

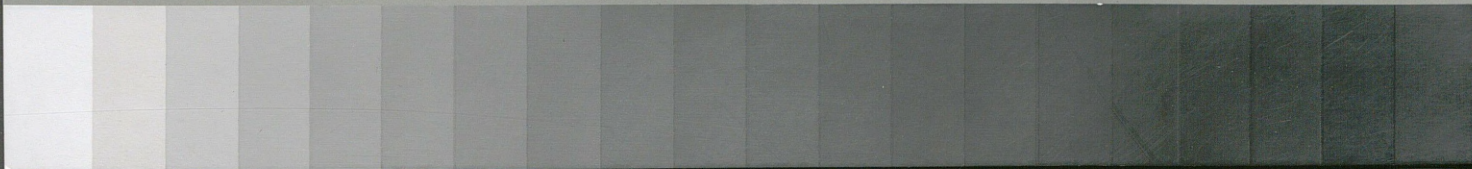
Grey Scale #13



Part Code
ST1316

DANES
-PICTA
.COM

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



X

B



POCIĄGI
PANCERNE
I ICH SŁUŻBA BOJOWA

ST. BIKUSZCZYŃSKI





POCIĄGI PANCERNE I ICH SŁUŻBA BOJOWA

ST. BIEŁOZYCH

BIBLIOTEKA



57204

POCIĄGI PANCERNE
i
ICH SŁUŻBA BOJOWA

13

W. A. ZUN

Q. 223

POCIĄGI PANCERNE i ICH SŁUŻBA BOJOWA

STREŚCIŁ
T. FRASUNKIEWICZ
kapitan

XVIII. 01

W A R S Z A W A 1932
GŁÓWNA KSIĘGARNIA WOJSKOWA

12040/11

Odbitka z „Przeglądu Wojskowego“.

~~77264~~

57204

32342/2



SPIS RZECZY.

A. ORGANIZACJA, UZBROJENIE I WYSZKOLENIE OD- DZIAŁÓW POCIĄGÓW PANCERNYCH	1
B. WŁAŚCIWOŚCI POCIĄGÓW PANCERNYCH.	5
C. DZIAŁANIA BOJOWE POCIĄGÓW PANCERNYCH.	9
I. Pociągi pancerne w natarciu.	9
II. Pociągi pancerne w obronie.	16
III. Działanie pociągów pancernych w warunkach szczególnych	21
D. ROZPOZNANIE POCIĄGÓW PANCERNYCH.	23
I. Rozpoznanie przedwstępne.	24
II. Rozpoznanie zwykłe.	25
III. Rozpoznanie przed walką.	26
IV. Rozpoznanie w walce	27
E. ZAGADNIENIE ŁĄCZNOŚCI W PRACY BOJOWEJ POCIĄGU PANCERNEGO	28
I. Łączność wewnętrzna	28
II. Łączność zewnętrzna.	28
F. POCIĄG PANCERNY W WALCE	31
I. Przygotowanie do walki.	31
II. Kierowanie posuwaniem się	32
III. Stanowisko przed walką	32
IV. Stanowisko bojowe	33
V. Kierowanie ogniem.	34
G. MASKOWANIE POCIĄGÓW PANCERNYCH.	35
H. OBRONA PRZECIWCHEMICZNA POCIĄGU	37

1892

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY
540 EAST 57TH STREET
CHICAGO, ILL. 60637

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY
540 EAST 57TH STREET
CHICAGO, ILL. 60637

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY
540 EAST 57TH STREET
CHICAGO, ILL. 60637

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY
540 EAST 57TH STREET
CHICAGO, ILL. 60637

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY
540 EAST 57TH STREET
CHICAGO, ILL. 60637

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY
540 EAST 57TH STREET
CHICAGO, ILL. 60637

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY
540 EAST 57TH STREET
CHICAGO, ILL. 60637

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY
540 EAST 57TH STREET
CHICAGO, ILL. 60637

A. ORGANIZACJA, UZBROJENIE I WYSZKOLENIE ODDZIAŁÓW POCIĄGÓW PANCERNYCH.¹⁾

W chwili obecnej największą jednostką pociągów pancernych w Rosji sowieckiej jest pułk pociągów pancernych, składający się z dywizjonów. Pociąg pancerny jest jednostką taktyczną, mogącą samodzielnie wykonywać otrzymane zadania na określonym wąskim odcinku frontu.

Dywizjon pociągów pancernych składa się z trzech pociągów: dwóch lekkich i jednego ciężkiego oraz dowództwa dywizjonu. Nazwa pociągu pancernego „lekki”, „ciężki” zależy od kalibru dział, w które jest on uzbrojony.

Każdy pociąg pancerny składa się z części bojowej oraz części taborowej, liczącej odpowiednią ilość wagonów osobowych i towarowych. W wagonach pancernych mieści się 1 — 2 dział lekkich oraz 4—6 karabinów maszynowych.

Część taborowa składa się z wagonów towarowych i osobowych, przyczem ilość ich jest zmienna, w zależności od liczebności obsługi. W skład części taborowej wchodzi: wagon osobowy dla dowództwa, kancelarja, świetlica, kuchnia, stajnia, wagon warsztatowy i magazyny. Parowozu pancernego używa się tylko podczas

¹⁾ W. A. Zun. Broniewyje pojezda i ich bojowaja służba. Moskwa 1930.

walki i podczas ćwiczeń bojowych, w warunkach normalnych korzysta się ze zwykłych parowozów.

Liczebność obsługi pociągu pancernego w porównaniu z siłą jego uzbrojenia jest niewielka. Obsługa ta składa się z personelu dowódców, artylerzystów, specjalistów od karabinów maszynowych, z oddziału służby drogowej, sygnalistów, zwiadowców i pozalinjowych.

Praca bojowa pociągu pancernego—z powodu małej ilości miejsca w wagonach—wymaga jak największej zamienności każdego z obsługi pociągu.

Część bojowa współczesnego pociągu pancernego składa się z dwóch wagonów pancernych, parowozu pancernego i 3 — 4 lor. Wagon pancerny w większości wypadków — to czteroosiowa platforma kolejowa z korpusem stalowym, posiadająca jedną lub dwie działowe wieże pancerne.

W korpusie mieszczą się strzelnice karabinów maszynowych, półki na pociski i szczelina obserwacyjna dowódcy wagonu. Poza korpusem karabiny maszynowe umieszcza się w wieżach działowych.

W każdym wagonie pancernym jest średnio 200 — 250 pocisków na działo i 10 — 14 taśm nabojów na karabin maszynowy. Lory—to zwykle platformy kolejowe. Służą one do:

- 1) przewożenia materiału kolejowego do napraw toru,

- 2) zabezpieczenia bojowej części pociągu od wykolejenia.

W walce posuwanie się pociągu odbywa się stosunkowo wolno, to też w razie uszkodzenia szyn, wynikłego z powodu trafiań w nie pocisków czy też

wskutek zaniachu, lora, znajdując się z przodu, wykolei się pierwsza.

Łączność wewnętrzna odbywa się w pociągu przy pomocy systemu tubowego.

Do pociągów pancernych przydziela się: oddział szturmowy, dreżyny pancerne oraz balony na uwięzi i płatowce.

Oddział szturmowy powinien odznaczać się ruchliwością i siłą ogniową. Liczy on 60 — 65 ludzi, gdyż tylko taką ilość można rozmieścić w wagonach pancernych. Ludzie ci muszą być dobrze uzbrojeni i wyposażeni w rowery. W walkach z pociągami pancernymi oddział szturmowy można wykorzystać do obejścia nieprzyjacielskiego pociągu pancernego i odcięcia mu drogi odwrotu.

Dreżyny pancerne to ciężkie lub lekkie samochody pancerne przerobione i dostosowane do posuwania się po torze kolejowym. Średnia szybkość dreżyny pancernej wynosi 30—40 km na godzinę. W działaniach łączy się dreżyny razem w plutony, które są jednostką taktyczną.

Dreżyny przydziela się do pociągów pancernych, mogą one jednak wykonywać i zadania samodzielne.

Przy wykonywaniu zadań w składzie pociągu pancernego dreżyny mogą być wykorzystane do:

- a) ochrony i rozpoznania linii kolejowej znajdującej się na obszarze działania nieprzyjaciela;
- b) ochrony tyłów pociągu pancernego, gdy pociąg przerwał się przez front nieprzyjacielski;
- c) do ochrony ważnych budowli kolejowych;
- d) do łączności z tyłami.

Drezyny pancerne posuwają się w odległości 1 km od pociągu, utrzymując z nim łączność wzrokową.

