

Zbigniew Popławski

Problemy motoryzacji Wojska Polskiego w latach 1919-1939

Przegląd Naukowo-Metodyczny. Edukacja dla Bezpieczeństwa nr 1, 76-83

2008

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Zbigniew POPŁAWSKI

Wyższa Szkoła Bezpieczeństwa z siedzibą w Poznaniu

PROBLEMY MOTORYZACJI WOJSKA POLSKIEGO W LATACH 1919-1939

Znaczenie pojazdów mechanicznych dla efektywnego, głównie szybkiego przemieszczania wojsk i materiałów doceniono już w czasie trwania I wojny światowej. Po zakończonej wojnie samochód staje się coraz bardziej popularnym środkiem komunikacji i transportu. W niektórych krajach europejskich nastąpił niezwykle szybki rozwój motoryzacji. Proces ten w porównaniu ze stanem motoryzacji w Polsce ilustruje tabela nr 1.

Tabela nr 1. Rozwój motoryzacji w Polsce na tle wybranych państw europejskich.

Państwo	Stan samochodów:		
	1.01.1924 r.	1.01.1929 r.	1.01.1935 r.
Niemcy	200.000	570.000	937.000
ZSRR	18.700	b.d.	180.000
Francja	b.d.	1.080.000	2.036.000
Włochy	b.d.	189.000	370.000
Czechosłowacja	b.d.	60.000	112.000
Polska	7.501	29.423	24.821

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

Przeгляд danych zawartych w powyższej tabeli uwidacznia, jak bardzo Polska była zapóźniona w rozwoju motoryzacji w porównaniu z innymi państwami europejskimi. W Polsce nastąpiło nawet zjawisko zmniejszenia się ilości zarejestrowanych samochodów. W latach 1929-35 ubyłoby ich ponad 4,5 tysiąca. Powodowało to narastające dysproporcje między rozwojem motoryzacji w Polsce, a uwzględnionymi w tabeli innymi państwami. Jeżeli w 1929 roku liczba samochodów w Polsce była dwukrotnie mniejsza niż w Czechosłowacji, to w roku 1939 była już ponad czterokrotnie mniejsza. Stan taki musiał mieć wpływ na poziom mobilności wojska.

W lipcu 1920 r. Wojsko Polskie posiadało 1.584 samochody różnych typów¹, a w kwietniu 1921 r. - 1.940 pojazdów². Były to samochody produkcji niemieckiej, austriackiej oraz francuskiej i amerykańskiej. Trafiły one do Polski wraz z armią gen. Józefa Hallera, bądź też zakupiono je z demobilu francuskiego tudzież amerykańskiego. Powyższe dane warto porównać ze strukturą etatową Wojska Polskiego w tym właśnie roku, co ukazuje tabela nr 2.

¹ E. Bijak: *Plan częściowej motoryzacji sił zbrojnych okresu międzywojennego (1921-1938)*. W: *Materiały z IV konferencji naukowej poświęconej rozwojowi polskiej sztuki wojennej*. Warszawa 1967, s. 173

² M. Cieplewicz, P. Staweczki: *Wojskowość polska w latach 1921-1926*. W: *Zarys dziejów wojskowości polskiej w latach 1864-1939*. Warszawa 1990, s. 463

Tabela nr 2. Stan etatowy i faktyczny Wojska Polskiego w roku 1921.

Rodzaj formacji	Etat	%	Stan faktyczny	%
wojska samochodowe	4.445	2,0	3.106	1,4
piechota	100.425	45,0	117.990	52,6
wojska taborowe	3.895	1,7	7.318	3,2
kawaleria	48.332	14,5	26.785	11,9
wojska kolejowe	3.978	1,8	4.950	2,2

Źródło: P. Staweczki: *Polityka wojskowa Polski 1921-1926*. Warszawa 1981, s. 68.

