

WITOLD JARNO
(UNIWERSYTET ŁÓDZKI)*

Służba samochodowa Wojska Polskiego w latach trzydziestych XX wieku

Streszczenie. Artykuł omawia służbę samochodową w Wojsku Polskim w latach trzydziestych XX w. Zadaniem tej służby było przewożenie żołnierzy, wyposażenia, zaopatrzenia oraz rannych. Do realizacji tych zadań używano samochodów osobowych, ciężarowych, sanitarnych oraz pojazdów specjalnych. Polskie władze wojskowe miały świadomość, że jednym z głównych kierunków rozwoju polskiej armii było jej zmotoryzowanie i zastąpienie taborów konnych pojazdami mechanicznymi. Jednak służba samochodowa w Wojsku Polskim nie została należycie przygotowana do realizacji spoczywających na niej zadań. Było to spowodowane w głównej mierze słabością gospodarczą kraju, niskim poziomem zmotoryzowania kraju, słabo rozwiniętą siecią szos, niedostosowaniem dróg i mostów do transportu samochodowego, brakiem rozbudowanego zaplecza technicznego oraz ograniczeniami finansowymi polskiej armii. W konsekwencji transport samochodowy w polskim wojsku do września 1939 r. wciąż odgrywał niewielką rolę, a zasadnicze znaczenie miał transport konny oparty na powolnych kolumnach taborowych.

Słowa kluczowe: Wojsko Polskie w XX wieku, służba samochodowa w Wojsku Polskim, samochody wojskowe w Wojsku Polskim.

W odniesieniu do transportu lądowego najważniejszym wynalazkiem cywilizacyjnym okazało się koło, które od pradziejów umożliwiało ludzkości konstruowanie różnych urządzeń, za pomocą których transportowano ludzi i towary¹. Wozy konne bardzo szybko znalazły zastosowanie również dla celów wojskowych, będąc aż do XX w. głównym środkiem transportu zaopatrzenia i wyposażenia wojskowego. Oczywiście od dawna szukano sposobów na zwiększenie mobilności wojska (zwłaszcza w zakresie transportu niezbędnego zaopatrzenia), jednak dopiero postęp techniczny i technologiczny w XIX w.

* Wydział Filozoficzno-Historyczny, Instytut Historii, Katedra Historii Polski i Świata po 1945 r., e-mail: wjarnolodz@op.pl.

¹ W tekście użyto następujących skrótów: CAW – Centralne Archiwum Wojskowe, OK – Okręg Korpusu, MSWojsk. – Ministerstwo Spraw Wojskowych, SG – Sztab Główny, WP – Wojsko Polskie.

przyniósł poważne zmiany w tym zakresie, szczególnie dzięki rozwojowi kolei żelaznej, szeroko wykorzystywanej również dla potrzeb wojskowych. Nowy etap zapoczątkowała I wojna światowa, gdy zaczęto użytkować na dużą skalę kolejny wynalazek, jakim był skonstruowany w latach osiemdziesiątych XIX w. silnik spalinowy, który pozwolił na zbudowanie pierwszych samochodów. Zasadniczym problemem była jednak ich słabość techniczna i awaryjność, niewielka nośność, brak rozbudowanej sieci dróg nadających się do poruszania pojazdów mechanicznych, jak również niewielki zasięg. Z tej przyczyny w 1914 r. w głównych armiach europejskich było jedynie po kilkaset samochodów, których wykorzystanie postrzegano jedynie jako transport uzupełniający w stosunku do wozów konnych i kolei. Jednak bardzo szybko dostrzeżono przydatność samochodów do szybkiego przemieszczania mniejszych oddziałów na zagrożone odcinki frontu oraz do dostarczania jednostkom frontowym amunicji i niezbędnego zaopatrzenia. Stąd też konieczność wyposażenia armii w pojazdy mechaniczne o możliwie dużej nośności spowodowała wzrost produkcji pojazdów mechanicznych (głównie ciężarówek). Po zakończeniu I wojny światowej ich nadmiar użytkujące je armie sprzedawały, co przyczyniło się z kolei do ożywienia cywilnego transportu drogowego.

Transport samochodowy szybko okazał się środkiem przewozowym o stosunkowo dużej szybkości i wydajności w odniesieniu do masy transportowanego towaru lub przewożonej liczby ludzi. Dodatkowo, w porównaniu do kolumn taborowych o trakcji konnej – kolumny samochodowe miały większą zdolność do przemieszczania się, większą szybkość i ładowność oraz wymagały – biorąc pod uwagę ich większą ładowność – mniejszej liczby ludzi do obsługi. Jednak szersze zastosowanie pojazdów mechanicznych do transportu było wówczas poważnym problemem głównie ze względów finansowych (wysoka cena samochodów, szybkie zużywanie się sprzętu, duże zużycie materiałów pędnych, konieczność wyszkolenia niezbędnej liczby kierowców i mechaników) oraz braku rozbudowanej sieci drożnej o utwardzonych szosach. Mimo tych ograniczeń potrzebę motoryzacji wojska widziano również w odrodzonej w 1918 r. Polsce, jednak konieczność odbudowy wyniszczonego wojną kraju powodowała, że przed państwem polskim stało szereg innych ważniejszych zadań niż szybka motoryzacja – bez czego trudno było z kolei realnie myśleć o motoryzacji sił zbrojnych. W rezultacie w 1924 r. w Polsce było zarejestrowanych ok. 7,5 tys. samochodów (w tym 27% ciężarowych), a dwa lata później – 14,7 tys. (w tym 19% ciężarowych). Kolejne lata przyniosły co prawda powolny rozwój motoryzacji kraju, lecz kryzys gospodarczy na początku lat trzydziestych zahamował ją, a jej ponowny rozwój nastąpił dopiero w drugiej połowie tej dekady. Innymi ważnymi problemami były słabo rozwinięta sieć drogowa oraz fatalny stan dróg, których modernizację rozpoczęto na większą skalę również dopiero w latach trzydziestych.

Mimo to w końcu 1938 r. w Polsce było jedynie 2957 km dróg ulepszonych i przystosowanych do ruchu samochodowego².

Tabela 1

Zarejestrowane samochody i motocykle w Polsce w latach 1927–1939

Rok	Samochody					Motocykle
	ogółem	w tym ciężarowe	w tym autobusy	w tym taksówki	ogółem na 10 tys. mieszkańców	
1927	16 633	2 966	1 012	2 970	5,5	3 022
1929	29 701	4 896	2 841	6 016	9,6	4 597
1931	39 391	7 440	4 293	7 140	12,1	7 940
1933	26 015	5 623	2 545	5 426	7,7	8 182
1935	25 868	4 945	1 542	4 578	7,8	8 305
1937	28 570	5 545	1 543	4 453	8,4	8 898
1939	41 948	8 609	2 038	5 216	12,1	12 061

Źródło: *Encyklopedia historii Drugiej Rzeczypospolitej*, red. A. Garlicki, Warszawa 1999, s. 242.

Poziom motoryzacji Polski przez cały okres międzywojenny odbiegał znacząco od innych dużych krajów europejskich, gdzie rozwój przemysłu samochodowego przebiegał znacznie szybciej, co oczywiście przekładało się również na szybsze wykorzystanie transportu samochodowego dla celów wojskowych. O ile trudno się było Polsce równać pod względem rozwoju motoryzacji z bogatą Francją, Włochami czy nawet Niemcami osłabionymi postanowieniami traktatu wersalskiego, to jednak jego poziom np. w znacznie mniejszej Czechosłowacji był znacznie większy, co wyraźnie pokazywało zapóźnienie państwa polskiego w odniesieniu do omawianej kwestii.

² *Encyklopedia historii Drugiej Rzeczypospolitej*, red. A. Garlicki, Warszawa 1999, s. 241–242; A. Jońca, *Samochody ciężarowe Wojska Polskiego*, Warszawa 2014, Wielki leksykon uzbrojenia. Wrzesień 1939, t. XXIX, s. 8–10.

Tabela 2

Poziom motoryzacji w Polsce i wybranych krajach europejskich
w okresie międzywojennym

Państwo	Liczba samochodów		
	1 stycznia 1924 r.	1 stycznia 1929 r.	1 stycznia 1935 r.
Niemcy	200 000	570 000	937 000
ZSRR	18 700	b.d.	180 000
Francja	b.d.	1 080 000	2 036 000
Włochy	b.d.	189 000	370 000
Czechosłowacja	b.d.	60 000	112 000
Polska	7 501	29 423	24 821

Źródło: E. Kozłowski, *Wojsko Polskie 1936–1939. Próby modernizacji i rozbudowy*, Warszawa 1964, s. 178.

W pierwszych latach niepodległości użytkowano w Polsce głównie pojazdy przejęte po armii niemieckiej i austro-węgierskiej, jak również zakupione z powojennego demobilu od państw zachodnich, przez co przez wiele lat wielkim problemem była duża różnorodność użytkowanych samochodów, ich nie najlepszy stan techniczny, jak również brak wystarczającej liczby mechaników i kierowców. Dopiero w połowie lat dwudziestych podjęto pierwsze kroki w kierunku stworzenia i rozbudowy krajowego przemysłu motoryzacyjnego, lecz proces ten przebiegał powoli i z wieloma problemami, co przekładało się na rosnące zapóźnienia w kwestii motoryzacji kraju, jak również polskiej armii. Oczywiście władze cywilne i wojskowe miały tego świadomość, lecz przez cały okres dwudziestolecia międzywojennego nie udało się poprawić owej sytuacji. Oto jak poziom motoryzacji oceniał w końcu lat trzydziestych gen. dyw. Wacław Stachiewicz: „Stopień motoryzacji wojska jest funkcją ogólnego stanu motoryzacji kraju. Nie można było myśleć o motoryzacji armii w szerszym zakresie bez znacznego zwiększenia ilości samochodów – przede wszystkim ciężarowych – kursujących w kraju, bez rozwinięcia przemysłu samochodowego, warsztatów, zwiększenia ilości wykwalifikowanego personelu technicznego, mechaników, kierowców itp.”³. Trafnie ów problem ujął również Waldemar Rezmer: „Sprzęt pancerny i samochodowy nawet

³ W. Stechiewicz, *Pisma*, t. I (*Przygotowania wojenne w Polsce 1935–1939*), „Zeszyty Historyczne” [Paryż] 1977, nr 40, s. 90.

najliczniejszy i najlepszy technicznie, niewiele jest wart na polu bitwy bez sprawnego aparatu remontowo-naprawczego oraz skutecznej organizacji zaopatrywania i ewakuacji. Występuje nawet prawidłowość; im więcej w wojsku nowoczesnego sprzętu motorowego i pancernego, tym bardziej musi być rozbudowana specjalistyczna służba, której zadaniem będzie obsługa tego sprzętu”⁴.