Samodzielne zadania wyznacza się drezynom pancernym wtedy, gdy:

- a) odcinek kolei jest trudny do przebycia dla pociągów pancernych (linje górskie);
- b) w celu zdobycia punktu bronionego przez niewielką załogę do chwili podejścia pociągu pancernego;
- c) do patrolowania na głębszych tyłach;
- d) do eskortowania transportów;
- e) do wypełniania w niewielkiej skali tych zadań, które mogą być dane pociągowi pancernemu.

Zadaniem balonu na uwięzi jest:

- a) rozpoznanie terenu, baterij nieprzyjacielskich, pociągów pancernych nieprzyjaciela i t. p.,
- b) obserwacja tyłów;
- c) łączność z przełożonym dowódcą wielkiej jednostki.

Dużą trudnością przy korzystaniu z balonu jest to, iż przyciąga on uwagę płatowców nieprzyjacielskich. To też wymaga on ochrony ze strony własnych płatowców.

Oddziały lotnicze przydzielone do pociągów pancernych mają zadanie takie same jak balony, promień zaś działania większy.

Celem ułatwienia pracy bojowej pociągów pancernych przydziela się im ponadto stacje radiotelegraficzne oraz reflektory.

Służba w pociągu pancernym jest niezwykle trudna, wymaga od załogi silnej budowy, dobrego wzroku, silnego charakteru i wytrzymałych nerwów.

W wagonie pancernym podczas walki panuje straszne gorąco w lecie i przenikliwe zimno w zimie. Powietrze jest nasyczone dymem, ponadto wskutek huk strzałów nie słychać wprost rozkazów.

Pozostaje jeszcze sprawa wyszkolenia. Obsługa pociągu wynosi około 60 ludzi. Z żołnierzy tych należy wyrobić specjalistów i to nie tylko w pewnej gałęzi, ale i w pokrewnej, np. artylerzysta—karabinarz, specjalista od łączności—zwiadowca i t. p.

Ograniczony skład brygady parowozowej i możliwość jej straty sprawia, że musimy wymagać od każdego z załogi pociągu, aby umiał wyprowadzić pociąg t. j. aby był zapoznany, chociażby w ogólnych zarysach, z parowozem i służbą ruchu.

B. WŁAŚCIWOŚCI POCIĄGÓW PANCERNYCH.

Cechy dodatnie. 1) Szybkość posuwania się. Pociągi pancerne na tyłach posuwają się z szybkością 25—30 km na godzinę, w warunkach bojowych zaś z szybkością 8—10 km na g.

2) Osłona przy pomocy pancerza. Pancerza grubości 10 — 15 mm, pokrywającego pociąg, nie przebijają zwykłe pociski karabinowe i odłamki pocisków działowych. Na niektórych wagonach pancernych pancerz jest sporządzony z dobrej stali i posiada specjalny kształt. Nie przebijają go ani karabinowe pociski przeciwpancerne ani pociski działowe (do 76 mm) z odległości powyżej 1000 m.

3) Małe wymiary celu. Średnio długość części bojowej pociągu pancernego wynosi 50 m, szerokość — 2 m.

4) Siła ognia. W pociągu pancernym widzimy ześrodkowanie masy ognia na niewielkiej przestrzeni (4 działa i 8 karabinów maszynowych).

5) Stała gotowość do walki. W pociągu pancernym nie odbywa się przejścia z szyku marszowego w bojowy. Po przybyciu na pewien punkt zagrożony, pociąg pancerny może niezwłocznie rozpocząć ogień.

6) Zabezpieczenie od bezpośredniego zdobycia przez piechotę lub artylerję. Pociąg pancerny to fort, który nie boi się żywej siły przy bezpośrednim ataku. W stosunku do fortu stałego pociąg pancerny ma tę ogromną przewagę, że może samodzielnie przenosić się z miejsca na miejsce, nie naruszając swej siły.

7) Zdolność do posuwania się bez specjalnego orientowania się. Tor kolejowy — to najlepszy przedmiot orientacyjny dla pociągu pancernego. Żadne warunki atmosferyczne: błoto, mgła, deszcze, wiatr nie mogą poważnie wstrzymać posuwania się pociągu. Silne zamiecie śnieżne są wprawdzie pewną przeszkodą, lecz stosunkowo nieznaczna.

8) Wykorzystanie pociągu pancernego jako siły pociągowej. Bez żadnej szkody dla pociągu można załadować nań w razie potrzeby kompanię piechoty w pełnym uzbrojeniu. Do części bojowej pociągu można przyczepić 15 — 20 wagonów ładownych. Rozumie się, że stosuje się to wyjątkowo, gdy należy szybko dostarczyć pewnych zapasów na zagrożony odcinek.

9) Działanie na ducha oddziałów. Pociąg pancerny wywołuje panikę wśród nieprzyjaciela, podnosi zaś na duchu własne oddziały.

Nagle ukazanie się pociągu—posuwającego się szybko i silnie uzbrojonego—sprawia na nieprzyjacielu przynębiające wrażenie. W razie niepowodzenia żołnierze, którzy nie ulegną panice, znajdują w pociągu pewny punkt oparcia. Gdyby nie cechy ujemne, pociąg pancerny miałby przewagę nad innymi rodzajami wojska; niestety cechy te są liczne.

Do cech ujemnych należy zaliczyć:

1) Ograniczony obszar działania. Pociąg pancerny może się posuwać tylko po torze kolejowym.

2) Ciągłe związanie z podstawą. Podstawa jest punktem zaopatrzenia i naprawy. Średnio w warunkach bojowych parowóz pancerny większą część doby jest „pod parą”. To też jako minimum dziennego zużycia trzeba przyjąć 10 m³ wody i około 7 m³ drzewa¹⁾. Musi on więc codzień brać wodę. Ponadto raz na dwa tygodnie trzeba go odsyłać na kilka godzin do najbliższej ogrzewalni celem powierzchniowych oględzin technicznych, zaś raz na miesiąc do przemycia kotła dłużej niż na jedną dobę.

3) Stała troska o tyły. Najbardziej niebezpieczne miejsce przy pracy pociągu pancernego — to tyły. Zerwanie na tyłach chociażby niewielkiego mostka — aż do jego naprawy—zmniejsza rozpiętość pracy pociągu pancernego; naprawa zaś pod ogniem nieprzyjacielskim jest sprawą bardzo trudną, tem bardziej, że

¹⁾ Do tendra mieści się 14 m³ wody i 12 — 15 m³ drzewa (6,5 tonn węgla lub 6 tonn ropy naftowej) zależnie od wielkości tendra. Na 10 km drogi parowozu pancernego wychodzi wody 1½ m³ i drzewa ½ m³ (1 m³ drzewa = 0,12 tonn ropy naftowej lub 0,25 tonn węgla). Podczas jazdy w warunkach zimowych normy te zwiększają się o 20—25%.

odbywa się zazwyczaj jedynie siłami załogi pociągu pancernego. Średnio na naprawę 2 m kładki, przy zorganizowanej robocie i należycie karnej obsłudze, potrzeba minimum 4—5 godzin. Do chwili naprawy mostu pociąg pancerny, siłą rzeczy, jest odcięty.

4) Łatwość obserwowania pociągu. Pociąg często znajduje się pod ogniem bezpośrednim artylerji nieprzyjacielskiej i stanowi dla nieprzyjaciela bardzo dobry cel. Średnio wysokość pociągu pancernego, licząc od toru, wynosi około $4\frac{1}{2}$ m wraz z kominem. Posuwanie się pociągu pancernego na zakręcie jest bardzo widoczne. Przed obserwacją powietrzną pociąg pancerny zupełnie nie jest osłonięty; z wysokości 1000 m lotnik może zrobić bardzo dobre zdjęcie pociągu pancernego. Szum wywołany posuwaniem się pociągu słychać o 2 km, a czasem nawet z odległości 4 km więcej.

5) Trudność pracy pod pancerzem. Podczas upału stal i żelazo rozpalają się tak, że temperatura wewnątrz wagonów dochodzi do 50° R., podczas mrozów stal przemarza i temperatura jakby obniża się ¹⁾.

Podczas nieprzerwanej pracy, w czasie boju, w ciągu 2—3 godzin obsługa tak się wyczerpuje, że bywają wypadki zemdlenia.

6) Trudność obserwacji i łączności. Obserwacja w pociągu pancernym odbywa się przez szczeplinę obserwacyjną dowódcy na parowozie pancernym

¹⁾ Nie wolno jest stawiać pieców w pociągach pancernych, ze względu na pomieszczenie w nich na małej przestrzeni stosunkowo dużej ilości amunicji. Możliwe jest jednak urządzenie w pociągu centralnego ogrzewania (wodnego).

i ze stanowisk dowódców poszczególnych wagonów, przez małe szczeliny.

Do łączności wewnętrznej w pociągu służą tuba lub telefon.

