

Tadeusz Banaszek (Kielce)

1 Brygada Transportowa w Kielcach 1962-1994

Artykuł przedstawia genezę i działalność 1 Brygady Transportowej (BTr) – związku taktycznego Wojska Polskiego (WP), który w przypadku wojny miał realizować zadania w ramach Sił Zbrojnych Układu Warszawskiego i był formowany przez państwowe przedsiębiorstwa transportowe. Oparty został na materiałach z Archiwum Wojskowego w Oleśnicy, instrukcjach wojskowych oraz relacjach byłych żołnierzy zawodowych.

Geneza powstania i zadania 1 Brygady Transportowej

Komunikacja wojskowa stanowi zorganizowany system, którego głównym zadaniem jest transportowe zabezpieczenie działań Sił Zbrojnych w czasie wojny oraz zabezpieczenie przewozów wojsk i ładunków wojskowych w czasie pokoju w ścisłym współdziałaniu z właściwymi resortami cywilnymi¹.

Komunikację wojskową ze względu na rodzaj transportu podzielono na: wojskową komunikację drogową, wojskową komunikację kolejową oraz wojskową komunikację wodną².

W czasie wojny, zgodnie z doktryną obowiązującą w Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej (PRL), terytorium państwa polskiego mogło być podzielone na obszar frontu (frontów) oraz obszar kraju. W związku z tym dokonano podziału systemu komunikacji wojskowej na obszarze frontu oraz obszarze kraju. Funkcjonowanie systemu komunikacji wojskowej obszarze frontu oparte było na jednolitym i scentralizowanym wykorzystaniu wszystkich sił i środków komunikacyjnych (zarówno wojskowych, jak i cywilnych) znajdujących się na obszarze frontu. Służba komunikacji wojskowej była obowiązana zapewnić w przypadku wojny wykonanie masowych przewozów wojskowych różnymi rodzajami transportu oraz przygotować i organizować ruch na drogach samochodowych³.

W okresie przynależności PRL do Układu Warszawskiego zadaniem Wojska Polskiego na czas wojny było utworzenie Frontu Polskiego (Nadmorskiego) – związku operacyjno-strategiczny, składającego się m.in. z dowództwa Frontu, trzech armii ogólnowojskowych (1, 2 i 4), Armii Lotniczej, jednostek Marynarki Wojennej. Liczebność jednostek lądowych Frontu wynosiła 610 000 żołnierzy. Działania tego frontu miały być realizowane na północnonadmorskim i jutlandzkim kierunku operacyjnym, które stanowiły części północnego kierunku strategicznego. Wojska Frontu Polskiego podczas działań bojowych miały pokonać obronę wojsk NATO na terenie Republiki Federalnej Niemiec, Holandii i Danii. Złożonym problemem była organizacja zabezpieczenia tyłowego operacji frontowych.

Zgodnie z doktryną Układu Warszawskiego, według planów operacyjnych, dla zabezpieczenia działań wojsk w pierwszych 6–8 dniach wojny należało dostarczyć ponad 100 000 środków zaopatrzenia materiałowo-technicznego, dla których przewiezienia planowano wykorzystać średnio 40 pociągów i około 2000 samochodów na dobę. Podstawowym założeniem pracy tyłów operacyjnych Układu Warszawskiego była

1 *Komunikacja wojskowa*, Szefostwo Komunikacji 33/64, Warszawa 1965, s. 20.

2 Tamże.

3 Tamże, s.19.

organizacja jednolitej sieci komunikacyjnej, składającej się z dróg kolejowych, frontowych dróg samochodowych, żeglugi śródlądowej, lotnisk i linii rurociągów polowych⁴.

Na przykład w latach 60. XX w. front miał otrzymać na potrzeby operacji 45 000 t amunicji, 93 000 t materiałów pędnych i smarów (mps). Na artyleryjskie zabezpieczenie wejścia do bitwy armii ogólnowojskowej w latach 70. XX w. niezbędne było zgromadzenie około 240 wagonów amunicji artyleryjskiej.

Pogłębiające się w latach 50. XX w. tendencje kompleksowego wykorzystania wszystkich rodzajów transportu (kolejowego, samochodowego, powietrznego, wodnego) na potrzeby pola walki, które wynikały m.in. z wprowadzenia na uzbrojenie broni jądrowej, rozwoju artylerii raketowej, spowodowały integrację służby komunikacji wojskowej ze służbą drogową.