Dane zawarte w tabeli pokazują wyraźnie, że wojska samochodowe stanowiły najniższy odsetek w ówczesnej strukturze sił zbrojnych. Większość zadań związanych z transportem żołnierzy i sprzętu wojskowego spoczywała na wojskach taborowych i wojskach kolejowych. Przewozy wojsk wymagały zatem dłuższego czasu. Ponadto, ponieważ koleje nie wszędzie docierały, chcąc dotrzeć do określonego miejsca, koniecznym stawało się uzupełnianie transportu kolejowego transportem taborowym. Wynikała zatem potrzeba podjęcia prac zmierzających do zwiększenia poziomu zmotoryzowania armii. W tym miejscu warto również nadmienić, że na początku lat dwudziestych trzon wojsk samochodowych stanowiło 10, stacjonujących przy Dowództwach Okręgów Korpusu, dywizjonów samochodowych, po jednym przy każdym dowództwie. Przedstawia to zestawienie (tabela nr 3).

Tabela nr 3. Dyslokacja dywizjonów samochodowych – rok 1926

Numer Dywizjonu Samochodowego	Miejsce stacjonowania
1	Warszawa
2	Lublin
3	Grodno
4	Łódź
5	Kraków
6	Lwów
7	Poznań
8	Bydgoszcz
9	Brześć n. Bugiem
10	Przemyśl

Źródło: CAW, syg. I.300.41.t.101. Akta Departamentu Technicznego Ministerstwa Spraw Wojskowych. *Rozmieszczenie dywizjonów samochodowych Wojska Polskiego – 1926 rok.*

Organizację ówczesnych dywizjonów samochodowych obrazuje, przykładowo, skład 7 Dywizjonu Samochodowego z Poznania, przedstawiony w tabeli nr 4. Dywizjon podporządkowany był dowódcy DOK VII w Poznaniu. Wykonywał stawiane przez niego zadania transportowe. Ponadto, szkolił we własnym zakresie kierow-

ców i mechaników samochodowych, dywizjon realizował - w oparciu o Szkolną Kolumnę Samochodów oraz Szkolną Kolumnę Samochodów Pancernych - zadania szkoleniowe. Istotnym czynnikiem, wpływającym na mobilność dywizjonu, była zdolność dokonywania przeglądów technicznych i napraw bieżących przez Dywizjonowy Zakład Samochodowy. Dowódca dywizjonu pełnił jednocześnie obowiązki szefa służby samochodowej DOK. Struktura i zadania pozostałych dywizjonów samochodowych były podobne.

Tabela nr 4. 7 Dywizjon Samochodowy w Poznaniu - rok 1923.

Oddział	Dowódca	Miejsce postoju
Dowództwo 7 Dywizjonu Samochodowego	mjr Suszyński Witold	Poznań
Kolumna zapasowa	por. Wdowicki Włodzimierz	
Kolumna samochodów ciężarowych i półciężarowych	kpt. Srocki Władysław	
Kolumna szkolna samochodów	kpt. Rojek Konstanty	
Kolumna szkolna samochodów pancernych	por. Dowrzarowicz Witold	
Dywizjonowy zakład samochodowy	kpt. Czajkowski Piotr	

Źródło: CAW, syg. I.300.41.t.92. Akta Departamentu Technicznego Ministerstwa Spraw Wojskowych. *Struktura Dywizjonu Samochodowego nr 7 w Poznaniu.*

Opracowany w 1926 roku plan mobilizacji wojska określał potrzeby armii na 5.530 samochodów i 690 motocykli.³ W tym czasie w ewidencji wojska figurowało 2.164 samochodów oraz 240 motocykli⁴, co stanowiło 39,1 % potrzeb w zakresie samochodów i – odpowiednio – 34,8 % motocykli. Dziesięć lat później, w dniu 20 lutego 1936 roku, stan pojazdów mechanicznych w posiadaniu wojska przedstawiał się następująco⁵:

- samochodów różnych typów – 3.701;
- motocykli – 1.382;
- czołgów i samochodów pancernych – 874.