Reasumując, możemy stwierdzić, że pociąg pancerny jest silną jednostką, której obsługa znajduje się pod pancerniem; odznacza się on szybkością przesuwania się, siłą ognia, stałą gotowością do walki i działa przygniatająco na ducha nieprzyjaciela. Pociąg może prowadzić walkę tylko przez krótki przeciąg czasu; jest on przywiązany do określonego odcinka na linii kolejowej. Długotrwałe znajdowanie się pociągu pancernego na oczach przeciwnika zmniejsza w dużym stopniu jego działanie na ducha.

C. DZIAŁANIA BOJOWE POCIĄGÓW PANCERNYCH.

Pociąg pancerny może mieć zastosowanie we wszelkich rodzajach walki.

W okresie mobilizacji z dużym powodzeniem mogą być wykorzystane zasadnicze właściwości pociągów pancernych: ich szybkość przenoszenia się z miejsca na miejsce, siła uzbrojenia i stała gotowość do walki. Wysłane naprzód w kierunku granicy, pociągi pancerne pokryją ją siecią stalowych fortów, pod których osłoną odbędzie się mobilizacja i rozwinięcie sił.

Jeżeli linia kolejowa biegnie równolegle z wybrzeżem i łączność jest dobrze nawiązana, pociągi pancerne, patrolując wybrzeże, nie pozwolą na wysadzenie desantu.

I. Pociągi pancerne w natarciu.

Z wszystkich rodzajów działań zaczepnych najlepiej można wykorzystać pociągi pancerne w walkach

spotkaniowych. W walkach tych pociąg pancerny może wykazać swą cenną właściwość—stałą gotowość do walki.

W natarciu pociągi pancerne mogą otrzymywać zadania samodzielne lub też pomocnicze.

Zadania samodzielne mogą być następujące:

1) zajmowanie do czasu podejścia sił głównych węzłów kolejowych, ważnych pod względem taktycznym i operacyjnym;

2) nagłe uderzenie w pewnym miejscu, aby utorować drogę piechocie;

3) zagon na tyły przeciwnika.

Zadania o charakterze pomocniczym mają zasadniczo na celu dopomóc piechocie w jej pracy bojowej.

Podczas wykonywania zadań o charakterze samodzielnym np. przy zajmowaniu węzłów kolejowych do czasu podejścia własnej piechoty pociągiem pancernym przydziela się oddział szturmowy. Oddział ten ładuje się na przednią i tylną lorę, lub też umieszcza się na 5 lub 6 platformach, przyczepionych do części bojowej pociągu.

Jest to jednak sposób wyjątkowy, gdyż zasadniczo oddział posuwa się za pociągiem pancernym w odległości 1 — 1½ km, załadowany na 5—6 platformach, przyczepionych do parowozu towarowego.

Przy spełnianiu zadań, polegających na zajęciu pewnego węzła kolejowego do chwili podejścia sił głównych, nie wysyła się pociągu dalej niż na 50—60 km.

Po otrzymaniu zadania co do zajęcia węzła, dowódca pociągu pancernego dokładnie bada: profil linii, mapę obszaru działań przeciwnika i schemat linii kolejowych, przygotowuje dane co do miejsca czerpania wody i brania paliwa, zarządza zabezpieczenie tyłów, uzupeł-

nia do pełnej normy zapasy paliwa i amunicji, buda stan i ilość mostów, ogrzewalni, obrotnic, nastroje wśród urzędników i robotników kolejowych, materiał ludzki w sąsiednich wioskach i stosunek ludności do wojska.

Tego rodzaju działania najlepiej jest przeprowadzać wcześniej przed świtem, aby do rana zadanie było już spełnione.

Najlepsze wyniki osiąga się, przydzielając do pociągu pancernego pluton drezyn, z których jedna posuwa się przed pociągiem, w celu rozpoznania, a druga, w miarę możliwości ciężka, z tyłu — aby ochraniać tyły pociągu.

Do drezyny pancernej przyczepia się z przodu lorę, naładowaną materiałem do naprawy toru. Zadanie lory, przyczepionej do drezyny, jest podobne jak przy pociągu. Niekiedy lora ta może odegrać dużą rolę, a mianowicie w razie wypuszczenia przez przeciwnika na nacierający pociąg pancerny zwykłego parowozu bez obsługi.

Na drezynie pancernej przeprowadza się rozpoznanie.

Pociąg pancerny posuwa się za drezyną w odległości $1\frac{1}{2}$ — 2 km zależnie od terenu i utrzymuje z nią łączność wzrokową.

Drezyna posuwa się za pociągiem w takiej samej odległości; głównem jej zadaniem jest ubezpieczenie tyłów.

Pierwsza wdziera się na stację drezyna pancerna; za nią wchodzi pociąg pancerny.

Po zajęciu stacji pozostaje na niej mała załoga z pośród oddziału szturmowego (w sile około plutonu), pociąg pancerny zaś posuwa się dalej.

W razie, gdy na drodze posuwania się napotka się na opór przeciwnika, pociąg pancerny przeprowadza krótkie przygotowanie artyleryjskie, a pod osłoną ognia artylerji przednia drezyna wdziera się na stację. Za drezyną atakuje pociąg pancerny. Oddział szturmowy działa jak piechota.

Jednym z obowiązków pociągów pancernych jest robienie wyłomu we froncie przeciwnika. Przy tego rodzaju działaniu konieczne jest dobrze zorganizowane rozpoznanie odcinka toru w ramach stanowiska własnego i przeciwnika. Uderzenie daje wtedy najlepsze wyniki, gdy ma się skryte podejście do stanowiska nieprzyjacielskiego na bliską odległość.

Pociąg pancerny nie zdradza swej obecności do chwili rozpoczęcia tych działań i znajduje się o 5—6 km od miejsca natarcia. Rozpoznanie odbywa się skrycie. Tor bada się szczegółowo i naprawia możliwie jak najlepiej.

Przy wykonywaniu tych robót zwiększa się na wszystkich odcinkach natężenie ognia karabinowego i karabinów maszynowych, aby odciągnąć uwagę nieprzyjaciela i zagłuszyć huk, powstały wskutek uderzeń po szynach.

Obsługa pociągu pancernego powinna być tak zgrana, aby mogła wykonać wszystkie roboty przygotowawcze z największą szybkością i w zupełnej ciszy. Gdy praca wstępna, związana z rozpoznaniem, jest ukończona, pociąg pancerny wystawia obserwatorów w miejscu postoju dowódcy piechoty i artylerji i w sposób ukryty, średnio na godzinę przed natarciem, podjeżdża na linię sił głównych piechoty. Jako czas natarcia wyznacza się świt.

Na sygnał do natarcia pociąg pancerny szybko posuwa się naprzód do końcowego miejsca rozpoznanego toru i całą siłą swego ześrodkowanego ognia uderza na nieprzyjaciela. W razie, gdy mu się powiedzie, natarcie posuwa się naprzód, utrwalając powodzenie.

Natarcie pociągu pancernego powinno być wsparte ogniem piechoty i artylerji, aby odwrócić uwagę przeciwnika od pociągu pancernego.

Ogień artylerji i piechoty rozpoczyna się na 3 — 5 minut przed rozpoczęciem natarcia i służy jako sygnał do posuwania się pociągu naprzód.

Następne samodzielne zadanie pociągu pancernego w natarciu—to zagon na tyły nieprzyjaciela. Z powodzeniem mogą być do tego wykorzystane pociągi pancerne podczas wojny manewrowej, w okresie kiedy obydwie strony mają zamiar nacierać, a więc gdy każda z nich jest zainteresowana w tem, aby był utrzymany w należytem stanie tor, zwłaszcza gdy obie strony mają pociągi pancerne.

Przygotowanie do zagonu odbywa się w najściślej tajemnicy. Pociąg pancerny przeznaczony do tego działania powinien mieć zupełnie świeżą obsługę. Pożądane jest, aby w celu zachowania tajemnicy nie wycofywać do zagonu działających już na froncie pociągów pancernych, znanych nieprzyjacielowi, lecz ścigać je z tyłów.

Cały personel dowództwa powinien gruntownie i drobniźgowo zbadać obszar zagonu.

Wywiad tajny powinien dać zupełnie realne wiadomości o ewentualnej zdobyczy.

Rozpoznanie toru odbywa się przed zagonem. Uszkodzenia toru w miejscu przerwania frontu nieprzy-

jacielskiego naprawia się w nocy, pod osłoną pociągu lub drezyny pancernej.

Do zagonu — w zależności od tego jak głęboko należy przerwać front — wyznacza się dwa lub trzy pociągi pancerne, licząc średnio 5 km frontu na jeden pociąg pancerny, poza tym pociągiem, który wykonywa uderzenie.