W listopadzie 1962 r. połączono Zarząd Komunikacji Wojskowej Sztabu Generalnego WP z Oddziałem XV Sztabu Generalnego WP i utworzono Szefostwo Służby Komunikacji Wojskowej (SKW) Ministerstwa Obrony Narodowej. Dwa lata później, w lutym 1964 r. Szefostwo SKW podporządkowano Głównemu Kwatermistrzowi WP i utworzono Szefostwo SKW Głównego Kwatermistrzostwa WP⁵.

Na szczęblu Dowództwa Warszawskiego Okręgu Wojskowego (WOW), w którego skład wchodziło województwo kieleckie, utworzono Oddział SKW. W Dowództwie WOW szefami Oddziału SKW byli kolejno: płk inż. Konstanty Świrski (do kwietnia 1968 r.), ppłk mgr inż. Stanisław Kaftan (do lutego 1976 r.), płk mgr inż. Marian Skibiński, ppłk Zbigniew Orlik⁶.

Jako podstawową jednostkę organizacyjną wojsk transportowych przyjęto batalion samochodowo-transportowy (bstr) i batalion dowozu (bd) mps. Struktura organizacyjna tych jednostek opierała się na jednorazowej zdolności załadowniczej, odpowiadającej zdolności załadowniczej transportu kolejowego, umożliwiając tym samym organizowanie przewozów kombinowanych⁷ (il. 1, 2).

Przyjęto dwa zasadnicze systemy mobilizacyjnego rozwinięcia jednostek transportowych: jednostki transportowe skadrowane oraz jednostki transportowe formowane od nowa w oparciu o pojazdy pobierane z gospodarki narodowej⁸.

Jednostki transportowe formowane od nowa miały sprzęt wojskowy oraz samochody specjalne zmagazynowane w jednostkach wojskowych odpowiedzialnych za formowanie, natomiast pojazdy transportowe oraz przyczepy transportowe uzupełniano z wytypowanych przedsiębiorstw transportowych. Kierowniczą kadrę batalionów wydzielano z innych jednostek, pozostałych żołnierzy uzupełniano z rezerwy.

Pierwszym dokumentem stanowiącym podstawę wykorzystania przedsiębiorstw na potrzeby formowanych jednostek transportowych była Uchwała Rady Ministrów nr 171 z dnia 11 maja 1962 r. Dokumentem nakazującym formowanie jednostek transportowych było Zarządzenie Szefa Sztabu Generalnego WP nr 00147 z dnia 19 marca 1962 r. Zarządzenie to, korygujące dotychczas opracowaną dokumentację „Planu Mobilizacyjnego - 58”, nakazywało przystąpienie do prac przygotowawczych związanych z formowaniem jednostek transportowych⁹.

4 Z. Tucholski, *Polskie Koleje Państwowe jako środek transportu wojsk Układu Warszawskiego. Technika w służbie doktryny*, Warszawa 2009, s. 66.

5 Tamże, s. 68.

6 Archiwum Wojskowe w Oleśnicy (AWO), Grupa Organizacyjno-Mobilizacyjna (GOM) 1 BTr, sygn. 2811/1/30, k. 10, 28, 36.

7 AWO, GOM 1 BTr, sygn. 2811/1/30, k. 2.

8 Tamże, k. 3.

9 Tamże, k. 5.

Wymienione zarządzenie nakazywało sformowanie 1 BTr w składzie: Dowództwo Brygady, 78, 110, 111, 112 bstr, 30 i 34 bd mps oraz 79 Ruchomy Warsztat Naprawy Samochodów (RWNS). Dla uzupełnienia jednostek transportowych w środki transportowe i żołnierzy rezerwy przydzielono cywilne przedsiębiorstwa transportowe, oddziały: Państwowej Komunikacji Samochodowej (PKS), Przedsiębiorstwa Transportu Budowlanego, Przedsiębiorstwa Transportu Handlu Wewnętrznego (tab. 1)¹⁰.

Aby usprawnić formowanie i umożliwić bezkolizyjne przyjęcia dowodzenia oraz odciążyć jednostki wojskowe, w 1963 r. rozkazem Ministra Obrony Narodowej powołano Grupy Organizacyjne (GO), które stały się równocześnie załączkami jednostek transportowych. W skład GO batalionu wszedł dowódca batalionu, szef sztabu i dowódca kompanii¹¹.

Tabela 1. Koncepcja formowania jednostek 1 BTr według wariantu z 1963 r.