Służbą zajmującą się użytkowaniem i obsługą techniczną pojazdów mechanicznych była służba samochodowa, której załóżki w polskiej armii zaczęto tworzyć już w 1918 r., bazując na pojazdach przejętych po niedawnych zaborcach, jak również przybyłych w 1919 r. z armią generała Hallera oraz zakupionych z demobilu armii francuskiej i amerykańskiej. Jednak słabość gospodarcza Polski spowodowała niedoinwestowanie służby samochodowej, która przez cały okres międzywojenny borykała się z licznymi problemami natury organizacyjnej, kadrowej i finansowej. W kolejnych latach przed władzami wojskowymi pojawił się problem przeprowadzenia unifikacji sprzętu samochodowego odpowiadającego potrzebom polskiej armii oraz popierania rozbudowy krajowego przemysłu samochodowego, bez czego trudno było realnie myśleć o motoryzacji sił zbrojnych.

Po zakończeniu wojny polsko-bolszewickiej na wyposażeniu WP znajdowało się w lutym 1921 r. 4522 samochodów różnych marek, w większości w złym stanie technicznym lub wyeksploatowanych. Latem tego roku – po przejściu armii na organizację pokojową – całość formacji samochodowych skupiono w dziesięciu dywizjonach samochodowych w Warszawie, Lublinie, Grodnie, Łodzi, Krakowie, Lwowie, Poznaniu, Toruniu, Brześciu i Przemyślu. Każdy z dywizjonów składał się z: dowództwa, trzech kolumn samochodowych (osobowej i sanitarnej, ciężarowej oraz szkolnej), kadry kolumny zapasowej i tzw. zakładu samochodowego, złożonego z warsztatu, składów materiałów pędnych oraz składu materiałów samochodowych. Dowódca dywizjonu pełnił zarazem obowiązki szefa służby samochodowej w danym okręgu korpusu, podlegając bezpośrednio w tym względzie dowódcy okręgu. Powyższa organizacja omawianej służby przetrwała z niewielkimi zmianami do końca lat dwudziestych⁵.

Nową reorganizację służby samochodowej wprowadzono rozkazem MSWojsk. z 28 listopada 1929 r., którego myślą przewodnią było oddzielenie spraw dowodzenia od spraw administrowania zaopatrzenia wojska w sprzęt samochodowy. W konsekwencji sprawy dowodzenia skupiono w rękach II wiceministra ON, którego fachowym referentem w zakresie służby samochodowej został Szef Broni Pancernych. Z kolei sprawy związane z zaopatrzeniem wojska w sprzęt samochodowy skoncentrowano w rękach I wiceministra MSWojsk., którego fachowymi organami doradczymi w odniesieniu do służby samochodowej został Departament

⁴ W. Rezm er, *Operacyjna służba sztabów Wojska Polskiego w 1939 roku*, Warszawa 2010, s. 99.

⁵ Organizacja wojsk samochodowych z 16 czerwca 1921 r., CAW, Oddział I SG, sygn. I.303.3, teczka 73, bp; M. C iepl ew ic z, *Wojsko Polskie w latach 1921–1926. Organizacja, wyposażenie, wyszkolenie*, Wrocław–Warszawa–Kraków 1998, s. 120–121.

Zaopatrzenia Inżynierii⁶. Duże zmiany wprowadzono także w formacjach samochodowych, kadrując siedem spośród dziesięciu dywizjonów samochodowych (nr 2 w Lublinie – OK nr II, nr 3 w Grodnie – OK nr III, nr 4 w Łodzi – OK nr IV, nr 7 w Poznaniu – OK nr VII, nr 8 w Toruniu – OK nr VIII, nr 9 w Brześciu – OK nr IX i nr 10 w Przemyślu – OK nr X), zachowując jedynie trzy dywizjony samochodowe (nr 1 w Warszawie – OK nr I, nr 5 w Krakowie – OK nr V i nr 6 we Lwowie – OK nr VI). Każdy z tych trzech dywizjonów składał się odtąd z: dowództwa dywizjonu, kwatermistrzostwa, kolumny administracyjnej, kolumny szkolnej (szkolącej kierowców i motocyklistów dla potrzeb służby samochodowej), kadry kolumny szkolnej (szkolącej kierowców i motocyklistów dla potrzeb innych broni i służb), kolumny samochodowej przewozowej oraz parku samochodowego⁷. Skadrowanie wspomnianych siedmiu dywizjonów samochodowych wymagało odpowiedniego przygotowania, toteż formalnie nastąpiło to dopiero 31 marca 1930 r. Od tej chwili – po zredukowaniu etatu – każda z siedmiu kadr dywizjonu samochodowego składała się z: komendy dywizjonu, szkoły kierowców, kolumny przewozowej samochodowej oraz warsztatu samochodowego⁸.

Kolejną reorganizację służby samochodowej wprowadzono rozkazem MSWojsk. z 26 lutego 1934 r., na mocy którego połączono dotychczasowe pułki, dywizjony pancerne, dywizjony samochodowe oraz kadry dywizjonów samochodowych w bataliony pancerne. Sformowano wówczas sześć takich batalionów: nr 1 w Poznaniu (OK nr VII), nr 2 w Żurawicy (OK nr X), nr 3 w Warszawie (OK nr I), nr 4 w Brześciu (OK nr IX), nr 5 w Krakowie (OK nr V) i nr 6 we Lwowie (OK nr VI). Jednak z uwagi na braki kadrowo-sprzętowe przeformowanie pozostałych czterech kadr dywizjonów samochodowych na bataliony pancerne przełożono na okres późniejszy. Wspomniane kadry dywizjonów samochodowych otrzymały charakter jednostek administracyjnych i ośrodków szkolenia kierowców dla potrzeb innych rodzajów broni i służb. Organizacyjnie każda z nich składała się od tej pory z: komendy kadry, samochodowej kolumny przewozowej,

⁶ Rozkaz wykonawczy wprowadzający w życie nową organizację samochodów na stopie pokojowej z 28 listopada 1929 r., CAW, OK nr IV, sygn. I.371.4, teczka 109, bp.

⁷ Powyższą reorganizację przeprowadzono w ten sposób, że: 1) dowództwo dywizjonu, kwatermistrzostwo oraz kolumna administracyjna – powstały na bazie dotychczasowego dowództwa dywizjonu oraz kadry kolumny zapasowej; 2) kolumna szkolna i kadra kolumny szkolnej – z dotychczasowej kolumny szkolnej; 3) park samochodowy – z dotychczasowego dywizjonowego zakładu samochodowego; 4) kolumna samochodowa przewozowa typu I – z dotychczasowych kolumn samochodów osobowych i sanitarnych oraz kolumn samochodów ciężarowych i półciężarowych.

⁸ Rozkaz wykonawczy wprowadzający w życie nową organizację samochodów na stopie pokojowej z 28 listopada 1929 r., CAW, OK nr IV, sygn. I.371.4, teczka 109, bp. Ponadto do formacji służby samochodowej należały wówczas: kolumna samochodowa Generalnego Inspektoratu Sił Zbrojnych, kolumna samochodowa „Zamkowa” (do dyspozycji kancelarii prezydenta Polski) oraz Szkoła Czołgów i Samochodów – dwie pierwsze były podporządkowane administracyjnie 1 dywizjonowi samochodowemu w Warszawie, a Szkoła Czołgów i Samochodów – 5 dywizjonowi samochodowemu.

Tabela 3

Etaty osobowe jednostek służby samochodowej w myśl rozkazu
z 28 listopada 1929 r.

Wyszczególnienie	Oficerowie	Podoficerowie i szeregowi	Pracownicy cywilni	Razem
Jednostki macierzyste				
1 dywizjon samochodowy	29	394	19	442
5 dywizjon samochodowy	29	447	19	495
6 dywizjon samochodowy	30	339	20	389
kadra 2 dywizjonu samo- chodowego	8	31	36	75
kadra 3 dywizjonu samo- chodowego	6	24	25	55
kadra 4, 8 i 10 dywizjonu samochodowego	9	31	35	75
kadra 7 dywizjonu samo- chodowego	9	32	35	76
kadra 9 dywizjonu samo- chodowego	10	32	36	78
Razem	148	1392	295	1835
Jednostki niemacierzyste				
kolumna samochodowa GISZ	3	12	66	81
kolumna samochodowa Zamkowa	1	9	13	23
Szkoła Czołgów i Samo- chodów	14	31	–	45
Razem	18	52	79	148
Personel służby samochodowej poza jednostkami samodzielnymi				
Wydział Samochodowy Departamentu Inżynierii MSWojsk.	5	–	4	9
Departament Zaopatrzenia Inżynierii MSWojsk.	2	–	–	2

Tabela 3 cd.

Wyszczególnienie	Oficerowie	Podoficerowie i szeregowi	Pracownicy cywilni	Razem
Wojskowe Zakłady Zaopatrzenia Inżynierii	14	–	–	14
Instytut Badań Inżynierii	9	–	–	9
Szefostwo Inżynierii Okręgu Korpusu	12	–	–	12
Razem	42	–	4	44
Ogółem	208	1 444	378	2 030

Źródło: Rozkaz wykonawczy wprowadzający w życie nową organizację samochodów na stopie pokojowej z 28 listopada 1929 r., CAW, OK nr IV, sygn. I.371.4, teczka 109, bp.

szkoły kierowców i parku kadry (warsztat samochodowy). Wobec nowych zadań i planowanego w przyszłości przeformowania na kadry batalionów pancernych znacznie wzrosła obsada etatowa dotychczasowych kadr dywizjonów samochodowych, gdyż każda z nich miała liczyć po 13 oficerów, 110 szeregowych i 11 osób personelu cywilnego⁹. Proces przeformowywania jednostek służby samochodowej i łączenia ich z formacjami broni pancernej kontynuowano w 1935 r. Wówczas to – na mocy rozkazu MSWojsk. z 26 września – dwie kolejne kadry dywizjonów samochodowych przeformowano na bataliony pancerne – nr 7 w Grodnie (OK nr III) i nr 8 w Bydgoszczy (OK nr VIII), przez co ich liczba wzrosła do ośmiu, a dwie ostatnie kadry dywizjonów samochodowych (nr 9 w Lublinie i nr 10 w Łodzi) przeformowano na kadry batalionów pancernych o tych samych numerach. Dwa lata później – rozkazami MSWojsk. z 1 i 30 października 1937 r. – na bazie kadry 10 batalionu pancernego sformowano 10 batalion pancerny, a na bazie części kadry 9 batalionu pancernego utworzono 12 batalion pancerny w Łucku. Od tej pory do czasu mobilizacji armii w 1939 r. istniała tylko jedna kadra batalionu pancernego (nr 9 w Lublinie) oraz dziesięć batalionów pancernych¹⁰.

