



Grey Scale #13



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



MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ

SZTAB GENERALNY

~~_____~~ AJNE

Egz. Nr. 1

12/34

kpt. mgr Henryk KORNILUK

REFERATY

UZUPEŁNIENIE JEDNOSTEK OTK ŚRODKAMI
TRANSPORTOWYMI W CZASIE MOBILIZACJI I WOJNY
PODZIAŁ ZASOBÓW ŚRODKÓW TRANSPORTOWYCH
ORAZ MASZYN INŻYNIERYJNYCH I SPOSÓB ICH
WYKORZYSTANIA



~~ARCHIWUM~~
~~BIURO~~
ADAMI SZTABU GENERALNEGO
1964

WARSZAWA

34516



10/36

MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ

SZTAB GENERALNY

[REDACTED] A I N E

Egz. Nr. 1
1234

kpt. mgr Henryk KORNILUK

REFERATY

**UZUPEŁNIENIE JEDNOSTEK OTK ŚRODKAMI
TRANSPORTOWYMI W CZASIE MOBILIZACJI I WOJNY
PODZIAŁ ZASOBÓW ŚRODKÓW TRANSPORTOWYCH
ORAZ MASZYN INŻYNIERYJNYCH I SPOSÓB ICH
WYKORZYSTANIA**



(95)

WARSZAWA

**ARCHIWUM
BIBLIOTEKI SZKOLENIOWEJ
ADEMII SZTABU GENERALNEGO
ul. gen. biegał 7, Sztabskie**

1964

34516

MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ

SZTAB GENERALNY

ZATWIERDZAM
ZARZĄDZAM

kpt. dypl. Henryk KOSSAKOWSKI

PODSTAWA
Ustawa z dnia 22 stycznia 1939 roku
art. 86 ust. 2.
(Dz. U. RP Nr 11 poz. 95)
podpis

PRZEKLASYFIKOWANO
Protokół Nr 12657

R E F E R A T

UZUPEŁNIENIE JEDNOSTEK OTK ŚRODKAMI TRANSPORTOWYMI
W CZASIE MOBILIZACJI I WOJNY.

/Opracował kpt. mgr Henryk KORNILUK/



Warszawa - 1964 rok

ARCHIWUM
BIBLIOTEKI SZKOLENIOWEJ
AKADEMII SZTABU GENERALNEGO
gen. br. K. Świerczewskiego

34516

S P I S T R E Ś C I

- I. W S T Ę P
- II. JAKOŚĆ UZUPEŁNIENIA
- III. SZYBKOŚĆ UZUPRENIENIA
- IV. PLANOWANIE I KIEROWANIE UZUPRENIENIEM

----- ooOoo -----

W S T K P

Z przewidywanych warunków i charakteru działań wojennych wynika wzrost roli transportu samochodowego przy zaopatrzeniu materiałowo-technicznym oraz przemieszczeniu wojsk i sił obrony terytorialnej kraju, jak też w pracy tyłów i gospodarki narodowej /zapleczu/.

Użycie w walce środków masowego rażenia może znacznie obniżyć zdolność przewozową transportu kolejowego, a nawet na pewien czas całkowicie go unieruchomić. W tych warunkach podstawowy ciężar przewozów spadnie na transport samochodowy.

Również w gospodarce narodowej w warunkach działań wojennych rola transportu samochodowego będzie niewątpliwie duża. Prowadzenie wojny będzie w poważnym stopniu uzależnione od działalności zapleczu, możliwości zaopatrzenia armii w żywność, broń, amunicję i wszelkiego rodzaju sprzęt wojskowy.

Wynika stąd konieczność pogodzenia interesów wojska z potrzebami gospodarki narodowej w zakresie uzupełnienia potrzeb mobilizacyjnych pojazdów mechanicznych. Dlatego też przy ustalaniu tych potrzeb niezbędna jest znajomość, chociażby orientacyjna, zadań stojących w okresie wojny przed Siłami Zbrojnymi, siłami OTK nie wchodzącymi w skład Sił Zbrojnych oraz przed gospodarką narodową.

Wojenne potrzeby Sił Zbrojnych, określone organizacją i etatami czasu wojennego jednostek wojskowych, są stosunkowo łatwe do ustalenia. Potrzeby gospodarki narodowej będą ilościowo i jakościowo różne w czasie wojny od potrzeb okresu pokojowego.

Działalność gospodarcza kraju w czasie wojny ulega zmianie w stosunku do warunków pokojowych. Znaczny wzrost nakładów na cele wojenne pociąga za sobą konieczność ograniczenia spożycia indywidualnego ludności, zmniejszenia zakresu budownictwa mieszkaniowego, ograniczenia w korzystaniu ze środków komunikacji, łączności, wszelkiego rodzaju

usług komunalnych i inne. Ograniczenie to spowodują zmniejszenie zapotrzebowania na transport samochodowy w stosunku do okresu pokojowego. Z drugiej jednak strony w niektórych dziedzinach gospodarki narodowej wystąpi wzrost zadań przewozowych, związany z koniecznością rozwinięcia produkcji wojennej i wykonywania szeregu zadań związanych z obronnością kraju, zwłaszcza w systemie obrony terytorialnej.

Przy rozważaniu osłabienia zadań gospodarki narodowej na czas wojny część środków transportu samochodowego może jednak być pobrana na uzupełnienie potrzeb sił zbrojnych bez szkody dla działalności społeczeństwa.

W efekcie transport samochodowy, obsługujący w czasie pokoju gospodarkę narodową, zostanie podzielony i wykorzystany na czas wojny następująco:

- na uzupełnienie wojsk operacyjnych i wojsk OTK wchodzących w skład Sił Zbrojnych,
- na zabezpieczenie potrzeb sił OTK układu funkcjonalnego i terytorialnego,
- na zabezpieczenie potrzeb gospodarki narodowej i administracji państwowej.

W tym stanie rzeczy zasoby gospodarki narodowej zostaną podzielone i wyczerpane prawie całkowicie już w okresie mobilizacji.

W przedstawionej sytuacji szczególnego znaczenia nabiera właściwy i realny podział zasobów środków transportu samochodowego oraz planowanie i wykonywanie odpowiednich prac przygotowawczych już w czasie pokoju, jak też ewentualne wykorzystanie w systemie OTK zastępczych rodzajów transportu, na przykład transportu konnego.

Zgodnie z przyjętą koncepcją organizacyjną w systemie obrony terytorium kraju będą działały:

- 1/ Wojska OTK wchodzące w skład Sił Zbrojnych, objęte planem mobilizacyjnym i uzupełnione pojazdami mechanicznymi wydzielonymi z zasobów gospodarki narodowej dla potrzeb Sił Zbrojnych.
- 2/ Zwilitaryzowane jednostki OTK, formowane i kierowane w układzie funkcyjnym poszczególnych resortów gospodarki narodowej i administracji państwowej - uzupełnione pojazdami mechanicznymi zwolnionymi w tym celu od poboru przez Siły Zbrojne.
- 3/ Wojewódzkie i powiatowe siły i środki OTK, tworzone i kierowane w układzie terytorialnym terenowych komitetów obrony /według ogólnego podziału administracyjnego Państwa/ - uzupełniane częściowo pojazdami mechanicznymi zwolnionymi w tym celu od poboru przez Siły Zbrojne, a częściowo pojazdami nieprzydatnymi dla wojska i pojazdami zwolnionymi od poboru dla potrzeb gospodarki narodowej.

Przedmiotem niniejszego wykładu jest omówienie zasad uzupełnienia środkami transportowymi z gospodarki narodowej jednostek OTK w poszczególnych układach.

Centralnym zagadnieniem, rzutuującym na system uzupełnienia, jest jakość i szybkość dostarczenia środków transportowych odpowiednim jednostkom, w związku z czym zagadnienia te będą wysunięte na pierwszy plan przy omawianiu tematu. W ostatniej części wykładu zostaną omówione problemy związane z planowaniem i kierowaniem pracami mobilizacyjnymi w zakresie uzupełnienia jednostek środkami transportowymi.

I. JAKOŚĆ UZUPEŁNIENIA

Sten liczebny pojazdów samochodowych według należności etatowych czasu wojennego powinien być osiągnięty do czasu zakończenia mobilizacji z następujących źródeł:

- z zapasów nienaruszalnych utworzonych w jednostkach wojskowych oraz zapasów mobilizacyjnych znajdujących się w odpowiednich składnicach wojskowych,
- z gospodarki narodowej,
- z dostaw w ramach produkcji krajowej lub importu w okresie mobilizacji.

Krótki okres mobilizacji oraz ograniczone możliwości produkcyjne i importowe w tym okresie pozwalają liczyć na dostawy z produkcji krajowej i importu jedynie w stosunku do niektórych rodzajów pojazdów i w niewielkich ilościach. Jako główne źródło pokrycia potrzeb wojska według należności etatowych czasu wojennego pozostaje pobór z gospodarki narodowej oraz zapasy utworzone w okresie pokojowym.

Najwygodniejszym rozwiązaniem problemu uzupełnienia Sił Zbrojnych pojazdami samochodowymi byłoby utrzymanie w zapasie nienaruszalnym potrzebnej ilości wszystkich rodzajów pojazdów. Zapewniłoby to odpowiednią jakość uzupełnienia oraz szybkość przejścia na organizację i etaty czasu wojennego.

Wielkość zapasów nienaruszalnych zależy jednak od możliwości ekonomicznych kraju, gdyż powoduje to zamrożenie określonej części majątku narodowego. Znaczną rolę odgrywają tu również i inne czynniki. Przede wszystkim sprzęt wojskowy podlega stosunkowo szybkiemu procesowi "starzenia się", który jest tym szybszy, im szybciej postępuje rozwój nauki i techniki. W związku z tym istnieje stałe niebezpieczeństwo nagromadzenia nadmiernych zapasów sprzętu, który z biegiem lat może okazać się jakościowo gorszy od sprzętu ewentualnego przeciwnika. Optymalnym rozwiązaniem byłoby posiadanie możliwości szybkiego i sprawnego przestawienia przemysłu na produkcję aktualnie nowoczesnych środków transportu w czasie pokoju, a szczególnie w czasie wojny - w zależności od stanu myśli technicznej. Z drugiej strony na przeszkodzie takiemu rozwiązaniu stoją

przewidywane warunki przyszłej wojny. Ubytek broni jądrowej utrudni produkcję a nawet może sparaliżować całkowicie przemysł, zwłaszcza przy obecnej występującej, daleko posuniętej kooperacji.

Przy rozważeniu wszystkich warunków i możliwości uspełnienia potrzeb mobilizacyjnych wojska szuka się kompromisowego rozwiązania, które polega na jednoczesnym tworzeniu odpowiednich zapasów nienaruszalnych, przygotowywaniu przemysłu do przedstawienia na produkcję wojenną, na przesuwaniu sprzętu przestarzałego z wojska do gospodarki narodowej i dostarczeniu Siłom Zbrojnym sprzętu bardziej nowoczesnego a wreszcie na planowaniu uspełnienia jednostek wojskowych możliwie najlepszymi środkami transportowymi z gospodarki narodowej.

Specyfika działań wojennych oraz warunki eksploatacji i przeznaczenie pojazdów w wojsku stawiają przed tymi środkami transportowymi określone wymagania jakościowe. Z tego punktu widzenia możemy podzielić środki transportu samochodowe następująco,

- pojazdy samochodowe specjalne wojskowe, nie mające zastosowania i nie występujące w gospodarce narodowej /jak: radiostacje samochodowe, elektrownie polowe, ładownie akumulatorów, samochody do odkażania terenu i uzbrojenia, warsztaty polowe poszczególnych służb itd./,
- pojazdy samochodowe ogólnego użytku, które występują w gospodarce narodowej i mają zastosowanie również w jednostkach wojskowych /jak: samochody osobowe, ciężarowe, autobusy, dźwigi, cysterny, szludnie itd./,

Środki transportu samochodowego występujące w gospodarce narodowej nie pod każdym względem odpowiadają wymogom wojska oraz nie w każdym rodzaju wystarczają na całkowite zaspokojenie potrzeb mobilizacyjnych.

Przed wszystkim w gospodarce narodowej występują tylko w znaczących ilościach samochody terenowe oraz występują braki w stosunku do potrzeb mobilizacyjnych takich rodzajów pojazdów specjalnych jak cysterny, sanitarki, warsztaty i inne.

Wynikają z tego stanu rzeczy trzy zasadnicze konsekwencje:

- po pierwsze - konieczność stosowania sawiany właściwych pojazdów mechanicznych, określonych etatami i tabelami należności osadu wojennego - pojazdami zastępczymi z gospodarki narodowej,
- po drugie - konieczność dostosowywania pojazdów mechanicznych pobranych z gospodarki narodowej do potrzeb eksploatacji w wojsku,
- po trzecie - konieczność utrzymywania odpowiednich zapasów nienaruszalnych pojazdów, które nie występują w gospodarce narodowej i nie mogą być uzupełnione zastępczo.

Zagadnienia związane z tworzeniem zapasów nienaruszalnych należą do działu materiałowego zabezpieczenia służb technicznych i kwatermistrzowskich i nie wchodzi do zakresu niniejszego wykładu.

Przy uzupełnieniu potrzeb mobilizacyjnych pojazdami mechanicznymi z gospodarki narodowej stosuje się następujące zasady pod względem jakości uzupełnienia:

1. Dla wojsk operacyjnych przeznacza się w pierwszej kolejności a dla wojsk OTK w drugiej kolejności pojazdy mechaniczne o najlepszym stanie technicznym oraz z zachowaniem możliwie największej jednolitości pod względem marek i typów.

2. Zwolnieniu od poboru /reklamacji/ dla potrzeb gospodarki narodowej podlegają w pierwszej kolejności pojazdy mechaniczne najniższych kategorii/ oraz nie posiadające niezbędnego dla Sił Zbrojnych zapasu przebiegu do kolejnej naprawy/.
3. Dla Sił Zbrojnych pobiera się w pierwszej kolejności właściwe rodzaje, marki i typy pojazdów, określone tabelami i tabelami należności czasu wojennego, a dopiero w miarę braku w zasobach takich pojazdów - stosuje się uzupełnienie zastępczymi rodzajami i typami pojazdów.

