 2 i 1 motocykl	—	—	3 albo 2 i 1 motocykl	—	—	—	
Działa, przodki i jaszce 75 mm				2 działa z 1 przodkiem, albo 1 działo i 2 jaszce, albo 4 tylne półwozia i 1 przodek	—	—	2 działa z 1 przodkiem albo 4 tylne półwozia i 1 przodek	—	—	—	
Działa, przodki i jaszce 100 mm				2 działa albo 1 działo i 1 jaszcz, albo 2 jaszce	—	—	2 działa albo 1 działo i 1 jaszcz, albo 2 jaszce i 1 tylne półwozie	—	—	—	
Samochód osobowy Fiat 508 „Łazik“				2 albo 1 i 1 motocykl ¹⁾	—	—	1 i 1 — 2 motocykle ¹⁾	—	—	—	
Przyczepki sanitarne do samochodów				3	—	—	—	—	—	—	
Motocykle z przyczepkami				4	—	—	3	—	—	—	

Czasy załadowania i wyładowania oddziałów (dowództw) wojskowych.

Wyszczególnienie oddziałów	Załadowanie	Wyładowanie
Batalion piechoty, szwadron kawalerii, bateria artylerii lekkiej, bateria artylerii konnej, kompania saperów, szwadron pionierów, kompania telefoniczna dywizji piechoty i pluton radiowy, szwadron łączności.	45 m. — 1 g. 30 m.	30 m. — 1 g.
Dtwa pułków piechoty, kawalerii i artylerii, dtwa dywizjonów artylerii, dtwo batalionu saperów, wyższe dowództwa (kwatery główne), bateria artylerii lekkiej z plutonem kolumny amunicyjnej, bateria artylerii lekkiej motorowej, bateria artylerii ciężkiej, kompania telefoniczna budowlana lub kablowa, kompania radio, kompania sanitarna, kompania czołgów T. K. (T. K. S.) lub lekkich, szwadron pancerny.	1 g. 30 m. — 2 g. 30 m.	1 g. — 2 g.
Bateria artylerii ciężkiej z plutonem ko- lunmy amunicyjnej, bateria artylerii ciężkiej motorowej, bateria samochodowa artylerii przeciwlot- niczej, eskadra lotnicza, kompania balonowa, kompania reflektorów przeciwlotniczych, kolumna amunicyjna artylerii lekkiej, kolumna pontonowa lub saperska, kolumna samochodów ciężarowych lub sa- nitarnych, kolumna taborowa, szpital polowy i kompania sanitarna, park uzbrojenia, park intendenty.	2 g. — 3 g. 30 m.	1 g. 30 m. — 2 g. 30 m.
Bateria artylerii najcięższej motorowej, bateria przeciwlotnicza półstała, kompania kolejowa, inne ciężkie jednostki.	3 g. — 4 g.	2 g. — 3 g. 30 m.

Table 1. Results of the analysis of variance for the effect of the treatment on the yield of the crop.

Source of variation	Degrees of freedom	Mean square
Treatments	3	1.2345
Replications	12	0.1234
Error	36	0.0123
Total	51	1.3702

Schemat rozmieszczenia środków obrony przeciwlotniczej w transporcie.(Skład pociągu jak w przykładzie do planu załadowania - zał. 3^b)

Objaśnienie:

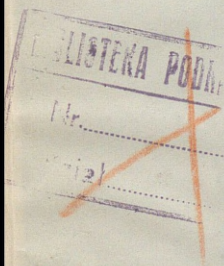
P - parowóz
T - tender
S - wagon służbowy
O - ~*~ osobowy
W - ~*~ dla warty

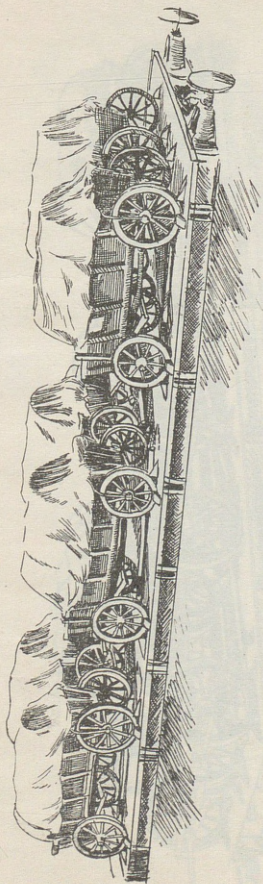
~*~ z budką hamulcową
 ~*~ o podwójnym wyposażeniu
 platforma
 wagon dla koni

♂ - dowódca pogotowia obrony przeciwlotniczej
△ - posterunek obserwacyjno-alarmowy
♂ - aparat telefoniczny
♂ - ciężkie karabiny maszynowe przeciwlotnicze
X - oddział uzbrojony w karabiny



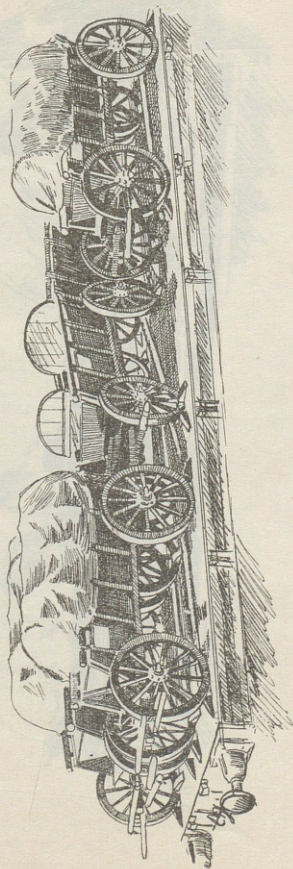
SPÓSOBY USTAWIANIA SPRZĘTU NA PLATFORMACH I W WĘGLARKACH





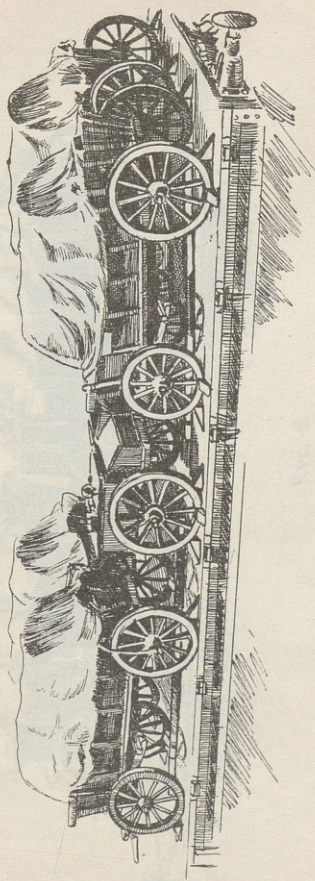
Ryc. I.

Platforma Pdk dł. 13 m — ustawienie 6 wozów tab. wz. 19.
szer. 2,75 m



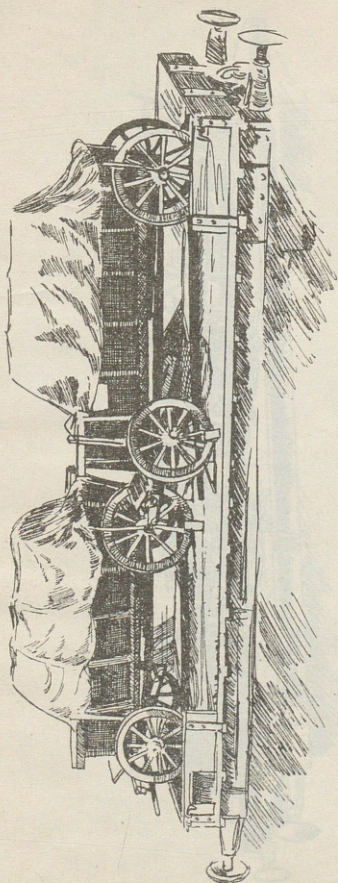
Ryc. 2.