⁹ Rozkaz o wprowadzeniu w życie nowej organizacji formacji pancernych i samochodowych z 26 lutego 1934 r., CAW, Departament Piechoty MSWojsk., sygn. I.300.28, teczka 18, bp; E. Kozłowski, *Wojsko Polskie 1936–1939. Próby modernizacji i rozbudowy*, Warszawa 1964, s. 157.

¹⁰ Rozkaz o zorganizowaniu 10 i 12 batalionu pancernego z 30 października 1937 r., CAW, Oddział I SG, sygn. I.303.3, teczka 37, bp; Rozkaz dzienny kadry 4 dywizjonu samochodowego nr 257 z 13 listopada 1935 r., CAW, 10 Batalion Pancerny, sygn. I.324.14, teczka 1, bp; L. Wyszczelski, *W obliczu wojny. Wojsko Polskie 1935–1939*, Warszawa 2008, s. 314–315; E. Kozłowski, *op. cit.*, s. 157–158. W literaturze występuje też informacja, jakoby kadre 10 batalionu pancernego sformowano już 26 II 1935 r. (E. Kospań-Pawłowski, E. Rujna, M. Szczurowski, *Wojska szybkie II Rzeczypospolitej*, Toruń 1993, s. 49).

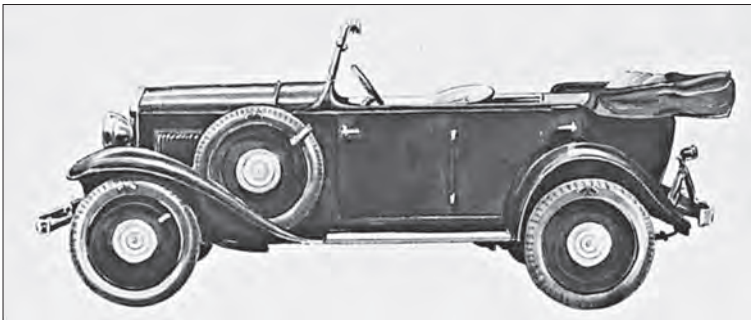
Połowa lat trzydziestych – z połączenia formacji samochodowych z jednostkami broni pancernej – przyniosła likwidację pokojowych struktur służby samochodowej, która stała się częścią broni pancernej i nie miała odtąd w czasie pokoju żadnych samodzielnych komórek organizacyjnych. Widać to było wyraźnie na szczeblu dowództw okręgów korpusów, w których szefami służby samochodowej do połowy lat trzydziestych byli komendanci dywizjonów lub kadr dywizjonów samochodowych, a od tego czasu funkcję tę pełnili dowódcy batalionów pancernych lub komendanci kadr batalionów pancernych. Po kilku latach okazało się jednak, że połączenie funkcji dowódcy batalionu pancernego z funkcją szefa służby samochodowej w okręgu korpusu nie było najlepszym rozwiązaniem, gdyż odciągało dowódcę batalionu od normalnej pracy szkoleniowej i organizacyjnej. Dlatego też w maju 1939 r. doszło do rozdzielenia wspomnianych funkcji i utworzenia we wszystkich dowództwach okręgów korpusów szefostw służby samochodowej, co miało usprawnić funkcjonowanie tej służby. Jednak do czasu mobilizacji polskiej armii w 1939 r. sprzęt samochodowy w latach 1935–1939 w pokojowej strukturze wojska pozostał w składzie batalionów pancernych (w postaci kompanii samochodowych), które odpowiadały również za przeprowadzenie mobilizacji formacji samochodowych¹¹.

Oceniając zmiany organizacyjne służby samochodowej w latach trzydziestych, można jednak stwierdzić, że nie miały one większego wpływu zarówno na zasady użycia samochodów, jak i na ich stan ilościowy i jakościowy. Tym niemniej władze wojskowe zdawały sobie sprawę, że motoryzacja armii i rozbudowa służby samochodowej jest wyzwaniem najbliższej przyszłości, tak ze względów organizacyjnych, jak i finansowych, lecz przede wszystkim z uwagi na rozwój motoryzacji w innych państwach europejskich. Wiedziano, że rozwój omawianej służby w armii polskiej był uzależniony w głównej mierze od rozbudowy krajowego przemysłu samochodowego. Jednak niedobór środków finansowych powodował, że służba samochodowa była przez cały okres międzywojenny niedoinwestowana, przez co planowane pokrycie zapotrzebowania wojennego w materiał samochodowy mogło jedynie w niewielkim stopniu pochodzić z zapasu mobilizacyjnego, w głównej mierze zaś z rekwizycji samochodów cywilnych, których jednak – w porównaniu do innych dużych państw europejskich oraz potrzeb mobilizacyjnych WP – było stanowczo za mało.

Władze wojskowe w okresie międzywojennym prowadziły prace studyjne dotyczące efektywności wykorzystania kolumn samochodowych w porównaniu do nadal dominujących w wojsku kolumn taborowych. Analizy te przyniosły

¹¹ Tymczasowa ogólna instrukcja organizacyjna Dowództwa OK na stopie pokojowej z 4 maja 1939 r., CAW, Krakowska Brygada Kawalerii, sygn. I.314.17, teczka 12, bp; Dziennik Rozkazów Dowództwa OK nr IV. Rozkaz tajny nr 11 z 25 maja 1939 r.; L. Wyszczelński, *op. cit.*, s. 365; E. Kozłowski, *op. cit.*, s. 157–158; J. Rusinek, R. Szubański, *Polska broń pancerna w okresie międzywojennym 1918–1939*, „Wojskowy Przegląd Historyczny” 1969, R. XIV, nr 3–4, s. 236–239.

oczywiste wyniki, że wykorzystywanie samochodów na większą skalę spowoduje zwiększenie mobilności (tak operacyjnej, jak i taktycznej) wszystkich broni i służb, zwłaszcza w zakresie szybszego transportu ludzi, sprzętu i zaopatrzenia. Dodatkową korzyścią były niższe koszty użytkowania transportu samochodowego (choć samego w sobie dość drogiego) w porównaniu z kosztami transportu konnego (konie i furaz dla nich)¹². Korzyści wynikające z zastosowania transportu samochodowego widać było wyraźnie, porównując koszt przewozu 100 t materiałów na odległość 30 km, który w przypadku taborów konnych wymagał ok. 250 wozów parokonnych o nośności 400 kg, co najmniej 250 ludzi obsługi oraz 500 koni, podczas gdy transport samochodowy potrzebował do tego 34 samochody ciężarowe o nośności 3 t oraz 68 ludzi obsługi. Jeszcze wyraźniej owe korzyści widać w przewozie porównywalnego ładunku na odległość 100 km, co przy taborach konnych wymagało trzech dni, a używając transportu samochodowego – zaledwie jednego. Potwierdzały to także wyliczenia kosztu przetransportowania takiego ładunku na ową odległość, który według cen z 1930 r. wyniósł przy trakcji konnej za trzy dni 2475 zł (wyżywienie ludzi i koni), a przy transporcie samochodowym – 1230 zł (materiały pędne i wyżywienie ludzi przez jeden dzień). Jednak dostrzegano również mankamenty przewozów samochodowych, do których zaliczano: słabo rozbudowaną w kraju sieć dróg, wrażliwość pojazdów na stan dróg czy konieczność bieżącego uzupełniania materiałów pędnych¹³. Tym niemniej we wnioskach końcowych jednoznacznie stwierdzono, że: „Motoryzacja transportów daje tak wielkie korzyści co do zysku czasu i oszczędności pieniężne, że w tej dziedzinie należy spodziewać się najmniej sprzeciwów teoretycznych”¹⁴. Jednak z uwagi na kryzys gospodarczy na początku lat trzydziestych faktyczne działania w kierunku modernizacji służby samochodowej (zarówno pod względem ilości, jak i jakości użytkowanych przez wojsko pojazdów) podjęto dopiero w drugiej połowie lat trzydziestych.



1. Samochód Polski Fiat 508

(Źródło: *Album wyposażenia Wojska Polskiego*, cz. 2, Warszawa 1935, s. 72)

¹² Studium o motoryzacji z 1930 r., CAW, Oddział I SG, sygn. I.303.3, teczka 74, k. 23.

¹³ *Ibidem*, k. 24–29.

¹⁴ *Ibidem*, k. 72.

Tabela 4

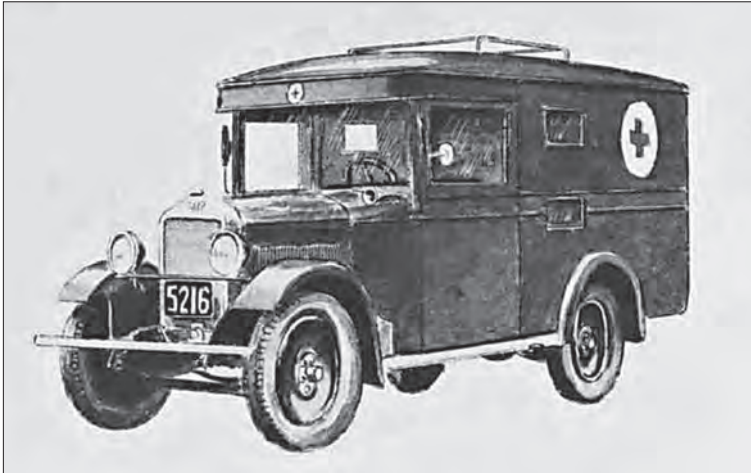
Planowane korzyści motoryzacji wojska w myśl opracowania z 1930 r.