Jeden z pociągów pancernych, przeznaczonych do zagonu, idzie na czele kolumny i toruje drogę. Posuwający się za nim pociąg pancerny — przeważnie ciężki — wspiera natarcie pierwszego pociągu ogniem, trzeci wreszcie osłania tyły.

W razie powodzenia wdziera się na stację tylko jeden pociąg pancerny, drugi zaś zatrzymuje się tak, aby widzieć działania pociągu wykonywającego uderzenie; równocześnie zaś chodzi o to, aby posiadać możliwość wsparcia go w każdej chwili, a gdy zajdzie tego potrzeba wyciągnąć go, miniej więcej 1—2 km jeden od drugiego. Zadaniem trzeciego pociągu jest osłona tyłów dwóch pierwszych.

Do zagonu pociągi pancerne zabierają tylko swe części bojowe; posiadają one pełny zapas materiału do naprawy toru.

Po wykonaniu zadania, jeżeli powodzenie pociągów pancernych nie stworzyło możliwości posunięcia się całego frontu, powracają one do położenia wyjściowego.

Wszystkie pociągi pancerne powinny pracować w ścisłej łączności ze sobą i pod ogólnem kierownictwem (praca pociągu pancernego w dywizjonie).

Użycie bojowe pociągów pancernych w natarciu nie ogranicza się tylko do wyżej wspomnianych działań samodzielnych. W każdym okresie natarcia

pociągi pancerne mogą być całkowicie wykorzystane.

W przewidywaniu walki spotkaniowej, gdy przeprowadza się rozpoznanie przy pomocy silnych oddziałów rozpoznawczych, pociągi pancerne wysyłają wraz z ogólnowojskowym rozpoznaniem — rozpoznanie pancerne (na drezynie pancernej lub ręcznej). Pociąg pancerny idzie w składzie straży przedniej.

Jeżeli na skrzydle przebiega linja kolejowa, pociąg pancerny śmiało wyjeżdża naprzód; dąży on do tego, aby uderzyć z flanki na nacierającego nieprzyjaciela i przyprowadzić go o klęskę.

W razie potrzeby pociąg pancerny odegra rolę stalowego fortu, który przeszkodzi posuwaniu się nieprzyjaciela i zmusi go do rozwinięcia swych sił.

Po wypełnieniu zadania pociąg pancerny, odchodzi w miejsce ukryte.

W wypadkach, gdy walka straży przedniej wykazała istnienie u przeciwnika przerwy między odcinkami bojowymi, duże korzyści mogą dać pociągi pancerne, rzucone w tę przerwę w celu uderzenia ze skrzydła na przeciwnika lub też dla zrobienia wyłomu w jego ugrupowaniu.

W walce spotkaniowej naturalnem dążeniem nacierającego jest rozbicie straży przedniej przeciwnika, działając na jego skrzydła. Pociąg pancerny przy tem uderzeniu może być wykorzystany do zabezpieczenia własnego skrzydła i jako taran uderzeniowy.

Wszyscy dowódcy oddziałów powinni zdawać sobie sprawę i z tego, że pociąg pancerny, ze względu na swoje działanie na linji kolejowej, może łatwiej i szybciej nawiązać łączność z tyłami.



W razie gdy podczas natarcia nieprzyjaciół posiada również pociągi pancerne, własne pociągi będą częściowo wykorzystane do walki z niemi. W tym przypadku cały ciężar walki z pociągami pancernymi przeciwnika spadnie na ciężkie pociągi pancerne; pod osłoną ognia tych pociągów lekkie pociągi będą nacierać na przeciwnika.

Przy pościgu za cofającym się nieprzyjacielem rzadko używa się pociągów pancernych, gdyż jest rzeczą naturalną, iż cofający się przeciwnik będzie stosował wszelkie środki, aby przeszkodzić natarciu. Duże mosty i urządzenia kolejowe zburzy on, zapasy paliwa spali, a pompy stacyjne wysadzi w powietrze. Jeżeli jednak ścigający nie oderwie się od cofającego się, pociągi pancerne powinny być rzucone na czoło ścigających kolumn. Przydzielone do kawalerji, będą one z powodzeniem prowadzić pościg, zwłaszcza jeżeli ścigane oddziały uległy panice.

II. Pociągi pancerne w obronie.

Pociągi pancerne w obronie mogą być stosowane albo jako środek uderzeniowy, albo jako szybko posuwający się stalowy fort. Ze względu na ograniczoną ilość środków pancernych pociągi pancerne będą miały zastosowanie jako ruchliwy ogniowy odwód dowództwa, odwód, przy którego pomocy można uderzać szybko i nagle na przeciwnika, który wdarł się klinem w strefę obronna, lub który chce ją obejść.

Pociągi pancerne w obronie mają następujące zastosowanie.

Przy przeprowadzaniu rozpoznania. Osłaniają one oddziały rozpoznające, zwłaszcza w tych przypadkach, gdy przeciwnik z tych czy innych powodów

nie może rozwinąć silnego ognia artyleryjskiego. Niekiedy do przeprowadzenia rozpoznania może być wykorzystany i pociąg pancerny.

Do osłony odwrotu; pociągi zazwyczaj giną, osłaniając odwrót piechoty. Pociąg pancerny cofa się tylko wtedy, gdy na froncie niema już oddziałów walczących. Podczas odwrotu pociąg pancerny jest możliwie najbliżej nacierającego przeciwnika; utrudnia to z jednej strony wstrzelanie się jego artylerji, z drugiej daje możność — przy pomocy nagłych wypadów naprzód — mieszać szyki oddziałów nacierających. Piechota powinna nawiązywać łączność z własnymi pociągami pancernymi. Wiele pociągów osłaniających odwrót ginie, lecz stratę ich z nawiązką okupuje utrzymanie przy życiu tysięcy walczących.

W celu osłony linii komunikacyjnych. Osłona dróg komunikacyjnych, zwłaszcza w warunkach wojen przyszłości, gdy zniknie w dużym stopniu pojęcie frontu i tyłów będzie bardzo poważnem zagadnieniem. Linje kolejowe są najlepszym środkiem dowozu oraz szybkiego przerzucania oddziałów, to też niewątpliwie uwaga nieprzyjaciela, będzie stale na nie skierowana.

Żadne wojsko nie jest w możności wyznaczać do ubezpieczenia linji kolejowej w każdym potrzebnem miejscu oddziałów z artylerją. Praca pociągu pancernego będzie miała charakter patrolowania, przytem dla pociągu należy wyznaczać przestrzeń około 50—100 km t. j. taki odcinek, że znajdując się mniej więcej w jego środku pociąg w razie konieczności może przybyć w ciągu godziny w dowolny punkt.

Do ubezpieczania skrzydła linji obron-

nej, jeżeli skrzydła dotyczą linii kolejowych. Pociągi pancerne w tym przypadku stosuje się jako odwód.

Przy przeprowadzaniu przeciwnatarć, zwłaszcza w wypadkach przerwania frontu. W porę rzucone pociągi pancerne wstrzymają nieprzyjaciela i jeżeli nawet całkowicie nie przywrócą dawnego położenia, to jednak zahamują na pewien przeciąg czasu rozwiniecie powodzenia nieprzyjacielskiego i dadzą oddziałom obrony możność przyjęcia nowego ugrupowania.

W przeciwnatarciach tych na plan pierwszy wysuwa się inicjatywa, zdecydowane działanie i energia. Decyzję powziąć należy w ciągu paru sekund, jak najbardziej wykorzystując zasadnicze właściwości pociągów pancernych: ruchliwość i stałą gotowość do walki.

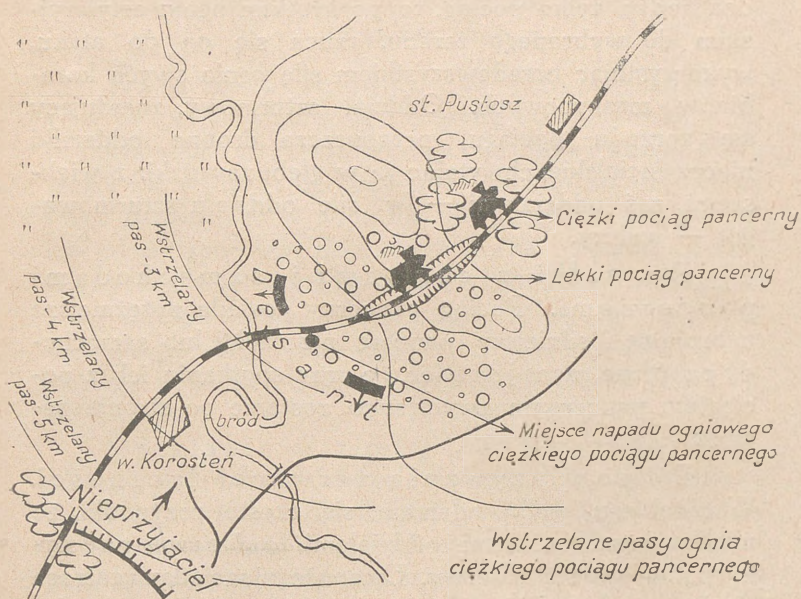
Często decyzję do przeciwnatarcia powinien powziąć bezpośrednio dowódca pociągu pancernego, nie czekając na wskazówki przełożonych dowódców.