Platforma Pddkz dł. 10.1 m — ustawienie 5 wozów tab. wz. 30/S, 31 lub 33.
szer. 2.8 m



Ryc. 3.

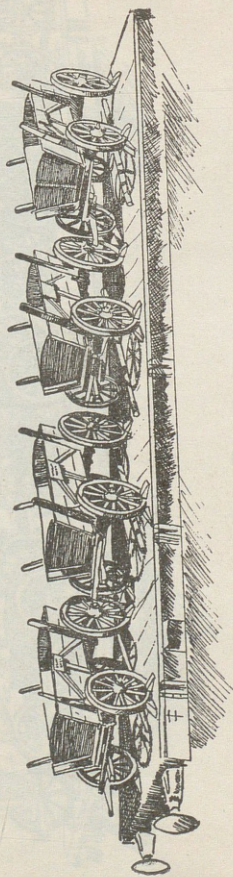
Platforma Pddkz	dł. 10.1 m	— ustawienie 4 wozów tab. wz. 19 i 2 biedek.
	szer. 2.8 m	



Ryc. 4.

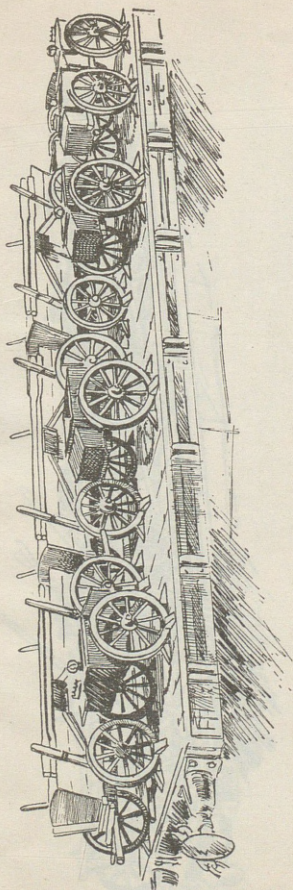
Platforma Pm	dł. 6.5 m
	szer. 2.5 m

— ustawienie 2 wozów tab. wz. 19.



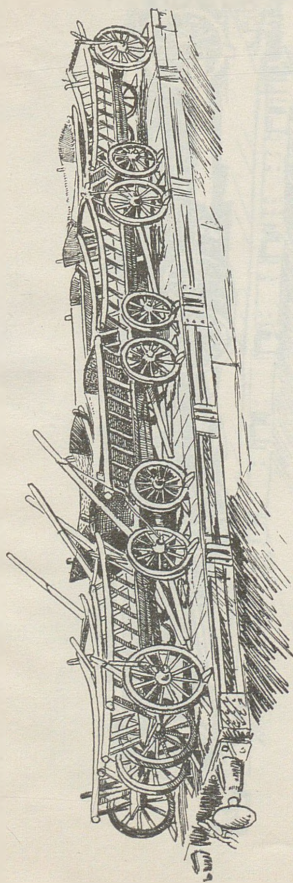
Ryc. 5.

Platforma Pdk dł. 13 m — ustawienie 4 wozów tab. typu zachodniego.
 szer. 2.75 m



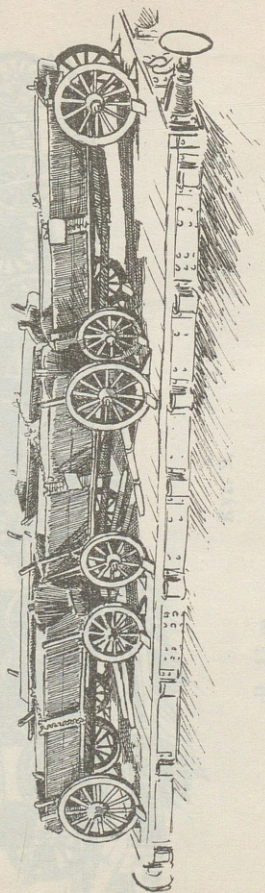
Ryc. 6.

Platforma Pdk dł. 13 m — ustawienie 3 wozów tab. typu zachodniego i 7 biedek
szer. 2.75 m



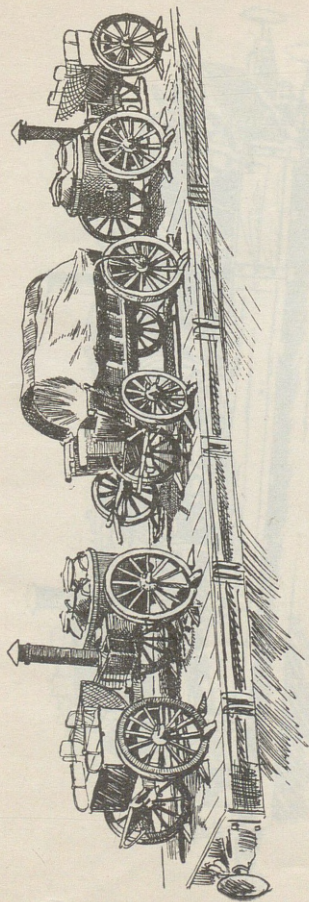
Ryc. 7.

Platforma Pdk dł. 13 m — ustawienie 8 wozów tab. jednokonných typu wschodniego.
szer. 2,75 m



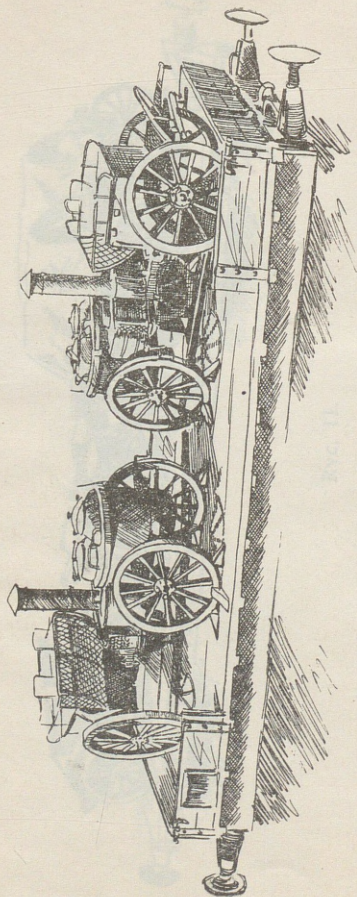
Ryc 8.

Platforma Ppkz dł. 11 m — ustawienie 5 wozów tab. typu centralnego.
 szer. 2,75 m



Ryc. 9.

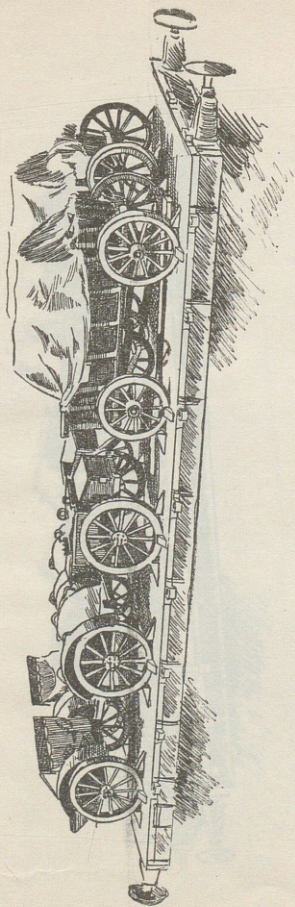
Platforma Pdk dł. 13 m — ustawienie 2 kuchen polowych i 2 wozów tab.
szer. 2.75 m



Ryc. 10.