Jednostka transportowa formowana od nowa	Jednostka mobilizująca	Przedsiębiorstwa cywilne uzupełniające środki transportowe i żołnierzy rezerwy
110 i 111 batalion samochodowo-transportowy	3 Okręgowa Składnica Mundurowa w Kraśniku	110 batalion – Oddział PKS Lublin, Lubelskie Przedsiębiorstwo Transportu Budowlanego Lublin 111 batalion - Oddział PKS Rzeszów, Oddział PKS Mielec, Oddział PKS Stalowa Wola
112 batalion samochodowo-transportowy	9 Centralny Skład MPS w Niedźwiedziu	Oddział PKS Kielce, Przedsiębiorstwo Transportu Handlu Wewnętrznego Kraków
78 batalion samochodowo-transportowy	2 Centralna Składnica Służby Samochodowej w Stężycy	Oddział PKS Radom, Przedsiębiorstwo Transportu Handlu Wewnętrznego Radom
30 batalion dowozu mps	Ośrodek Szkolno- Doświadczalny Służby MPS w Puławach	Oddział PKS Puławy, Oddział PKS Ostrowiec Św., Oddział PKS Skarżysko-Kamienna
34 batalion dowozu mps	3 Okręgowa Składnica MPS w Kraśniku	Oddział PKS Kraśnik, Rzeszowskie Przedsiębiorstwo Transportu Budownictwa Rzeszów.
Dowództwo 1 BTr, 79 Ruchomy Warsztat Naprawy Samochodów	4 Pułk Zmechanizowany w Kielcach	–

Źródło: Archiwum Wojskowe w Oleśnicy (AWO), Grupa Organizacyjno-Mobilizacyjna (GOM) 1 BTr, sygn. 2811/1/30, k. 5.

Dowódca WOW zarządzeniem z kwietnia 1962 r. za formowanie jednostek transportowych uczynił odpowiedzialnych sześciu dowódców jednostek mobilizujących, co przedstawiono w tabeli 1. Jednostkami mobilizującymi były przede wszystkim

¹⁰ Tamże.

¹¹ Tamże, k. 9.

jednostki kwatermistrzowskie (w tym składnice) oraz 4 Pułk Zmechanizowany w Kielcach (który mobilizował dowództwo brygady oraz 79 RWNS). Przedsięwzięciami cywilnymi, które wydzielaly środki transportowe oraz żołnierzy rezerwy, były przedsiębiorstwa transportowe i komunikacyjne, znajdujące się w bliskiej odległości od miejsc formowania jednostek 1 BTr.

Koncepcja formowania jednostek transportowych, przejęta przez dowódców odpowiedzialnych za formowanie, zakładała realizację wszystkich przedsięwzięć związanych z organizacją pododdziałów wraz z wyposażeniem i umundurowaniem żołnierzy rezerwy w rejonie alarmowym. Rejon alarmowy musiał posiadać dogodny dojazd, dobre warunki maskowania i źródła wody oraz w miarę możliwości pomieszczenia dla pododdziałów i obsługi technicznej. Planowano ewakuację do rejonów alarmowych zapasów i sprzętu zmagazynowanych w jednostkach. Rejony formowania jednostek transportowych wyznaczano w pobliżu poszczególnych składów. Zamierzano także kierować do rejonów alarmowych żołnierzy rezerwy oraz pojazdy. Jednostki transportowe pełną gotowość bojową miały osiągnąć w ciągu 48 godzin¹².

Tabela 2. Koncepcja formowania jednostek 1 BTr oraz podległych pod względem szkolenia według wariantu z 1970 r.

Jednostka transportowa formowana od nowa	Jednostka mobilizująca
110 i 111 batalion samochodowo-transportowy	3 Okręgowa Składnica Mundurowa w Kraśniku
106 batalion samochodowo- transportowy	1 Centralna Składnica Amunicji Szeroki Bór
70 batalion autobusów sanitarnych	Sanatorium Wojskowe w Busku-Zdroju
203 batalion samochodowo- transportowy	Akademia Sztabu Generalnego Warszawa-Rembertów
88 batalion dowozu mps	20 Okręgowa Składnica MPS Marcinkowo
208 batalion samochodowo- transportowy	1 Okręgowy Skład MPS w Warszawie
78 batalion samochodowo- transportowy	2 Centralna Składnica Służby Samochodowej w Stężycy
30 batalion dowozu mps	Ośrodek Szkolno-Badawczy Służby MPS w Puławach
34 batalion dowozu mps	3 Okręgowa Składnica MPS w Kraśniku
80 batalion autobusów sanitarnych	9 Pułk Artylerii w Morągu
Dowództwo 1 BTr, 79 RWNS	4 Pułk Zmechanizowany w Kielcach

Źródło: AWO, GOM 1 BTr, sygn. 2811/1/30, k. 24.

12 Tamże, k. 6.

W 1971 r. wprowadzono zmianę nazw jednostek transportowych – bstr przyjęły nazwę bataliony transportowe (btr), natomiast bd mps – bataliony transportowe mps. Od tego roku rozpoczęto w cywilnych bazach transportowych akcje budowy magazynów wojskowych z wyposażeniem dla żołnierzy rezerwy¹³.