Jednostki	Średnia szybkość w km/h	Marsze i przejazdy dzienne		Czas potrzebny dla przebycia (łącznie z wycieczkami)		
		normalny	forsowny	30 km	200 km	
					normalny	forsowny
Kolumny samochodów ciężarowych	10–15	75 km	120 km	2–3 godziny	3 dni	1,5 dnia
Transporty konne i jednostki piechoty	4	30 km	80 km	5–8 godzin	8–9 dni	7–8 dni
Jednostki kawalerii i artylerii konnej	6–9	45–60 km	120–150 km	3–5 godzin	4–5 dni	2,5 dnia
Jednostki artylerii	5–6	30–40 km	100–120 km	5–6 godzin	6–8 dni	4–6 dni

Źródło: Studium o motoryzacji z 1930 r., CAW, Oddział I SG, sygn. I.303.3, teczka 74, k. 23.

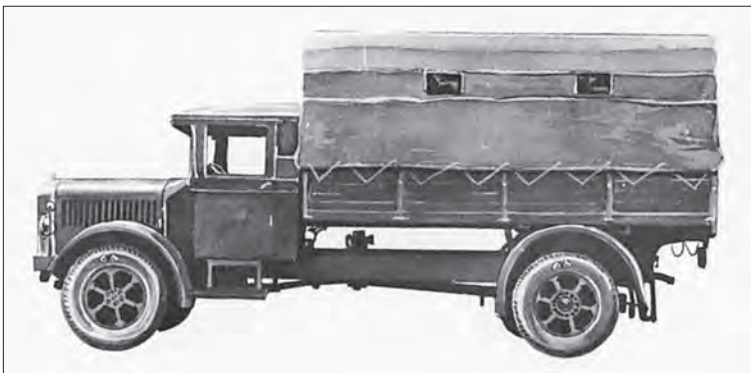
Na przeszkodzie szybszej motoryzacji WP stało jednak nadal kilka zasadniczych problemów: ograniczenia finansowe armii, słabość krajowego przemysłu samochodowego, niedoskonałość silników spełniających wymagania wojska, kiepski stan dróg i sieci dystrybucyjnej materiałów pędnych, niewielka liczba mostów o odpowiedniej nośności dla ciężarówek, jak również brak dostatecznej liczby kierowców i mechaników. Opracowany jeszcze w 1926 r. plan mobilizacji wojska określał potrzeby armii na 5530 samochodów i 690 motocykli, podczas gdy w ewidencji wojska figurowało wówczas 2164 samochodów oraz 240 motocykli, co stanowiło 39% potrzeb w zakresie samochodów i odpowiednio 35% w odniesieniu do motocykli. Było to stanowczo za mało, aby pokryć zapotrzebowanie mobilizacyjne, toteż występujące braki w pojazdach mechanicznych w przypadku wojny planowano pokryć rekwizycją samochodów cywilnych. Problemem okazała się wielka różnorodność marek i typów samochodów użytkowanych na rynku cywilnym, co zmuszało władze wojskowe do rezygnacji z wielu z nich, głównie z uwagi na małą liczbę pojazdów poszczególnych typów i problemy związane z ich zaopatrzeniem w części zapasowe. Jednak wraz z postępującą powoli modernizacją polskiej armii – wobec zbyt wolnego wyposażania wojska w większą liczbę nowoczesnych pojazdów mechanicznych – stopniowo wzrastało zapotrzebowanie mobilizacyjne na samochody użytkowane na rynku cywilnym, co widoczne było coraz bardziej w latach trzydziestych. Braki na pokrycie

zapotrzebowania mobilizacyjnego w październiku 1929 r. przedstawia tabela 5, z której wynika, że przynajmniej formalnie wydawały się one dość łatwe do pokrycia. W rzeczywistości różnorodność marek i modeli, nieprzydatność części z nich dla potrzeb wojskowych, znaczny poziom zużycia eksploatacyjnego pojazdów oraz brak części zamiennych powodowały, że realne możliwości pozyskania pojazdów mechanicznych z rekwizycji były znacznie mniejsze.



2. Samochód sanitarny Polski Fiat 614

(Źródło: *Album wyposażenia Wojska Polskiego*, cz. 2, Warszawa 1935, s. 73)



3. Samochód ciężarowy Saurer

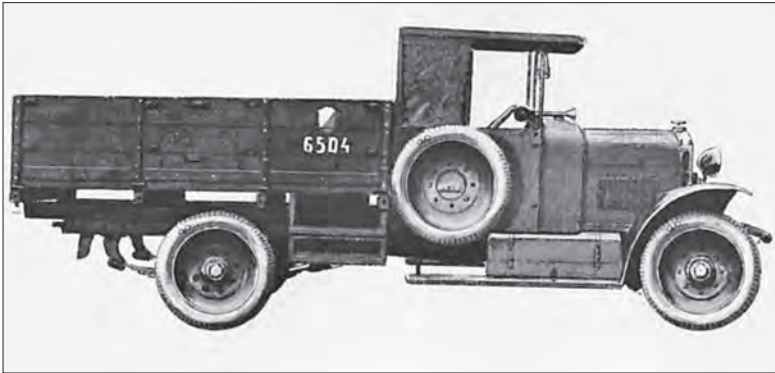
(Źródło: *Album wyposażenia Wojska Polskiego*, cz. 2, Warszawa 1935, s. 74)

Tabela 5

Zapotrzebowanie wojenne na sprzęt samochodowy na 1 października 1929 r.

Rodzaj samochodów	Zapotrzebowanie mobilizacyjne			Pokrycie zapotrzebowania			Brak do pokrycia
	formacje samochodowe	inne bronie i służby	razem	z zapasu mob.	z użytku bieżącego	razem	
osobowe	463	495	958	61	388	449	509
ciężarowe	996	1 080	2 076	575	577	1 152	924
półciężarowe	288	524	812	451	414	865	+53
sanitarne	653	174	827	235	183	418	409
warsztatowe	23	31	54	22	23	45	9
z reflektorami	–	18	18	16	9	25	+7
z radiostacjami	–	14	14	15	–	15	+1
pancerne	1	139	140	72	59	131	9
motocykle	99	671	770	84	280	364	406
przyczepki samochodowe	35	758	793	159	71	230	563
cysterny	31	64	95	42	23	65	30
dźwigarki	–	240	240	18	13	31	209
tendry	–	16	16	5	1	6	10
ciągniki	12	18	30	5	14	19	11

Źródło: Referat o stanie formacji samochodowych z października 1929 r., CAW, Oddział I SG, sygn. I.303.3, teczka 74, k. 15.

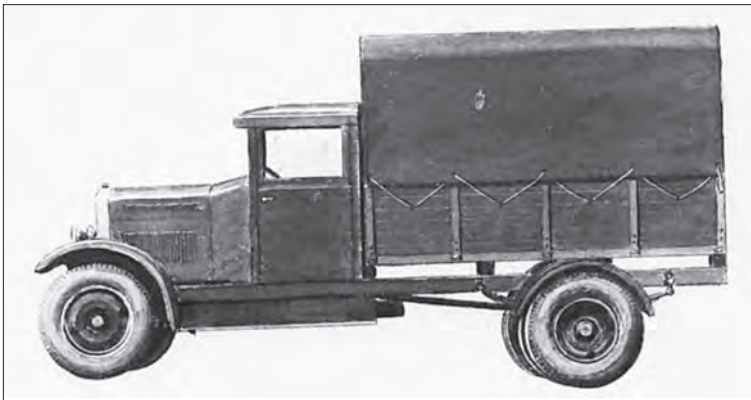


4. Samochód ciężarowy Ursus A

(Źródło: *Album wyposażenia Wojska Polskiego*, cz. 2, Warszawa 1935, s. 75)

Na początku 1933 r. – według meldunków wszystkich dowództw okręgów korpusów – zasoby rekwizycyjne samochodów (uznanych za przydatne dla wojska i ujętych w odpowiednich spisach) określono na rynku cywilnym: na 12 137 samochodów osobowych (wśród nich dominowały pojazdy marki Ford – 2369 sztuk, Chevrolet – 2091 sztuk i Fiat – 1434 sztuk) oraz 4126 samochodów półciężarowych i ciężarowych (wśród nich dominowały pojazdy marki Chevrolet – 1549 sztuk i Ford – 1053). W tym czasie zasoby armii w zakresie samochodów ciężarowych wynosiły 989 ciężarówek, co mogło sugerować, że zapotrzebowanie mobilizacyjne wojska w odniesieniu do samochodów ciężarowych uda się bez problemu zaspokoić. Jednak w ocenie władz wojskowych do użytku w warunkach polowych nadawać się miało jedynie ok. 200 cywilnych ciężarówek. Równie źle wyglądała sytuacja w odniesieniu do innych typów samochodów (sanitarnych, warsztatowych, cystern itp.). Dlatego też – we wnioskach z 1933 r. – władze wojskowe stwierdziły, że główną uwagę w zakresie motoryzacji armii należy skupić na samochodach ciężarowych oraz rozbudowie krajowego przemysłu samochodowego mającego stać się głównym źródłem zaopatrzenia wojska w sprzęt samochodowy¹⁵. W połowie lat trzydziestych braku w zakresie zapotrzebowania mobilizacyjnego armii na samochody nadal planowano zaspokoić przymusową rekwizycją, za wyjątkiem samochodów specjalnych – z uwagi na brak takowych pojazdów na rynku cywilnym planowano je zakupić dla wojska. Jednak w praktyce sytuacja z samochodami prywatnymi zakwalifikowanymi do poboru na wypadek wojny w dalszym ciągu była, delikatnie mówiąc, nie najlepsza, gdyż przykładowo: w końcu 1935 r. wyznaczono do potencjalnej rekwizycji mobilizacyjnej 2105 samochodów ciężarowych, wśród których były pojazdy

¹⁵ Raport o stanie sprzętu samochodowego z 1933 r., CAW, Dowództwo Broni Pancerniej, sygn. I.300.47, teczka 6, k. 2–8.