Platforma Pm
 dł. 6.5 m
 szer. 2.5 m

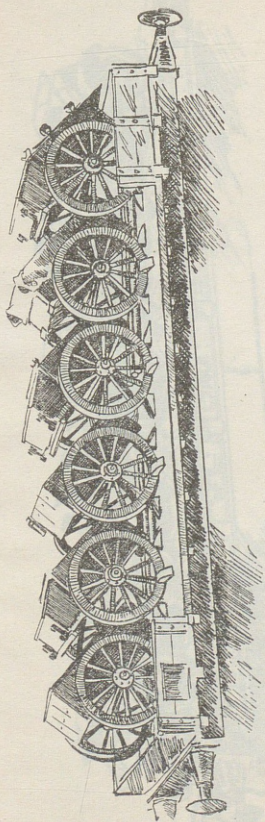
— ustawienie 2 kuchen polowych.



Ryc. 11.

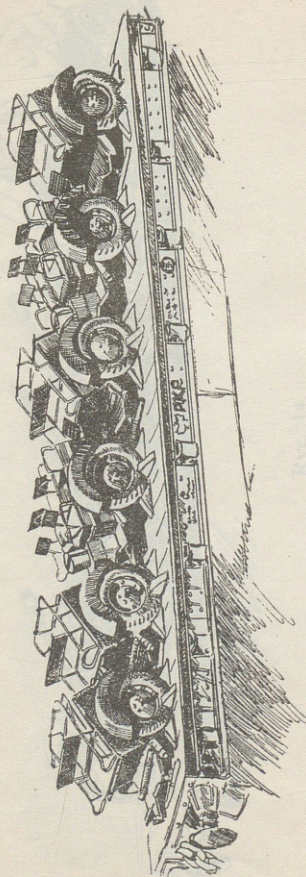
Platforma Pddkz dł. 10.1 m
szer. 2.8 m

— ustawienie 2 wozów tab. wz. 19, 2 taczanek wz. 36
i 2 biedek.



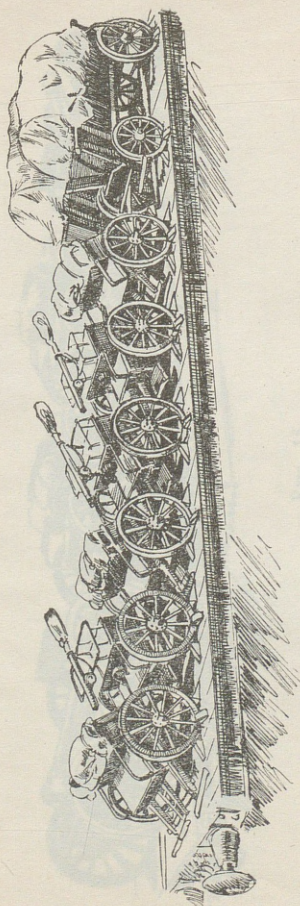
Ryc. 12.

Platforma Pm $\frac{\text{dł. 6.5 m}}{\text{szer. 2.5 m}}$ — ustawienie 6 biedek.



Ryc. 13.

Platforma Ppkz $\frac{\text{dł. 11 m}}{\text{szer. 2.75 m}}$ — ustawienie 3 wozów telef. drużynowych.



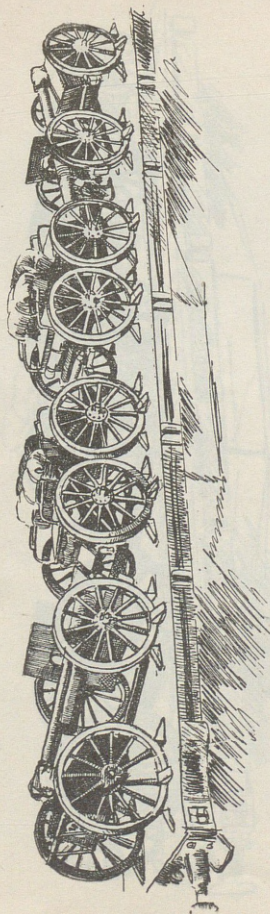
Ryc. 14.

dł. 13 m

Platforma Pdk

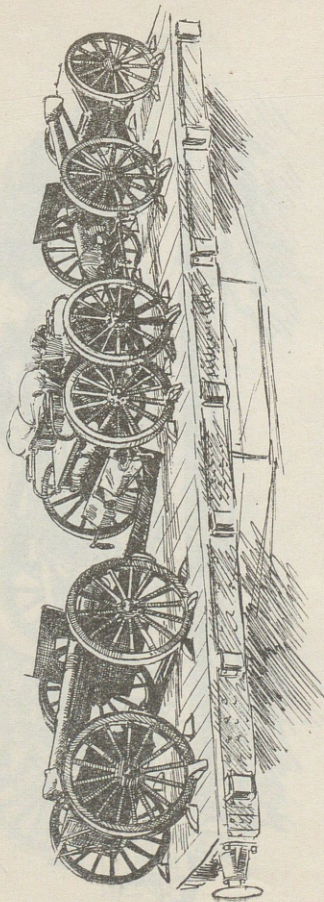
szer. 2,75 m

— ustawienie 3 R. K. D. i 2 wozów tab.



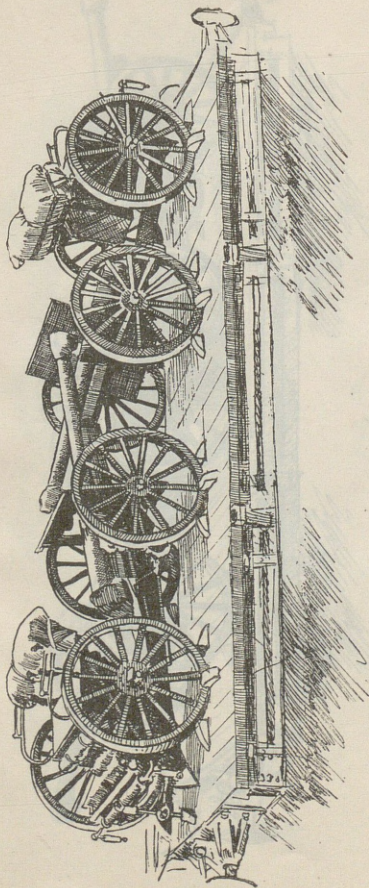
Ryc. 15.

Platforma Pdk dł. 13 m — ustawienie 2 działonów 75 mm.
 szer. 2.75 m



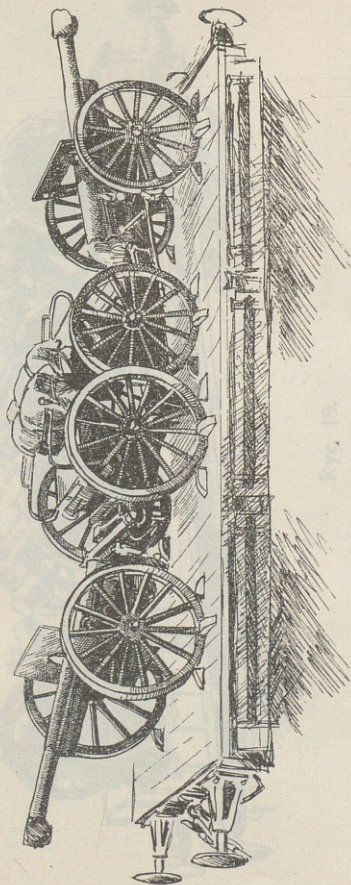
Ryc. 16.