Do 1972 r. Dowództwu 1 BTr podlegały ponadto bataliony transportowe w Warszawie, Białymstoku, Szerokim Borze, Marcinkowie. W tym roku utworzono pułki transportowe, w których skład weszły wymienione jednostki. W kwietniu 1974 r. do tworzonego pułku transportowego przekazano z podporządkowania 1 BTr następujące jednostki: 203 btr Warszawa, 88 btr mps Olsztyn, 106 btr Białystok, 70 bas Ostróda i 113 btr Kraków¹⁴. Pod względem szkolenia podporządkowano dowódcy 1 BTr 70 batalion autobusów sanitarnych (bas) w Busku-Zdroju, a w latach 80. XX w. – 82 bas w Tomaszowie Mazowieckim¹⁵. Ponadto w tym roku zmieniono nazwy GO na Grupy Organizacyjno-Mobilizacyjne (GOM)¹⁶.

W sierpniu 1972 r. na podstawie Zarządzenia Ministra Obrony Narodowej nr 012 z dnia 6 listopada 1971 r. przeniesiono zadania mobilizacyjne związane z formowaniem batalionów transportowych do cywilnych przedsiębiorstw transportowych. Odpowiedzialnymi za prace przygotowawczo-mobilizacyjne byli odtąd dyrektorzy przedsiębiorstw transportowych oraz dowódcy GOM. Ci ostatni zostali podporządkowani całkowiec dowódcy GOM Dowództwa 1 BTr¹⁷.

Tabela 3. Bataliony transportowe 1 BTr i jednostki przydzielone pod względem szkolenia w 1975 r.

Nazwa batalionu transportowego, miejsce formowania	Przedsiębiorstwa mobilizujące	Obsada GOM batalionów
73 btr Kraków	PTSB Nowa Huta	ppłk Jan Dudek, mjr Jerzy Cichoń
78 btr Radom	PTSB Radom, Oddział Towarowy PKS Radom	ppłk Józef Grzywacz, mjr Stefan Pękała
112 btr Kielce	Oddział PKS Kielce, Jędrzejów, Busko-Zdrój	ppłk Stanisław Jasiorowski, mjr Tadeusz Poczęty
114 btr Kraków	PTSB Kraków	ppłk Bronisław Sorczyński, mjr Janusz Nawrot
34 btr mps Ostrowiec Św.	Oddział PKS Ostrowiec Św., Skarżysko-Kamienna	ppłk Tadeusz Dorosz, mjr Zenon Kowalski
30 btr mps Lublin	PTSB Lublin	ppłk Mieczysław Chwiałkowski, mjr Antoni Kalbarczyk
122 btr Kielce	PPTSB Kielce	ppłk Mieczysław Pazdej, mjr Stanisław Schabowski
70 bas Busko-Zdrój	Oddział PKS Busko-Zdrój, Staszów	mjr Jan Piegza

Źródło: AWO, GOM 1 BTr, sygn. 2811/1/30, k. 47.

13 Tamże, *Kronika Grupy Organizacyjnej przy O/PKS Ostrowiec Świętokrzyski*, k. 12.

14 Tamże, sygn. 2811/1/30, k. 39.

15 Batalion autobusów sanitarnych przeznaczony był dla wojskowej służby zdrowia z zadaniem ewakuacji rannych i chorych. Składał się z ok. 370 żołnierzy. Struktura organizacyjna batalionu to: dowództwo, sztab, dwie kompanie autobusów sanitarnych (po 36 autobusów), pluton zaopatrzenia, pluton remontowy.

16 Tamże, sygn. 2811/1/30, k. 33.

17 Tamże.

1 BTr stanowiła samodzielny związek transportowy, wchodzący w skład tyłów operacyjnych i przeznaczona była do transportowego zabezpieczenia przewozów środków zaopatrzenia na potrzeby tyłów Frontu.

Przy dużej liczbie rannych i porażonych żołnierzy część środków transportowych brygady w drodze powrotnej mogła być wykorzystana do ewakuacji sanitarnej. Brygada mogła także ewakuować do składów armijnych lub frontowych baz remontowych sprzęt wymagający remontu oraz sprzęt zdobyczny¹⁸.

Możliwości załadunkowe brygady wynosiły około 10 000 t, w tym btr – 1500 t, a btr mps – 2 000 t. Możliwości transportowe brygady według danych z 1965 r. przedstawia tabela 4.