Powołana w 1936 roku komisja do zbadania i oceny stanu motoryzacji sił zbrojnych zaproponowała wycofanie z użycia, ze względu na przestarzałość konstrukcji, 858 samochodów, 184 czołgów, 78 samochodów pancernych i 60 przyczep. W latach 1934-1935 Sztab Główny Wojska Polskiego opracował plan częściowej motoryzacji Sił Zbrojnych. Składał się on z dwóch faz. W fazie pierwszej, od końca 1935 do połowy 1937 roku, dążono do ustalenia braków w sprzęcie motoryzacyjnym. W fazie drugiej natomiast opracowano plan częściowej motoryzacji wojsk i transportu oraz organizacji oddziałów motorowych. Prace te zajęły drugą połowę roku 1937 i pierwsze miesiące roku 1938. W pierwszej fazie planowano zakupić:

- samochody różnych typów - 436 sztuk;
- motocykle - 621 sztuk;

³ E. Bijak, op. cit., s. 173

⁴ Tamże

⁵ Tamże, s. 182. E. Kozłowski w pracy *Wojsko Polskie 1936-1939* podaje bardziej precyzyjne wyliczenia, a mianowicie samochodów osobowych – 517; sanitarnych – 216; ciężarowych 2-tonowych – 1.591; ciężarowych powyżej 2 ton – 607; cystern – 71; specjalnych – 194; warsztatów – 144. Patrz: E. Kozłowski: *Wojsko Polskie 1936-1939. Próby modernizacji i rozbudowy.* Warszawa 1964, s. 190-193

- ciągniki różnych typów - 89 sztuk;
- przyczepy różnych typów - 177 sztuk;
- drezyny - 90 sztuk;
- części zamienne - za 2 813 202 zł.⁶

Plan przewidywał zorganizowanie na wypadek wojny 76 kolumn samochodowych różnego rodzaju z samochodów będących w posiadaniu wojska, a także z samochodów z poboru z gospodarki cywilnej. Zapasy mobilizacyjne miały gwarantować zorganizowanie 33 kolumn, zaś pobór z gospodarki cywilnej – 43 kolumny. Plan zakładał zorganizowanie: 42 kolumn samochodów ciężarowych, 17 kolumn samochodów sanitarnych, 10 kolumn samochodów osobowych i sanitarnych, 7 kolumn samochodów osobowych.⁷ W latach 1937-1938 Sztab Główny opracował także plan częściowej motoryzacji dowództw i służb. Zakładał on utworzenie kolumn samochodowych ciężkich i lekkich. Kolumny samochodowe ciężkie o ładowności 60 ton każda, miały tworzyć samochody 3-tonowe. Natomiast kolumny samochodowe lekkie o ładowności 36 ton każda miały być zorganizowane z samochodów ciężarowych 2-tonowych.⁸ Kolumny te miały stanowić wyposażenie dywizji piechoty, brygad kawalerii i oddziałów pancerno-motorowych. Plan przewidywał wprowadzenie na szczeblu dywizji piechoty 2 kolumn samochodowych lekkich. W efekcie, tabor o zaprzęgu konnym uległby zmniejszeniu z 652 do 340 wozów. Oprócz 52 samochodów ciężarowych, 2 osobowych i 2 motocykli, które wchodziły w skład kolumny samochodowej, dywizja piechoty miała zostać wyposażona także w 27 samochodów ciężarowych dla zmotoryzowania dowództwa, sztabu, parku, intendencji oraz przewozu ruchomego warsztatu samochodowego i ciągnięcia cysterny. Ogółem dla realizacji tego planu dywizja piechoty miała otrzymać 79 samochodów ciężarowych 2-tonowych, a wszystkie dywizje (plan przewidywał motoryzację 36 dywizji piechoty) 2.844 samochodów ciężarowych.⁹ Brygada kawalerii miała dysponować 59 samochodami ciężarowymi 2-tonowymi i 13 samochodami sanitarnymi. Łącznie wszystkie brygady kawalerii (11 brygad) miały otrzymać 649 samochodów ciężarowych i 143 sanitarnych.¹⁰ Plan zakładał wyposażenie transportu na szczeblu armii w dwie kolumny samochodowe ciężkie (60 ton) na każdą dywizję piechoty. Jego realizacja wymagała przydzielenia armii 1890 samochodów ciężarowych 3-tonowych oraz 1222 samochody sanitarne i specjalne.