Platforma Ppkz dł. 11 m — ustawienie 2 dział 75 mm, 2 przodków i 2 tylnych
szer. 2.75 m półwozi jaszczka



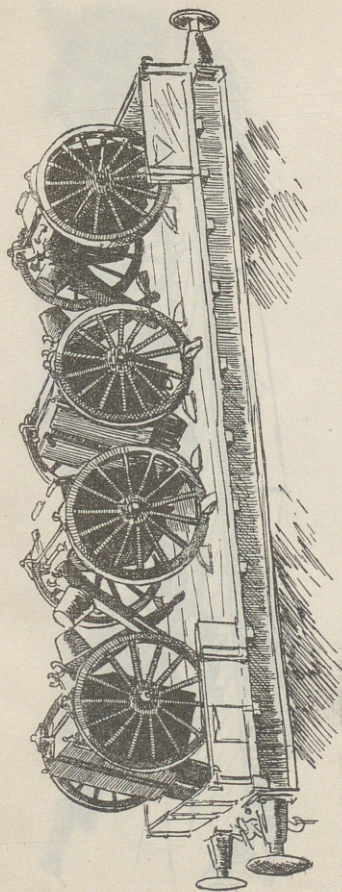
Ryc. 17.

Platforma Pd dł. 8 m — ustawienie 2 dział 75 mm i 2 przodków.
szer. 2.6 m



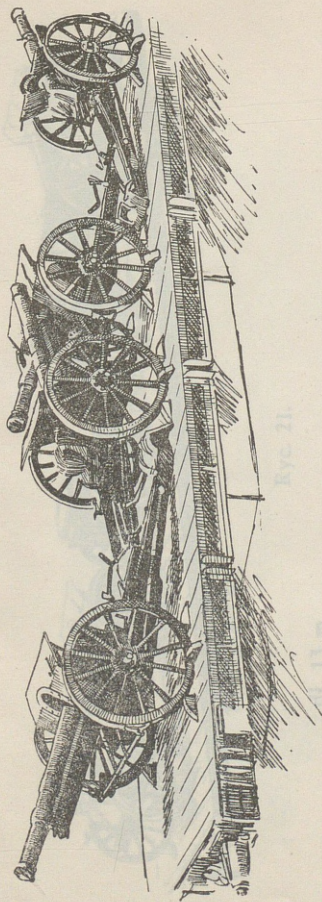
Ryc. 18.

Platforma Pd — dł. 8 m — ustawienie 2 dział 75 mm i 2 przodków.
szer. 2 6 m



Ryc. 19.

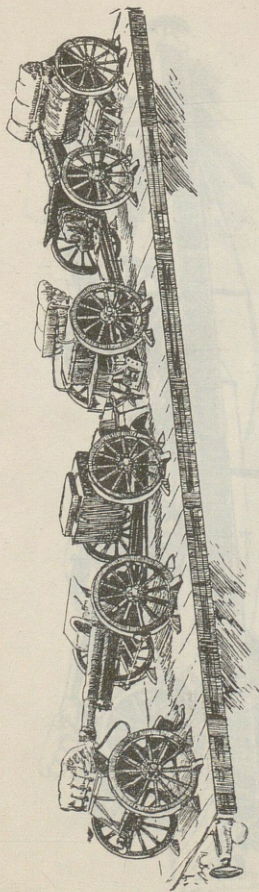
Platforma Pm	dł. 6.5 m	ustawienie 4 tylnych półwozi jaszczu 75 mm.
	szer. 2.5 m	



Ryc. 21.

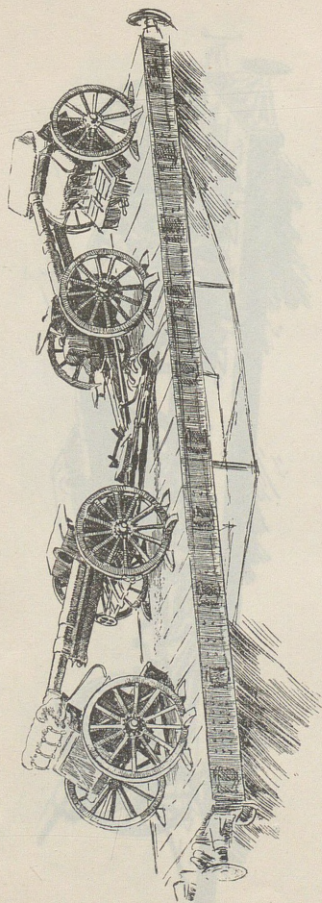
Ryc. 20.

Platforma Pdk $\frac{\text{dł. 13 m}}{\text{szer. 2,75 m}}$ — ustawienie 4 dział 100 mm.



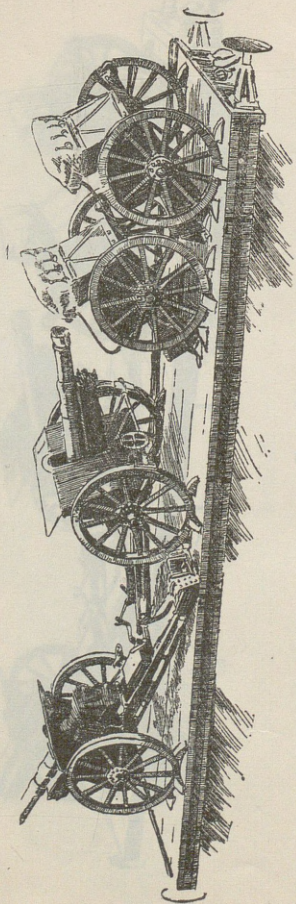
Ryc. 21.

Platforma Pdk dł. 13 m — ustawienie 2 dział 100 mm, 3 przodków i 1 tylnego
szer. 2.75 m półwozia jaszczą.



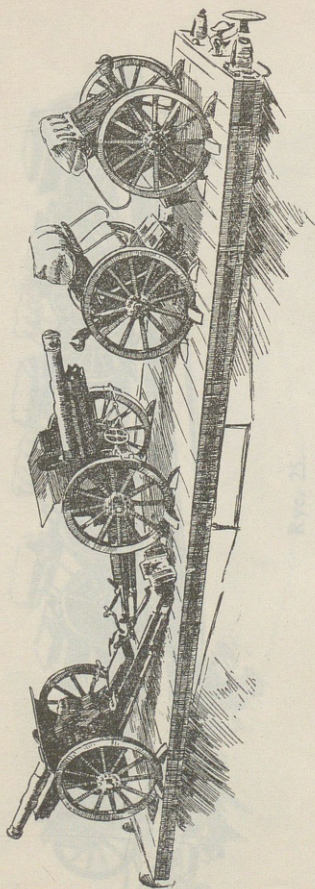
Ryc. 22.

Platforma Ppkz dł. 11 mm. — ustawienie 2 dział 100 mm i 2 przodków.
 szer. 2.75 m.



Ryc. 23.

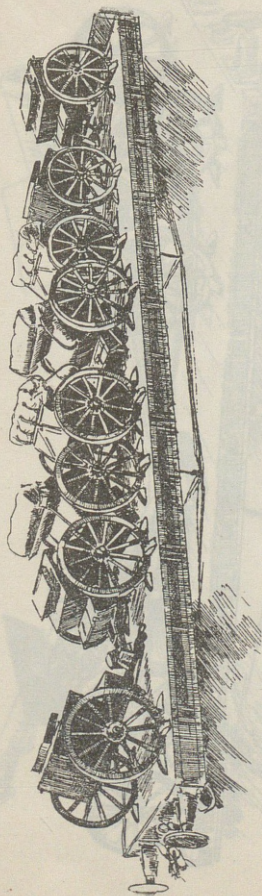
Platforma Pdk dł. 9.4 m. — Ustawienie 2 dział 100 mm i 2 przodków.
 szer. 2.6 m.



Ryc. 24.