BTr przegrupowywała się całkowicie własnym transportem, tworząc kolumnę długości 190–210 km. Średniodobowy przemarsz wynosił 250–300 km. W rejonie ześrodkowania brygada zajmowała powierzchnię 60–80 km². W zależności od potrzeb brygada dowoziła środki zabezpieczenia materiałowego poszczególnymi batalionami lub kompaniami¹⁹. Poszczególne bataliony brygady podejmowały ładunki operacyjne (amunicja, paliwo, inne środki materiałowe) ze składnic wojskowych znajdujących się w garnizonach: Kraśnik, Stężyca, Życzyn, Kłaj, Niedźwiedź, Regny, Gałkówka czy składów Centrali Produktów Naftowych (CPN) w Skarżysku Kościelnym, Baryczy (w których znajdowały się rezerwy paliw dla wojska)²⁰.

Tabela 4. Możliwości transportowe 1 BTr w 1965 r.

Stan etatowy samochodów	Stan faktyczny samochodów	Stan przyczep	Maksymalna ładowność w tonach sprawnych samochodów i przyczep	Możliwości przewozowe na dobę (w tonach-kilometrach)
960 (transport burtowy)	940	320	4113	616 950
544 (cysterny)	533	160	2188	328 200

Źródło: *Komunikacja wojskowa. Podręcznik*, Szef. Kom. 33/64, Warszawa 1965, s. 224.

W skład 1 BTr wchodziły: dowództwo brygady, 79 RWNS, cztery bataliony transportowe (po 258 samochodów i 84 przyczepy każdy) i dwa bataliony transportowe mps (po 276 cystern i 22 przyczepy-cysterny każdy). Etatowo brygada liczyła 3333 żołnierzy, 1950 pojazdów samochodowych i 360 przyczep. Dowództwo brygady składało się z następujących komórek organizacyjnych: sztabu, plutonu łączności, posterunku radiotechnicznego, stacji pocztowych, sekcji politycznej, wydziału Wojskowej Służby Wewnętrznej oraz drużyny transportowo-gospodarczej²¹.

18 Tamże, s. 17.

19 Tamże.

20 Relacje Z. Mastyny i S. Jasiorowskiego (w posiadaniu autora).

21 *Instrukcja o organizacji i pracy jednostek transportowych i przeładunkowych*, Szef. Kom. 140/83, Warszawa 1984, s. 85.

Dowódcami 1 BTr byli kolejno następujący oficerowie: ppłk Apoloniusz Juszczyński, ppłk Antoni Sierżputowski, ppłk Kazimierz Konkół oraz ppłk Zdzisław Mastyna²². W skład GOM Dowództwa 1 BTr wchodziło m.in.: dowódca, pomocnik dowódcy do spraw technicznych, szef sztabu, pomocnik dowódcy do spraw szkolenia.

1 BTr podlegała służbowo szefowi SKW WOW, który sprawował nad nią nadzór.

W latach następnych przeprowadzano ćwiczenia mobilizacyjne poszczególnych batalionów transportowych, podczas których mobilizowano część pododdziałów oraz podejmowano ładunek operacyjny.

Zadania przedsiębiorstw cywilnych w zakresie formowania batalionów brygady

Przygotowanie i przeprowadzenie mobilizacyjnego rozwinięcia jednostki wojskowej formowanej od nowa przez przedsiębiorstwo transportowe prowadzone było na zasadach ogólnie obowiązujących w siłach zbrojnych. Podstawowe wytyczne w tym zakresie zostały określone w „Instrukcji o formowaniu oddziałów transportowych w cywilnych bazach transportowych” (Sztab Gen. 337/64). Jak wspomniano wcześniej, od 1972 r. dyrektor przedsiębiorstwa transportowego wraz z dowódcą GOM był odpowiedzialny za sformowanie jednostki transportowej.

W przedsiębiorstwach transportowych opracowywano niezbędną dokumentację mobilizacyjną (w tym „Plan osiągnięcia wyższych stanów gotowości bojowej”, „Plan działania”), gromadzono, przechowywano i konserwowano sprzęt oraz wyposażenie zgodnie z etatem jednostki, utrzymywano stałą gotowość do sformowania batalionu. W tym celu utworzono sekcje wojskowe oraz urządzono magazyny wojskowe. Dyrektor przedsiębiorstwa zobowiązany był również zapewnić miejsca pracy dla GOM i do przechowywania dokumentów mobilizacyjnych. Był odpowiedzialny za mobilizacyjne rozwinięcie batalionu i przekazanie go dowódcy wojskowemu w ustalonym miejscu i terminie, określonym w „Zestawieniu zadań mobilizacyjnych”.

Mobilizacyjne rozwinięcie jednostki odbywało się na terenie danego oddziału przedsiębiorstwa. Musiało ono zapewnić dogodne warunki formowania, możliwość korzystania z odpowiednich pomieszczeń, rozmieszczenie stanu osobowego oraz ochronę i obronę.