Wykaz stosowanych zamian właściwych dla wojska pojazdów mechanicznych - pojazdami zastępczymi określa załącznik Nr 1.

Stosowanie zamian pogarsza jakościowo stan uzupełnienia jednostek wojskowych, jest jednak konieczne dla uzyskania pełnego uzupełnienia ilościowego. Pełne uzupełnienie potrzeb mobilizacyjnych, pozwala na osiągnięcie gotowości bojowej przez jednostki wojskowe, mimo uzupełnienia zastępczego. Osiągnięcie gotowości bojowej bez pełnego zabezpieczenia potrzebnych środków transportowych /w przypadku gdyby nie stosowano zamian/ byłoby dla niektórych jednostek wojskowych niemożliwe.

Dla zapewnienia odpowiedniej jakości uzupełnienia stosowanie zamian pojazdami zastępczymi jest uzgodnione przez wojskowych komendantów rajonowych z dowódcami jednostek mobilizujących i dostosowane w miarę możliwości do charakteru i przeznaczenia poszczególnych jednostek. Zamiany te są w szerszym zakresie stosowane w jednostkach ONK niż w jednostkach wojsk operacyjnych.

Następnym czynnikiem po stosowaniu zamian właściwych rodzajów pojazdów mechanicznych - zastępczymi rodzajami, mającym poważny wpływ na jakość uzupełnienia, jest stan techniczny pojazdów mechanicznych.

Przydatność pojazdów mechanicznych dla potrzeb wojska określa ich kategorie. Kategorie nadają pojazdom wydziały komunikacji przydzielone rad narodowych, podczas przeglądów i badań technicznych, mających na celu dopuszczenie pojazdów do ruchu na drogach publicznych. Zasady nadawania pojazdom kategorii określa załącznik Nr 2.

Przy ustalaniu obecnie obowiązujących zasad nadawania pojazdom kategorii wychodziło się z założenia, że dla potrzeb Sił Zbrojnych będą pobierane tylko pojazdy wyższych kategorii czyli:

- samochody kat. I, II i III,
- ciągniki kat. I i II,
- motocykle i przyczepy kat. I.

Praktycznie okazało się, że nie nastąpił spodziewany wzrost zasobów do tego stopnia, by potrzeby mobilizacyjne mogły być uzupełnione tylko pojazdami wyższych kategorii. W rzeczywistości planuje się pobór pojazdów wszystkich kategorii. Spowodowało to konieczność wprowadzenia dodatkowych kryteriów oceny jakościowej pojazdów z punktu widzenia ich przydatności dla wojska.

Według dotychczasowych kryteriów w trzeciej i czwartej kategorii znajdowały się zarówno samochody wyeksploatowane do górnych granic przebiegu międzynaправowego, kwalifikujące się niezwłocznie do głównego remontu lub wycofanie z ruchu - jak samochody bezpośrednio po głównym remoncie, posiadające pełny zapas przebiegu międzynaправowego.

W związku z powyższym opracowane nowe zasady ustalania kategorii pojazdów, które wejdą w życie od 1965 roku.

Według nowych zasad wydziały komunikacji będą ustalały kategorie pojazdów następująco:

- kat. I - pojazdy nowe, rejestrowane i dopuszczane do ruchu po raz pierwszy,
- kat. II - pojazdy technicznie sprawne, ukompletowane, znajdujące się w eksploatacji ponad trzy lata,
- kat. III - tylko pojazdy o ciężarze całkowitym ponad 2,5 tony, technicznie sprawne, ukompletowane, znajdujące się w eksploatacji ponad 6 lat.

W ten sposób kategorie będą obrazowały proces normalnego starzenia się środków transportu samochodowego.

Jednocześnie dla potrzeb planowania mobilizacyjnego zakłady pracy będą dokonywały podziału pojazdów mechanicznych na dwie grupy w każdej kategorii, a mianowicie:

- A. pojazdy posiadające odpowiedni zapas przebiegu do kolejnej naprawy /np.: dla samochodów ponad 10.000 km/,
- B. pojazdy nie posiadające powyższego zapasu przebiegu.

Dane o ilości pojazdów według grup określających zapas przebiegu zakłady pracy będą podawały wojskowym komendantom rejonowym w rocznych sprawozdaniach o stanie pojazdów mechanicznych.

Na uzupełnienie jednostek wojskowych będą planowane pojazdy wszystkich kategorii z grupy A, a wyjątkowo w razie braku zasobów pojazdy wyższych kategorii z grupy B, z przeznaczeniem dla niektórych jednostek OTK. Należy tu nadmienić, że część jednostek OTK /np. wojska OPK, niektóre jednostki KBW/ są uzupełniane na zasadach przyjętych dla wojsk operacyjnych.

Przedstawiony system podziału pojazdów

na kategorii z uwzględnieniem przebiegu pozwoli na uzupełnienie jednostek wojskowych najnowszymi pojazdami, o najlepszym stanie technicznym i z odpowiednim zapasem przebiegu. Z drugiej strony spowoduje to pozostawienie w gospodarce narodowej pojazdów o stosunkowo małej sprawności eksploatacyjnej.

Na jakość uzupełnienia otrzymywanego w gospodarce narodowej wpływa również stan wyposażenia pojazdów w przedmioty niezbędne do ich utrzymywania i eksploatacji. Obowiązek posiadania i dostarczenia do poboru określonych przedmiotów wyposażenia został nałożony na wszystkich posiadaczy, będących jednostkami gospodarki społecznej. Wyposażenie pojazdów ma zagwarantować możliwość niezawodnego ich użycia oraz prawidłowość eksploatacji i obsługi.

W celu zapewnienia odpowiedniej jakości uzupełnienia przydziały mobilizacyjne pojazdów mechanicznych do poszczególnych jednostek wojskowych sa uzasadnione przez wojskowych komendantów rejonowych z dowódcami jednostek mobilizujących. Wojskowi komendanci rejonowi powiadają dowódców jednostek mobilizujących o terminie nadawania przydziałów mobilizacyjnych do jednostek przez nich mobilizowanych. Dowódcy jednostek obowiązani są wziąć udział w nadawaniu przydziałów mobilizacyjnych lub delegować do tych czynności swych przedstawicieli. Przedstawiciel jednostki mobilizującej określa w szczególności, jakie ziemiany można zastosować w danej jednostce, jak też stawia postulaty w zakresie określenia masy, tonażu i kategorii pojazdów najbardziej przydatnych w tej jednostce. Postulaty przedstawicieli jednostek mobilizujących powinny być uwzględnione przez WKR, jeżeli zasoby na to pozwalają.

Po nadaniu przydziałów mobilizacyjnych oficerowie z wojskowych komend rejonowych oraz z jednostek mobilizujących jak też inspektorzy samochodowi WKW przeprowadzają doraźne kontrole w zakładach pracy gospodarki

uspołecznionej, sprawdzając jakość /stan techniczny, kategorię, wyposażenie/ pojazdów zaplanowanych do przekazania Siłom Zbrojnym. W razie stwierdzenia nieprawidłowości w utrzymaniu pojazdów w dobrym stanie technicznym lub braków w ich wyposażeniu oficerowie kontrolujący zwracają na to uwagę kierownikom zakładów pracy, a wyniki kontroli przedstawiają ich organom zwierzchnim. W przypadkach rażących niedostatek mogą być przedstawiane do kolegów karno-administracyjnych wnioski o ukaranie winnych.

Kolejnym zagadnieniem związanym z zapewnieniem Siłom Zbrojnym odpowiedniej jakości uzupełnienia jest dostosowanie pobranych pojazdów do potrzeb eksploatacji w wojsku. W celu dostosowania pojazdów mechanicznych w jednostkach mobilizujących opracowuje się plany dostosowania. W planach tych uwzględnia się czynności zaplanowane do wykonania jak:

- mocowanie uchwyty na sprzęt asperski,
- założenie ławek na samochodach ciężarowych przeznaczonych do przewozu ludzi,
- zamocowanie podkładów pod zbiorniki na beczki na samochodach ciężarowych przydzielonych zastępom za oysterą,
- zmiana numerów rejestracyjnych i dowodów rejestracyjnych z cywilnych na wojskowe,
- zamalowanie napisów firmowych i reklamowych na samochodach,
- wykonanie innych prac dostosowawczych, w zależności od rodzaju zastosowanej zamiany i przeznaczenia pojazdu.

Do wykonania zaplanowanych czynności dowódca jednostki mobilizującej przewiduje potrzebne siły i środki oraz czas i miejsce wykonania.

Na jakość uzupełnienia wpływa również jednorodność taboru samochodowego pod względem marek i typów, gdyż ułatwia to obsługę, eksploatację i remonty pojazdów. Transport samochodowy przeznaczony dla Sił Zbrojnych jest stosunkowo jednolity, ponieważ ze przydatne dla wojska i podlegające poborowi zostały uznane tylko wybrane marki i typy pojazdów produkcji krajowej i państw obozu socjalistycznego. Transport pozostający w gospodarce narodowej będzie bardziej zróżnicowany pod względem marek i typów, gdyż w zasobach występują różne ^{pojazdy} ~~znane~~ ze nieprzydatne dla wojska, w tym niewielkie ilości pojazdów produkcji państw kapitalistycznych.

Siły i środki OTK układu terytorialnego będą uzupełniane częściowo pojazdami mechanicznymi specjalnie w tym celu zwolnionymi od poboru, a częściowo pojazdami nie przydatnymi dla wojska oraz pojazdami zwolnionymi od poboru dla potrzeb gospodarki narodowej. Jakość tych pojazdów będzie niewątpliwie gorsza niż pojazdów przeznaczonych dla Sił Zbrojnych, gdyż w gospodarce narodowej pozosta-
ną w zasobie pojazdy najniższych kategorii oraz pojazdy nie posiadające ^{odpowiedniego} zapasu przebiegu do kolejnej naprawy.

III. SZYBKOŚĆ UZUPEŁNIENIA

W zakresie uzupełnienia potrzeb mobilizacyjnych decydujące znaczenie ma szybkość dostarczenia środków transportowych, gdyż od tego między innymi zależnie jest osiągnięcie przez uzupełniane jednostki gotowości do wykonania stojących przed nimi zadań.

Przewidywane warunki przeprowadzenia mobilizacji oraz warunki działań wojennych wyekspozowały zagrożenie szybkości uzupełnienia na jedno z pierwszych miejsc spośród innych zagadnień mobilizacyjnych.

Dla zapewnienia dostarczenia środków transportowych w możliwie najkrótszym terminie do

jednostek OTK wchodzących w skład Sił Zbrojnych jednym z decydujących czynników jest terytorialność uzupełnienia.

Przez terytorialność uzupełnienia rozumie się pobieranie pojazdów mechanicznych z zakładów pracy położonych w promieniu do 100 km od miejsca postoju uzupełnianych jednostek. Niewątpliwie idealnym rozwiązaniem byłoby uzupełnienie jednostek z tych samych miejscowości, w których te jednostki stacjonują. Jednakże przy obecnym rozmieszczeniu zasobów w stosunku do potrzeb mobilizacyjnych nawet zasada uzupełnienia jednostek w promieniu 100 km nie jest w pełni możliwa do zastosowania. W rzeczywistości występują jeszcze liczne przypadki kierowania pojazdów do jednostek na odległość do 300 km /o rozmieszczeniu terytorialnym zasobów w stosunku do potrzeb mobilizacyjnych i konieczności dokonywania przerzutów - była mowa w odrębnym wykładzie na temat podziału zasobów i sposobu ich wykorzystania/.

Niezależnie od terytorialności uzupełnienia bierze się pod uwagę by drogi, którymi będzie kierowane uzupełnienie nie przechodziły przez większe przeszkody wodne oraz nie krzyżowały się z drogami, po których będą się odbywały ruchy wojsk operacyjnych. Z uwagi na niekorzystne rozmieszczenie zasobów na terenie kraju nie zawsze możliwe jest pełne stosowanie tych zasad.

W zakresie uzupełnienia transportem konnym jest w pełni zastosowana zasada terytorialności. Potrzeby mobilizacyjne planuje się uzupełnić z terenu gromad położonych najbliższej uzupełnianych jednostek.

W stosunku do jednostek OTK układu funkcjonalnego i terytorialnego zasada terytorialności uzupełnienia będzie w pełni stosowana. Jednostki układu funkcjonalnego będą formowane w oparciu o wytypowane do tego zakłady pracy i uzupełniane pojazdami tych zakładów. Natomiast

jednostki układu terytorialnego będą tworzone i uzupełniane w zasadzie w granicach jednego powiatu lub miasta, w oparciu o środki transportowe zakładów pracy podporządkowanych radom narodowym.

Dla zagwarantowania szybkości uzupełnienia wprowadzono zasadę bezpośredniego dostarczenia środków transportowych z zakładów pracy do uzupełnianych jednostek wojskowych.

Do niedawna stosowano zasadę dokonywania poboru środków transportowych przez komisje poborowe organizowane przy wojskowych komendach rejonowych. W tym przypadku występowała duża strata czasu na zorganizowanie tych komisji i przeprowadzenie przez nie poboru /przeгляд pojazdów, określenie przydatności dla wojska, ustalenie wartości, wystawienie orzeczeń o poborze, sformowanie kolumn i odesłanie do właściwych jednostek/. Przy tym systemie pojazdy doprowadzone do komisji np.: o godz. 8⁰⁰ i o godz. 15⁰⁰ zostałyby dostarczone do jednostek razem, po sformowaniu odpowiedniej grupy. Dochodziła do tego strata czasu na ponowny, chociażby najbardziej pobieżny przeгляд pojazdu w jednostkach przed przydzieleniem do pododdziałów. Ponadto zdarzały się przypadki, że pojazdy z zakładów pracy, znajdujących się w pobliżu, uzupełnianych jednostek, najpierw doprowadzano do komisji poborowej przy WKR a następnie z powrotem tą samą drogą do jednostki.