Dowódca, który kieruje obroną i ma na swym odcinku pociąg pancerny, nigdy nie powinien zapominać o należytem przygotowaniu sieci kolejowej na tym odcinku, aby pociągi pancerne mogły się posuwać bez przeszkód.

Dowódca pociągu pancernego powinien zbadać dokładnie swój odcinek z punktu widzenia możliwości pracy pociągu.

Do urządzenia zasadzki. Przy tego rodzaju działaniu bojowym pociągowi daje się do pomocy oddział szturmowy. Zasadzki z pociągów pancernych urządza się przeważnie na skrzydłach, przytem najlepiej jest urządzać zasadzkę na zakręcie toru, na drodze przypuszczalnego natarcia nieprzyjacielskiego.

Do zasadzki wyznacza się dwa pociągi pancerne:



*Schemat zasadzki dwóch pociągów pancernych
z oddziałem szturmowym*

lekki i ciężki. Obydwa pociągi wstrzeliwają się do określonych punktów toru. Oddział szturmowy zajmuje stanowisko na przedzie.

Gdy pociąg pancerny lub oddział nieprzyjacielski dojdzie do wstrzelanego terenu, ciężki pociąg ostrzela go masą pocisków; pod osłoną ognia ciężkiego pociągu, pociąg lekki szybko posuwa się naprzód i huraganowym ogniem zmiata wszystko na swej drodze, oddział szturmowy, idąc wślad za pociągiem pancernym, rzuca się do natarcia.

Jeśli z braku pociągów pancernych zasadzkę urzą-

dza jeden tylko pociąg, to po krótkim ogniu artyleryjskim do wybranego terenu, rzuca się on do ataku, wykorzystując przede wszystkim siłę ognia swych karabinów maszynowych. Oddział szturmowy, znajdujący się z przodu pociągu, przepuszcza drobne oddziały nieprzyjacielskie, chwytając je w głębi zasadzki, z większymi zaś oddziałami — (w sile oddziału szturmowego) — walczy.

Do walki z czołgami i samochodami pancernymi. Pociąg pancerny posiada potężniejsze uzbrojenie i silniejszy pancerz niż czołgi lub samochody pancerne, jasne jest więc, że przy spotkaniu ich z pociągiem pancernym zwycięstwo zostanie po stronie pociągu.

Do nawiązywania zerwanej łączności. W przebiegu walki zdarzają się często przypadki, że między poszczególnymi oddziałami, zwłaszcza na stykach, tworzą się przerwy. Łączność z sąsiadami ztraca się i w ogniu walki nawiązanie jej jest połączone z dużymi trudnościami. Pociąg pancerny, jako zupełnie pewna jednostka ogniowa, może być szybko rzucony w kierunku skrzydła, w celu nawiązania łączności.

Wreszcie pociągi pancerne w obronie mogą być wykorzystane jako ruchliwe baterje do wzmocnienia artylerji lub też do jej zamiany tam, gdzie ze względu na warunki miejscowe niema zupełnie odpowiednich stanowisk artyleryjskich i gdzie ukazały się cele szczególnie ważne (znaczne grupy piechoty, siły pancerne) nie ostrzeliwane przez artylerję obrony. Praca pociągów pancernych będzie w tym przypadku podobna do pracy baterji, strzelających z odkrytych czy też zakrytych stanowisk.

III. Działania pociągów pancernych w warunkach szczególnych.

Działania w nocy. W tym przypadku pociągi pancerne włącza się do grupy uderzeniowej, w celu wykonania przeciwnatarcia na przeciwnika, który wdarł się w nasze ugrupowanie. Zasadniczo użycie pociągu pancernego w nocy nie jest pożądane, gdyż w nocy pociąg przestaje działać na ducha, ponadto można wtedy bardzo łatwo podejść do pociągu pancernego, mimo jego ubezpieczenia. Obserwacja tyłów pociągu jest utrudniona. W razie wyjątkowej konieczności użycia pociągu w nocnej walce, wykorzystuje się go jako zwykłą baterję.

Działanie w zimie. Zima nie wywiera szczególnego wpływu na działanie pociągu. Warunki zimowe są raczej korzystne dla działań pociągu, gdyż utrudniają posuwanie się innych rodzajów wojska. Zimna przyciągają oddziały obrony do osiedli i wywołują ich zgęszczenie. Podejście do linii kolejowej jest bardzo utrudnione, gdyż obawa o tyły jest mniejsza.

Maskowanie oddziałów polowych w zimie jest połączona z dużymi trudnościami, ponadto ze względu na śnieg poszczególni żołnierze będą się posuwać się w sposób bardziej widoczny, co da pociągowi dobre cele. Poza tem wysadzenie toru nastrecza nieprzyjacielowi pewne trudności, gdyż szyny przymarzają do podkładów i cała nawierzchnia toru stanowi jakby jednolitą masę. Jako minus należy zaznaczyć, że i maskowanie pociągu w zimie jest trudniejsze.

Pociąg pancerny w wojnie partyzanckiej. Warunki wojny partyzanckiej nadają się szczególnie do pracy pociągów pancernych. Ich ruchliwość, siła ognia, opancerzenie są niezwykle cenne w tej wojnie.

Pociągi pancerne przy ochronie wybrzeża Tu pociąg pancerny będzie musiał prowadzić walkę artyleryjską albo z niewielkimi statkami floty, osłaniającymi operacje desantowe albo z oddziałami desantowymi, które już wysiadły na brzeg. Przy obronie wybrzeża przez pociągi pancerne mogą zdarzyć się dwa przypadki: pierwszy—główna linja kolejowa przechodzi bezpośrednio wzdłuż brzegu i drugi, gdy linja ta, chociaż biegnie wzdłuż brzegu, jednak na znacznej od niego odległości i posiada cały szereg odgałęzień do nadbrzeżnych osiedli, w większości przypadków znajdujących się w miejscach nadających się do wysadzenia oddziałów desantowych.

Położenie linji kolejowej bezpośrednio wzdłuż brzegu jest niedogodne z tego względu, że tor można łatwo obserwować i ostrzeliwać z morza. Tu rola pociągu pancernego sprowadza się albo do patrolowania odcinka albo do pełnienia służby w określonym punkcie. Obydwa sposoby mają swe dodatnie i ujemne strony.

Przy patrolowaniu pociągi pancerne mogą być łatwo zaobserwowane z morza i przy dobrze zorganizowanej u nieprzyjaciela służbie obserwacyjnej zostaną rozbite przez artylerję okrętową. Żeby tego uniknąć, pociąg pancerny powinien przy patrolowaniu szybko przebywać drogę od jednego do drugiego zakrycia.

W zależności od ukształtowania terenu wybrzeża wyznacza się na pociąg pancerny od 80 — 100 km, jako odcinek do patrolowania, licząc że dobrze zorganizowana służba obserwacyjna da znać pociągowi o przygotowaniu do wysadzenia oddziału desantowego już po 3 lub 4 godzinach; pociąg pancerny więc, nawet znajdujący się na końcu odcinka, zawsze zdąży nadejść

na czas do miejsca wysadzenia oddziału desantowego.

Poza tem patrolowanie zabezpiecza odcinek przed dywersyjnym działaniem różnych band, daje ono również w pewnym stopniu moralne poparcie ludności wybrzeża.

Przy patrolowaniu pociąg pancerny powinien wybrać sobie szereg odkrytych stanowisk ogniowych w obszarze, gdzie przewidziane jest wysadzenie desantu.

Służba (dyżurowanie) pociągu w pewnym punkcie, w środku odcinka, ma tę zaletę, że pociąg pancerny który jest w ukryciu trudno jest wysledzić, poza tem odcinek znajdujący się pod ochroną pociągu pancernego, można znacznie zwiększyć.

Jeżeli pociąg pancerny ochrania linię kolejową przy pomocy dyżurowania, wystarcza dlań jedno zakryte stanowisko.

W drugim rozpatrywanym przypadku, a więc gdy tor kolejowy przebiega na znacznej odległości od wybrzeża, trzeba większej ilości pociągów do jego ochrony, utrudniona jest służba obserwacyjna, jednak są lepsze widoki pod względem skrytości działań.

W tym przypadku pociąg pancerny może otrzymać do ochrony odcinek nie większy niż 30 — 40 km.