5. Samochód ciężarowy Polski Fiat 621L

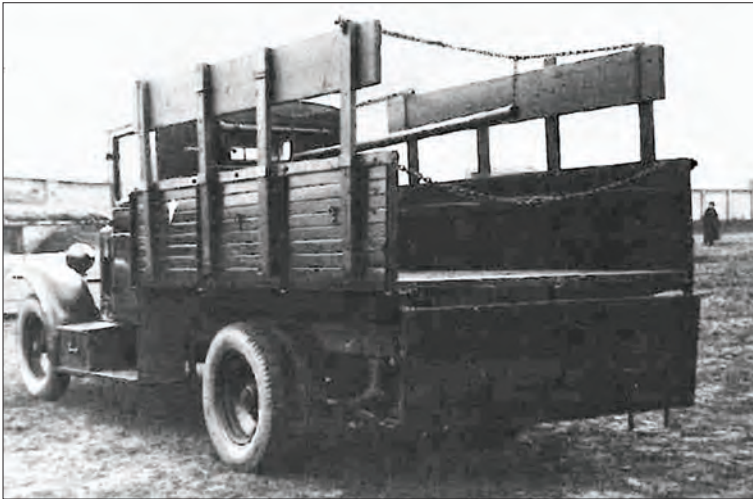
(Źródło: *Album wyposażenia Wojska Polskiego*, cz. 2, Warszawa 1935, s. 80)

86 różnych marek i 299 typów. Ze względu na ową różnorodność sprzętu samochodowego oraz braki w częściach zamiennych większość z tych ciężarówek nie przedstawiała większej wartości dla wojska, tym bardziej że często była w złym stanie technicznym. Sytuacji nie poprawił wzrost liczby cywilnych samochodów w Polsce, jaki nastąpił po 1935 r., gdyż był zbyt mały, aby pokryć potrzeby mobilizacyjne wojska, tym bardziej że nadal występowała duża różnorodność sprzętu samochodowego¹⁶. Podobna różnorodność – choć na mniejszą skalę – występowała również w odniesieniu do samochodów znajdujących się na wyposażeniu armii, co doprowadziło do podjęcia przez władze wojskowe działań zmierzających do większej unifikacji sprzętu samochodowego, co zaczęło przynosić efekty dopiero w drugiej połowie lat trzydziestych.

Dużym problemem była także słabość kadrowa służby samochodowej, gdyż od 1921 r. nie prowadzono fachowego szkolenia dla oficerów zawodowych tej służby, w konsekwencji czego w listopadzie 1929 r. jej etat przewidywał 200 oficerów zawodowych oraz 645 podoficerów i szeregowych, a stan faktyczny był mniejszy o 23 oficerów oraz 65 podoficerów i szeregowych. Z kolei potrzeby mobilizacyjne szacowano wówczas na 594 oficerów (wliczając w to wspomnianych 200 zawodowych) oraz 21 684 podoficerów i szeregowych (w tym wspomnianych 645 zawodowych). Teoretycznie w kraju była wystarczająca liczba oficerów i szeregowych rezerwy omawianej służby przeszkolonych w trakcie obowiązkowej służby wojskowych, lecz w praktyce wartość mobilizacyjną przedstawiali jedynie ci rezerwiści, którzy po zakończeniu służby wojskowej pracowali jako cywilni kierowcy (tych było jednak jedynie ok. 20% spośród rezerwistów służących wcześniej w formacjach samochodowych). Sytuację próbowano poprawić,

¹⁶ E. Kozłowski, *op. cit.*, s. 179 i 185.

powołując w większym zakresie na ćwiczenia rezerwy tych rezerwistów służby samochodowej, którzy w cywilu nie mieli już w swej pracy nic wspólnego z samochodami. Z kolei spośród poborowych do służby samochodowej miano w pierwszej kolejności kierować osoby będąco już zawodowo związane z motoryzacją (mechanicy i kierowcy). Kolejnym problemem było to, że średnio jedynie ok. 60% poborowych wcielanych do omawianej służby uzyskiwało – po przeszkoleniu w wojsku – w swej dalszej pracy cywilnej kwalifikacje wymagane od kierowcy samochodowego¹⁷. Mimo podejmowanych wysiłków, w 1939 r. służba samochodowa nadal borykała się z poważnymi problemami kadrowymi (zwłaszcza w zakresie kadry dowódczej i personelu technicznego), czego wyrazem był brak niemal 20% oficerów i podoficerów w stosunku do stanu etatowego¹⁸.



6. Samochód ciężarowy Ursus A przystosowany do przewozu koni
(Źródło: A. Jońca, R. Szubański, J. Tarczyński, *Pojazdy
Wojska Polskiego. Wrzesień 1939*, Warszawa 1990, s. 149)

W połowie lat trzydziestych stan motoryzacji polskiej armii był nadal niezadowalający, gdyż – według danych z czerwca 1936 r. – siły zbrojne dysponowały łącznie 3721 samochodami (517 samochodów osobowych, 216 – sanitarnych, 1591 – ciężarowych dwutonowych, 607 – ciężarowych powyżej 2 t, 283 samochody terenowe, 71 cystern samochodowych, 194 pojazdów specjalnych, 144 pojazdy warsztatowe, 98 ciągników artyleryjskich i 204 przyczepy różnych typów) oraz 1382 motocyklami¹⁹. Było to jednak stanowczo za mało w stosunku

¹⁷ Referat o stanie formacji samochodowych z października 1929 r., CAW, Oddział I SG, sygn. I.303.3, teczka 74, k. 3–9.

¹⁸ E. Kozłowski, *op. cit.*, s. 164.

¹⁹ *Ibidem*, s. 158.

do potrzeb, gdyż według gen. dyw. W. Stachiewicza: „W 1937 r. było w kraju ok. 6 000 wozów ciężarowych, przy czym znaczna ich ilość była w takim stanie, że nie nadawała się do użycia w czasie wojny. Wojsko mogło otrzymać w razie mobilizacji najwyżej ok. 1.500 samochodów ciężarowych, po odliczeniu nie nadających się do użytku, dla przemysłu i innych potrzeb państwowych. Tymczasem według planu rozbudowy wojska, zapotrzebowanie dla samych tylko kolumn transportowych wynosiło ok. 5 200 samochodów ciężarowych. Do tego trzeba doliczyć ilość potrzebną dla poszczególnych broni i służb – przynajmniej drugie tyle, o ile nie więcej. Oczywiście chodzi tu tylko o samochodowe ciężarowe zwykłe, a nie samochody specjalne i terenowe typu wojskowego. Ogólnie więc zapotrzebowanie wojska wyniosło w przybliżeniu 12 000 samochodów ciężarowych. Część z tego wojsko mogło zakupić, ale gros powinna była dostarczyć mobilizacja. Aby uzyskać ok. 10 000 samochodów ciężarowych z poboru, na rynku prywatnym musiałyby ich znajdować się przynajmniej 40 000. Dopiero przy takiej ilości można by mówić o motoryzacji wojska w szerszym zakresie”²⁰. Co prawda, w przyjętym w grudniu 1937 r. planie modernizacji i rozbudowy armii przyjęto założenia przyspieszenia procesu motoryzowania sił zbrojnych (np. motoryzacja kwater głównych związków taktycznych, części taborów dywizyjnych czy wyposażenie wielkich jednostek w kolumny samochodowe), lecz nie zdołano ich zrealizować do wybuchu wojny. W praktyce zaś nastąpił dalszy spadek liczby samochodów w porównaniu z 1936 r., gdyż 15 lipca 1939 r. na wyposażeniu jednostek broni pancernej (które mobilizować miały również kolumny samochodowe) znajdowało się 300 samochodów osobowych, 1801 samochodów ciężarowych, 386 samochodów specjalnych, 282 różnego typu przyczepy, 18 ciągników i 1132 motocykle²¹. Mimo że 1 stycznia 1939 r. w Polsce było już zarejestrowanych – jak podano w tabeli 1 – 41 948 samochodów (w tym m.in. 31 804 osobowych, 8609 ciężarowych, 1535 samochodów specjalnych oraz 12 061 motocykli), to niewiele poprawiło to sytuację sił zbrojnych w zakresie pokrycia zapotrzebowania mobilizacyjnego na sprzęt samochodowy w drodze przymusowej rekwizycji (spora nadal różnorodność marek i modeli, znaczne zużycie eksploatacyjne oraz brak niezbędnych zapasów części zamiennych). W praktyce liczba pojazdów, którymi wojsko dysponowało w przeddzień wybuchu wojny, jest trudna do określenia, gdyż podane wcześniej liczby samochodów na wyposażeniu armii z lipca 1939 r. nie obejmowały pojazdów znajdujących się poza batalionami pancernymi, czyli przykładowo: w Warszawskiej Brygadzie Pancerno-Motorowej, 10 Brygadzie Kawalerii, samochodów w jednostkach artylerii i saperów, aut w dyspozycji sił lotniczych czy pojazdów Centralnych Zapasów Mobilizacyjnych. Do tego trzeba doliczyć trudną dziś do ustalenia liczbę zmobilizowanych pojazdów cywilnych

²⁰ W. Stechiewicz, *op. cit.*, s. 90–91.

²¹ E. Kozłowski, *op. cit.*, s. 164; M. Chrzanowski, *O motoryzacji w Wojsku Polskim w latach 1921–1939 (wybrane problemy)*, „Przegląd Historyczno-Wojskowy” 2005, nr 4, s. 36 i 43.

w kraju, przez co precyzyjne określenie liczby samochodów, jakie znalazły się na wyposażeniu wojska we wrześniu 1939 r., jest praktycznie niemożliwe, choć wiadomo, że wśród pojazdów ciężarowych dominowały następujące samochody (w części przestarzałe): Berliet CBA, SPA 25C Polonia, Ursus A, Ursus A30, Polski Fiat 618, 621L i 621R, Saurer, Chevrolet 157 i Praga RV.

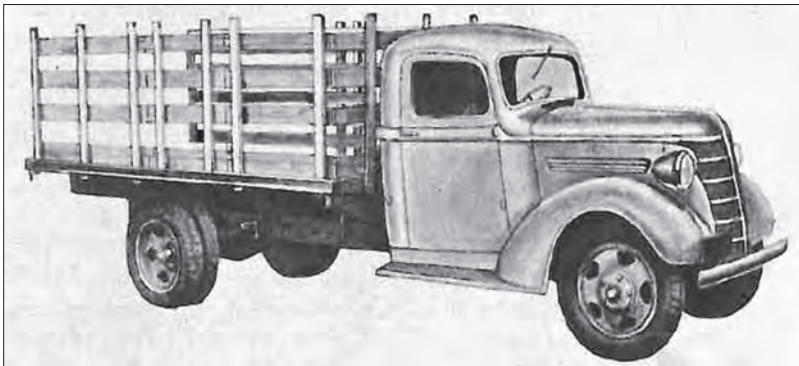
W celu właściwego wykorzystania pojazdów samochodowych do przewozu ludzi, sprzętu i zaopatrzenia władze wojskowe opracowywały zasady ich użycia, w postaci zmienianych co kilka lat instrukcji o wojskowych przewozach samochodowych. Ostatnią z nich była instrukcja z 31 lipca 1937 r. (unieważniła ona wcześniejszą instrukcję z 1934 r.), która zawierała ogólną charakterystykę działania pododdziałów samochodowych oraz określała całokształt zagadnień związanych z wojskowymi przewozami samochodowymi, takimi jak: rodzaje i organizacja przewozów, sposób załadunku i rozładunku, ubezpieczenie przejazdów, postoje, zaopatrzenie i naprawa sprzętu samochodowego, zasady obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej oraz postępowanie na wypadek spotkania nieprzyjaciela. W myśl tej instrukcji działania pododdziałów samochodowych miały jedynie uzupełniać przewozy kolejowe, gdyż te pozostawały wówczas nadal głównym środkiem transportu wojska na większe odległości²².