W związku z tym wprowadzono zasadę organizowania komisji poborowych przy jednostkach mobilizujących. Komisje te przeprowadzą pobór wszystkich środków transportowych przybywających na uzupełnienie danych jednostek, niezależnie od tego, z których WKR te środki przybywają. Właściciele środków transportowych dostarczą je bezpośrednio do jednostek z miejsca stałego postoju, pomijając wojskowe komendy rejonowe.

W stosunku do poprzednio obowiązującego systemu bezpośrednio dostarczania środków transportowych

do jednostek pozwoli na znaczne zaoszczędzenie czasu, przyspieszenie stawiennictwa oraz wyeliminowanie niektórych czynności dublowanych poprzednio przez komisje poborowe i jednostki wojskowe.

W przypadku przeprowadzania próbnego poboru lub poboru środków transportowych w okresie przedmobilizacyjnym szybkość dostarczenia uzupełnienia do jednostek nie odgrywa tak zasadniczej roli jak w okresie mobilizacji w warunkach zaskoczenia. W okresie przedmobilizacyjnym właściciele środków transportowych zostaną wezwani do dostarczenia tych środków do poboru kartami powołania wręczonymi im po zarządzeniu poboru. Rozesłanie kart powołania do właścicieli odbywa się systemem gończym zorganizowanym przez wojskowe komendy rajonowe. Strata kilku godzin na uruchomienie tego systemu /powołanie gońców i rozesłanie kart powołania/ nie ma większego znaczenia w warunkach przedmobilizacyjnych.

W czasie mobilizacji powszechnej, zwłaszcza w razie jej zarządzenia w warunkach rozpoczęcia działań wojennych, szybkość dostarczenia środków transportowych do jednostek wojskowych nabiera szczególnego znaczenia.

W tym przypadku uspołecznione zakłady pracy dostarczą środki transportowe do poboru na podstawie kart powołania mob., wręczonych im przez wojskowych komendantów rajonowych już w czasie pokoju. Karty te zobowiązują kierowników zakładów pracy do dostarczenia do poboru niezwłocznie po ogłoszeniu mobilizacji określonych środków transportowych - bez dodatkowego wzywania.

Ponieważ kart powołania mob. nie wydaje się indywidualnym właścicielom - karty powołania zostaną im doręczone dopiero po zarządzeniu mobilizacji powszechnej, tak jak w okresie przedmobilizacyjnym. Od właścicieli indywidualnych planuje się pobrać w zasadzie tylko niewielkie ilości pojazdów osobowych, motocykli, koni i pojazdów

konnych. Rzewentalna opóźnienie w dostarozaniu tych środków transportowych nie wpłynie decydująco na stan gotowości uzupełnianych jednostek.

Kierownicy uspołecznionych zakładów pracy, którzy otrzymali karty powołania mob., wykonują już w czasie pokoju szereg prac przygotowawczych, mających na celu przyspieszenie uzupełnienia jednostek wojakowych.

Przedo wszystkim typują oni pojazdy do przekazania, zapewniają wyposażenie w przedmioty niezbędne do eksploatacji i utrzymania, zabezpieczają możliwość zaopatrzenia ich w paliwo na przebycie 300 km drogi, przygotowują karty drogowe dla kierowców samochodowych oraz zapoznają kierowców z ich obowiązkami na wypadek mobilizacji.

Istotnym zagadnieniem w zakresie szybkości uzupełnienia jednostek wojskowych jest złączenie poboru pojazdów mechanicznych z powołaniem do służby wojskowej kierowców samochodowych. Złączenie to polega na tym, że planuje się powołanie kierowców samochodowych i pobranie pojazdów mechanicznych z tych samych zakładów pracy do tych samych jednostek wojskowych.

W celu umożliwienia wojskowym komendantom rejonowym nadawania przydziałów mobilizacyjnych kierowcom samochodowym i pojazdom mechanicznym do tych samych jednostek kierownicy zakładów pracy zostali zobowiązani do nadsyłania do WKR wykazów zatrudnionych kierowców samochodowych - w terminach ustalonych przez wojskowych komendantów rejonowych. /Przydziały pojazdom mechanicznym WKR nadaje na podstawie prowadzonej ewidencji/.

Kierowcy samochodów, którzy zostali wyznaczeni do doprowadzenia pojazdów do jednostek są zapoznani z obowiązkami z tym związanymi przez kierowników zakładów pracy. W tym celu wojskowi komendanci rejonowi wydają kierownikom zakładów pracy "pouczenia dla kierowców samochodowych".

Dla zagwarantowania dostarczenia pojazdów mechanicznych do jednostek wojskowych posiadacze zobowiązani są ustawowo do zaopatrzenia tych pojazdów w paliwo niezbędne do przebycia 300 km drogi. Na wypadek gdyby niektórzy posiadacze nie mogli z przyczyn obiektywnych wykazać tego obowiązku utrzymuje się w stacjach benzynowych CPN rezerve materiałów pędnych.

Rezerwa ta może być wykorzystywana w przypadku ogłoszenia mobilizacji na podstawie bonów specjalnych, które zostały zdeponowane w wojskowych komendach rejonowych.

Bony specjalne zostaną wydane tym posiadaczom pojazdów, którzy zgłoszą wojskowym komendantom rejonowym niemożność dostarczenia pojazdów do poboru z powodu braku paliwa.

Na przyspieszenie dostarczenia pojazdów do poboru dodatni wpływ będzie miała niewątpliwie zasada kompleksowości uzupełnienia, która polega na planowaniu poboru pojazdów mechanicznych jednego zakładu pracy na uzupełnienie jak najmniejszej ilości jednostek mobilizowanych. Zasada ta pozwoli na bardziej zorganizowany sposób odesłania pojazdów do jednostek oraz ułatwi kontrolę stawiennictwa w jednostkach wojskowych.

Na szybkość uzupełnienia jednostek mobilizowanych wpłynie decydująco właściwa i sprawna organizacja przyjęcia, dostosowania i rozdziału pobieranych pojazdów mechanicznych. Wykonanie tych czynności nastąpi na podstawie dokumentów planu mobilizacyjnego i będzie zależało w głównej mierze od właściwego i realnego opracowania tych dokumentów.

Dla dokonania rozdziału środków transportowych na pododdziały opracowuje się dla jednostek mobilizowanych od samodzielnego batalionu wzwyż wykazy rozdziału środków transportowych z poboru na pododdziały. Wykazy te dołącza się do kalendarza czynności wykonawcy, który będzie wykonywał te czynności.

Dostosowania do potrzeb eksploatacji w wojsku pojazdów mechanicznych z gospodarki narodowej oraz ujęcia ich na ewidencję wojskową dokonuje się w myśl przepisów obowiązujących w czasie pokoju. W tym celu jednostki mobilizujące opracowują plan dostosowania pojazdów mechanicznych o czym była mowa w rozdziale dotyczącym jakości uzupełnienia.

Dla oznaczenia pojazdów mechanicznych z gospodarki narodowej wojskowymi numerami rejestracyjnymi przygotowane są w jednostkach mobilizujących tablice rejestracyjne na samochody osobowe i motocykle oraz szablony liter i cyfr dla pozostałych pojazdów, w celu możliwie szybkiego oznakowania tych pojazdów wojskowymi numerami rejestracyjnymi. Jednostki mobilizujące posiadają zdeponowane blankiety wojskowych dowodów rejestracyjnych, które wypełnią w czasie mobilizacji.

Pobranie środków transportowych od posiadaczy dokonują komisje poborowe. Do zadań komisji poborowych należy:

- przyjęcie środków transportowych przybywających z gospodarki narodowej,
- dokonanie oceny stanu technicznego pojazdów i przydatności ich do eksploatacji w wojsku,
- ustalenie ogólnej wartości pobranych środków transportowych,
- wystawienie orzeczeń o poborze oraz doręczenie tych orzeczeń właścicielom środków transportowych, lub przekazanie ich wojskowym komendantom rejonowym,
- przekazanie pobranych środków transportowych właściwym jednostkom mobilizowanym.

IV. PLANOWANIE I KIEROWANIE UZUPELNIENIEM

=====

Prace przygotowawcze do przeprowadzania poboru środków transportowych na uzupełnienie jednostek wojskowych OTK, wchodzących w skład Sił Zbrojnych, prowadzą:

- Sztab Generalny,
- Ministerstwo Spraw Wewnętrznych
/w zakresie wojsk wewnętrznych/,
- Dowództwa Okręgów Wojskowych i równorzędne
/Dowództwo Marynarki Wojennej, D-two Lot-
nictwa Operacyjnego, D-two Wojsk OPK, Inspec-
torat Lotnictwa oraz Szefostwo Wojsk Śl.
Wewnętrznej/,
- Wojskowe komendy wojewódzkie i rejonowe,
- jednostki mobilizujące,
- uspołecznione zakłady pracy dostarczające
pojazdy mechaniczne do poboru.

Sztab Generalny kieruje całokształtem prac związanych z poborem środków transportowych oraz wydaje w tym zakresie odpowiednie zarządzenia, instrukcje i wytyczne. Ponadto Sztab Generalny opracowuje rozdzielniki mobilizacyjne środków transportowych dla jednostek wojsk wewnętrznych na podstawie zapotrzebowań składanych przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych.

Dowództwo Marynarki Wojennej, Dowództwo Lotnictwa Operacyjnego, Dowództwo Wojsk OPK, Inspektorat Lotnictwa i Szefostwo WSW ustalają potrzeby mobilizacyjne środków transportowych, które mają być uzupełnione z zasobów gospodarki narodowej, a następnie składają odpowiednie zapotrzebowania do Dowództw Okręgów Wojskowych właściwych ze względu na miejsce postoju jednostek mobilizujących.

Dowództwa Okręgów Wojskowych ustalają potrzeby mobilizacyjne środków transportowych jednostek podległych OW i po ustaleniu tych potrzeb oraz na podstawie otrzymanych zapotrzebowań, o których była mowa wyżej i rozdzielników mobilizacyjnych przesłanych przez Sztab Generalny dla jednostek wojsk wewnętrznych - przeprowadzają niezbędne kalkulacje dla osiągnięcia jak najbardziej terytorialnego, terminowego i zgodnego z potrzebami uzupełnienia jednostek mobilizowanych.

Po przeprowadzeniu tych kalkulacji oraz analizy stanu zasobów i potrzeb mobilizacyjnych dowództwa okręgów wojskowych sporządzają rozdzielniki mobilizacyjne środków transportowych dla wojskowych komend wojewódzkich. W rozdzielnikach podają jakie jednostki mobilizowane należy uzupełnić oraz jakimi ilościami środków transportowych według poszczególnych rodzajów i w jakim terminie.

Wojskowe komendy wojewódzkie na podstawie wykazów liczbowych cywilnych pojazdów mechanicznych, otrzymanych z WKR oraz rozdzielników mob. nadesłanych przez Sztab OW opracowują "Plany uzupełnienia środkami transportowymi. W tym celu dokonują odpowiedniej analizy potrzeb mobilizacyjnych i posiadanych zasobów oraz przeprowadzają niezbędne kalkulacje dla zaplanowania jak najbardziej terytorialnego i zgodnego z potrzebami uzupełnienia jednostek mobilizowanych przez podległe WKR.

Z planu uzupełnienia WKW sporządzają wyciągi i przesyłają:

- do jednostek mobilizujących, jako powiadomienie o planowanym uzupełnieniu jednostek mobilizowanych przez poszczególne WKR,
- do wojskowych komend rejonowych, jako rozdzielniki mobilizacyjne.

Wojskowe komendy rejonowe na podstawie otrzymanych z WKW rozdzielników mobilizacyjnych oraz stanu zasobów przeprowadzają analizę i dokonują niezbędnych kalkulacji w celu ustalenia:

- możliwości ilościowego i jakościowego pokrycia potrzeb mobilizacyjnych właściwymi pojazdami mechanicznymi oraz potrzeby stosowania zamiast zastępczymi rodzajami pojazdów,
- jednostek mobilizowanych, które uzupełnią w pierwszej kolejności najlepszymi pojazdami mechanicznymi oraz jednostek, w których zastosują uzupełnienia zastępcze,
- zakładów pracy, z których zaplanują pobór odpowiednich ilości i rodzajów pojazdów mechanicznych do poszczególnych jednostek mobilizowanych,
- gromadzkich rad narodowych, z których terenie zaplanują pobór koni i pojazdów konnych.

Po przeprowadzeniu analizy i ustaleniu sposobu, jakości i kolejności uzupełnienia wojskowi komendanci rejonowi nadają pojazdom mechanicznym przydziały do poszczególnych jednostek mobilizowanych, zgodnie z rozdzielnikiem mobilizacyjnym. W nadaniu przydziałów mob. biorą udział przedstawiciele zainteresowanych jednostek wojskowych.

W wyniku nadania przydziałów mob. wojskowe komendy rejonowe sporządzają zestawienia uzupełnienia potrzeb mobilizacyjnych, oddzielnie na każdą jednostkę mobilizowaną. Zestawienia te określają, z jakich zakładów pracy, jakie ilości, rodzaje marki i typy pojazdów zaplanowano na uzupełnienie poszczególnych jednostek. Odpisy zestawień WKR wysyła do jednostek mobilizujących, jako powiadomienie o stanie uzupełnienia potrzeb mobilizacyjnych. Jednocześnie WKR powiadamia wojskową komendę wojewódzka o stanie pokrycia rozdzielnika mobilizacyjnego.

Komendanci WKR wręczają już w czasie pokoju kierownikom uspołecznionych zakładów pracy karty powołania mob. Karty te zobowiązują kierowników do dostarczenia w przypadku ogłoszenia mobilizacji powszechnej określonych ilości rodzajów i marek pojazdów mechanicznych.