Ponadto plan przewidywał zorganizowanie na szczeblu Odwodu Naczelnego Wodza 70 kolumn samochodowych ciężkich. Wymagało to przydzielenia 1.820 samochodów ciężarowych i 312 samochodów sanitarnych i specjalnych. Ogółem plan częściowej motoryzacji dowództw i służb wymagał dostarczenia 3.700 samochodów ciężarowych 3-tonowych, 360 samochodów 2-tonowych oraz 1.700 samochodów sanitarnych i specjalnych. Koszty tego przedsięwzięcia miały wynosić 150 mln zł. Plan przeznacział na nie zaledwie 40 mln zł.¹¹ Tak więc jego realizacja, w

⁶ M. Górecki: *Z historii techniki wojskowej: Sprzęt samochodowy Wojska Polskiego w latach 1918-1939*. „Wojskowy Przegląd Techniczny” 1969, nr 6

⁷ Tamże

⁸ E. Bijak, op. cit., s. 117

⁹ Tamże, s. 179

¹⁰ Tamże, s. 178

¹¹ Tamże. Należy zaznaczyć, że dużą część z przewidzianych na motoryzację wojska środków budżetowych, ostatecznie 19,6 mln zł., przeznaczono na rozwój broni pancerniej. Patrz: E. Kozłowski, op. cit., s. 163

dużym stopniu uzależniona od uzyskania potrzebnych kwot pieniężnych, zależała od stanu ekonomicznego państwa.

Szefostwa poszczególnych rodzajów wojsk i służb określiły niezbędne potrzeby w zakresie pojazdów mechanicznych. Potrzeby te zostały zatwierdzone w Sztabie Głównym w jeden plan częściowej motoryzacji wojska. Jego realizacja zakładała wyposażenie wojska na wypadek wojny w 23.931 pojazdów mechanicznych różnych rodzajów oraz 3.316 przyczep. Łącznie plan modernizacji rodzajów wojsk oraz plan motoryzacji dowództw i służb zakładały wprowadzenie do armii na wypadek wojny 32.931 pojazdów mechanicznych różnych rodzajów. W tej liczbie poszczególne rodzaje pojazdów stanowiły:

- motocykle z wózkiem – 3.348;
- samochody osobowo-terenowe – 1.889;
- samochody terenowe – 6.372;
- samochody ciężarowe 2 i 3-tonowe – 16.375;
- samochody specjalne i sanitarne – 2.536;
- ciągniki – 2.456.¹²

Wyposażenie wojska w sprzęt wynikało zatem nie z realizacji założeń zawartych w planach, a stanowiło odzwierciedlenie sytuacji gospodarczej. Z 1.000 posiadanych w 1939 roku wozów bojowych ponad dwie trzecie (574 czołgów i 100 samochodów pancernych) było sprzętem stosunkowo tanim, ale też przydatnym wyłącznie do celów rozpoznawczych. Do właściwych działań na polu walki nadawało się jedynie 327 czołgów lekkich. Należy również podkreślić, że pewna część sprzętu (ponad 100 czołgów jeszcze z okresu I wojny światowej i wszystkie samochody pancerne) była przestarzała i miała tylko ograniczoną przydatność. Jedynie 15 % ogólnej liczby czołgów stanowiły czołgi produkcji krajowej typu 7TP, które górowały nad ówczesnym sprzętem niemieckim, a także radzieckim.