W przypadku mobilizacji formacji samochodowych miano tworzyć kolumny samochodowe oraz grupy kolumn samochodowych, które Naczelne Dowództwo – w myśl opracowanych wcześniej planów – miało rozdzielić między poszczególne związki operacyjne (armie i grupy operacyjne) oraz na potrzeby dowódców okręgów korpusów na tzw. obszarze krajowym (tzw. kolumny krajowe). Grupy kolumn samochodowych miały być związkami tworzonymi czasowo do dokonania większych przewozów ludzi, sprzętu lub materiałów na większe odległości. W ich skład wchodzić miał dowódca grupy oraz zmienna liczba kolumn samochodowych w zależności o wielkości planowanego przewozu i odległości, na jaką miał być on dokonany. Natomiast podstawowymi samochodowymi jednostkami organizacyjnymi w razie wojny miały być kolumny samochodowe, które dzieliły się na kolumny osobowe, ciężarowe i sanitarne. Dysponowały one pojazdami przeznaczonymi do przewozu pojedynczych osób (motocykle i samochody osobowe), oddziałów wojska (samochody ciężarowe, półciężarowe i autobusy), rannych i chorych (samochody sanitarne oraz dostosowane do tego celu autobusy, samochody osobowe i ciężarowe) oraz wyposażenia i zaopatrzenia (samochody ciężarowe i półciężarowe, przyczepy oraz samochody specjalne). W wykorzystaniu transportu samochodowego przewidywano możliwość przewozu pododdziałów pieszych z niezbędnymi środkami walki oraz pododdziałów wyposażonych w lekkie działa przy zmniejszonych zaprzęgach. Przewozy te miały jednak mieć charakter doraźny, a o ich zastosowaniu decydować miały głównie względy taktyczno-operacyjne²³.

²² *Instrukcja o wojskowych przewozach samochodowych z 31 VII 1937 r.*, Warszawa 1937, s. 1.

²³ *Ibidem*, s. 1–3.

Wojskowe kolumny samochodowe – w myśl instrukcji z 1937 r. – miały dokonywać dwóch zasadniczych rodzajów przewozów: zaopatrzeniowych (żywność, amunicja itp.) – do czego wykorzystywać miano kolumny samochodów ciężarowych – oraz przewozu rannych i chorych przez kolumny sanitarne oraz doraźnie przez odpowiednio przystosowane do tego zadania kolumny samochodów ciężarowych. Oprócz tego kolumny samochodów ciężarowych (a w wyjątkowych wypadkach kolumny samochodów osobowych oraz autobusy) mogły dokonywać także przewozu pododdziałów wojskowych do określonego miejsca, lecz tego typu zadania miały jedynie charakter pomocniczy w stosunku do wspomnianych dwóch zasadniczych zadań.



7. Samochód ciężarowy Chevrolet 157 (Źródło: A. Jońca, R. Szubański, J. Tarczyński, *Pojazdy Wojska Polskiego. Wrzesień 1939*, Warszawa 1990, s. 177)

O rosnącej roli transportu samochodowego dla działania armii mogą świadczyć dane na temat możliwości przewozowych kolumn samochodowych, zarówno w odniesieniu do ich pojemności transportowych, jak i czasu potrzebnego do dokonania określonego przewozu. Pojemność transportowa jednej kolumny samochodów ciężarowych (w zależności od tonażu pojazdów dwu-, trzy lub pięcotonowych oraz stanu dróg w rejonie przewozu) wynosiła: 35, 55 lub 90 ton materiału bądź od jednej do dwóch kompanii piechoty z ich środkami walki. Natomiast doraźna grupa kolumn samochodowych (cztery–sześć kolumn) mogła przewieźć jeden batalion piechoty lub jeden dywizjon artylerii (w obu wypadkach przy zmniejszonych zaprzęgach). Nie mniej ważny był także czas załadunku, który np. w odniesieniu do jednego batalionu piechoty (bez koni i wozów) wynosił jedynie 15 minut, batalionu piechoty ze zredukowaną liczbą koni i wozów – 30–60 minut, a jednej baterii artylerii – 60–90 minut. Wysiłek dzienny jednej kolumny samochodowej planowano na osiem godzin jazdy plus załadowanie (wyładowanie) w ciągu dnia. Przy jednorazowych dłuższych i pilnych przewozach kolumna samochodowa zwiększyła dzienną normę przejazdu do 15 godzin. W trakcie

przewozów przewidywano także 20-minutowe odpoczynki co dwie godziny, a odpoczynki dłuższe (do dwóch godzin) tylko przy przewozach trwających powyżej ośmiu godzin²⁴.

Tabela 6

Szybkość przemieszczania się kolumn samochodowych

Rodzaj kolumn samochodowych	Przeciętna szybkość w km/h w dzień		Normy przejazdu dziennego w km	
	po drogach utwardzonych	po drogach gruntowych	po drogach utwardzonych	po drogach gruntowych
Kolumna ciężarowa z ogumieniem pneumatycznym oraz kolumna sanitarna	10–15	10–15	160	80
Kolumna ciężarowa na kołach masywnych (bez ogumienia pneumatycznego)	10–12	zależnie od warunków	100	60

Źródło: *Instrukcja o wojskowych przewozach samochodowych z 31 VII 1937 r.*, Warszawa 1937, załącznik nr 2.

Szybkość i odległość dziennego przewozu kolumnami samochodowymi zależała oczywiście od liczby użytych do tego celu kolumn, stanu dróg i sprzętu samochodowego, niezbędnego zaopatrzenia w materiały pędne, poziomu zagrożenia ze strony nieprzyjaciela, pory dnia i pory roku oraz warunków atmosferycznych. Przykładowo: w nocy lub we mgle szybkość przemieszczania się i normy przejazdu dziennego zmniejszyły się o 25% przy jeździe na światłach lub nawet o 50% bez światła. Z kolei przy przemieszczaniu się doraźnych grup kolumn samochodowych szybkość oraz norma dziennego przejazdu była mniejsza od pojedynczej kolumny samochodowej o ok. 20–30%²⁵. Tym niemniej i tak – w porównaniu do kolumn taborowych – kolumny samochodowe były bardziej „wydajne”, ponieważ pozwalały dokonywać przewozów szybciej, choć oczywiście miały także szereg wad w ówczesnych polskich realiach, jak np. mała w stosunku do kolei pojemność transportowa, zależność od stanu dróg, wrażliwość na zaskoczenie przez nieprzyjaciela, stosunkowo szybkie zużywanie się sprzętu samochodowego i paliwa czy szybkie zmęczenie fizyczne kierowców²⁶.

²⁴ *Ibidem*, s. 3–4, 9–12 i 67.

²⁵ *Ibidem*, załącznik nr 2.

²⁶ *Ibidem*.

W celu dokonania sprawnego załadunku, przewozu i wyładunku należało pojazdy odpowiednio do tego przygotować w zależności od rodzaju przewozu – ludzi czy sprzętu. W pierwszym wypadku trzeba było ułożyć deski do siedzenia dla żołnierzy, które znajdowały się na stałe na wyposażeniu ciężarówek. Z kolei w przypadku przewozu rannych lub chorych należało założyć na nosze specjalne uchwyty umożliwiające umieszczenie na samochodach większej liczby noszy. Natomiast przy transporcie koni ściany boczne samochodów musiały zostać podwyższone do wysokości 1,4 m przez założenie specjalnych poręczy bocznych, do załadunku zwierząt zaś używano specjalnych pomostów. Poważnym problemem był załadunek wozów taborowych, kuchni polowych oraz dział na samochody ciężarowe, do czego wykorzystywano szyny żelazne o korytkowym przekroju, za pomocą których wtaczano je do ciężarówki. W przypadku braku takich szyn do wtaczania można było wykorzystać deski o odpowiedniej wytrzymałości lub inne doraźne środki²⁷.

W zależności od stopnia zagrożenia ze strony nieprzyjaciela wyróżniano przejazdy: podrózne (gdy zagrożenie było niewielkie) i ubezpieczone (gdy było poważne). Sama organizacja przejazdu kolumn samochodowych miała umożliwić jak najsprawniejsze i najszybsze dokonanie określonego przewozu, co wymagało uwzględnienia wielu czynników, takich jak: zadanie i planowany czas jego wykonania, odległość przewozu, stan sieci drogowej i jakość dróg, konieczność odpowiedniego ubezpieczenia kolumny i utrzymania łączności, czy terenowe i atmosferyczne. W tym celu należało określić rodzaj przewozu, sposób jego wykonania, szybkość poruszania się kolumny, jak również zabezpieczyć dany przejazd od strony logistycznej (zaopatrzenie w materiały pędne i smary)²⁸.

Samochodowe kolumny transportowe wszystkich typów (osobowe, ciężarowe i sanitarne) miały mieć podobną strukturę i obsadę etatową. Organizacyjne miały się składać z: poczty dowódcy, drużyny techniczno-gospodarczej oraz dwóch plutonów mających zależnie od przeznaczenia po 10 samochodów ciężarowych, sanitarnych lub osobowych. Etat i skład wspomnianych kolumn samochodowych w 1939 r. podaje tabela 7. Kolumny samochodów ciężarowych typu I (lżejsze) miały być zasadniczo kompletowane w oparciu o samochody o nośności do 2 t (głównie SPA, Ursus i Polski Fiat 621L), a kolumny samochodów ciężarowych typu II (cięższych) – bazując na samochodach o większej nośności (głównie Berliet CBA, Polski Fiat 621R i Chevrolet 155). Z kolei kolumny samochodów osobowych miano formować w oparciu o sprzęt samochodowy pochodzący z rekwizycji (głównie Polski Fiat, Chevrolet i Opel), a kolumny sanitarne miano tworzyć, bazując na zapasie mobilizacyjnym posiadanym przez wojsko oraz pojazdach Polskiego Czerwonego Krzyża²⁹.