Wojskowi komendanci rejonowi przy wręczaniu kierownikom zakładów pracy kart powołania mob. wręczają im jednocześnie "pouczenia dla kierowców samochodowych", obsługujących w czasie pokoju pojazdy mechaniczne przeznaczone do przekazania Siłom Zbrojnym w okresie mobilizacji. Kierownik zakładu pracy zapoznaje z treścią pouczenia wszystkich kierowców, którzy przydzieleni zostali na pojazdy przewidziane do poboru. Fakt zapoznania się z pouczeniem kierowcy stwierdzają własnoręcznym podpisem.

Pobór koni z poszczególnych gromad komendanci WKR uzgadniają z przewodniczącymi prezydiów powiatowych rad narodowych a następnie przygotowują im blanso kart powołania, które przez udyślnie wytypowanych pracowników WKR lub żołnierzy rezerwy dostarczają do właściwych prezydiów GRN w przypadku zarządzenia mobilizacji. Osoba dostarczająca karty powołania do GRN wypełni te karty po ustaleniu przez prezydium GRN, którzy właściciele koni i pojazdów konnych mają dostarczyć te środki transportowe do poboru.

Jednostki mobilizujące ustalają we własnym zakresie na podstawie statów i tabel należności czasu wojennego i pokojowego stan potrzeb mobilizacyjnych środków transportowych i stopień ich zabezpieczenia z zapasu nie naruszalnego i z gospodarki narodowej. Dane o stanie uzupełnienia potrzeb mobilizacyjnych z gospodarki narodowej dowódcy jednostek mobilizujących otrzymują z wojskowych komend rejonowych w formie "Zestawień uzupełnienia potrzeb mobilizacyjnych środkami transportowymi". Zestawienia te zawierają nazwy i adresy zakładów pracy lub nazwiska właścicieli uzupełniających daną jednostkę mobilizowaną oraz ilości rodzaje i marki pojazdów mechanicznych zaplanowanych do poboru.

W zakresie uzupełnienia kofmi zestawienia określają z terenu których GRN zostały zaplanowane określone ilości koni i pojazdów konnych.

Zestawienia nadesłane przez WKR stanowią podstawę opracowania planów poboru, przyjęcia i rozdziału na pododdziały środków transportowych z gospodarki narodowej oraz dostosowanie pojazdów mechanicznych do potrzeb wojska.

Planowanie mobilizacyjne i kierowanie pracami mobilizacyjnymi w układzie funkcjonalnym OTK należą do poszczególnych działów KOK oraz do właściwych resortów gospodarki narodowej i administracji państwowej. Za zorganizowanie i uzupełnienie jednostek OTK układu funkcjonalnego odpowiedzialni są resortowi ministrowie i wyznaczeni przez nich dyrektorzy zakładów pracy.

Niezbędny transport dla jednostek układu funkcjonalnego został zabezpieczony w drodze wydzielenia przez ministerstwa i zwolnienia od poboru przez Siły Zbrojne potrzebnej ilości pojazdów mechanicznych w odpowiednich resortach i zakładach pracy.

W układzie terytorialnym OTK planowanie mobilizacyjne i kierowanie w tym zakresie należą do odpowiednich działów KOK i właściwych ministerstw oraz do wojewódzkich i powiatowych komitetów obrony i sztabów wojskowych. W zakresie zabezpieczenia potrzeb środków transportowych w terytorialnym systemie obrony kraju brak jest obecnie ostatecznych i definitywnych rozwiązań. Niemniej jednak już obecnie można stwierdzić, że wojewódzkie i powiatowe siły i środki OTK będą wykorzystywały dla swych potrzeb transport pozostający w gospodarce narodowej w dwojaki sposób:

- 1/ Niektóre zorganizowane jednostki będą posiadały swój własny transport, przydzielony im do stałego użytkowania. Będzie to dotyczyło przykładowo komend i oddziałów MO, pułków i batalionów obrony terytorialnej. Jednostki te będą posiadały transport, którym dysponują w czasie pokoju, uzupełniony w niektórych przypadkach z innych źródeł,

2/ część jednostek OTK układu terytorialnego, jak oddziały samoobrony lokalnej, może nie posiadać stałego transportu a jedynie korzystać na zasadzie świadczeń rzeczowych ze środków transportu, które pozostaną w gospodarce narodowej po przeprowadzeniu poboru przez Siły Zbrojne.

Zabezpieczenie środków transportowych dla potrzeb obrony terytorialnej w ramach możliwości danego terytorium należy do wojewódzkich sztabów wojskowych. Muszą one w tym celu posiadać dokładne rozeznanie co do ilości i jakości zasobów na swoim terenie oraz opracować szczegółowo sposób i zasady wykorzystania tych zasobów.

----- 00000000 -----

W niniejszym wykładzie został podany ogólny zarys sposobu i zasad uzupełnienia jednostek OTK środkami transportowymi. Szczególna uwaga została zwrócona na jednostki OTK wchodzące w skład Sił Zbrojnych, natomiast uzupełnienie sił i środków układu funkcjonalnego i terytorialnego zostało podane bardziej ogólnikowo z uwagi na to, że zagadnienie to spoczywa w gestii organów administracji państwowej i gospodarczej, a nie organów wojskowych. Z tego względu wykład został ograniczony w zasadzie tylko do podania źródeł uzupełnienia tych sił i środków, bez wnikania w szczegółową problematykę praktycznego rozwiązywania tych zagadnień przez poszczególne resorty.

Ponadto wykład ograniczył się w zasadzie do zagadnień związanych z uzupełnieniem jednostek środkami transportowymi w czasie mobilizacji /lub w okresie przedmobilizacyjnym/ z uwagi na to, że ilość pojazdów mechanicznych pozostających w gospodarce narodowej po przeprowadzeniu poboru przez Siły Zbrojne, jak też niski stan techniczny tych pojazdów i ich mała przydatność dla wojska -- nie pozwalają w zasadzie na dalsze uzupełnianie Sił Zbrojnych w czasie wojny z zasobów gospodarki narodowej.

Wykonano 60 egz.

Egz. 1 - Ribl. Taj.

Wyk. kpt. KOBNILUK

Druk RR, dn. 4.04.1964r.

Poz. 01846/w

W Y K A Z

zamiany właściwych rodzajów pojazdów mechanicznych - zastępczyni

Właściwe rodzaje pojazdów określone w etatach i tabelach należności "ozw"	Można stosować uzupełnienie zastępcze:
samochody osobowo-terenowe	samochodami osobowymi, półciężarowymi, furgonetkami - zgodnie z wnioskami dowódców jednostek mobilizujących
samochody ciężarowo-terenowe	samochodami ciężarowo-szosowymi
samochody ciężarowo-szosowe	traktorami z przyczepami - tylko w jednostkach JTK oraz w ilościach określonych przez Dowódców Okręgów Wojskowych
samochody ciężarowe o ładowności 7-10 ton	samochodami ciężarowymi 4 tonowymi z przyczepami skrzyniowymi, lub ciągnikami siodłowymi z naczepami o odpowiednim tonażu
samochody sanitarna	<ul style="list-style-type: none"> - autobusami pasażerskimi w jednostkach i ilościach określonych przez Sztab Gen., - samochodami ciężarowymi, w mierę możliwości z nadwoziem krytym, - furgonetkami - tylko w określonych przez MSW jednostkach Wojsk wewnętrznych
samochody ohydne	samochodami izotermicznymi
cysterny benzynowe i cysterny na wodę	samochodami ciężarowymi skrzyniowymi z przyczepami pod beczki - z wyjątkiem cystern przeznaczonych do przewozu paliw lotniczych
autobusy sanitarne	autobusami pasażerskimi dostosowanymi do zamontowania urządzeń sanitarnych
ciągniki gąsienicowe /przez artyleryjskie/	ciągnikami kołowymi, o ile zamiana taka może mieć zastosowanie - zgodnie z decyzją dowódców jednostek mobilizujących
ciągniki samochodowe lekkie i średnie	samochodami ciężarowo-szosowymi - tylko w jednostkach szkolnych zapasowych
ciągniki kołowe ciężkie /balastowe/	samochodami ciężarowymi o ładowności ponad 7 ton, o ile mogą być wykorzystane wg decyzji dowódcy jednostki
samochody specjalne: warsztaty, elektrovnice, ładownia akumulatorów	samochodami ciężarowymi pod sprzęt z warsztatów stacjonarnych w jednostkach określonych przez sztaby OW.
motocykle z wózkami	motocyklami bez wózków

KLASYFIKACJA POJAZDÓW

Po stwierdzeniu na podstawie wyniku badań lub przeglądu, że przedstawiony pojazd jest kompletny i technicznie sprawny, wydziały komunikacji prezydium rad narodowych ustalają jego kategorię jak następuje:

1. Samochody:

- Kat. I - samochody technicznie sprawne, ukończone, do czasu osiągnięcia od początku eksploatacji 30.000 km przebiegu.
- Kat. II - samochody technicznie sprawne, ukończone, do czasu osiągnięcia od początku eksploatacji 60.000 km.
- Kat. III - samochody technicznie sprawne, ukończone, o przebiegu ponad 60.000 km, których okres eksploatacji nie przekroczył 6 lat.
- Kat. IV - samochody technicznie sprawne, ukończone, których okres eksploatacji przekroczył 6 lat.

2. Ciągniki :

- Kat. I - ciągniki ukończone, technicznie sprawne, znajdujące się w eksploatacji do 1-go roku.
- Kat. II - ciągniki ukończone, technicznie sprawne, znajdujące się w eksploatacji do 3-ich lat.
- Kat. III - ciągniki ukończone, technicznie sprawne, których okres eksploatacji przekroczył 3 lata.

3. Motocykle :

- Kat. I - motocykle ukończone, technicznie sprawne, znajdujące się w eksploatacji do 2-ich lat.
- Kat. II - motocykle ukończone, technicznie sprawne, których okres eksploatacji przekroczył 2 lata.

4. Przyczepy i naczepy :

- Kat. I - przyczepy i naczepy kompletne, technicznie sprawne, znajdujące się w eksploatacji do 2-ich lat,
- Kat. II - przyczepy i naczepy kompletne, technicznie sprawne, których okres eksploatacji przekroczył 2 lata.

MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ

SZTAB GENERALNY

"ZATWIERDZAM"
SZEFE Zarządu X Sztabu Generalnego

~~TAJNE~~
BGE.Nr ...

plk dypl. Henryk KOSSAKOWSKI

R E F E R A T

PODZIAŁ ZASOBÓW ŚRODKÓW TRANSPORTOWYCH
ORAZ MASZYN INŻYNIERYJNYCH I SPOSOB ICH
WYKORZYSTANIA

/Opracował kpt.mgr Henryk KORNILUK/

WARSZAWA - 1964 rok

SPIS TREŚCI

Strona

W S T Ą P

ROZDZIAŁ I

Ogólna charakterystyka środków transportu samochodowego

ROZDZIAŁ II

Organizacja transportu samochodowego

ROZDZIAŁ III

Organy administracji państwowej i wojskowej w dziedzinie transportu samochodowego

ROZDZIAŁ IV

Podział zasobów pod względem ich wykorzystania dla potrzeb obrony Państwa

1. Pojazdy przydatne i nieprzydatne dla Sił Zbrojnych,
2. Podział pojazdów na kategorie,
3. Podział pojazdów na podlegające poborowi przez Siły Zbrojne i zwolnione od poboru,
4. Rozmieszczenie terytorialne zasobów.

ROZDZIAŁ V

Ogólne zasady wykorzystania zasobów środków transportowych w świetle przepisów prawnych.

ROZDZIAŁ VI

Tendencje rozwojowe zasobów i organizacji transportu samochodowego

ROZDZIAŁ VII

Transport kenny

ROZDZIAŁ VIII

Podział zasobów maszyn inżynierskich i sposób ich wykorzystania.

W S T ę P

Pod pojęciem transportu rozumie się organizacyjnie i ekonomicznie wydzielone z innych czynności gospodarczych - celowe przemieszczanie osób i rzeczy. Do wykonania tych czynności przeznaczone są odpowiednie środki, które nazywamy środkami transportowymi.

Do podstawowych rodzajów transportu salisgamy:

- transport kolejowy,
- transport samochodowy,
- transport lotniczy,
- transport wodny,
- transport konny.

Spośród tych rodzajów transportu szczególne znaczenie pod względem przydatności do wykorzystania dla potrzeb obrony Państwa posiada transport samochodowy, ponieważ charakteryzuje się on wyższą niż pozostałe rodzaje operatywnością, elastycznością oraz szybkością i uniwersalnością przewozów. Z tych właśnie względów przedmiotem niniejszego wykładu będzie transport samochodowy, jego organizacja w gospodarce narodowej, podział zasobów środków transportu samochodowego i zasady ich wykorzystania dla potrzeb obrony Państwa. Pobieżenie i ogólnikowo zostanie ponadto omówiony transport konny, który stracił właściwie swoje znaczenie dla Sił Zbrojnych, a szczególnie dla wojsk operacyjnych, we współczesnych warunkach prowadzenia wojny, niemniej jednak może być wykorzystany w systemie obrony terytorium kraju.

W ostatniej części wykładu zostanie omówione zagadnienie zasobów, podziału i wykorzystania maszyn inżynierskich w interesie obrony Państwa.

ROZDZIAŁ I

OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA ŚRODKÓW TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO.

Znaczenie transportu samochodowego polega na tym, że może on spełniać funkcje ogniwa łączącego współdziałanie różnych rodzajów transportu, a mianowicie transportu kolejowego, wodnego i powietrznego, przewożąc ładunki z jednego rodzaju transportu na drugi. Wykorzystanie transportu samochodowego zapewnia ciągłość przewozów. Każdy pojazd posiada własny napęd i ma możliwość pokonywania każdego prawie terenu, co pozwala na wymianę pojazdów, omijanie złych dróg, lub zmianę trasy w zależności od potrzeb.