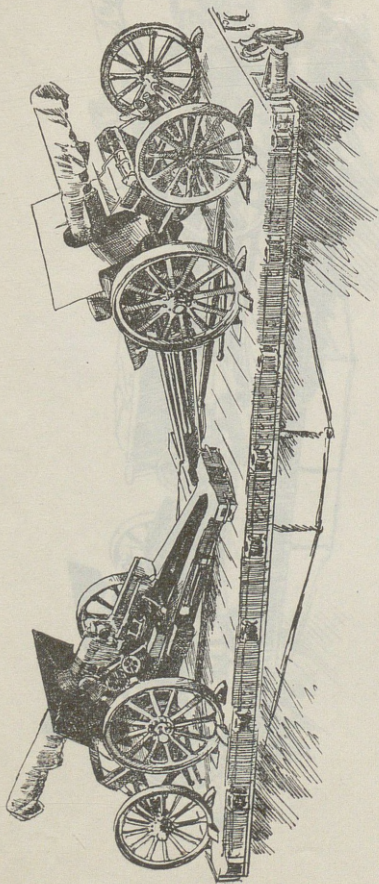
Platforma Pddkz $\frac{\text{dł. } 10.1 \text{ m.}}{\text{szer. } 2.8 \text{ m.}}$

— ustawienie 2 dział 100 mm i 2 przodków.



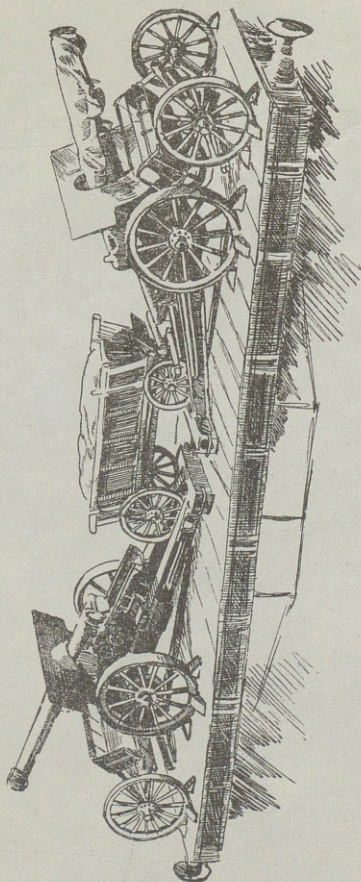
Ryc. 25.

Platforma Pdk dł. 13 m — ustawienie 4 przodków i 4 tylnych półwozi
 szer. 2.75 m jaszczka 100 mm.



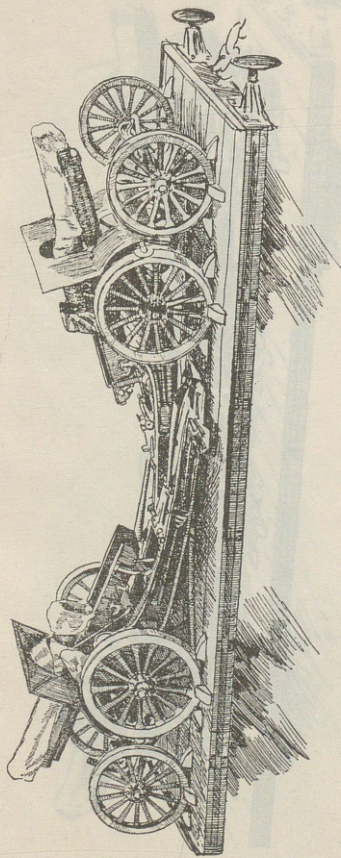
Ryc. 26.

Platforma Ppkz dł. 11 m — ustawienie 2 dział ciężkich 105 mm i 2 przodków.
szer. 2.75 m



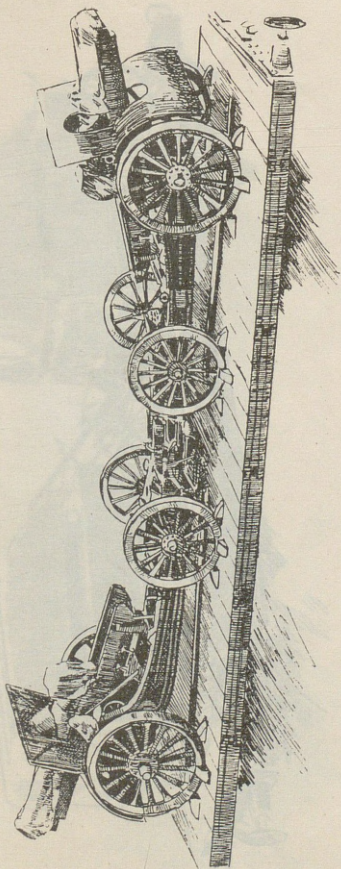
Ryc. 27.

Platforma Pdk $\frac{\text{dł. 13 m}}{\text{szer. 2.75 m}}$ — ustawienie 2 dział ciężkich 105 mm, 2 przodków
i 1 wozu tab.



Ryc. 28.

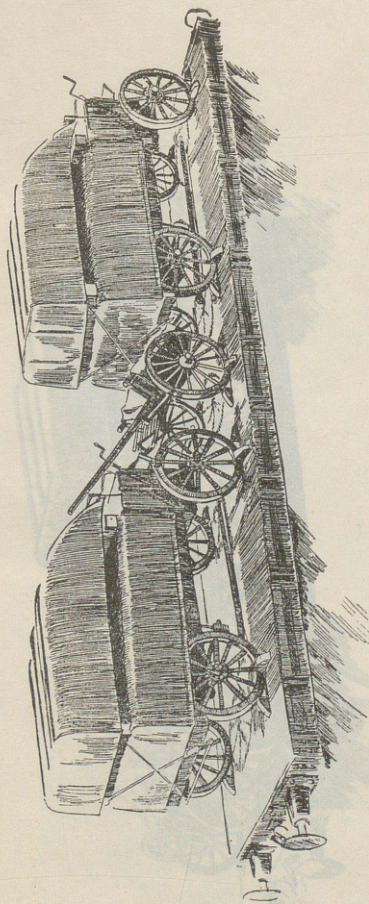
Platforma Pdk dł. 9.4 m — ustawienie 2 dział ciężkich 155 mm i 2 przodków.
 szer. 2.6 m



Ryc. 29.

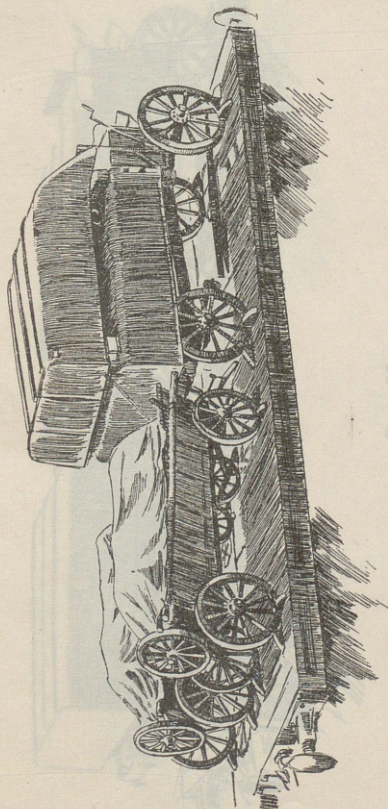
Platforma Pddkz — dł. 10,1 m
szer. 2,8 m

— ustawienie 2 dział ciężkich 155 mm i 2 przodków.



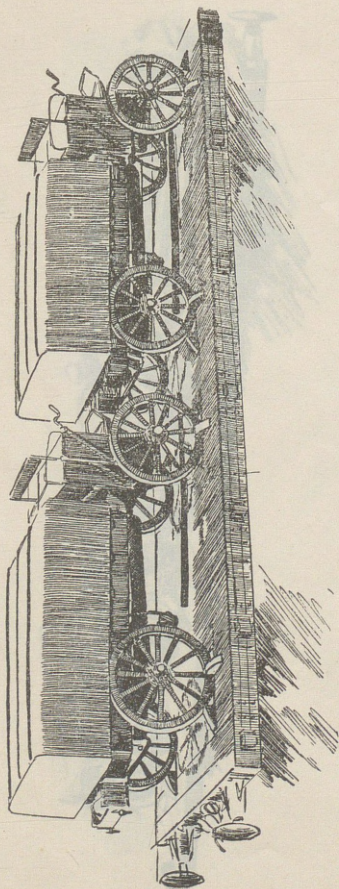
Ryc. 30.