²⁷ *Ibidem*, s. 4–8.

²⁸ *Ibidem*, s. 68–78.

²⁹ Szerzej o samochodach ciężarowych użytkowanych przez polską armię w latach trzydziestych w: A. Jońca, *op. cit.*, s. 16–55; idem, R. Szubański, J. Tarczyński, *Pojazdy Wojska*

Tabela 7

Etaty kolumn samochodowych w 1939 r.

Wyszczególnienie	Oficerowie	Podoficerowie	Szeregowi	Razem	Samochody osobowe	Samochody ciężarowe	Samochody sanitarne	Cysterny	Motocykle	Specjalne
Kolumna samochodów osobowych	2	26	76	104	25	10	–	1	11	1
Kolumna samochodów ciężarowych typu I	2	12	52	66	1	23	–	1	1	–
Kolumna samochodów ciężarowych typu II	2	17	52	71	1	23	–	1	1	1
Kolumna samochodów sanitarnych typu I	2	12	52	66	1	3	20	1	1	–
Kolumna samochodów sanitarnych typu II	2	17	52	71	1	3	20	1	1	1

Źródło: W. Rezmer, *Operacyjna służba sztabów Wojska Polskiego w 1939 roku*, Warszawa 2010, s. 236–237 i 242–243.

Według ustaleń Ryszarda Rybki i Kamila Stepana latem 1939 r. plan mobilizacyjny „W” przewidywał sformowanie łącznie 82 kolumn samochodowych, w tym 11 kolumn samochodów osobowych, 34 kolumn samochodów ciężarowych (typu I i II), 17 kolumn samochodów sanitarnych, jak również 10 kolumn samochodów ciężarowych krajowych, 10 kolumn samochodów osobowo-sanitarnych krajowych oraz 16 różnych jednostek warsztatowo-naprawczych³⁰. Z kolei według ustaleń Waldemara Rezmara także miały powstać łącznie 82 kolumny, lecz różnica dotyczyła liczby kolumn samochodów osobowych, których miano sformować dziewięć, oraz kolumn samochodów ciężarowych, których z kolei miało być 36³¹. Te tzw. kolumny krajowe miały być przeznaczone do dyspozycji dowódców okręgów korpusów, a tworzyć je miano wyłącznie ze sprzętu samochodowego pochodzącego z rekwizycji. Kolumna samochodów ciężarowych krajowa

Polskiego. Wrzesień 1939, Warszawa 1990, s. 15, 103 i n.; J. Romanek, *Samochody ciężarowe PZiNŻ. 703, 713, 603*, Warszawa 2017, Wielki leksykon uzbrojenia. Wrzesień 1939, t. CXXI, s. 7 i n.

³⁰ R. Rybka, K. Stepan, *Najlepsza broń. Plan mobilizacyjny „W” i jego ewolucja*, Warszawa 2010, s. 386–397.

³¹ W. Rezmer, *op. cit.*, s. 184–187.

miała mieć po dwa plutony samochodów ciężarowych, a kolumna samochodów osobowo-sanitarnych krajowa – po jednym plutonie samochodów osobowych i sanitarnych.

Tabela 8

Dane techniczne samochodów ciężarowych użytkowanych przez wojsko w 1939 r.

Typ samochodu	Przeznaczenie	Masa pojazdu pustego i załadowanego w kg	Silnik KM	Prędkość km/h	Zużycie paliwa l/100 km
Polski Fiat 508	łazik	750/1150	22	85	9
Polski Fiat 508	furgon	800/1300	22	65	10
Polski Fiat 518 wz. 36	osobowo-terenowy	1000/1600	45	75	14
Polski Fiat 618	półciężarowy	1200/1800	45	65	15
Fiat 614	sanitarny	1400/2150	30	60	15
Ursus A-30 (SPA)	ciężarowy	2200/3800	35	40	30
Polski Fiat 621L	ciężarowy	2550/4850	46	50	25
Polski Fiat 621R	ciężarowy	2750/5350	53	55	30
Berliet CBA	ciężarowy	3150/6150	45	25	45
Chevrolet 155	ciężarowy	3200/6200	78	70	?
Praga RV	ciężarowy	3800/5800	55	60	35

Źródło: R. Szubański, *Polska broń pancerna 1939*, Warszawa 1982, s. 55.

Powyższe założenia mobilizacyjne zaczęto realizować z chwilą ogłoszenia mobilizacji alarmowej, a następnie mobilizacji powszechnej. Podobnie jak w odniesieniu do sprzętu taborowego pochodzącego z rekwizycji, także w zakresie rekwizycji pojazdów samochodowych wystąpiło wiele trudności, wynikających głównie z nie najlepszego stanu technicznego pojazdów rekwirowanych przez Komisje Poboru Samochodów. W konsekwencji znaczna ich część wymagała niezbędnych remontów, co opóźniało formowanie kolejnych kolumn samochodowych. Po ogłoszeniu mobilizacji powszechnej służba samochodowa – podobnie

jak inne rodzaje broni i służb – przeszła na organizację wojenną, w ramach której Dowódca Broni Pancernych (płk dypl. Józef Kapciuk) podporządkowano jednostki pancerne i samochodowe rozlokowane na obszarze krajowym. Szybkie posuwanie się wojsk niemieckich w głąb terytorium Polski uniemożliwiło jednak w części realizację założeń mobilizacyjnych omawianej służby. Stąd też trudno jednoznacznie stwierdzić, ile spośród planowanych 82 kolumn samochodowych udało się sformować, jak również ile w praktyce samochodów cywilnych zostało zarekwirowanych i znalazło się na wyposażeniu walczącej armii.



8. Samochód ciężarowy Polski Fiat 618 (Źródło: A. Jońca, R. Szubański, J. Tarczyński, *Pojazdy Wojska Polskiego. Wrzesień 1939*, Warszawa 1990, s. 164)

Bardzo słaby był w 1939 r. także stopień zmotoryzowania wielkich jednostek, gdyż np. etat dywizji piechoty na stopie wojennej przewidywał jedynie 76 samochodów (osobowych, ciężarowych i specjalnych), z czego zdecydowana większość (57 samochodów) przypadła na zmotoryzowaną baterię przeciwlotniczą i zmotoryzowaną kompanię z dywizyjnego batalionu saperów. Podobna sytuacja występowała w brygadach kawalerii, gdzie etat wojenny przewidywał w każdej z nich po 65 samochodów, z czego aż 56 wchodziło w skład zmotoryzowanej baterii przeciwlotniczej i przydzielonego dywizjonu pancernego. Dla porównania w jedynej w pełni zorganizowanej i gotowej do działań wojennych wielkiej jednostce zmotoryzowanej (10 Brygada Kawalerii) na wyposażeniu znajdowało się ok. 550 samochodów różnych typów i ciągników oraz ok. 300 motocykli. Jeszcze większy stopień zmotoryzowania miała znajdująca się w trakcie formowania Warszawska Brygada Pancerno-Motorowa, tworzona na bazie doświadczeń uzyskanych podczas organizowania wspomnianej 10 Brygady Kawalerii. Brygada

Warszawska miało etatowo posiadać już ok. 700 samochodów różnych typów oraz ok. 400 motocykli. Zmotoryzowano także praktycznie całą artylerię przeciwlotniczą, w tym m.in. wspomniane dywizyjne baterie przeciwlotnicze (w każdej było po 15 samochodów, osiem ciągników, cztery przyczepy i pięć motocykli), a artylerię przeciwpancerną i wojska saperskie jedynie w niewielkim stopniu³².

Podsumowując, można stwierdzić, że polskie władze wojskowe zdawały sobie sprawę, iż jednym z głównych kierunków rozwoju polskiej armii było podejmowanie działań zmierzających do zastąpienia dominującej trakcji konnej – trakcją kołową lub gąsienicową. Nabrały one przyspieszenia w drugiej połowie lat trzydziestych, gdy w armiach krajów sąsiednich transport samochodowy stawał się ważnym czynnikiem manewru operacyjnego. Jednak służba samochodowa w WP – mimo wysiłków podejmowanych przez polskie władze wojskowe – nie była należycie przygotowana do realizacji spoczywających na niej zadań. Było to spowodowane głównie słabością gospodarczą kraju, niedocenianiem przez lata roli transportu samochodowego, niskim stopniem zmotoryzowania kraju oraz ograniczeniami finansowymi polskiej armii, która na rozwój służby samochodowej przeznaczala zbyt mało środków finansowych. Przyczyny te przekładały się na powolny wzrost liczby samochodów cywilnych, zły stan dróg, słabość zaplecza materiałowo-pędnego, jak również zbyt małą liczbą wyszkolonych kierowców i mechaników. W konsekwencji transport samochodowy w polskiej armii do września 1939 r. nadal odgrywał niewielką rolę, a zasadnicze znaczenie miał transport konny oparty na powolnych kolumnach taborowych.

ZAŁĄCZNIK

Wykaz kolumn samochodowych podlegających sformowaniu
w myśl planu mobilizacyjnego „W” w 1939 r.

Numer kolumny	Jednostka mobilizująca	Miejsce mobilizacji	Termin mob.	Przeznaczenie
Kolumny samochodów osobowych				
Kw. Gł. NW	3 batalion pancerny	Warszawa	3	Kw. Gł. NW
MS Wojsk.	3 batalion pancerny	Warszawa	4	MSWojsk.
11	3 batalion pancerny	Warszawa	A+54	Korpus Interwencyjny

³² A. Jońca, R. Szubański, J. Tarczyński, *op. cit.*, s. 17–20.