Transport samochodowy nie odgrywał w latach międzywojennych w Polsce zasadniczej roli i pozostawał na marginesie innych rodzajów transportu, a szczególnie transportu kolejowego i konnego. Przykładowo: zasoby wszystkich samochodów ciężarowych wynosiły w 1938 roku około 8.600 sztuk, podczas gdy w 1962 roku - ponad 130.000 sztuk. Niski stan zasobów wynikał między innymi z faktu, że w Polsce w zasadzie nie produkowano samochodów, z wyjątkiem rozpoczęcia w ostatnich latach przed wojną montażu samochodów "Fiat"

Po wyzwoleniu transport samochodowy również nie był liczny a środki tego transportu były bardzo zróżnicowane pod względem rodzajów, marek i typów - z przewagą znacznie wyeksploatowanych, pochodzących w zasadzie z demobilu, nie posiadających zaplecza technicznego i części zamiennych samochodów produkcji państw kapitalistycznych. W wyniku uruchomienia produkcji krajowej nastąpił бурлиwy rozwój transportu samochodowego, zasoby wzrosły kilkakrotnie, przy czym znacznie poprawił się ich stan techniczny. W ostatnich latach weszły z eksploatacji samochody państw kapitalistycznych /Studebaker, GMS, Chevrolet i inne/ i tabor samochodowy uzyskał względną jednolitość, opierając się w zasadzie na produkcji krajowej i w nieznacznym stopniu na produkcji państw obozu socjalistycznego.

Podczas gdy w latach czterdziestych znajdowało się w eksploatacji kilkaset różnych marek i typów pojazdów, to już w końcu lat pięćdziesiątych gospodarka samochodowa została oparta na kilkunastu podstawowych markach, co znacznie ułatwia eksploatację, remonty, wyposażenie w części zamienne i organizację zaplecza technicznego.

Powyższe ziany w strukturze transportu samochodowego mają zasadnicze znaczenie z punktu widzenia potrzeb obronności Państwa.

Jednocześnie ze wzrostem i poprawą jakości zasobów pojazdów mechanicznych w gospodarce narodowej, zachodziły zmiany w rodzaju wyposażenia i organizacji Sił Zbrojnych, których potrzeby mobilizacyjne w zakresie transportu samochodowego zaczęły wzrastać bardzo szybko. Decydującym było tu przejście Sił Zbrojnych na trakcję zmechanizowaną, powodujące eliminację z wojska koni, jako siły podlegowej. /Przykładowo: należność statowa samochodów ciężarowych w Siłach Zbrojnych według stanu na dzień 15.09.1949r. wynosiła ok. 3.300 sztuk, osiągając już w 1955 roku - 32.000 sztuk, czyli wzrosła w ciągu 5 lat około dziesięciokrotnie, wyprzedzając znacznie tempo wzrostu zasobów/.

Również szybciej niż stan zasobów wzrastały potrzeby gospodarki narodowej w zakresie transportu samochodowego. W warunkach szybko rozwijającej się gospodarki socjalistycznej potrzeby przewozowe stale wyprzedzały /w wyprzedzają nadal/ możliwości ich zaspokojenia przez środki transportu samochodowego. Odbija się to niekorzystnie na stanie technicznym i warunkach eksploatacji taboru samochodowego. Pojazdy są eksploatowane bardzo często ponad ich możliwości techniczne, nie mając zagwarantowanej właściwej obsługi z powodu braku części zamiennych i zbyt powolnego, w stosunku do potrzeb wzrostu zaplecza technicznego /zakładów remontowych, stacji obsługi itp./. Do ujemnych warunków eksploatacji taboru samochodowego należy zaliczyć również niesawwse odpowiedni stan dróg w kraju.

Konsekwencją przedstawionych warunków jest stosunkowo niski stan techniczny samochodów, wyrażający się wskaźnikami gotowości eksploatacyjnej 0,6 - 0,7. /oznacza to, że na każde 100 samochodów w każdej chwili gotowych do eksploatacji jest tylko 60 - 70/.

R O Z D Z I A Ł I I

ORGANIZACJA TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO

Z uwagi na typy i formy własności występującej w naszym Państwie środki transportu samochodowego stanowią:

- własność uspołecznioną,
- własność nieuspołecznioną

Do własności uspołecznionej zalicza się własność państwową i spółdzielczą /oras organizacji społecznych i politycznych/, natomiast do własności nieuspołecznionej - własność kapitalistyczną, drobnotowarową i osobistą.

Z ogólnej ilości pojazdów samochodowych /bez motocykli/ znajdujących się w kraju, około 50% stanowi własność uspołecznioną, z tym że w zakresie samochodów ciężarowych, jako podstawowego środka transportu, w sektorze uspołecznionym znajduje się 95% zasobów.

Pod względem charakterystyki technicznej środki transportowe stanowiące własność indywidualną i osobistą przedstawiają stosunkowo niską wartość z punktu widzenia ich wykorzystania przez Siły Zbrojne. Są to przeważnie samochody marek i typów nieprzydatnych dla wojska a spośród przydatnych z reguły niskich kategorii użytkowych. Niemniej jednak zupełne wyłączenie pojazdów nieuspołecznionych z planowania mobilizacyjnego byłoby niesłuszne, zarówno ze względów ekonomicznych jak i politycznych. W zakresie samochodów osobowych i motocykli planowanie uzupełnienia Sił Zbrojnych

opiera się w zasadzie na pojazdach nieusproszkionych, gdyż stanowią one olbrzymią większość ogółu zasobów w tych rodzajach.

Forma własności środków transportowych wpływa na sposób ich wykorzystania w okresie mobilizacji i wojny. Organy administracji państwowej i gospodarczej mogą względnie swobodnie dysponować środkami transportowymi stanowiącymi własność państwową /ogólnonarodową/ w zakresie ich utrzymywania w dobrym stanie technicznym, wyposażenia w niezbędne przedmioty, przygotowania poboru, organizacji transportu w czasie pokoju i przekazywania środków transportowych w czasie mobilizacji i wojny. W stosunku do środków transportu stanowiących własność grupową /spółdzielczą oraz organizacji społecznych i politycznych/ swoboda w dysponowaniu nimi jest mniejsza, jednakże transport tej grupy ujmowany ^{jest} w ogólnonarodowych planach gospodarczych. Najmniejsza dyspozycyjność istnieje w zakresie środków transportu stanowiących własność indywidualną i osobistą, w stosunku do których wyłączona jest możliwość prowadzenia prac przygotowawczych do poboru pojazdów przez Siły Zbrojne oraz utrudniony jest należyty wpływ na wyposażenie pojazdów w niezbędne przedmioty i utrzymywanie ich w stałej gotowości technicznej.

Przesunięcia środków transportowych w interesie obrony Państwa w zakresie własności grupowej pomiędzy poszczególnymi podmiotami własności np. między spółdzielniami lub organizacjami społecznymi i politycznymi są znacznie utrudnione w świetle obowiązujących przepisów prawnych z uwagi na zachodzącą przy tym zmianę podmiotów własności. Utrudnia to stworzenie odpowiednich form organizacyjnych transportu, odpowiadających warunkom przeprowadzenia mobilizacji. Przesunięcia w okresie pokoju między podmiotami własności w stosunku do środków transportowych stanowiących własność indywidualną i osobistą są w ogóle niemożliwe w trybie administracyjnym.

- 2 -

Przy poborze środków transportowych przez Siły Zbrojne również wpływa problem form własności tych środków. Zgodnie z dekretem o dostarczaniu środków transportowych dla potrzeb obrony Państwa - środki transportowe pobrane z gospodarki narodowej przez Siły Zbrojne przechodzą na własność Państwa.

Jeżeli chodzi o środki stanowiące własność państwa w czasie pokoju, to żadne komplikacje natury prawnowłasnościowej nie występują, gdyż podmiotem własności jest nadal Państwo. Natomiast w zakresie własności grupowej, indywidualnej i osobistej następuje zmiana podmiotu własności. Konsekwencją tego jest konieczność ustalania wartości pobieranych środków transportowych i ustalania wysokości oraz wypłaty odszkodowań. Odszkodowania przysługują wszystkim właścicielom nie będącym jednostkami administracji i gospodarki państwowej, czyli za wszystkie środki transportowe nie stanowiące własności Państwa w czasie pokoju. Konieczność ustalania wartości pobieranych środków transportowych oraz wysokości odszkodowań wpływa hamująco na sprawność poboru, oraz wiąże się to z przeprowadzeniem odpowiednich, chociażby pobieżnych, przeglądów technicznych, jak też wystawieniem i doręceniem właścicielom odpowiednich dokumentów.

Formy organizacyjne transportu, istniejące w naszej gospodarce narodowej, obejmują tylko transport społeczny. Transport niespołeczny jest z natury rzeczy transportem nieorganizowanym.

Z uwagi na różnorodność zadań przewozowych, których podział związany jest przede wszystkim z rodzajem ładunku, odległością przewozową oraz powiązaniem z produkcją i działalnością poszczególnych gałęzi gospodarki narodowej, powstały odpowiednie formy organizacyjne transportu samochodowego. Obecna organizacja tego transportu dzieli się na trzy zasadnicze formy:

- 1/ transport publiczny,
- 2/ transport branżowy,
- 3/ transport własny.

Pierwsze dwie formy są transportem zorganizowanym, to znaczy funkcjonują jako przedsiębiorstwa, których wyłączną działalnością jest przewóz samochodami.

Transport publiczny jest dostępny ogółowi użytkowników za odpowiednią opłatą przewidzianą taryfą. Do tego rodzaju transportu należy Państwowa Komunikacja Samochodowa oraz niektóre spółdzielnie transportowo-komunikacyjne.

Transport branżowy obsługuje potrzeby przedsiębiorstw danego resortu np. przedsiębiorstwa transportowe handlu wewnętrznego /PTHW/ przedsiębiorstwa transportu samochodowego łączności /PTSZ/ - posiadające najwyższy w kraju stopień sprawności organizacyjnej i centra lizacji kierowania, przedsiębiorstwa transportowe budownictwa górnictwa itd.

Transport własny ma charakter wewnętrznej służby w ramach przedsiębiorstwa, którego podstawowa działalność jest inna niż przewóz /przedsiębiorstwa produkcyjne, handlowe, skupu itd./.

W obecnej strukturze naszego transportu samochodowego transport zorganizowany okupia około 40% taboru ciężarowego i około 80% autobusów. Taka struktura organizacyjna transportu jest niekorzystna dla gospodarki narodowej, jak też powoduje duże trudności w wykorzystaniu transportu samochodowego dla potrzeb obrony Państwa co wynika z rozproszenia znacznej części samochodów w małych gospodarstwach samochodowych, liczących 1 - 5 samochodów ciężarowych

R O Z D Z I A Ł I I I

ORGANY ADMINISTRACJI PAŃSTWOWEJ I WOJSKOWEJ w DZIEDZINIE TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO

Naczelnym organem administracji państwowej w dziedzinie transportu samochodowego jest Minister Komunikacji, którego aparatem wykonawczym jest Departament Komuni-

kcji Drogowej.

Do zakresu działania Ministra Komunikacji należy w szczególności:

- a/ zagadnienia porządku i bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- b/ regulowanie działalności wydziałów komunikacji prezydiów rad narodowych w zakresie transportu samochodowego, ruchu drogowego oraz nadzoru nad gospodarką samochodową,
- c/ wydawanie przepisów i ustalanie ^{norm} techniczno-eksploatacyjnych dla transportu samochodowego oraz dla zaplecza technicznego motoryzacji,
- d/ regulowanie gospodarki taborem samochodowym w skali krajowej,
- e/ koordynowanie współpracy między różnymi przewoźnikami w transporcie drogowym oraz między transportem kolejowym, samochodowym i lotniczym.

Terenowymi organami administracji państwowej będącymi odpowiedzialnymi zakresu działania Ministra Komunikacji są wydziały komunikacji prezydiów wojewódzkich /miejskich - miast wydzielonych z województw/ i powiatowych /dzielnicowych oraz miejskich - miast stanowiących powiaty/ rad narodowych.

Wydziały Komunikacji są podwójnie podporządkowane. W podporządkowaniu pionowym są organami i oszczędnością składową aparatu prezydiów rad narodowych, natomiast w podporządkowaniu pionowym są merytorycznymi odpowiedzialnymi Ministerstwa Komunikacji w zakresie transportu drogowego i są podporządkowane pod względem nadzoru fachowego Ministrowi Komunikacji.

Z jednej więc strony wydziały te spełniają funkcję narzędzia prezydium rady narodowej w zakresie zarządu transportem drogowym, z drugiej zaś strony spełniają funkcję przedłużenia aparatu Ministra Komunikacji w terenie, reprezentując politykę transportową Ministerstwa Komunikacji oraz spełniają szereg funkcji administracyjno-wykonawczych pod kierunkiem tego Ministerstwa.

Zadania wydziałów komunikacji w zakresie transportu samochodowego odpowiadają w ogólnym zarysie zakresowi zadań Ministra Komunikacji z ograniczeniem do terenowego zasięgu działania.

Naczelnymi organami zarządzającymi w zakresie transportu branżowego i nieorganizowanego są właściwi ministrowie, kierownicy urzędów centralnych oraz zarządy związków spółdzielczych i organizacji społecznych. Organami terenowymi w tym zakresie są zjednoczenia i przedsiębiorstwa, które z reguły posiadają odpowiednie komórki transportowe.

Na odcinku wojskowym naczelnym organem administracji w zakresie prowadzenia ewidencji oraz planowania wykorzystania zasobów środków transportowych dla potrzeb obrony Państwa jest Minister Obrony Narodowej, który uprawnienia swoje realizuje poprzez Sztab Generalny. Terenowymi organami Ministra Obrony Narodowej w tym zakresie są Dowództwa Okręgów Wojskowych oraz wojskowe komendy wojewódzkie i rejonowe. O zakresie działania organów wojskowych będzie mowa w odrębnym wykładzie na temat uzupełnienia jednostek OTK środkami transportowymi w czasie mobilizacji i wojny.