Platforma Pdk $\frac{\text{dł. 13 m.}}{\text{szer. 2.75 m.}}$ — ustawienie 2 wozów pontonowych i 1 biedki.



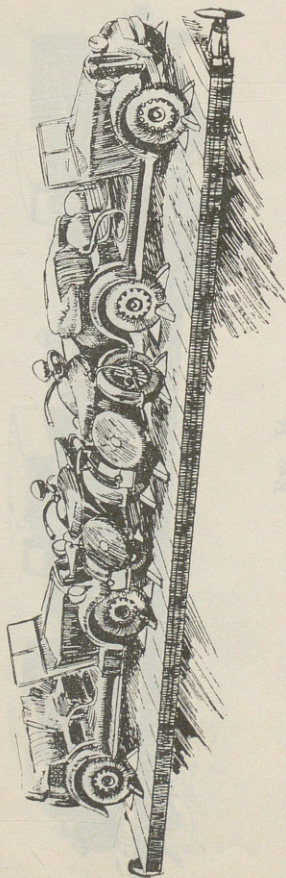
Ryc. 31.

Platforma Pddkz dł. 10.1 m — ustawienie 1 wozu pontonowego i 2 wozów tab.
szer. 2.8 m



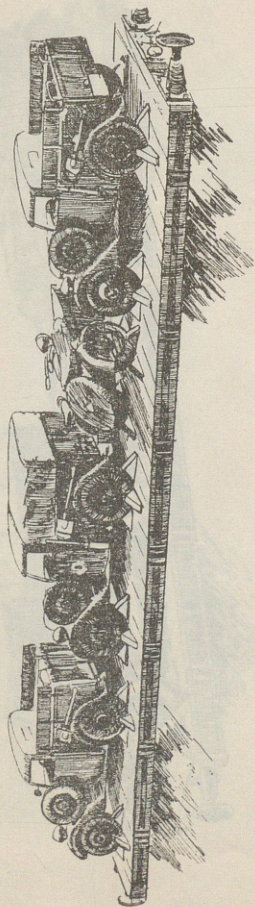
Ryc. 32.

Platforma Ppkz dł. 11 m — ustawienie 2 wozów belkowych.
szer. 2.75 m



Ryc. 33.

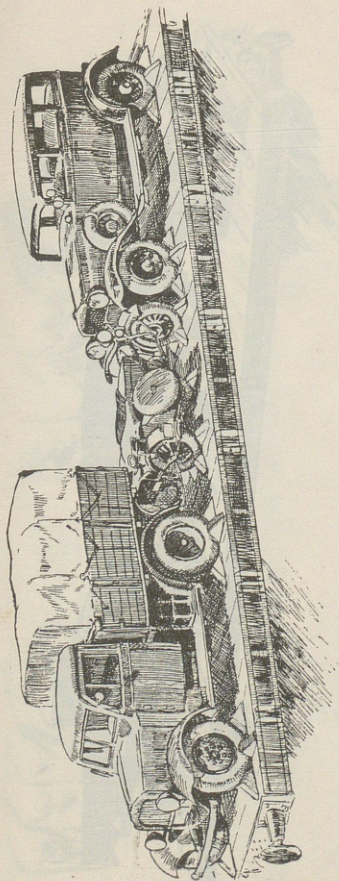
Platforma Pddkz dł. 10.1 m — ustawienie 2 samochodów osob. 508 i 2 motocykli.
szer. 2.8 m



Ryc. 34.

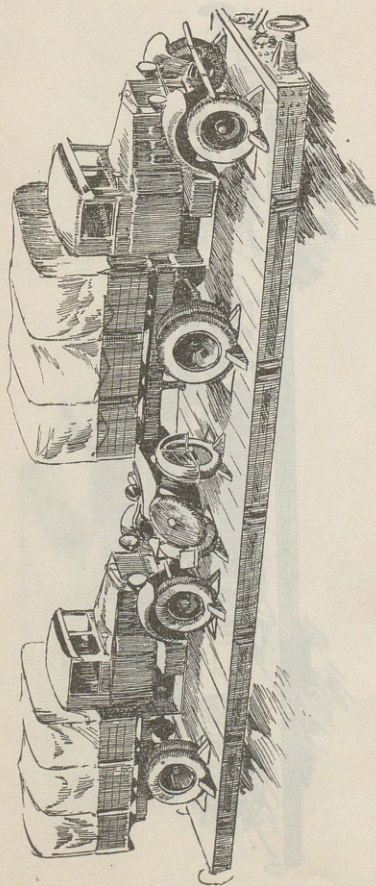
Platforma Pdk — ustawienie 3 furgoników i 1 motocykla.

dl. 13 m
szer. 2.75 m



Ryc. 35.

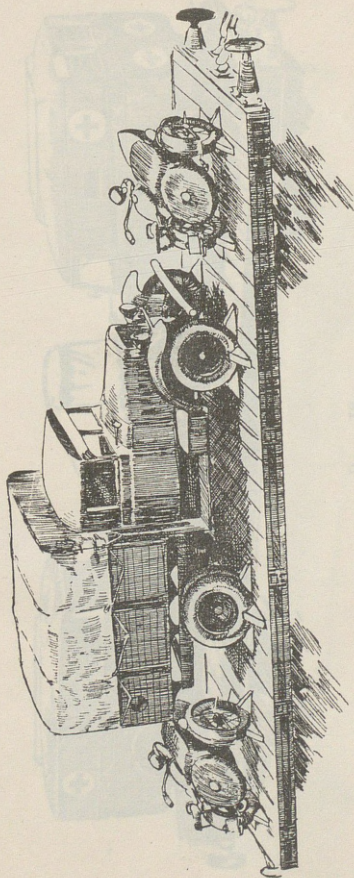
Platforma Pdk dł. 13 m — ustawienie 1 sam. cięż. 618, 1 sam. osob. Fiat 524
szer. 2.75 m i 2 motocykli.



Ryc. 36.

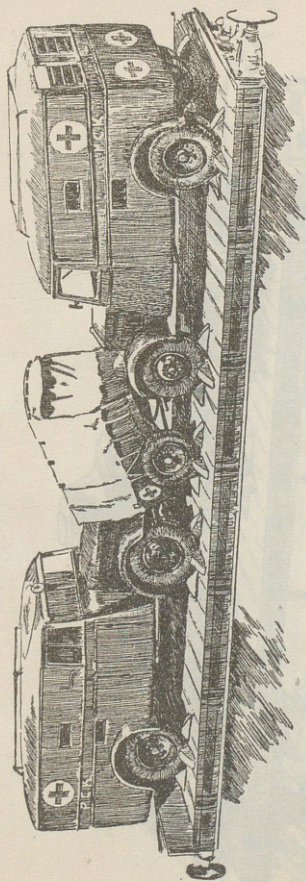
Platforma Pdk $\frac{\text{dł. 13 m}}{\text{szer. 2.75 m}}$

— ustawienie 2 sam. cięż. »Ursus« i 1 motocykla.



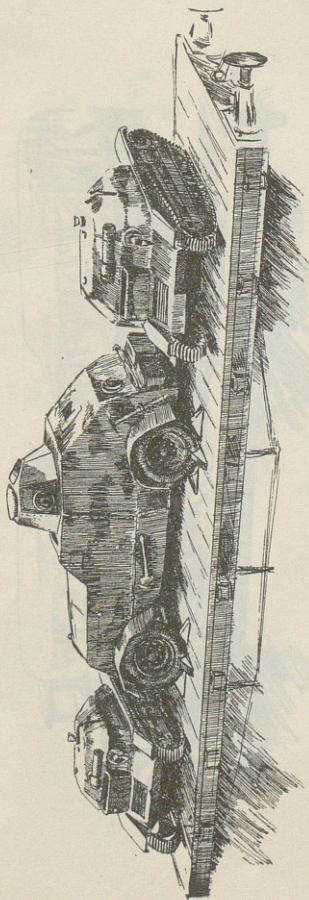
Ryc. 37.