I tu ochrona odcinka może odbywać się przez patrolowanie lub też przy pomocy pełnienia służby w określonym punkcie (dyżurowanie).

D. ROZPOZNANIE POCIĄGÓW PANCERNYCH.

Rozpoznanie pociągów pancernych ma za zadanie zebranie wiadomości, niezbędnych do prawidłowego i najlepszego wykorzystania pociągu pancernego w walce.

Rozpoznanie powinno się odbywać skrycie; dawać zaś wiadomości na czas i pewne.

Przed każdym rozpoznaniem pociągu powinny być dokładnie zbadane przez organa rozpoznające mapa i profil drogi.

Rozpoznanie pociągu pancernego dzieli się na: rozpoznanie przeciwnika (gdzie jest, jakie są jego siły, co robi), rozpoznanie toru kolejowego i okolicznego terenu (punktów obserwacyjnych, stanowisk ogniowych, stanowisk wyczekujących), obserwację położenia oddziałów własnych, przygotowanie danych ognia, wykonywanie zadań łącznikowych oraz obserwacja nieba.

Ścisła łączność z piechotą i artylerią oraz wymiana zdobytych wiadomości są podstawą prawidłowego współdziałania pociągów pancernych z innymi rodzajami wojska.

W rozpoznaniu pociągu poza pełniącymi funkcje dowódców i specjalnym organem rozpoznania (pluton dowództwa), biorą udział i organa rozpoznania powietrznego (płatownice i balony). Pluton dowództwa — to zasadniczy organ rozpoznania pociągu. Rozpoznanie dzieli się na przedwstępne i zwykłe.

1. Rozpoznanie przedwstępne.

Rozpoznanie to przeprowadzają dywizjony i pociągi pancerne tylko w tym przypadku, gdy jest pewność, że czas pozwoli wykorzystać jego wyniki. Rozpoznanie przedwstępne odbywa się na drezynie motorowej lub pancernej, którą wysyła się na 100 km naprzód przed linię frontu. Zadaniem tego rodzaju rozpoznania jest zapoznanie się z terenem i torem w obszarze przewidzianych działań oraz zebranie wiadomości o przeciwniku.

II. Rozpoznanie zwykłe.

Zaczyna się ono z chwilą oddzielenia się części (bojowej lub też z chwilą wyruszenia na odcinek bojowy 45 — 50 km do linii frontu) — w dalszym ciągu prowadzi je pociąg pancerny bez przerwy.

Rozpoznaniem zajmują się przede wszystkim dowódcy, którzy obserwują przez szczeliny obserwacyjne. Ponadto, z chwilą wyruszenia pociągu na odcinek bojowy, na przednią lorę wysyła się: dowódcę plutonu dowództwa, dowódcę drużyny zwiadowczej i żołnierza z karabinem maszynowym, umieszczonych tam w sposób skryty. Na tendrze parowozu umieszcza się zwiadowcę i żołnierza z karabinem maszynowym do obserwowania i ostrzeliwania płatowców. Dowódca pociągu powinien mieć wykres profilu drogi posuwania się, z którym należy zapoznać maszynistów, konduktorów, zwiadowców i cały personel dowództwa.

Cały obszar rozpoznania pociągu pancernego w tym okresie nie wychodzi poza ramy toru.

Rozpoznanie to odbywa się w czasie posuwania się pociągu pancernego na odcinku bojowym, w odległości nie mniej niż 15 km do nieprzyjaciela, gdy na przedzie znajdują się własne oddziały. Nosi ono nazwę rozpoznania w marszu—zdala od nieprzyjaciela. W tych warunkach szybkość posuwania się pociągu normalnie nie powinna przekraczać 10 — 15 km na godzinę.

Poczynając od odległości 10—15 km do frontu nieprzyjacielskiego, a przy marszu w przewidywaniu walki spotkaniowej z chwilą oddzielenia części bojowej od taboru, posuwanie się pociągu pancernego jest już połączone z trudnościami. Od tej chwili zaczyna się rozpoznanie w marszu wpobliżu nieprzyjaciela. Tu organa rozpoznania pociągu powinny wykazać szczególną czuj-

ność. Poczynając od tej odległości, a jeżeli będzie wymagać tego położenie to i wcześniej, pociąg pancerny wysyła naprzód dreżynę ręczną lub motorową. Na dreżynę siada 6 ludzi, a więc 2 zwiadowców, 2 telefonistów, dozorca drogowy z dowódcą plutonu dowództwa, którzy zabierają ze sobą aparat telefoniczny, kabel i flagi sygnałowe. Dreżyna posuwa się przed pociągiem w odległości 2 — 2½ km. Utrzymuje ona łączność wzrokową z rozmieszczonemi w sąsiedztwie oddziałami piechoty i pociągiem pancernym, nie wyjeżdżając poza linję czołowych czat marszowych.

Pociąg pancerny, utrzymując łączność wzrokową z dreżyną, posuwa się za nią skokami. Na dłużych przestrzeniach otwartych przepuszcza on dreżynę do najbliższego stanowiska zakrytego, poczem szybko przechodzi przez otwarty odcinek toru.

Rozpoznanie dreżyny powinno wskazać, gdzie mogą być punkty obserwacyjne, stanowiska ogniowe i wyczekujące. W razie napadu na dreżynę, obsługa jej szybko z niej zeskakuje i zajmuje stanowiska obronne, według wskazówek dowódcy plutonu dowództwa. Na dreżynie jest stale wywieszona chorągiewka. Brak jej i obsługi — to dowód nagłego napadu na dreżynę. Pociąg pancerny przebiega wtedy szybko dzielącą go od dreżyny przestrzeń, celem wyjaśnienia przyczyny i aby dopomóc jej w razie potrzeby.

III. Rozpoznanie przed walką.

Rozpoznanie przed walką wysyła się z chwilą wyjazdu na odcinek bojowy (5—8 km od przypuszczalnej pozycji zakrytej), a jeżeli tego wymaga położenie to i wcześniej.

Rozpoznanie bojowe pociągu pancernego powinno

umożliwić mu wkroczenie w walkę jak najszybciej i bez przeszkód.

IV. Rozpoznanie w walce.

Cały aparat rozpoznawczy pociągu powinien być tak zorganizowany, aby w każdej chwili walki dowódca pociągu (dywizjonu) miał wszelkie, nawet najdrobniejsze, wiadomości o posuwaniu się własnej piechoty, na której odcinku działa pociąg pancerny i o działaniu nieprzyjaciela, znajdującego się w strefie zasięgu ognia pociągu.

Praca rozpoznawcza pociągu pancernego powinna dać jego dowódcy jasny obraz walki.

Cały obszar, widoczny z każdego punktu obserwacyjnego, powinien być podzielony na odcinki, obserwację ich poleca się poszczególnym zwiadowcom. Szczególną uwagę należy zwrócić na te siły mechaniczne, z którymi łatwo jest walczyć pociągowi pancernemu (np. czołgi, samochody pancerne, karabiny maszynowe), a które są groźne dla piechoty. O ich ukazaniu się dowódca pociągu pancernego powinien być zawiadomiony niezwłocznie, skoro tylko zostaną one zauważone w obszarze, gdzie przeprowadza się obserwację. Gniazda karabinów maszynowych muszą być rozpoznane przed wkroczeniem do walki pociągu pancernego.

Przygotowania czołgów do natarcia można wykryć na podstawie charakterystycznego szumu silnika, połączonego ze wzmożeniem ognia na froncie.

Aby uniknąć napadu ogniowego ze strony nieprzyjacielskiego pociągu pancernego, na punkcie obserwacyjnym wystawia się specjalnego żołnierza do obserwowania toru. Obserwator ten powinien być odpowiednio wyszkolony, aby mógł szybko określać obecność pociągu pancernego i aby dobrze znał jego kształty.

Poza już wyszczególnionymi zadaniami zasadniczymi, rozpoznawcze organa pociągu pomagają jego dowódcy w obserwowaniu padania własnych pocisków.

Do obserwowania płatowców nieprzyjacielskich i gazów, w każdym pociągu pancernym wyznacza się specjalnego młodszego dowódcę (podoficera); znajduje się on na tendrze parowozu pancernego. Gdy zauważy on płatowce nieprzyjacielskie lub gazy, podaje odpowiednią komendę, którą przekazują starsi w wagonach pancernych.

Na komendę „gazy“ wszyscy wkładają maski przeciwgazowe. Do płatowców strzela się jedynie na rozkaz dowódcy pociągu.

E. ZAGADNIENIE ŁĄCZNOŚCI W PRACY BOJOWEJ POCIĄGU PANCERNEGO.

Łączność pociągu dzieli się na wewnętrzną i zewnętrzną.