Wszystkie przedsięwzięcia związane z mobilizacyjnym rozwinięciem jednostek przedsiębiorstwa transportowe wykonywały własnymi siłami i środkami, wykorzystując w tym celu w ramach świadczeń osobistych pracowników, którzy nie posiadali nadanych przydziałów mobilizacyjnych.

Sekcje wojskowe w przedsiębiorstwach mobilizujących były jednocześnie organami doradczymi i wykonawczymi w sprawach związanych z uzupełnieniem rezerw osobowych i dostarczaniem sprzętu technicznego na potrzeby wojska²³. Dyrektor przedsiębiorstwa mobilizującego miał zapewnić warunki do przechowywania i ochrony przyjętego w depozyt sprzętu i wyposażenia w magazynie wojskowym, który był zorganizowany ze środków finansowych przeznaczonych centralnie na potrzeby obronne. Były to rezerwy mps utrzymywane na terenie bazy dla pojazdów batalionu, przewidziane na pierwsze doby rozwinięcia jednostki, oraz rezerwy środków technicznych. Utrzymywano umundurowanie i wyposażenie dla żołnierzy rezerwy (z wyjątkiem broni i amunicji, które pobierano z magazynów garnizonu Kielce), radiostacje, wyposażenie na punkcie przyjęcia i rozdziału środków transportowych, wyposażenie specjalistyczne poszczególnych komórek i pododdziałów jednostki (w tym kuchnie polowe). Ponadto w przedsiębiorstwach mobilizujących btr mps (np. w Oddziale PKS w Ostrowcu Św.)

22 Relacja Z. Mastyny.

23 W składzie sekcji wojskowej Oddziału PKS Kielce znajdowali się: Teresa Arendarska, Andrzej Brzostek i Waldemar Polański. AWO, GOM 1 BTr, sygn. 2811/1/30, k. 53.

rozmieszczono 216 zbiorników paliwowych na płozach 4,5 m³ z osprzętowieniem i 5000 beczek dwustulitrowych. Szkolenie mobilizacyjne w przedsiębiorstwie, organizowane przez dyrekcję przy pomocy oficerów GOM, miało na celu przygotowanie osób funkcyjnych do wykonania zadań związanych z przeprowadzeniem i zabezpieczeniem mobilizacyjnego rozwinięcia batalionu. Szkolenie obejmowało głównie obsadę elementów bazy mobilizacyjnej, osoby zabezpieczające uruchomienie mobilizacji, kierowanie tym procesem oraz powołanie uzupełnienia (kurierzy i gońcy).

Dyrektorzy przedsiębiorstw odpowiedzialni za formowanie jednostek transportowych uczestniczyli w specjalnych szkoleniach, organizowanych przez Szefostwo SKW WOW.

Pierwsze szkolenie dyrektorów przedsiębiorstw formujących jednostki transportowe z zakresu wdrażania „Instrukcji o mobilizacyjnym rozwinięciu jednostek” odbyło się 15 marca 1975 r. w Garnizonowym Klubie Oficerskim w Kielcach. Zostało ono przeprowadzone przez Oddział VI Sztabu WOW dla dyrektorów i inspektorów do spraw wojskowych z województw krakowskiego i kieleckiego. Podczas szkolenia omówiono zadania dla przedsiębiorstw transportowych, wynikające z przedmiotowej instrukcji²⁴. W kolejnych latach organizowano szkolenia dla dyrektorów przedsiębiorstw mobilizujących m.in. w Lublinie, Ostrowcu Św., Kielcach.

Władze wojskowe doceniając wysiłek dyrekcji przedsiębiorstw transportowych w realizacji zadań związanych z formowaniem batalionów transportowych, wyróżniły m.in. Tadeusza Urbańskiego, dyrektora zarządu „Transbud” w Kielcach, „Medalem z zasługi dla WOW”²⁵.

Szkolenie kadry zawodowej i żołnierzy rezerwy

Oficerowie GOM batalionów transportowych uczestniczyli w szkoleniu organizowanym przez GOM 1 BTr. Formy szkolenia dowództw i sztabów w omawianym okresie to: ćwiczenia dowódczo-sztabowe na mapach – prowadzone jako grupowe, zespołowe, ćwiczenia epizodyczne oraz treningi sztabowe²⁶. Ponadto realizowano kursy instruktorsko-metodyczne, zajęcia grupowe, pokazowe ćwiczenia mobilizacyjne oraz szkolenie doskonalące (il. 3).