Z organizacją administracji w dziedzinie transportu samochodowego wiąże się nierozdzielnie system prowadzenia ewidencji i składania sprawozdań w zakresie środków transportu samochodowego.

Podstawową komórką ewidencyjno-sprawozdawczą w zakresie transportu uspołecznionego są zakłady pracy,

posiadające środki transportowe w swoim użytkowaniu.

Niezależnie od prowadzenia ewidencji zakłady pracy przedkładają do wydziałów komunikacji, WKR i jednostek nadrzędnych szeregowe sprawozdania roczne o stanie posiadanych pojazdów samochodowych.

Podstawowym organem administracji państwowej prowadzącym ewidencję wszystkich pojazdów samochodowych /w tym również stanowiących własność indywidualną/ na swoim terenie są wydziały komunikacji prezydium rad narodowych szczebla powiatowego. Wydziały te dostarczają wojskowym komendom rejonowym niezbędnych danych stanowiących podstawę planowania uzupełnienia Sił Zbrojnych pojazdami samochodowymi.

Wojskowe komendy rejonowe są podstawowym organem administracji wojskowej, prowadzącym ewidencję pojazdów uznanych za przydatne dla Sił Zbrojnych na podstawie danych dostarczanych przez Wydziały Komunikacji.

Zarówno wojskowe komendy rejonowe, jak i wydziały komunikacji sporządzają i przedkładają swym organom nadrzędnym odpowiednie sprawozdania o stanie zasobów w ustalonych terminach.

R O Z D Z I A Ł I V

PODZIAŁ ZASOBÓW POD WZGLĘDEM ICH WYKORZYSTANIA DLA

POTRZEB OBRONY PAŃSTWA

1. Pojazdy przydatne i nieprzydatne dla Sił Zbrojnych.

W zasobach gospodarki narodowej występują pojazdy samochodowe i przyczepy różnych rodzajów, marek i typów, które nie występują w etatach i tabelach należności Sił Zbrojnych czasu wojennego. Ponadto niektóre pojazdy nie nadają się do wykorzystania w wojsku z uwagi na ich budowę, przeznaczenie oraz właściwości techniczno-eksploatacyjne. Ponieważ liczba pojazdów w gospodarce

narodowej nie mających zastosowania w wojsku jest znaczna - dokonano podziału zasobów środków transportu samochodowego na przydatne i nieprzydatne dla wojska.

Za przydatne dla wojska zostały uznane, Zarządzeniem Ministra Obrony Narodowej, te rodzaje pojazdów znajdujących się w gospodarce narodowej, które występują w statkach i tabelach należności czasu wojennego, a w zakresie marek i typów przede wszystkim pojazdy produkcji krajowej i państw obozu socjalistycznego. Niektóre marki pojazdów produkcji państw kapitalistycznych zostały uznane za przydatne dla wojska z uwagi na to, że występowały u nas w dość znacznych ilościach, a w tych rodzajach pojazdów zasoby gospodarki narodowej są szczerpie w stosunku do potrzeb Sił Zbrojnych.

Powyższy podział ma zasadnicze znaczenie dla zapewnienia Siłom Zbrojnym na okres wojny możliwie jednolitego taboru pod względem marek i typów, a tym samym ułatwienie eksploatacji i obsługi pojazdów. W okresie pokoju podział na pojazdy przydatne i nieprzydatne dla wojska jest wykorzystywany przy prowadzeniu ewidencji i zwalnianiu od poboru /reklamowaniu/ pojazdów dla potrzeb Sił Zbrojnych a mianowicie:

- wszystkie pojazdy nieprzydatne zostały wyłączone od poboru,
- nie prowadzi się ewidencji pojazdów nieprzydatnych.
- w sprawach dotyczących reklamacji bierze się pod uwagę tylko pojazdy przydatne.

W związku ze zmianami ilościowymi zachodzącymi w zasobach gospodarki narodowej w zakresie poszczególnych rodzajów i marek pojazdów samochodowych oraz zmianami w zakresie potrzeb mobilizacyjnych Sił Zbrojnych zachodzi potrzeba zmiany wykazu pojazdów przydatnych dla wojska.

Zmiany te są w toku wprowadzania i zmieniają w kierunku usnania za nieprzydatne dla wojska wszystkich pojazdów produkcji państw kapitalistycznych, a usnania są przydatne i podlegające poborowi przez Siły Zbrojne pojazdów nowowprowadzonych do eksploatacji. Ponadto zostanie ograniczona ilość marek samochodów przydatnych dla wojska w celu zapewnienia Siłom Zbrojnym taboru możliwie bardziej jednolitego, co będzie miało zasadnicze znaczenie dla jego eksploatacji, obsługi i remontów w czasie wojny.

2. Podział pojazdów na kategorie.

Niezależnie od określenia przydatności pojazdów dla wojska pod względem rodzajów, marek i typów, pojazdy mechaniczne dzieli się na kategorie, które określają stan techniczny pojazdów i ich wartość użytkową. Kategorie nadają pojazdom samochodowym wydziały komunikacji prezydentów powiatowych /równorzędnych/ rad narodowych w wyniku przeglądów i badań technicznych, mających na celu dopuszczenie pojazdów do ruchu na drogach publicznych. Jednocześnie z powyższymi przeglądami odbywa się klasyfikacja pojazdów pod względem wojskowym i nadawanie tym pojazdom odpowiednich kategorii.

Jako kryterium podziału pojazdów na kategorie przyjmuje się stan techniczny pojazdów, ukończenie w przedmioty niezbędne do ich utrzymania i eksploatacji, okres eksploatacji oraz w niektórych kategoriach przebieg w kilometrach.

Jeżeli w czasie badania i przeglądu pojazdu stwierdzi się niesprawne działanie jakiegokolwiek mechanizmu lub inne wady i usterki, pojazd powinien być nie dopuszczony do ruchu albo tylko czasowo dopuszczony, o ile usterki nie zagrażają bezpieczeństwu na drogach publicznych - pod warunkiem usunięcia tych usterek w określonym terminie.

Praktyka wykazała, że wymienione kryteria podziału pojazdów na kategorie nie w pełni zdały egzamin. W związku z tym opracowano nowe zasady nadawania kategorii pojazdom samochodowym. Przy opracowywaniu tych zasad wzięto pod uwagę konieczność dostarczenia Siłom Zbrojnym w ramach poboru z gospodarki narodowej pojazdów posiadających odpowiedni zapas przebiegu, gwarantujący wykończenie zadań stawianych jednostkom wojskowym.

Według nowo opracowanych zasad wydziały komunikacji będą nadawały pojazdom kategorie tylko według kryterium okresu eksploatacji. W ten sposób kategorie będą obrazowały proces normalnego starzenia się transportu samochodowego.

Klasyfikacji będą podlegały tylko pojazdy samochodowe i przyczepy uznane za przydatne dla Sił Zbrojnych, stanowiące własność jednostek gospodarki społecznej, organizacji społecznych i politycznych.

Dla zapewnienia organom wojskowym danych o stanie przebiegu pojazdów samochodowych zostanie nałożony na podstawowe jednostki sprawozdawcze /zakłady pracy/ obowiązek dzielenia pojazdów na dwie grupy w każdej kategorii i wykazywania tych grup w sprawozdaniach przesyłanych do wojskowych komend rejonowych, a mianowicie:

- A. pojazdy posiadające odpowiedni zapas przebiegu do kolejnej naprawy nie niższy od 10.000 km.
- B. pojazdy nie posiadające powyższego zapasu przebiegu.

Przyjęcie tych zasad w zakresie klasyfikacji pojazdów samochodowych wpłynie na usprawnienie pracy wydziałów komunikacji prezydiów rad narodowych w wyniku zniesienia obowiązku klasyfikacji pojazdów nieprzydatnych dla wojska oraz stanowiących własność prywatną /z reguły również nieprzydatnych/ a jednocześnie zapewni organom wojskowym najbardziej niezbędne dane dotyczące stanu tech-

nieznego i zapasu przebiegu pojazdów znajdujących się w gospodarce uspołecznionej. Dane te będą wystarczającą podstawą do planowania poboru pojazdów dla potrzeb Sił Zbrojnych oraz ich wykorzystania dla potrzeb OTK i gospodarki narodowej.

3. Podział pojazdów na podlegające poborowi przez Siły Zbrojne i zwolnione od poboru.

W przypadku zmobilizowania mobilizacji lub w czasie wojny Siły Zbrojne przechodzą na etaty i organizację czasu wojennego muszą otrzymać odpowiednie uzupełnienie, między innymi w zakresie środków transportowych. Jednocześnie działalność gospodarki narodowej nie może być sparaliżowana przez pozbawienie jej środków transport samochodowego. Odpowiednie działy gospodarki narodowej i administracji państwowej posiadają wyznaczone im na czas wojny konkretne zadania. Zadania te są ustalane przez poszczególne organy administracji państwowej na pierwszy rok wojny, nazywany rokiem obliczeniowym /RO/. Zbiórkie zadania roku obliczeniowego opracowuje Komisja Planowania przy Radzie Ministrów. Ponadto zadania na okres wojny są ustalane dla poszczególnych resortów uchwałami Komitetu Obrony Kraju.

Dla zabezpieczenia wykonania zadań stojących przed gospodarką narodową musi ona dysponować odpowiednimi środkami transportu samochodowego. Jednocześnie przepisami dekretu o dostarczaniu środków transportowych dla potrzeb obrony Państwa objęte zostały wszystkie środki transportu samochodowego, znajdujące się w gospodarce narodowej. Z tych powodów zaistniała konieczność dokonania odpowiedniego podziału zasobów w celu ustalenia, jakie ilości i rodzaje środków transportowych mogą pobrać Siły Zbrojne z poszczególnych resortów gospodarki narodowej, a jakie ilości i rodzaje należy pozostawić dla zabezpieczenia najbardziej niezbędnych potrzeb tych resortów.

Zagadnienie to zostało ostatecznie uregulowane uchwałą Nr 4/61 Rady Ministrów z dnia 3 stycznia

1961 roku w sprawie dostarczania pojazdów mechanicznych dla potrzeb Sił Zbrojnych.

Zgodnie z postanowieniami tej uchwały dostarczeniu na uzupełnienie potrzeb mobilizacyjnych Sił Zbrojnych podlegają pojazdy mechaniczne rodzajów, marek i typów uznanych przez Ministra Obrony Narodowej za przydatne dla potrzeb wojska, o ile nie zostały zwolnione od poboru /reklamowane/ w myśl postanowień omawianej uchwały dla potrzeb poszczególnych resortów /gospodarki narodowej i administracji państwowej oraz związków spółdzielczych i organizacji społecznych i politycznych/.

Dla potrzeb gospodarki narodowej zostały więc wyłączone od poboru przez Siły Zbrojne następujące środki transportu samochodowego:

- 1/ pojazdy rodzajów, marek i typów nieprzydatnych dla wojska,
- 2/ spośród pojazdów przydatnych dla wojska:
 - a/ ujęte w wykazie ilości pojazdów mechanicznych zwolnionych od poboru w poszczególnych resortach - stanowiącym załącznik do omawianej uchwały,
 - b/ znajdujące się w posiadaniu organów naczelnych i terenowych władz i administracji państwowej, organizacji społecznych i politycznych, instytucji, urzędów, organów i osób określonych w treści uchwały /reklamowane z urzędu/.

Tryb postępowania przy ustalaniu ilości pojazdów mechanicznych zwolnionych od poboru w poszczególnych resortach jest następujący:

- 1/ Sztab Generalny w porozumieniu z Komisją Planowania przy Radzie Ministrów oraz zainteresowanymi ministerstwami i urzędami centralnymi uzgadnia

ilości pojazdów podlegających zwolnieniu od poboru /reklamacji/ w poszczególnych resortach a następnie przedstawić do zatwierdzenia Radzie Ministrów. Zmiany w ustalonych ilościach pojazdów zwolnionych od poboru mogą nastąpić na wniosek zainteresowanych ministrów lub z inicjatywy Ministerstwa Obrony Narodowej i podlegają zatwierdzeniu przez Prezesa Rady Ministrów.

- 2/ Na podstawie ustalonego limitu reklamowanych pojazdów mechanicznych w poszczególnych resortach właściwego ministerstwa /urzędy centralne/ opracowują wykazy zakładów pracy zwolnionych całkowicie lub częściowo od obowiązku dostarczenia pojazdów mechanicznych do poboru. Wykazy te podlegają uzgodnieniu ze Sztabem Generalnym i zatwierdzeniu przez właściwego ministra /kierownika urzędu centralnego/. Wyciągi z tych wykazów ministerstwa przesyłają do właściwych zakładów pracy oraz za ich pośrednictwem do wojskowych komend rejonowych. Wojskowe komendy rejonowe po otrzymaniu wyciągów z wykazu zakładów pracy zwolnionych całkowicie lub częściowo od obowiązku dostarczenia pojazdów mechanicznych dla potrzeb Sił Zbrojnych wyłączają od poboru pojazdy mechaniczne objęte reklamacją, dokonując odpowiednich adnotacji w prowadzonej przez siebie ewidencji.

W efekcie podziału pojazdów znajdujących się w gospodarce narodowej na przydatne i nieprzydatne dla wojska oraz na reklamowane i niereklamowane od poboru - powstaje:

1. Grupa pojazdów przydatnych dla wojska i niereklamowanych od poboru, przeznaczona dla Sił Zbrojnych, z której:

- a/ część pojazdów znajduje się na przydziałach mobilizacyjnych,
- b/ część pojazdów pozostaje do dyspozycji Sił Zbrojnych i może być w każdej chwili zaplanowa-

na do poboru. Do czasu pobrania tych pojazdów w okresie mobilizacji lub wojny będą one wykorzystywane w gospodarce narodowej.