Platforma Pddkz dł. 10,1 m — ustawienie 1 sam. cięż. »Ursus« i 2 motocykli.
 szer. 2,8 m



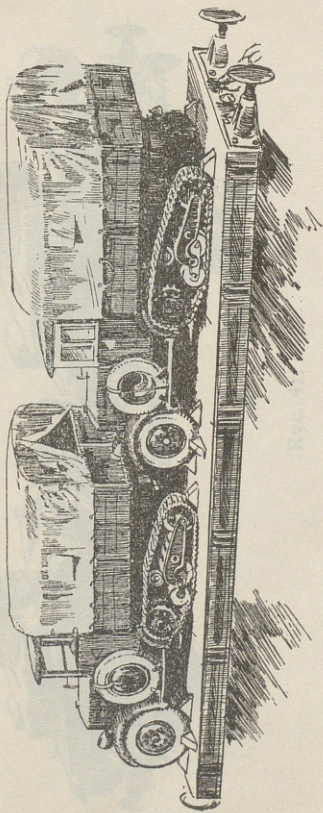
Ryc. 38.

Platforma Pdk — — — — —
 dł. 13 m — — — — —
 szer. 2.75 m



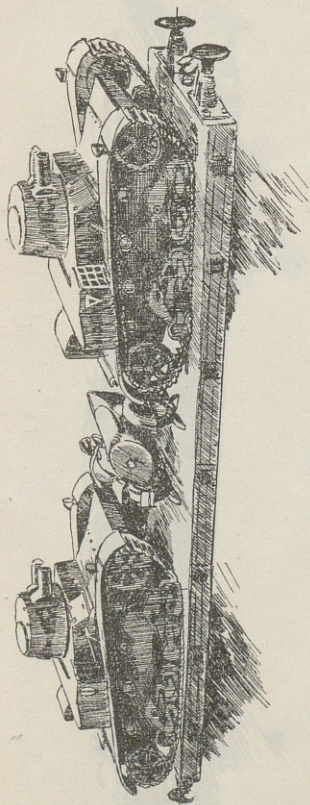
Ryc. 39.

Platforma Ppkz $\frac{\text{dł. 11 m}}{\text{szer. 2.75 m}}$ — ustawienie 1 sam. panc. »Ursus« wz. 29 i 2 czołgów T. K.



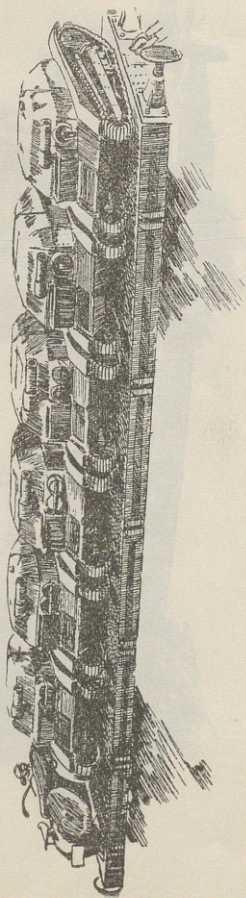
Ryc. 40.

Platforma Pddkz — dł. 10,1 m — ustawienie 2 sam. kołowo-gąsienicowych wz. 34.
szer. 2,8 m



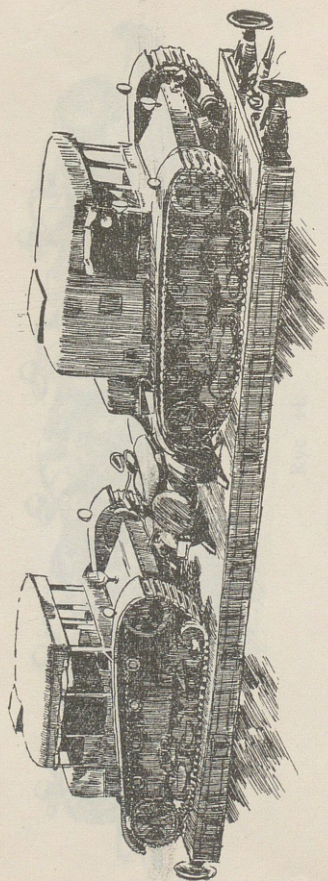
Ryc. 41.

Platforma Ppkz $\frac{\text{dł. 11 m}}{\text{szer. 2.75 m}}$ — ustawienie 2 czołgów »Vickers« i 1 motocykla.



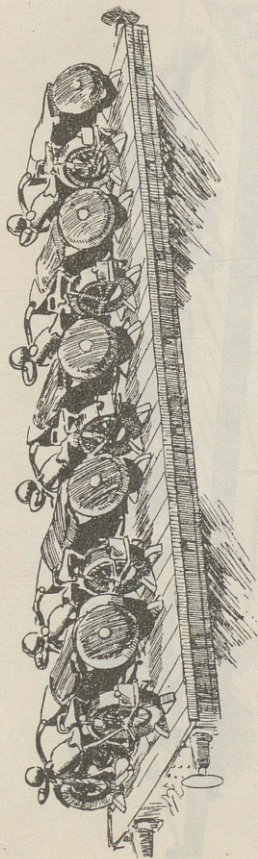
Ryc. 42.

Platforma Pdk	dł. 13 m	—	ustawienie 6 czołgów T. K. i 1 motocykla.
	szer. 2.75 m		



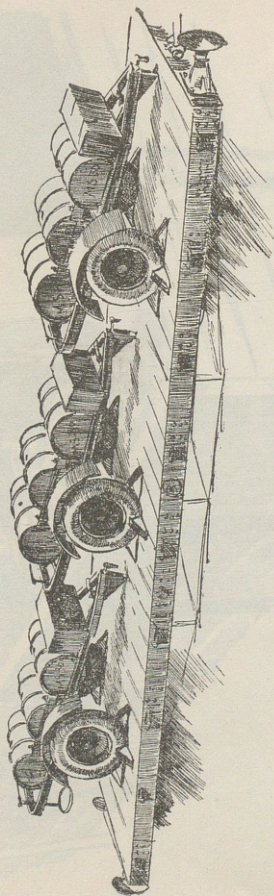
Ryc. 43.

Platforma Ppkz $\frac{\text{dł. 11 m}}{\text{szer. 2.75 m}}$ — ustawienie 2 ciągników wz. C. 7. P. i 1 motocykla.



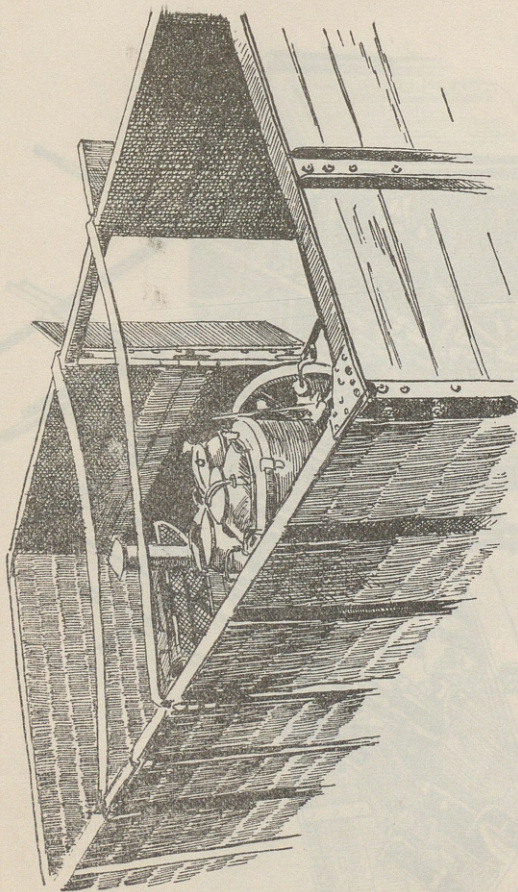
Ryc. 44.