1. *Łączność wewnętrzna.*

Powinna być ona przygotowana do działania z chwilą oddzielenia części bojowej od taboru. Łączność ta odbywa się przy pomocy komend, przekazywanych tubą, telefonem, gwizdkiem parowozu oraz według specjalnej sygnalizacji.

Łączność tubowa. Tuby te idą z punktu obserwacyjnego dowódcy pociągu na parowozie pancernym do punktów obserwacyjnych na wozach pancernych, od nich zaś do dowódców dział. Poza tem jest specjalna tuba z punktu dowódcy do budki maszynisty, celem podawania mu komend.

System tub nadaje się tylko do przekazywania komend krótkich, zgóry ustalonych jak np. naprzód

wtył, ogień, stój, cel, zapalnik, kątomierz i t. d. Do tub wyznacza się wyszkolonych dyżurnych. Łączność tubowa jest to jeden z najpewniejszych środków łączności, jednak wymaga ona dużej wprawy oraz dokładnej obserwacji, ponadto nie jest możliwe równoczesne nadawanie i przyjmowanie komend.

Wewnętrzna łączność telefoniczna; polega ona na zwykłych liniach podwójnych i aparatach induktorowych. Telefony umieszcza się na parowozie pancernym i na wozach pancernych (w wieżyczkach obserwacyjnych). Do przeprowadzenia linii używa się kabla morskiego. Druty przeprowadza się pod wagonami.

Łączność przy pomocy gwizdka parowozowego to jeden z najbardziej używanych środków łączności w marszu zdala od nieprzyjaciela.

II. Łączność zewnętrzna.

Jest to łączność pociągu pancernego z tyłami, innemi pociągami, punktami obserwacyjnymi i innemi rodzajami wojska. Odbywa się zapomocą: semafora, telefonu, telegrafu, gwizdka parowozowego, gwizdawki, chorągiewek, latarni sygnałowych, gońców, łańcucha gońców, gołębi, psów i t. p.

Łączność przy pomocy semaforów stosuje się wyjątkowo, celem przekazania rozkazów z pociągu pancernego do oddziałów w polu lub też z jednego pociągu na drugi. Składa się ona z kombinacji znaków różnego rodzaju, dobrze widocznych z boku. Ilość wystawianych sygnałów powinna być ściśle ograniczona; sygnały te musi dobrze znać cała obsługa pociągu.

Łączność telefoniczna to najbardziej rozpowszechniony rodzaj łączności pociągu pancernego z punktami

obserwacyjnymi i piechotą. Linja telefoniczna powinna być dwuprzewodowa.

Telegraf ma jedynie zastosowanie do łączności taboru pociągu pancernego ze stacją czołową.

Przy korzystaniu z telegrafu jak również w dużej mierze i z telefonu, należy pamiętać, że każde nieostrożne słowo może pociągnąć za sobą zgubne następstwa. Nie należy nigdy zapominać o tem, że nieprzyjaciół może podsłuchać.

Jeżeli pociąg pancerny działa w składzie dywizjonu, to punkt obserwacyjny dowódcy dywizjonu umieszcza się albo razem z punktem obserwacyjnym dowódcy oddziału, w którego skład wchodzi pociąg, lub też razem z punktem obserwacyjnym dowódcy jednego z pociągów pancernych, przeważnie ciężkiego. Sekcja łączności dywizjonu nawiązuje łączność z punktami obserwacyjnymi dowódców pociągów i piechotą.

Łączność przy pomocy gwizdka odbywa się zgodnie z kluczem łączności wewnętrznej pociągu.

Łączność przy pomocy chorągiewek, latarni, gońców, łańcucha gońców nie wymaga wyjaśnienia.

Również do celów łączności nadają się gołębie i psy; gołębnik można urządzić w taborze, do części bojowej zaś brać koszyki z gołębiami. Łączność części bojowej pociągu pancernego z taborem często przerywa się, to też gołębie, jako środek łączności, mogą przynieść duże korzyści. Łączność pociągu pancernego z wysuniętymi punktami obserwacyjnymi może się odbywać przy pomocy psów meldunkowych, tem bardziej, że łatwo je przewozić w pociągu pancernym.

F. POCIĄG PANCERNY W WALCE.

I. Przygotowanie do walki.

Przygotowanie pociągu pancernego do walki powinno rozpocząć się z chwilą wydania decyzji o oddzieleniu części bojowej od taborowej. Polega ono na sprawdzeniu prawidłowości działania całego sprzętu.

Dowódca pociągu pancernego¹ powinien dobrze przestudjować zadanie, poczem zrobić ścisłe obliczenia: ile i czego potrzeba do jego wykonania.

Powziąwszy decyzję, melduje on o tem dowódcy, od którego otrzymał to zadanie. Gdy jego decyzja zostanie przyjęta, a nawet, gdy brak czasu, nie czekając na to, dowódca pociągu zbiera oficerów i objaśnia im zadanie oraz kolejność jego wykonania, zgodnie z decyzją. Potem przystępuje on do opracowania decyzji.

Odprawa z podległymi dowódcami nie powinna trwać dłużej niż 10 — 15 min. Wytyczne dowódcy powinny być wyraźne, jasno sformułowane i nieodwołalne.

Dowódcy pododdziałów pociągu (adjutant, dwaj dowódcy wagonów pancernych, dowódca plutonu dowództwa i zastępca dowódcy pociągu), po otrzymaniu wytycznych dowódcy, zbierają obsługę swego działu i ze swej strony wyjaśniają jej otrzymane zadanie i sposoby jego wykonania.

Wszyscy dowódcy pociągów pancernych powinni pamiętać, że pociąg pancerny jest bronią chwili, jego działania są krótkotrwałe, to też nie trzeba się rozważniać przy odprawach, wystarczy powiedzieć krótko: dokąd, poco, co i jak powinniśmy zrobić.

II. Kierowanie posuwaniem się.

Dowódca pociągu pancernego, znajdując się na parowozie pancernym, kieruje wszelkimi jego działaniami zapomocą komend, podawanych tubą lub też telefonicznie, zapomocą syreny parowozowej, gwizdkiem lub też używając specjalnej sygnalizacji. Jeżeli dowódca pociągu pancernego znajduje się poza parowozem, zastępuje go dowódca pierwszego wagonu pancernego, jeżeli zaś zginie lub zostanie ranny, zastępuje go jego zastępca. Znajdując się poza pociągiem, dowódca wydaje rozkazy przy pomocy wszelkich środków łączności, posiadanych na pociągu pancernym.

III. Stanowisko przed walką.

Po przybyciu na linię walki, pociąg pancerny na krótki przeciąg czasu zajmuje stanowisko zakryte, możliwie w pobliżu nieprzyjaciela, aby zorientować się w położeniu, nawiązać łączność i wybrać najodpowiedniejszą chwilę do wejścia w walkę. To stanowisko zakryte wykorzystuje pociąg pancerny do strzelania jako baterja. Stanowisko tego rodzaju nazywa się wyczekującym lub zakrytem stanowiskiem ogniowem. Okres znajdowania się na stanowisku wyczekującym dowódca pociągu pancernego wykorzystuje do osobistego rozpoznania toru, stanowisk ogniowych nieprzyjaciela i nawiązania łączności osobistej z najbliższymi baterjami i piechotą.

Zależnie od właściwości terenu stanowisk wyczekujących może być kilka. Stanowisko takie powinno odpowiadać następującym warunkom:

- a) powinno mieć jak największy ostrzał;
- b) powinno zapewnić dobre ukrycie przed naziem-

nem rozpoznaniem nieprzyjaciela, do tego wykorzystuje się wawozy, ogrzewalnie, budki kolejowe i t. p.;

c) powinno zapewnić dobre ukrycie przed powietrz-
nem rozpoznaniem nieprzyjaciela;

d) powinno mieć dogodny i skryty dowóz zaopa-
trzenia bojowego;

e) powinno mieć dość twardy, lecz nie kamie-
nisty grunt, aby nie zwiększać działania odłamków po-
cisków nieprzyjacielskich;

f) w pobliżu nie powinno być widocznych i wy-
raźnych przedmiotów, ułatwiających wstrzeliwanie się
do pociągu pancernego (semafony, oddzielnie stojące
budki, oddzielne drzewa).

IV. Stanowisko bojowe.

Kiedy już nadeszła chwila wprowadzenia do walki
pociągu pancernego, dowódca jego z własnej inicjatywy,
czy też na rozkaz dowódcy odcinka bojowego wyjeżdża
na zgóry obrane odkryte stanowisko ogniowe.

Wyjazd na odkryte stanowisko ogniowe powinien
odbywać się całą parą, jednak w połączeniu z dokładną
obserwacją toru. Nikt z obsługi nie może wtedy znajdo-
wać się na lorach i z zewnątrz pociągu.

Pociąg musi umieć szybko wyjechać na odkryte
stanowisko.