2. Grupa pojazdów reklamowanych od poboru oraz nieprzystających dla wojska, z której:

a/ część pojazdów przeznaczona jest na formowanie Sił OTK układu funkcjonalnego i niektórych jednostek układu terytorialnego,

b/ druga część przeznaczona jest na zabezpieczenie potrzeb transportowych gospodarki narodowej i jednostek OTK układu terytorialnego, nie posiadających wydzielonego transportu.

Liczą Siły Zbrojne na pierwszą grupę pojazdów i one pozostają do ich dyspozycji w każdej chwili, a więc nie może być uwzględniana w planowaniu transportu dla jednostek OTK nie wchodzących w skład Sił Zbrojnych.

Dane o ilości pojazdów na danym terenie oraz w poszczególnych zakładach pracy posiadają wojskowe komendy rejonowe.

4. Rozmieszczenie terytorialne zasobów.

Rozwój poszczególnych regionów naszego kraju był historycznie niejednorodny, co wpływało z wielu przyczyn natury geograficznej, ekonomicznej i politycznej. Zasoby środków transportowych rozmieszczone są w stosunku wprost proporcjonalnym do ogólnego rozwoju i uprzemysłowienia oraz gęstości zaludnienia poszczególnych województw. Ilościowe rozmieszczenie środków transportowych jest więc nierównomierne. Najwięcej zasobów skupionych jest na terenie: m. st. Warszawy, m. Krakowa i woj. krakowskiego, m. Wrocławia i woj. wrocławskiego, woj. katowickiego, m. Łodzi i woj. łódzkiego, m. Poznania i woj. poznańskiego - łącznie około 58,5% ogólnych zasobów samochodów ciężarowych:

A więc 6 wojskowych komend wojewódzkich dysponuje prawie 60 procentami zasobów, a pozostałe 12 WKW - tylko około 40 procentami.

Natomiast potrzeby mobilizacyjne wynikające z planów operacyjnych i dyslokacji jednostek mobilizowanych występują w znacznych ilościach na terenie województw nie posiadających zasobów wystarczających na uzupełnienie tych potrzeb. Ma to miejsce szczególnie na terenie województw: olsztyńskiego, opolskiego, zielonogórskiego oraz na całym terenie Pomorskiego Okręgu Wojskowego. Sytuację na tym odcinku charakteryzuje fakt, że zasoby województwa katowickiego są w przybliżeniu równe zasobom całego Pomorskiego Okręgu Wojskowego w zakresie samochodów ciężarowych, natomiast potrzeby mobilizacyjne jednostek mobilizowanych na terenie województwa katowickiego stanowią tylko 10% potrzeb jednostek mobilizowanych na terenie Pomorskiego Okręgu Wojskowego. Wynikają z tego poważne konsekwencje, wpływające na sposób wykorzystania zasobów i uzupełnienia Sił Zbrojnych szczególnie w zakresie dokonywania przerzutów znacznych ilości pojazdów na duże odległości /do 300 km/ oraz konieczności stosowania przerzutów falowych np.: z województw południowych do centralnych a z centralnych do północnych.

R O Z D Z I A Ł V

Ogólne zasady wykorzystania zasobów środków transportowych w świetle przepisów prawnych.

1) Ustawę prawną wykorzystania zasobów środków transportowych znajdujących się w gospodarce narodowej dla potrzeb obrony Państwa stanowi dekret z dnia 24 czerwca 1953 r. o dostarczaniu środków transportowych dla potrzeb obrony Państwa /Dz.U. Nr 34 poz. 142/ oraz akty normatywne na jego podstawie wydane.

Środki transportowe z gospodarki narodowej mogą być pobierane przez Siły Zbrojne w następujących przypadkach:

- 1/ Rada Ministrów może nałożyć na właścicieli środków transportowych obowiązek dostarczenia tych środków do próbnego poboru i przekazania ich Siłom Zbrojnym na czas określony, nie dłuższy od dwóch miesięcy. W tym przypadku środki transportowe przechodzą w użytkowanie Sił Zbrojnych bez przejścia prawa własności na państwo i podlegają zwrotowi, o ile w czasie ich użytkowania nie zostanie ogłoszona mobilizacja.
- 2/ Jeżeli interes obrony państwa tego wymaga Rada Ministrów może nałożyć na właścicieli środków transportowych obowiązek dostarczenia tych środków do poboru i przekazania Siłom Zbrojnym na czas nieoznaczony. Również w tym przypadku własność środków transportowych nie przechodzi na państwo i podlegają one zwrotowi właścicielom po ustaniu stanu zagrożenia - o czym decyduje Rada Ministrów.
- 3/ W razie mobilizacji i w czasie wojny obowiązek dostarczenia środków transportowych do poborów i przekazania ich Siłom Zbrojnym powstaje z mocy samego prawa /t.zw. bez potrzeby wydawania dodatkowych aktów prawnych w tym przedmiocie/ i ciąży na właścicielach środków transportowych do czasu uchylenia go przez Radę Ministrów. Środki transportowe pobrane przez Siły Zbrojne w tym przypadku pozostają na stałe w posiadaniu Sił Zbrojnych i nie podlegają zwrotowi. Jeżeli nie były one własnością państwa, przechodzą na własność państwa z chwilą przekazania Siłom Zbrojnym, a właścicielom przysługuje odszkodowanie ustalone przez organ przeprowadzający pobór. O ile przed zarządzeniem mobilizacji lub ogłoszeniem stanu wojennego zostały pobrane środki transportowe w dwóch pierwszych przypadkach - wówczas środki te z mocy samego prawa przechodzą na stałe w posiadanie

Sił Zbrojnych, a środki nie stanowiące własności państwa przechodzą na własność państwa, analogicznie jak pobrane w czasie mobilizacji lub wojny.

Potrzeby mobilizacyjne Sił Zbrojnych mogą być uzupełniane a zasobów gospodarki narodowej w następujący sposób :

- 1/ W drodze ogłoszenia mobilizacji powszechnej, która obejmuje całość Sił Zbrojnych i jest podana do powszechnej wiadomości,
- 2/ W drodze zarządzenia mobilizacji częściowej, obejmującej tylko niektóre rodzaje Sił Zbrojnych lub poszczególne związki taktyczne i oddziały.

Ze sposobem przeprowadzenia mobilizacji wiąże się ściśle sposób wezwania właścicieli do dostarczenia środków transportowych do poboru. W przypadku ogłoszenia mobilizacji powszechnej właściciele dostarczą środki transportowe do poboru na podstawie kart powołania/mob. wręczonych im w czasie pokoju - bez dodatkowego wezwania. Karta powołania/mob. określa ilości wg rodzajów, marek, typów i kategorii pojazdów samochodowych, jakie należy dostarczyć do miejsca oznaczonego w tej karcie - niezwłocznie po ogłoszeniu mobilizacji. Karty powołania wystawia Wojskowa Komenda Rejonowa na podstawie prowadzonej przez siebie ewidencji na poszczególne zakłady pracy gospodarki społecznej, będące posiadaczami pojazdów. Ze zrozumiałych względów kart tych nie wydaje się na pojazdy stanowiące własność indywidualną i osobistą.

W przypadku przeprowadzania mobilizacji częściowej wojskowe komendy rejonowe wezwą właścicieli pojazdów mechanicznych do dostarczenia tych pojazdów do poboru za pomocą kart powołania - S, wystawionych i dostarczonych właścicielom po zarządzeniu mobilizacji. Karty powołania -S doręcza się tylko tym właścicielom, którzy mają dostarczyć pojazdy dla jednostek objętych częściową mobilizacją.

W przypadku mobilizacji powszechnej doręczane są te karty tylko tym właścicielom, którym nie wydano kart powołania mob.

W celu przeprowadzenia poboru wojskowi komendanci rejonowi wspólnie z dowódcami jednostek mobilizujących organizują komisje poborowe pojazdów mechanicznych. Komisje te organizuje się w zasadzie przy jednostkach mobilizujących, a wyjątkowo przy wojskowych komendach rejonowych - w przypadkach gdy jednostki nie posiadają odpowiednich do tego sił i środków. Właściciele środków transportowych dostarczają te środki bezpośrednio z miejsc stałego postoju do komisji poborowych organizowanych przy jednostkach wojskowych lub przy WKR.

Do zadań komisji poborowych należy w szczególności:

- 1/ ustalenie stanu technicznego i ogólnej wartości pobieranych środków transportowych,
- 2/ wydawanie orzeczeń o poborze, które stanowią jednocześnie dowody pobrania środków transportowych,
- 3/ przekazanie środków transportowych jednostkom mobilizującym.

Pobrane środki transportowe przydzielane są przez jednostki mobilizujące do odpowiednich jednostek mobilizowanych i pododdziałów zgodnie z etatami i tabelami należności czasu wojennego.

ROZDZIAŁ VI

Tendencje rozwojowe zasobów i organizacji transportu samochodowego.

Wzrost zasobów pojazdów samochodowych nie jest równomierny w poszczególnych rodzajach. Najszybciej wzrasta ilość samochodów osobowych oraz półciężarowych

/dostawczych/ o ładowności do jednej tony. W grupie najbardziej interesujących wojsko samochodów ciężarowych wzrost w ostatnich latach jest nieznaczny, wykonywany z niewielką nadwyżką ubytek naturalny. W ciągu ostatnich trzech lat ilość tych samochodów wzrosła w stosunku do 1960 roku następująco: w 1961 r. - o 0,7%; w 1962 r. - o 1,3%; w 1963r. - o 7%.

W najbliższych latach nie przewiduje się znaczącego tempa wzrostu produkcji samochodów ciężarowych, natomiast zakłada się znaczny wzrost produkcji samochodów półciężarowych, których dotychczas odczuwało się duże braki w gospodarce narodowej. Wpływało to na nieekonomiczne wykorzystywanie taboru samochodowego, gdyż częste były przypadki używania samochodów średniotonażowych do przewozu niewielkich ładunków.

W zakresie organizacji transportu obecna struktura okazała się również niekorzystna. Rozproszenie około 60% samochodów ciężarowych w transporcie niezorganizowanym uniemożliwiało ekonomiczne wykorzystanie tych środków transportowych jak też utrudniało ich remonty, obsługę i właściwą eksploatację.

W tej sytuacji Rada Ministrów podjęła uchwałę w sprawie usprawnienia organizacji transportu samochodowego, w której wytyczyła jako główne kierunki reorganizacji:

- koncentrację taboru dla uniknięcia rozproszenia pojazdów,
- komasację gospodarstw samochodowych,
- koordynację działalności transportu zorganizowanego.

Reorganizację transportu powinna doprowadzić:

- 1/ do skoncentrowania w formie transportu zorganizowanego 60% taboru, stanowiącego 80% rozporządzalnej ładowności z wykonującego około 85% przewozów samochodowych,

- 2/ do zwiększenia wydajności transportu przez intensyfikację eksploatacji oraz obniżkę kosztów własnych
- 3/ do zwiększenia koncentracji inwestycji na zaplecze techniczne, /ponad 1,5 miliarda zł w obecnej 5-letce
- 4/ do podniesienia stanu technicznego pojazdów a co za tym idzie ich gotowości do wykorzystania w interesie obrony państwa,
- 5/ do zwiększenia dyspozycyjności, operatywności i elastyczności transportu samochodowego,

Koncentracja taboru i komasacja gospodarstw samochodowych w ramach przewidzianej reorganizacji umożliwi:

- prawidłowe rozmieszczenie jednostek transportu samochodowego na obszarze państwa,
- podniesienie wielkości gospodarstw samochodowych do wielkości optymalnej,
- utworzenie w powiatach zorganizowanych jednostek transportowych o ilości 100 do 150 pojazdów / a więc typu kompanii samochodowej/,
- utworzenie w większych ośrodkach jednostek transportowych o ilości 250 do 300 pojazdów/ a więc typu batalionu samochodowego/.

Powyższe zamierzenia mają na uwadze stworzenie organizacji i systemu kierowania transportem samochodowym w okresie pokoju umożliwiającego sprawne przejście na system zarządzania i organizacji w czasie wojny. Zagadnieniami tymi zajmuje się komisja międzyresortowa powołana przez Prezesa Rady Ministrów, w skład której wchodzi przedstawiciel Ministerstwa Obrony Narodowej.

ROZDZIAŁ VII

Transport konny

Do 1939 roku transport drogowy oparty był przeważnie na środkach transportowych o zaprzęgu konnym. Samochodów ciężarowych było bardzo mało, ilość ich w gospodarce narodowej wynosiła w 1938r. około 8.600 sztuk.

W Polsce Ludowej transport konny został prawie zupełnie wyeliminowany przez szybko rozwijający się i bardziej ekonomiczny transport samochodowy. Konie są wykorzystywane obecnie prawie wyłącznie jako siła pociągowa w indywidualnych gospodarstwach rolnych.

Z punktu widzenia potrzeb Sił Zbrojnych transport konny utracił swoje znaczenie jakie posiadał dawniej. Wynikło to z przejścia Sił Zbrojnych całkowicie na trakcję zmotoryzowaną w wyniku czego potrzeby mobilizacyjne koni w Siłach Zbrojnych /wynoszące na początku lat pięćdziesiątych kilkadziesiąt tysięcy sztuk/, zostały z etatów czasu wojennego w zasadzie wyeliminowane.

Potrzeby koni i pojazdów konnych występują obecnie tylko w niektórych jednostkach wojsk wewnętrznych i wynoszą zaledwie kilkaset sztuk. Równocześnie zasoby koni w państwie wynoszą około 2,5 miliona.

Z powyższych względów zaniesiono prowadzenie ewidencji wojskowej koni, wozów i uprzęży, którą do roku 1954 prowadziły bardzo szczegółowe referaty wojskowe prezydentów byłych gminnych rad narodowych. Nie przeprowadza się także przeglądów i klasyfikacji tych środków transportowych.