Struktura organizacyjna oddziałów pancerno-motorowych zależała od ich przeznaczenia i rodzaju sprzętu, jakim dysponowały. Na przykład kompania czołgów rozpoznawczych posiadała: 13 czołgów (dwa plutony po 5 czołgów, czołg dowódcy kompanii i dwa czołgi zapasowe), 1 samochód osobowy, 13 samochodów ciężarowych, samochód warsztatowy, 2 przyczepki czołgowe, samochód z radiostacją, samochód z kuchnią polową. Stan kompanii wynosił 91 żołnierzy, w tym: 4 oficerów, 32 podoficerów, 55 szeregowców.¹³ Służby broni pancernej stanowiły 7 stałych i 4 ruchome parki (składnice oraz warsztaty), 5 parkowych czołówek naprawczych oraz 8 polowych rozlewni paliwa i smarów. Według E. Kozłowskiego, 15 lipca 1939 roku, na półtora miesiąca przed rozpoczęciem wojny, jednostki broni pancernej dysponowały: 467 czołgami różnych typów; 100 samochodami pancernymi; 300 samochodami osobowymi; 1801 samochodami ciężarowymi; 386 samochodami specjalnymi; 282 przyczepami; 1138 motocyklami.¹⁴

Dotychczasowe rozważania prowadzą do następujących wniosków:

- w latach 1920-1921 liczba samochodów w dyspozycji wojska zwiększa się o 356, a w ciągu pięciu kolejnych lat (1921-1926) zaledwie o 224; motoryzacja wojska czyni więc wówczas bardzo wolne postępy;

¹² E. Bijak, op. cit., s. 179

¹³ R. Radziwiłowicz: *Początki motoryzacji 10 Brygady Kawalerii*. „Przegląd Kawalerii i Broni Pancernej” 1961, t. 4, nr 28

¹⁴ E. Kozłowski, op. cit., s. 164

- w latach 1926-1936 park samochodowy wojska wyraźnie rośnie, przybywa 1.537 pojazdów (przyrost rzędu 71 %); takiej dynamiki wzrostu w okresie międzywojennym już nie zanotowano;
- prawa, skrajna „kolumna” diagramu prezentuje samochody, którymi 15 lipca 1939 roku dysponują tylko jednostki pancerne. Nie oddaje to jednak ostatecznej liczby pojazdów, którymi 1 września 1939 roku będzie dysponować armia.

Dostępne autorowi źródła nie pozwoliły, w sposób nie budzący wątpliwości, określić stanu ilościowego parku samochodowego na dzień 1 września 1939 roku. Przyjmując orientacyjnie, że – wg etatu wojennego – dywizja piechoty powinna mieć 76 samochodów¹⁵, a brygada kawalerii – 66¹⁶ i uwzględniając ilość zmobilizowanych dywizji piechoty i brygad kawalerii, liczba pojazdów winna sięgać 2.550 samochodów. Uwzględniając powyższe, 1 września 1939 roku Wojsko Polskie dysponowało, potencjalnie, nieco ponad 5 tys. samochodów.

W myśl polskiego planu mobilizacji „W”, opracowanego w kwietniu 1938 roku, bataliony pancerne mobilizowały na rzecz poszczególnych związków operacyjnych następujące formacje:

- Samodzielna Grupa Operacyjna „Narew” - 2 dywizjony pancerne i 2 stałe parki, 2 kolumny samochodów ciężarowych oraz kolumna samochodów sanitarnych;
- Armia „Pomorze” - dywizjon pancerny, samodzielna kompania czołgów rozpoznawczych oraz czołówka naprawcza, kolumna samochodów osobowych, 3 kolumny samochodów ciężarowych i 2 kolumny samochodów sanitarnych;
- Armia „Modlin” – 2 dywizjony pancerne, 2 samodzielne kompanie czołgów rozpoznawczych, park stały, kolumna samochodów osobowych, 4 kolumny samochodów ciężarowych i 2 kolumny samochodów sanitarnych;
- Armia „Poznań” – 2 dywizjony pancerne, park ruchomy, czołówka rozpoznawcza, kolumna samochodów osobowych, 3 kolumny samochodów ciężarowych, 2 kolumny samochodów sanitarnych;
- Armia „Łódź” – 2 dywizjony pancerne, 5 samodzielnych kompanii czołgów rozpoznawczych, 2 pociągi pancerne, park z czołówką naprawczą, kolumna samochodów osobowych, 6 kolumn samochodów ciężarowych oraz 2 kolumny samochodów sanitarnych;
- Armia „Kraków” – 10 Brygada Kawalerii Zmotoryzowanej, dywizjon pancerny, 3 kompanie czołgów rozpoznawczych, 2 pociągi pancerne, stały park i czołówka naprawcza, kolumna samochodów osobowych, 5 kolumn samochodów ciężarowych i 3 kolumny samochodów sanitarnych;
- Armia Odwodowa „Prusy” – 2 bataliony czołgów lekkich, dywizjon pancerny, kolumna samochodów osobowych i 3 kolumny samochodów ciężarowych;
- Grupa Operacyjna „Wyszków” – pociąg pancerny, 3 kolumny samochodów ciężarowych i 2 kolumny samochodów sanitarnych;

¹⁵ *Polskie Siły Zbrojne w II wojnie światowej. Wojna obronna Polski 1939*. Warszawa 1979, s. 161, 282

¹⁶ Tamże, s. 162, 182

- Oddziały Dyspozycyjne Naczelnego Wodza – Warszawska Brygada Pancerno-Motorowa, batalion i 3 samodzielne kompanie czołgów lekkich, 2 pociągi pancerne i pozostałe kolumny samochodów.¹⁷

Na czele Dowództwa Broni Pancernych w Ministerstwie Spraw Wojskowych stał gen. bryg. Stanisław Kozicki, a w Sztabie Naczelnego Wodza dowódcą broni pancernych został płk dypl. Józef Kopciu.¹⁸ Stanowiska dowódców broni pancernych i – równocześnie – szefów służby samochodowej w poszczególnych związkach operacyjnych objęli:

- Armia „Modlin” - ppłk Michał Piwoszu;
- Armia „Poznań” - ppłk dypl. Jan Naspiński;
- Armia „Pomorze” - ppłk Jerzy Gliński;
- Armia „Łódź” - płk dypl. Stanisław Rola-Arciszewski;
- Armia „Kraków” - ppłk Jan Górecki;
- Armia Odwodowej „Prusy” - płk Józef Koczwara.¹⁹

Liczba pojazdów, którymi dysponowało Wojsko Polskie w przeddzień wybuchu wojny, jest trudna do określenia. W batalionach pancernych, które oprócz formowania oddziałów bojowych miały wystawiać kolumny samochodowe, przed rozpoczęciem agresji niemiecko-radzieckiej na Polskę było 1.800 samochodów ciężarowych, 300 samochodów osobowych i 400 samochodów specjalnych oraz ponad 1.100 motocykli. Są to dane z połowy lipca 1939 roku i nie obejmują one pojazdów, choćby, Warszawskiej Brygady Pancerno-Motorowej. Brak też tu samochodów artylerii i saperów, aut w dyspozycji wojsk lotniczych oraz pojazdów Centralnych Zapasów Mobilizacyjnych. Do tego doliczyć trzeba trudną dziś do ustalenia liczbę pojazdów cywilnych, zmobilizowanych spośród posiadanych w kraju (dane z 1 stycznia 1939 roku) 8.609 samochodów ciężarowych, 1.535 samochodów specjalnych, 31.804 samochodów osobowych oraz 12.061 motocykli.²⁰ Część z nich armia pozyskała w trybie mobilizacyjnym, a część, już w czasie działań wojennych, na zasadzie rekwizycji lub bardzo często jako darowiznę.