Platforma Pddkz — ustawienie 5 motocykli.
 dł. 10,1 m
 szer. 2,8 m



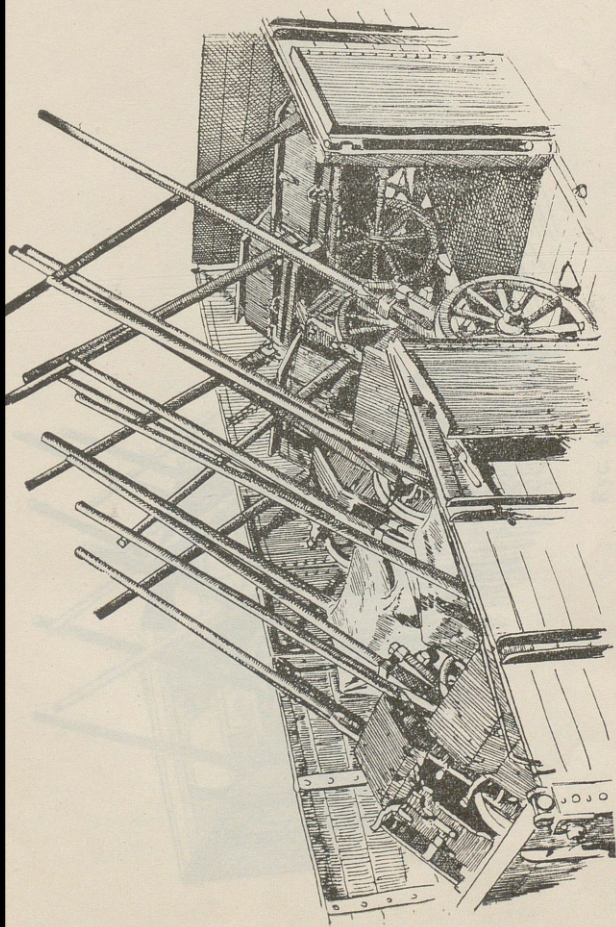
Ryc. 45.

Platforma Ppkz $\frac{\text{dł. 11 m}}{\text{szer. 2.75 m}}$ — ustawienie 3 przyrządów benzynowych.



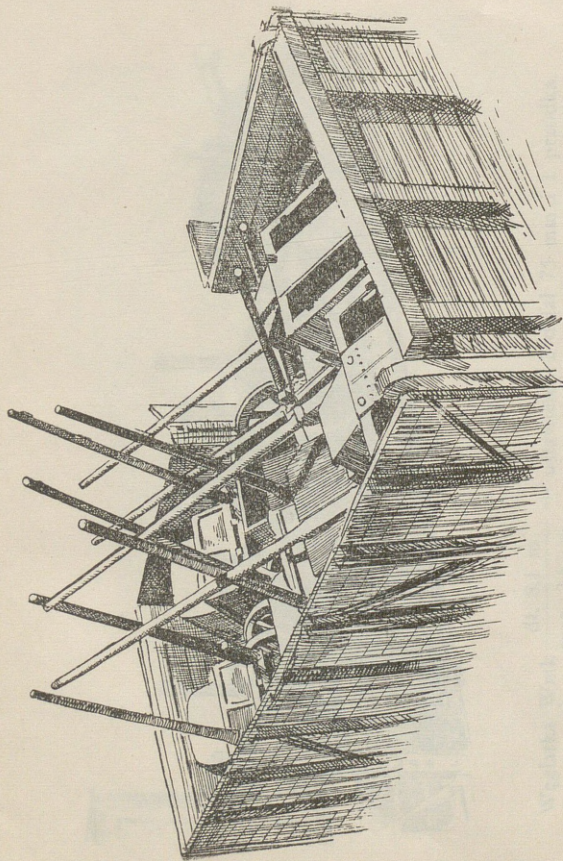
Ryc. 46.

Węgłarka Wddlz dł. 7.1 m — ustawienie 1 kuchni pol.
 szer. 2.75 m



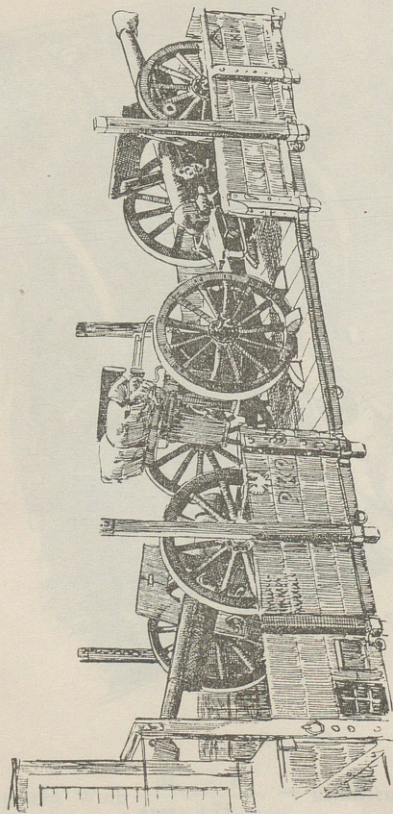
Ryc. 47.

Węglarka Wds dł. 7.8 m — ustawienie 9 biedek.
 szer. 2.84 m



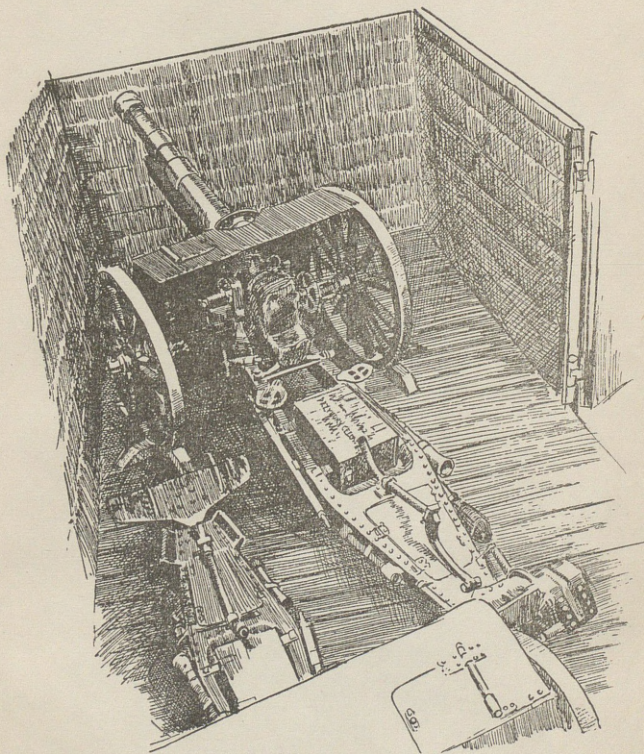
Ryc. 48.

Węglarka Wddlz dł. 7.1 m — ustawienie 4 biedek telef. i 4 biedek c. k. m.
szer. 2.75 m



Ryc. 49.

Węglarka Wmk $\frac{\text{dł. 8.1 m}}{\text{szer. 2.57 m}}$ — ustawienie 2 dział 75 mm i 1 przodka.



Ryc. 50.

Węglarka Wmb $\frac{\text{dł. 7.7 m}}{\text{szer. 2.75 m}}$ — ustawienie 2 dział 100 m.

BIBLIOTEKA

ASG

NAUKOWA

946