Niemniej jednak istnieje możliwość przeprowadzenia poboru koni, wozów i uprzęży dla potrzeb Sił Zbrojnych - świetle obowiązujących przepisów prawnych. Przepisy te wykorzystuje się obecnie do planowania uzupełnienia

jednostek wojsk wewnętrznych, w których występują jeszcze potrzeby mobilizacyjne koni.

Dla uzupełnienia tych potrzeb nie jest celowe prowadzenie ewidencji ani też opracowywanie szeregowej dokumentacji mobilizacyjnej. Potrzebna do poboru ilość koni zostałaaby w czasie mobilizacji wytykowana przez właściwe prezydia radanarodowych i pobrana przez komisje poborowe, zorganizowane przez wojskowych komendantów rejonowych.

Gdyby zaistniała potrzeba przeprowadzenia dodatkowo poboru koni w czasie wojny - pobór taki mógłby nastąpić w drodze zarządzenia tzw. spędów gromadzkich, przewidzianych dla dokonywania przeglądów i klasyfikacji koni w czasie pokoju.

R O Z D Z I A Ł VIII

Podział zasobów maszyn inżynierskich i sposób ich wykorzystania

Współczesne warunki prowadzenia działań wojennych stawiają przed Siłami Zbrojnymi konieczność prowadzenia na szeroką skalę prac ziemno-budowlanych i drogowych. Jednocześnie dynamika działań oraz duża zdolność manewrowa jednostek wojskowych wymaga wykonywania tych prac w krótkim czasie. W tej sytuacji przy pracach ziemnych, drogowych i budowlanych musi być użyty sprzęt techniczny o dużej wydajności jednocześnie posiadający odpowiednią manewrowość i szybkość. Utrzymywanie w zapasie nienaruszalnym odpowiednich maszyn przeznaczonych do robót ziemnych, drogowych i budowlanych /zwanych w skróceniu maszynami inżynierskimi/ jest kosztowne i nieekonomiczne, gdyż prowadziłoby do unieruchomienia środków produkcji poszukiwanych przez gospodarkę narodową. W związku z tym przewiduje się uzupełnienie potrzeb mobilizacyjnych Sił Zbrojnych maszynami inżynierskimi z zasobów znajdujących się w gospodarce narodowej.

W gospodarce narodowej znajdują się maszyny, których przeznaczenie i dane techniczno-eksploatacyjne są zbliżone do wymagań stawianych przez wojsko oraz maszyny, które nie mogą mieć zastosowanie w wojsku z uwagi na ich konstrukcję, rodzaj napędu, szybkość poruszania się, przeznaczenie i inne dane techniczno-eksploatacyjne. Wynikła z tego konieczność dokonania podziału zasobów na maszyny przydatne i nieprzydatne dla wojska. Podział ten został dokonany Zarządzeniem Ministra Obrony Narodowej, którym został zatwierdzony wykaz rodzajów i typów maszyn przydatnych dla wojska.

Za przydatne dla wojska zostały uznane maszyny w zasadzie samojazdne i samobieżne /w zależności od rodzaju i przeznaczenia/ oraz o napędzie spalinowym. Z uwagi na zapewnienie warunków prawidłowej obsługi i eksploatacji uznano za przydatne maszyny produkcji krajowej i państwa oboru socjalistycznego.

Rodzaje i typy maszyn nie wymienione w wykazie zostały uznane za nieprzydatne dla wojska i nie podlegające poborowi.

Ponadto dokonano podziału maszyn na cztery kategorie, przyjmując za kryterium podziału procent zużycia.

Zaliczenia maszyn do poszczególnych kategorii i oceny procentu zużycia dokonują raz w roku komisje przeprowadzające inwentaryzację maszyn w przedsiębiorstwach w myśl zarządzeń właściwych ministrów. Kategorie maszyn zostają umiędzynarodowane w ich dokumentach ewidencyjnych oraz w sprawozdaniach składanych przez przedsiębiorstwa do swych władz nadziednych i do wojskowych komend rejonowych. Sprawozdania te są podstawą planów i przejęcia maszyn przez Siły Zbrojne dla potrzeb obrony państwa. Przejęciu przez Siły Zbrojne podlegają maszyny kategorii I, II, i III z tym że faktycznie planuje się pobór tylko kategorii I i II.

W uzupełnieniu Sił Zbrojnych maszynami z gospodarki narodowej występują szereg trudności, głównie z następu-

jących względów:

- a/ zasoby koparek, spycharek, zgarniarek i walców drogowych wystarczają w zasadzie na pełne uzupełnienie potrzeb mobilizacyjnych, jednak możliwości ich pobrania jest ograniczona, porównań:
- szybkość poruszania się tych maszyn jest zbyt mała /około 2-8 km /godz./ w stosunku do zakładanego tempa poruszania się jednostek wojskowych,
 - dla przewozu maszyn potrzebne są więc ciągniki balastowe i przyczepy niskopodwozowe 20-40 tonowe, których w gospodarce narodowej występuje niewspółmiernie mało w stosunku do potrzeb wojska
 - rozmieszczenie zasobów maszyn w gospodarce narodowej nie odpowiada dyslokacji jednostek wojskowych, w których występują potrzeby mobilizacyjne maszyn - co powoduje konieczność przewozu maszyn na znaczne odległości,
 - przewóz maszyn w większości przypadków musi odbywać się transportem kolejowym z powodu braku ciągników i przyczep, a transport ten w warunkach działań wojennych może ulec poważnym zakłóceniom,
- b/ zasoby równiarek, szywarek, rotowych śniegozbiaraczy, maszyn do stabilizacji gruntu nie wystarczają na pełne uzupełnienie potrzeb Sił Zbrojnych, a w niektórych rodzajach są tak małe, że nie zostały włączone do wykazu maszyn przydatnych dla wojska i podlegających poborowi - gdyż te niewielkie ilości są niezbędne dla potrzeb gospodarki narodowej.
- c/ maszyny znajdujące się w posiadaniu resortów: żeglugi, komunikacji, łączności i przemysłu ciężkiego zostały wyłączone od poboru przez Siły Zbrojne z uwagi na potrzeby tych resortów.

Podstawę prawną zaopatrzenia Sił Zbrojnych w niezbędną dla potrzeb obrony Państwa ilość czynnych maszyn inżynierskich oraz zabezpieczenia niezbędnych potrzeb gospodarki narodowej w zakresie tych maszyn stanowi Uchwała Nr 323/58 Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z dnia 21 sierpnia 1958 roku w sprawie przekazywania Siłom Zbrojnym niektórych maszyn dla celów obrony Państwa oraz uchwała Nr 357 Rady Ministrów z dnia 14 września 1961r. w sprawie rozszerzenia obowiązku przekazywania maszyn Siłom Zbrojnym na przedsiębiorstwa podporządkowane radom narodowym.

Na podstawie powyższych uchwał w razie zarządzenia mobilizacji lub ogłoszenia stanu wojennego, albo gdy tego wymaga interes obrony Państwa stwierdzony uchwałą Rady Ministrów, maszyny znajdujące się w gospodarce narodowej, niezbędne Siłom Zbrojnym dla potrzeb obrony Państwa, podlegają nieodpłatnemu przekazaniu organom wojskowym.

Podstawą prawną prowadzenia ewidencji oraz sporządzania sprawozdań w zakresie maszyn inżynierskich w gospodarce narodowej jest zarządzenie Nr 209 Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 października 1960 roku w sprawie ewidencji podstawowych maszyn budowlanych. Załącznikami do tego zarządzenia są:

- wykaz podstawowych maszyn budowlanych, które winny być objęte ewidencją,
- wytyczne w sprawie prowadzenia resortowej i krajowej ewidencji podstawowych maszyn budowlanych.

Na podstawie uchwały Nr 323/58 Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów zostały wydane przez Ministra Obrony Narodowej, Szefa Sztabu Generalnego oraz właściwych ministrów szczegółowe przepisy instrukcyjne, regulujące tryb postępowania przy planowaniu uzupełnienia i przeprowadzaniu poboru maszyn.

Tryb postępowania w tych sprawach jest następu-

jący:

- 1/ ilości, rodzaje i typy maszyn podlegających przekazaniu Siłom Zbrojnym z poszczególnych resortów gospodarki narodowej ustala Minister Obrony Narodowej w porozumieniu z przewodniczącym Komisji Planowania przy Radzie Ministrów oraz zainteresowanymi Ministrami, a zatwierdza Prezes Rady Ministrów,
- 2/ po ustaleniu ilości maszyn, które mają przekazać poszczególne resorty Siłom Zbrojnym, właściwe ministerstwa opracowują wykazy zakładów pracy, obowiązanych do dostarczenia określonej ilości maszyn do poboru,
- 3/ na podstawie powyższych wykazów Sztab Generalny sporządza rozdzielnik maszyn podlegających przekazaniu Siłom Zbrojnym zawierający nazwy zakładów pracy oraz ilości maszyn wg rodzajów i typów przeznaczonych do poszczególnych jednostek wojskowych ujętych w rozdzielniku,
- 4/ wyciągi z rozdzielników maszyn przesyła się do zakładów pracy i jednostek wojskowych ujętych w rozdzielniku oraz do wojskowych komend rejonowych, właściwych ze względu na siedzibę zakładu pracy,
- 5/ wyciągi z rozdzielników stanowią dla kierowników zakładów pracy nakaz dostarczenia określonej w nich ilości maszyn do poboru:
 - w przypadku ogłoszenia mobilizacji lub wprowadzenia stanu wojennego - niezwłocznie bez oddzielnego wezwania,
 - w innych przypadkach - na pisemne wezwanie właściwych terytorialnie wojskowych komendantów rejonowych,
- 6/ pobranie maszyn przez wojskowe komendy rejonową lub jednostki wojskowe następuje w zakładach pracy przekazujących maszyny, w obecności dyrektorów zakładów lub ich przedstawicieli oraz przy współudziale rzeczoznawców

Dostarczenie maszyn z zakładów pracy do jednostek wojskowych może być dokonane w zależności od warunków i możliwości lokalnych:

- siłami i środkami zakładów pracy przekazujących maszyny, o ile siedziba zakładu pracy i miejsce dyslokacji jednostki otrzymującej maszyny znajduje się w tej samej miejscowości,
- siłami i środkami jednostki wojskowej - w przypadkach, gdy jednostka posiada lub otrzymuje z gospodarki narodowej odpowiednie środki do przewozu maszyn oraz gdy odległość z zakładu przekazującego do jednostki otrzymującej maszyn jak też stan dróg i mostów pozwala na terminowe ich przewiezienie,
- transportem kolejowym - w przypadkach nie posiada nie środków przewozowych przez zakład pracy i jednostkę wojskową lub niemożności dostarczenia maszyn transportem drogowym z powodu znacznej odległości między zakładem pracy a jednostką lub z powodu złego stanu dróg i mostów,

Równocześnie z poborem maszyn planuje się w miarę możliwości powołanie do służby wojskowej operatorów, którzy obsługiwali pobierane maszyny w zakładzie pracy. Wraz z maszynami przekazaniu Siłom Zbrojnym podlegają dokumenty ewidencyjne oraz przedmioty niezbędne do użytkowania maszyn w ilościach przewidzianych w czasie pokoju dla danego rodzaju i typu maszyn. Upoważniony przedstawiciel wojskowej komendy rejonowej lub jednostki wojskowej, odbierający maszyny, sporządza i wręcza dyrektorowi zakładu pracy dowód pobrania maszyny, ostemplowany pieczęcią urzędową WER lub jednostki wojskowej.

Dierownik zakładu pracy obowiązany jest powiadomić równocześnie wojskowego komendanta rejonowego o niemożności dostarczenia maszyn do poboru w przypadkach zaistnie-

nia zmian ewidencyjnych lub zmian w stanie technicznym, uniemożliwiających przekazanie wytypowanej ilości i rodzajów maszyn Siłom Zbrojnym.

Wojskowy Komendant Rejonowy po otrzymaniu takiego powiadomienia z zakładu pracy niezwłocznie melduje o tym bezpośrednio do Sztabu Generalnego, który w porozumieniu z właściwym ministerstwem wyznacza do poboru inne maszyny z zakładów pracy danego resortu.

Wojskowi komendanci wojewódzcy i rejonowi oraz dowódcy jednostek mobilizujących mają prawo i obowiązek kontrolować przygotowanie do poboru maszyn w zakładach pracy, jak też stan techniczny i wyposażenie maszyn przeznaczonych do przekazania Siłom Zbrojnym. Z uwagi na złożony charakter przygotowania i przeprowadzenia poboru maszyn nie będzie jest ścisła współpraca i skoordynowany wysiłek w tym zakresie wojskowych komendantów rejonowych, dowódców jednostek mobilizujących oraz dyrektorów zakładów pracy, Wszystkie zasadnicze problemy związane z przekazaniem maszyn Siłom Zbrojnym, a w szczególności ich dostarczeniem do jednostek wojskowych, muszą być rozstrzygane w ścisłym uzgodnieniu między wszystkimi zainteresowanymi organami.

-----0000-----

Przedstawiony warys podziału środków transportowych i maszyn inżynierskich oraz sposobu ich wykorzystania w interesie obrony Państwa nie jest wyczerpujący w stosunku do całości skomplikowanej i obszernej problematyki tego zagadnienia.

Wykład niniejszy dał ogólny pogląd na problemy związane z podziałem i zasadami wykorzystania zasobów środków transportowych i maszyn inżynierskich, zapoznał z ogólną charakterystyką zasobów, organizacją i tendencjami rozwojowymi transportu samochodowego oraz strukturą organów administracji państwowej i wojskowej w tej dziedzinie.

Bardziej szczegółowo zostaną omówione niektóre z powyższych zagadnień w odrębnym wykładzie na temat uzupełnienia jednostek OTK środkami transportowymi w czasie mobilizacji i wojny.

Wykonano 60 egz.

Egz. 1-60 Bibl. Taj.

Wyk. kpt. KOHNILUK

Druk Rm, dn. 4.04.1964r.

Pos. 01845/ww