Analizując proces rozwoju motoryzacji w wojsku II Rzeczypospolitej, należy wspomnieć także o wyspecjalizowanych instytucjach wojskowych, na których spoczywała główna odpowiedzialność za stopień nasycenia armii sprzętem mechanicznym, a przede wszystkim realizacji założonych planów rozwoju motoryzacji sił zbrojnych. Już w październiku 1918 roku w tworzącej się armii polskiej powstała Sekcja Techniczna, którą następnie przemianowano w Departament III Techniczny Ministerstwa Spraw Wojskowych. W dniu 10 grudnia 1918 roku Departament tworzyły sekcje: budowlana, inżynierii wojskowej, żegluga napowietrznej, automobilowa (samochodowa) i topograficzna.²¹ W kwietniu 1919 roku zapadła decyzja, by z sekcji automobilowej i kolejowej utworzyć oddzielny Departament X Komunikacji, ale już w miesiąc później nastąpiła kolejna reorganizacja. Departament Komunikacji rozwiązano. Na jego miejsce powołano Departament III Techniczno-Komunikacyjny z sekcjami: inżynierii i saperów, samochodową i kolejową. Taka struk-

¹⁷ A. Jońca, R. Szubański, J. Tarczyński: *Wrzesień 1939. Pojazdy Wojska Polskiego*. Warszawa 1990, s. 17

¹⁸ Tamże

¹⁹ Tamże

²⁰ Tamże, s. 20

²¹ Centralne Archiwum Wojskowe (dalej CAW): *Zarys Historii Departamentu Technicznego Ministerstwa Spraw Wojskowych* (dalej MSWojsk.), syg. I. 300. 41. t. 42

tura przetrwała do 1 marca 1920 roku, kiedy to utworzono Departament II Wojsk Technicznych, który tworzyły następujące sekcje: inżynierii i saperów, wojsk samochodowych, wojsk kolejowych, wojsk łączności.

Po wprowadzeniu pokojowej organizacji wojsk, w sierpniu 1921 roku dotychczasowy Departament II został podzielony na Departament VI Wojsk Technicznych z wydziałami: wojska samochodowe, wojska kolejowe, wojska łączności i na Departament V Inżynierii i Saperów. Jednakże po czterech latach, w czerwcu 1925 roku, wymienione wyżej departamenty zostały ponownie połączone. Utworzono wówczas Departament V Wojsk Technicznych. Jego nazwę zmieniono w maju 1927 roku na Departament Inżynierii, w którego skład wchodziły wydziały: ogólny, fortyfikacyjny, saperów, łączności, broni pancernych i wojsk samochodowych oraz referat rachunkowo-budżetowy.²²

W lutym 1929 roku Departament Inżynierii został przemianowany na Departament Zaopatrzenia Inżynierii. Wyodrębniono z niego część wydziałów, które utworzyły samodzielne szefostwa. Tak więc z Wydziału Broni Pancernych utworzono Szefostwo Broni Pancernych. Wydział Samochodowy pozostał jednak w Departamencie Zaopatrzenia Inżynierii. Przełomem był rok 1930, kiedy to 23 września powołano do życia Dowództwo Broni Pancernych.²³ Był to organ dowodzenia wszystkimi oddziałami czołgów, samochodów i pociągów pancernych, podległy bezpośrednio I Wiceministrowi Spraw Wojskowych. Powyższe rozwiązania organizacyjne przetrwały już do wybuchu wojny.

Częsta reorganizacja instytucji odpowiedzialnych za stan i rozwój motoryzacji wojska z pewnością nie sprzyjała postępowi tego procesu. Wojsk samochodowych nie traktowano priorytetowo. Pozytywna zmiana nastąpiła w 1930 roku, w rezultacie powołania Dowództwa Broni Pancernych, ale dopiero od 1936 roku zaczęto myśleć poważnie o rozwoju motoryzacji i broni pancernej. Szczupłe możliwości finansowe państwa oraz agresja Niemiec i Związku Sowieckiego na Polskę we wrześniu 1939 roku spowodowały, że tylko część tych zamierzeń zrealizowano.

²² CAW, Dziennik Rozkazów MSWojsk., Nr 26 z 19.09.1927 r.

²³ CAW, Dziennik Rozkazów MSWojsk., „Dodatek Tajny” Nr 10 z 23.09.1930 r., poz. 40