Żołnierzy rezerwy będących na przydziałach mobilizacyjnych w jednostkach 1 BTr szkolono w ramach ćwiczeń krótkotrwałych (trwających od 2 do 30 dni kalendarzowych) oraz jednodniowych (trwających do 24 godzin). Częstotliwość powoływania żołnierzy rezerwy na ćwiczenia wynosiła: na ćwiczenia krótkotrwałe – raz na 2–3 lata, na ćwiczenia jednodniowe – do siedmiu razy w roku²⁷ (il. 4).

Ćwiczenia jednodniowe organizowano w dni wolne od pracy (soboty i niedziele), podczas nich sprawdzano przydatność i nadawano przydziały mobilizacyjne oraz zapoznawano żołnierzy rezerwy z zadaniami na stanowisku, dopasowywano umundurowanie, sprzęt chemiczny, zapoznawano z prawami i obowiązkami²⁸. Ćwiczenie zgrywające 112 btr przeprowadzono m.in. w Borkowie w dniach 25 września – 3 października 1975 r., z udziałem 41 oficerów oraz 128 podoficerów i szeregowych rezerwy²⁹.

Podczas ćwiczenia zgrywającego Dowództwa 1 BTr, które przeprowadzono w Borkowie koło Kielc w dniach od 4 do 17 czerwca 1978 r., powołano 18 oficerów oraz 82 podoficerów i szeregowych rezerwy³⁰. W maju i czerwcu 1981 r. w trzech turnusach (od

24 Tamże, sygn. sygn. 2811/1/30, k. 44.

25 Tamże, k. 57.

26 Tamże.

27 Relacja S. Suski.

28 Tamże.

29 AWO, GOM 1 BTr, sygn. 2811/1/30, k. 45.

30 Tamże, k. 67.

10 maja do 4 czerwca) powołano na ćwiczenia żołnierzy rezerwy Dowództwa 1 BTr, 78 btr, 112 btr, 114 btr, 203 btr i 34 btr mps³¹. Jak wynika z tabeli 5, w 1984 r. do 112 btr na ćwiczenia wojskowe powołano ogółem 1414 żołnierzy rezerwy w oddziałach PKS w Kielcach, Jędrzejowie i Busku-Zdroju.

Tabela 5. Zestawienie powołanych żołnierzy rezerwy 112 btr w Kielcach na ćwiczenia wojskowe w 1984 r.

Oddział PKS	Liczba powołanych oficerów rezerwy	Liczba powołanych podoficerów i szeregowych rezerwy	Razem powołanych żołnierzy rezerwy
Kielce	88	583	671
Jędrzejów	29	384	413
Busko-Zdrój	24	306	330
Ogółem żołnierzy rezerwy	141	1273	1414

Źródło: AWO, GOM 1 BTr, sygn. 2811/2/30.

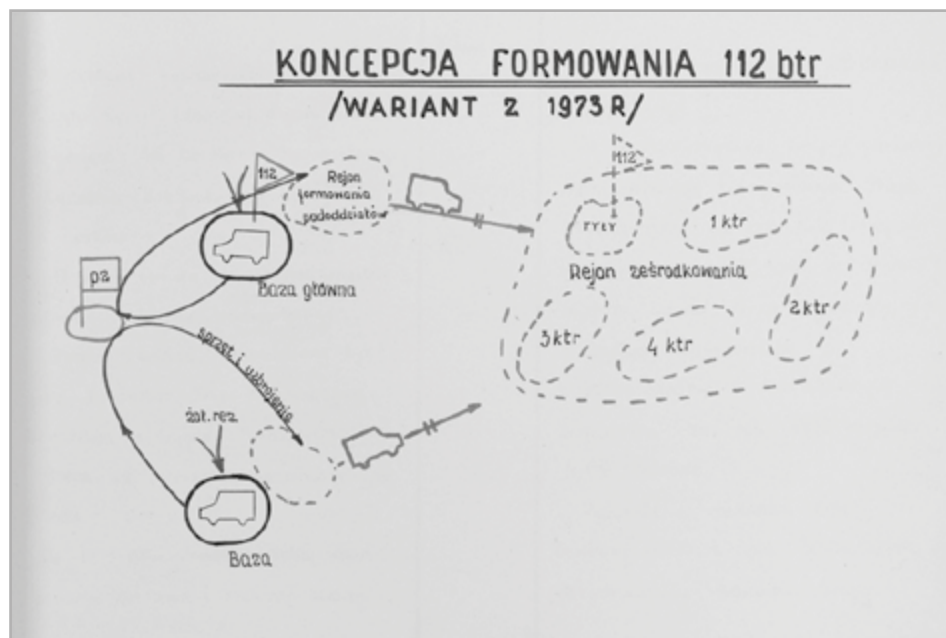
1 BTr była wielokrotnie wyróżniana przez przełożonych, np. w listopadzie 1982 r. GOM 1 BTr została uhonorowana przez dowódcę WOW dyplomem za osiągnięcia w wyszkoleniu³².