Napad ogniowy może trwać najdłużej 2—3 minut,
w przeciwnym razie pociąg, znajdując się długo na
oczach nieprzyjaciela, może być rozbity przez jego arty-
lerję.

W zależności od zadania, odkrytych stanowisk
dla pociągu pancernego może być kilka, przytem łącz-
ność stanowisk odkrytych z zakrytymi powinna być za-
pewniona.

Odkryte stanowisko ogniowe powinno odpowiadać następującym warunkom:

1) pozwalać na swobodę manewrowania na przestrzeni nie mniejszej niż 1 km;

2) dawać możliwość obserwacji i ostrzału ogniem bezpośrednim wszystkich celów, przewidzianych w zadaniu oraz całego odcinka bojowego;

3) dawać możliwość ukrytego wyjazdu i ukazania się pociągu pancernego.

V. Kierowanie ogniem.

Na stanowisku zakrytem pociąg pancerny działa jak bateria artylerji. Kieruje się jego ogniem zgodnie z ogólnymi zasadami artyleryjskimi. Na odkrytem stanowisku ogniowym pociąg pancerny strzela w marszu lub na miejscu.

Przed wyjazdem na odkryte stanowisko—w ostatnim ukryciu — pociąg pancerny zatrzymuje się na chwilę, aby zorjentować się i zgrubsza nacelować swą broń. Sam wyjazd powinien być stanowczy i śmiały.

Na stanowisku odkrytem dowódca pociągu wytycza punkt zatrzymania się, umożliwiający strzelanie do celu w bezpośrednim jego pobliżu. Do chwili pierwszego zatrzymania się nie powinien paść z pociągu ani jeden strzał. Gdy pociąg dojedzie do wytyczonego miejsca, na komendę dowódcy „stój — ognia” maszynista daje kontrparę i masa ognia zalewa cel.

Ogień prowadzi się aż do zupełnego zniszczenia nieprzyjaciela, lub też aż do zużycia całego normalnego zapasu pocisków karabinowych i amunicji artyleryjskiej, poza żelaznym zapasem amunicji. Zapas ten zużywa się tylko wtedy, gdy pociągowi grozi klęska (średnio z apas

ten liczy po jednej taśmie na karabin maszynowy i 4 szrapnele na działło).

Gdy strzela artylerja nieprzyjacielska, pociąg pancerny manewruje, starając się wyjść poza granice widel. Unikanie rozrywających się pocisków nieprzyjacielskich powinno jednak mieć przebieg powolny, aby nie wywoływać wrażenia, że pociąg pancerny wycofuje się.

Gdy cel został osiągnięty lub zagłuszono ogień, pociąg pancerny — o ile jego obecność na stanowisku odkrytem nie jest niezbędna — zwolna cofa się do najbliższego zakrycia, aby uzupełnić swą amunicję. W pewnych przypadkach, jeżeli jest to możliwe, pociąg posuwa się naprzód do najbliższego zakrycia. Ma to duże znaczenie moralne dla własnej piechoty.

G. MASKOWANIE POCIĄGÓW PANCERNYCH.

Zupełnie ukryć pociąg pancerny przed obserwacją powietrzną jest rzeczą prawie niemożliwą. To też zaleca się wszelkie przerzucania pociągów wykonywać w nocy, podczas deszczu i śniegu, mgły, aby utrudnić obserwację z góry.

Odkryte przestrzenie, zwłaszcza na nasypie, przebywa pociąg pancerny szybko i to wtedy, gdy jest pewność, że nieprzyjaciel nie obserwuje.

Na stacjach kolejowych pociąg pancerny nie powinien zatrzymywać się przy peronie.

Szczególłą uwagę należy zwrócić na cień, który pada od pociągu.

Duże znaczenie posiada również karność maskowania i uświadamianie sobie znaczenia tajemnicy wojσκowej. Szpiegom łatwiej jest, niż gdzie indziej, pracować na stacjach kolejowych. Jedno nieostrożne słowo, wypowiedziane przez kogoś z obsługi pociągu pancer-

nego, może dać nieprzyjacielowi więcej, niż cała doba obserwacji odcinka.

Jeżeli zachodzi obawa co do obserwacji powietrznej, należy unikać ruchu w pobliżu pociągu pancernego. Szczególną uwagę należy zwrócić na karność maskowania w części taborowej, gdzie karność powinna być tak postawiona, że na sygnał obserwatora powietrznego część ta niczem nie powinna się różnić od zwykłego składu wagonów towarowych.

W celu obserwowania powietrza na tendrze parowozu pancernego wystawia się obserwatora powietrznego. Obserwator ten, w razie ukazania się płatowców nieprzyjacielskich lub też zauważenia gazów, podaje sygnał umówiony lub komendę, które przyjmuje cała załoga pociągu pancernego.

Do sposobów maskowania technicznego należy malowanie na kolor ochronny, użycie takiego węgla, który przy paleniu daje jak najmniej dymu, urządzenie pochłaniaczy dymu na parowozach pancernych oraz maskowanie roślinne przy pomocy pokrywania pociągu pancernego ścięciem listowiem.

W czasie posuwania się wśród osiedli pociąg pancerny, zamaskowany listowiem zaledwie z trudem można z odległości 2 km odróżnić przez lornetkę. Wreszcie możliwe jest posuwanie się pod osłoną zasłony dymowej, sztucznych pożarów i niewielkich składów wagonów towarowych.

Ponieważ w czasie posuwania się pociąg pancerny wywołuje znaczny szum, konieczne jest dokładne zbadanie wszystkiego tego, co mogłoby go wywoływać.

Podczas ruchu przedmioty łatwiej można rozróżnić, to też, gdy ukaże się płatowiec nieprzyjacielski, należy

zatrzymywać pociąg. Szczególną uwagą przy maskowaniu należy zwrócić na padanie cienia od pociągu.

Do sposobów maskowania należy zaliczyć również nieumieszczanie napisów na pociągach pancernych.

H. OBRONA PRZECIWCHEMICZNA POCIĄGU.

Do najbardziej odpowiednich do przeprowadzenia napadu chemicznego celów należą zarówno części taborowe pociągów na stacjach kolejowych jak i same pociągi pancerne. Pociąg prowadzi rozpoznanie chemiczne. Rozpoznanie to jest jedną z części składowych ogólnego rozpoznania pociągu pancernego. Rozpoznanie chemiczne powinno wyjaśnić:

a) rozmieszczenie i skład oddziałów chemicznych i środków napadu chemicznego nieprzyjaciela;

b) miejsca robót przygotowawczych nieprzyjaciela, mających na celu przeprowadzenie napadu chemicznego;

c) miejsca składów bojowego wyposażenia chemicznego nieprzyjacielskiego;

d) miejsca składów bojowego sprzętu chemicznego nieprzyjaciela;

e) stopień niebezpieczeństwa przy działaniu pociągu pancernego w danym obszarze;

f) miejsca w obszarze działania pociągu pancernego zakażone przez nieprzyjaciela.

Posterunki do obserwowania powietrznego nieprzyjaciela ustawia się na tendrze i wagonach pancernych. Na posterunku, na tendrze pociągu wystawia się instruktora chemicznego. Instruktor ten powinien być odpowiednio wyszkolony, aby umiał: wykryć we właściwym czasie przygotowania do napadu chemicznego ze strony nieprzyjaciela jak również i podać sygnał alarmu chemicznego.

Przy przechodzeniu pociągu pancernego przez strefę działania gazów należy przewidzieć następujące środki ostrożności:

rozpoznanie, które stwierdziło zakażone odcinki, uprzedza o tem pociąg pancerny, podając określony sygnał chemiczny. Poza tem miejsca zakażone powinny być odgrodzone sygnałami „niebezpieczeństwa chemicznego”.

Gdy obserwator chemiczny zauważy wskazane sygnały lub też gdy zostanie o tem uprzedzony, podaje komendę „gazy”. Wtedy załoga ucieka się do środków ochronnych; wkłada maski przeciwgazowe i zamyka wszelkie otwory w wagonach pancernych.

Miejsce zakażone pociąg pancerny powinien przejść szybko. Po przejściu podaje się odpowiednie sygnały do zdjęcia masek przeciwgazowych i wydaje się natychmiast zarządzenia do dania pierwszej pomocy zatrutym gazami i oczyszczenia z nich pociągu.

Dowódca pociągu pancernego nigdy nie powinien w warunkach bojowych i podczas marszu zapominać o niezbędnych środkach i zarządzeniach co do uchronienia pociągu od niebezpieczeństwa chemicznego. Musi on dokładnie znać wszelkie możliwości obrony przeciwchemicznej i oczyszczenia pociągu od gazów bojowych.



L. 1187

86/102



32342/

2

5585

17040