Numer kolumny	Jednostka mobilizująca	Miejsce mobilizacji	Termin mob.	Przeznaczenie
12	3 batalion pancerny	Warszawa	5	Kw. Gł. Armii „Prusy”
13	3 batalion pancerny	Warszawa	A+60	?
14	3 batalion pancerny	Warszawa	A+72	?
31	7 batalion pancerny	Wilno	A+54	Kw. Gł. Armii „Modlin”
41	10 batalion pancerny	Łódź	A+54	Kw. Gł. Armii „Łódź”
51	5 batalion pancerny	Kraków	A+54	Kw. Gł. Armii „Kraków”
61	6 batalion pancerny	Lwów	A+54	Kw. Gł. Armii „Poznań”
81	8 batalion pancerny	Toruń	A+48	Kw. Gł. Armii „Pomorze”
Kolumny samochodów ciężarowych				
151	3 batalion pancerny	Warszawa	A+36	Odwód „Wyszaków”
152	3 batalion pancerny	Warszawa	A+48	Odwód „Wyszaków”
153	3 batalion pancerny	Warszawa	A+42	Odwód „Wyszaków”
154	3 batalion pancerny	Warszawa	A+60	Armia „Modlin”
155	3 batalion pancerny	Warszawa	A+66	Armia „Modlin”
156	3 batalion pancerny	Warszawa	7	Armia „Karpaty”
251	9 batalion pancerny	Lublin	A+48	Armia „Modlin”
252	9 batalion pancerny	Lublin	A+60	Armia „Modlin”
253	9 batalion pancerny	Lublin	5	?
351	7 batalion pancerny	Grodno	A+36	SGO „Narew”
352	7 batalion pancerny	Wilno	A+36	Armia „Prusy”
353	7 batalion pancerny	Grodno	5	SGO „Narew”
451	10 batalion pancerny	Łódź	A+36	Armia „Łódź”
453	10 batalion pancerny	Łódź	A+42	Armia „Łódź”
454	10 batalion pancerny	Łódź	6	Armia „Łódź”
455	10 batalion pancerny	Łódź	7	

Numer kolumny	Jednostka mobilizująca	Miejsce mobilizacji	Termin mob.	Przeznaczenie
456	10 batalion pancerny	Łódź	7	
551	5 batalion pancerny	Kraków	A+36	Armia „Kraków”
552	5 batalion pancerny	Kraków	5	Armia „Kraków”
553	5 batalion pancerny	Kraków	7	Armia „Kraków”
554	5 batalion pancerny	Kraków	6	?
651	6 batalion pancerny	Lwów	A+36	Armia „Kraków”
652	6 batalion pancerny	Lwów	5	Armia „Łódź”
653	6 batalion pancerny	Lwów	6	Armia „Kraków”
751	1 batalion pancerny	Poznań	A+32	Armia „Poznań”
752	1 batalion pancerny	Poznań	A+46	Armia „Poznań”
753	1 batalion pancerny	Poznań	A+60	Armia „Poznań”
754	1 batalion pancerny	Poznań	A+60	Armia „Poznań”
851	8 batalion pancerny	Bydgoszcz	A+36	Armia „Pomorze”
852	8 batalion pancerny	Bydgoszcz	A+60	Armia „Pomorze”
853	8 batalion pancerny	Bydgoszcz	A+66	Armia „Pomorze”
951	4 batalion pancerny	Brześć n. Bugiem	A+40	Armia „Łódź”
952	4 batalion pancerny	Brześć n. Bugiem	5	Armia „Łódź”
1051	2 batalion pancerny	Żurawica	A+42	Armia „Prusy”
Kolumny samochodów sanitarnych				
101	3 batalion pancerny	Warszawa	A+40	Odwód „Wyszaków”
102	3 batalion pancerny	Warszawa	4	Odwód „Wyszaków”
201	9 batalion pancerny	Lublin	A+24	Armia „Modlin”
202	9 batalion pancerny	Lublin	4	Armia „Modlin”
203	9 batalion pancerny	Lublin	A+36	Armia „Modlin”
301	7 batalion pancerny	Grodno	A+66	SGO „Narew”

Numer kolumny	Jednostka mobilizująca	Miejsce mobilizacji	Termin mob.	Przeznaczenie
401	10 batalion pancerny	Łódź	A+24	Armia „Łódź”
402	10 batalion pancerny	Łódź	6	Armia „Łódź”
501	5 batalion pancerny	Kraków	A+28	Armia „Kraków”
502	5 batalion pancerny	Kraków	4	Armia „Kraków”
601	6 batalion pancerny	Lwów	A+60	Armia „Kraków”
701	1 batalion pancerny	Poznań	A+54	Armia „Poznań”
801	8 batalion pancerny	Bydgoszcz	A+54	Armia „Pomorze”
901	4 batalion pancerny	Brześć n. Bugiem	A+32	Armia „Poznań”
902	4 batalion pancerny	Brześć n. Bugiem	4	Armia „Pomorze”
1001	2 batalion pancerny	Żurawica	5	Armia „Prusy”
1002	2 batalion pancerny	Żurawica	A+36	?
Kolumny samochodów ciężarowych krajowych				
11	3 batalion pancerny	Warszawa	7	Dowódca OK nr I
21	9 batalion pancerny	Lublin	7	Dowódca OK nr II
31	7 batalion pancerny	Grodno	7	Dowódca OK nr III
41	10 batalion pancerny	Łódź	7	Dowódca OK nr IV
51	5 batalion pancerny	Kraków	7	Dowódca OK nr V
61	6 batalion pancerny	Lwów	7	Dowódca OK nr VI
71	1 batalion pancerny	Poznań	A+66	Dowódca OK nr VII
81	8 batalion pancerny	Toruń	A+54	Dowódca OK nr VIII
91	10 batalion pancerny	Łódź	7	Dowódca OK nr IX
101	2 batalion pancerny	Żurawica	7	Dowódca OK nr X
Kolumny samochodów osobowo-sanitarnych krajowych				
1	3 batalion pancerny	Warszawa	7	Dowódca OK nr I
2	9 batalion pancerny	Lublin	7	Dowódca OK nr II

Numer kolumny	Jednostka mobilizująca	Miejsce mobilizacji	Termin mob.	Przeznaczenie
3	7 batalion pancerny	Grodno	7	Dowódca OK nr III
4	10 batalion pancerny	Łódź	7	Dowódca OK nr IV
5	5 batalion pancerny	Kraków	7	Dowódca OK nr V
6	6 batalion pancerny	Lwów	7	Dowódca OK nr VI
7	1 batalion pancerny	Poznań	A+72	Dowódca OK nr VII
8	8 batalion pancerny	Toruń	A+60	Dowódca OK nr VIII
9	4 batalion pancerny	Brześć n. Bugiem	7	Dowódca OK nr IX
10	2 batalion pancerny	Żurawica	7	Dowódca OK nr X

Źródło: R. Rybka, K. Stepan, *Najlepsza broń. Plan mobilizacyjny „W” i jego ewolucja*, Warszawa 2010, s. 386–397; W. Reźmer, *Operacyjna służba sztabów Wojska Polskiego w 1939 roku*, Warszawa 2010, s. 185–187 (tu występują drobne różnice w liczbie i numeracji kolumn samochodowych).

Bibliografia

ŹRÓDŁA ARCHIWALNE

Centralne Archiwum Wojskowe w Warszawie-Rembertowie

Oddział I SG, sygn. I.303.3, teczki 37, 73 i 74.

Departament Piechoty MSWojsk., sygn. I.300.28, teczka 18.

Dowództwo Broni Pancernych, sygn. I.300.47, teczka 6.

OK nr IV, sygn. I.371.4, teczka 109.

Krakowska Brygada Kawalerii, sygn. I.314.17, teczka 12.

10 Batalion Pancerny, sygn. I.324.14, teczka 1.

ŹRÓDŁA DRUKOWANE

Dziennik Rozkazów Dowództwa OK nr IV 1939.

Instrukcja o wojskowych przewozach samochodowych z 31 VII 1937 r., Warszawa 1937.

Rybka R., Stepan K., *Najlepsza broń. Plan mobilizacyjny „W” i jego ewolucja*, Warszawa 2010.

Stechiewicz W., *Pisma*, t. I (*Przygotowania wojenne w Polsce 1935–1939*), „Zeszyty Historyczne” [Paryż] 1977, nr 40.

OPRACOWANIA

- Chrzanowski M., *O motoryzacji w Wojsku Polskim w latach 1921–1939 (wybrane problemy)*, „Przełęcz Historyczno-Wojskowy” 2005, nr 4, s. 23–49.
- Cieplewicz M., *Wojsko Polskie w latach 1921–1926. Organizacja, wyposażenie, wyszkolenie*, Wrocław–Warszawa–Kraków 1998.
- Encyklopedia historii Drugiej Rzeczypospolitej*, red. A. Garlicki, Warszawa 1999.
- Jońca A., *Samochody ciężarowe Wojska Polskiego*, Warszawa 2014, Wielki leksykon uzbrojenia. Wrzesień 1939, t. XXIX.
- Jońca A., Szubański R., Tarczyński J., *Pojazdy Wojska Polskiego. Wrzesień 1939*, Warszawa 1990.
- Kospath-Pawłowski E., Rujna E., Szczurowski M., *Wojska szybkie II Rzeczypospolitej*, Toruń 1993.
- Kozłowski E., *Wojsko Polskie 1936–1939. Próby modernizacji i rozbudowy*, Warszawa 1964.
- Rezmer W., *Operacyjna służba sztabów Wojska Polskiego w 1939 roku*, Warszawa 2010.
- Romanek J., *Samochody ciężarowe PZiNŻ. 703, 713, 603*, Warszawa 2017, Wielki leksykon uzbrojenia. Wrzesień 1939, t. CXXI.
- Rusinek J., Szubański R., *Polska broń pancerna w okresie międzywojennym 1918–1939*, „Wojskowy Przegląd Historyczny” 1969, R. XIV, nr 3–4, s. 228–269.
- Wyszczelski L., *W obliczu wojny. Wojsko Polskie 1935–1939*, Warszawa 2008.

WITOLD JARNO

The automotive service in the Polish Army in the 1930s

This article describes the automotive service in the Polish Army in the 30s of the twentieth century. The task of this service was to transport soldiers, equipment and wounded. For these tasks were used cars, trucks, sanitary and special vehicles. The Polish military authorities were aware that one of the main directions of development of the Polish army was its motorization and the replacement of the horse trains on motor vehicles. However, the automotive service in the Polish Army was not properly prepared to fulfill its tasks. This was mainly due to the economic weakness of the country, the low level of motorization of the country, the poorly developed road network, the maladjustment of roads and bridges for car transport, the lack of extensive technical infrastructure and the financial constraints of the Polish army. Consequently, car transport in the Polish army until September 1939 continued to play a minor role.

Keywords: Polish Army in the 20th century, automotive service in Polish Army, military vehicles in the Polish Army.