1 BTr została rozformowana w kwietniu 1994 r. na podstawie rozkazu Szefa Sztabu Generalnego WP³³, co było związane ze zmianami w organizacji WP oraz przekształceniami przedsiębiorstw gospodarki narodowej. W okresie jej działalności przeszkolono kilkanaście tysięcy żołnierzy rezerwy, którzy mieli nadane przydziały mobilizacyjne do jednostek transportowych. Na bardzo dobrym poziomie układała się współpraca oficerów GOM jednostek transportowych z dyrektorami przedsiębiorstw transportowych, takich jak Oddziały PKS, Przedsiębiorstwo Transportowo-Sprzętowe Budownictwa „Transbud”, na bazie których formowano jednostki. Pozytywnym elementem funkcjonowania 1 BTr była szybka mobilizacja oraz formowanie przez przedsiębiorstwa cywilne, co odciażyło jednostki operacyjne. Należy również podkreślić dobre przygotowanie specjalistyczne żołnierzy rezerwy, którzy np. w specjalności kierowcy mieli z reguły doświadczenie w kierowaniu pojazdami ciężarowymi. Do negatywów należy zaliczyć zbyt niską liczbę oficerów w GOM, zbyt duże pododdziały, słabe środki łączności.

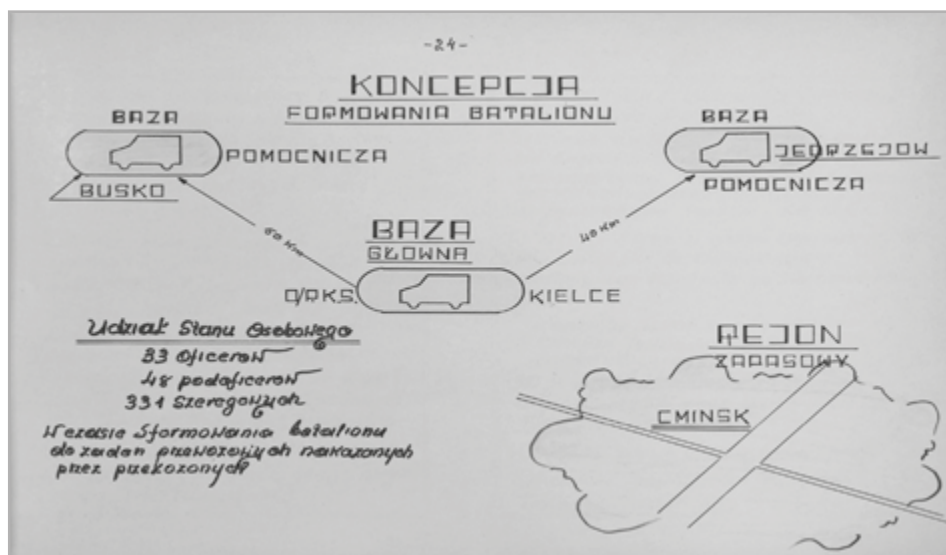
31 Tamże, k. 84–87.

32 Tamże, k. 92.

33 Relacja Z. Mastyny.



Il. 1. Schemat koncepcji formowania 112 BTr według wariantu z 1973 r.; oprac. autora



Il. 2. Koncepcja formowania batalionu w 112 BTr; oprac. autora



Il 3. Odprawa dowódców jednostek 1 BTr w grudniu 1979 r.; źródła fot.: AWO, GOM 1 BTr., sygn. 2811/1/30



Il. 4. Żołnierze 1 BTR podczas strzelania na strzelnicy garnizonowej w Kielcach w 1981 r.

Tadeusz Banaszek (Kielce)**1st Transport Brigade in Kielce 1962-1994**

The 1st Transport Brigade, operating in the years 1962–1994 as a tactical unit of the military communication service, was designed to transport materials from military depots for the Polish Army units released into the Armed Forces of the Warsaw Pact. The brigade comprised the Command, Mobile Vehicle Repair Workshop, transport battalions and a battalion supplying fuel and lubricants. Transport battalions were mobilized by civil communication companies: National Automobile Communication and ‘Transbud’ Construction Transportation and Equipment Enterprise for which Organization and Mobilization groups were established comprising officers. Individual transport battalions were regularly inspected, including the inspection following the conscription of reserve soldiers during military exercises.

Key words: Polish People’s Army, history of Poland after 1945, Kielce