

Wyższa Szkoła Menedżerska w Warszawie

MARCIN JERZY KONARSKI

marcinkonarski77@gmail.com

ORCID: 0000-0001-8791-884X

Świadczenia na rzecz wojska w czasie pokoju w okresie II Rzeczypospolitej na przykładzie obowiązku dostarczania mechanicznych środków przewozowych

The Duty to Make Contributions for the Army in Peacetime in the Second Republic
on the Example of the Obligation to Provide Mechanical Means of Transport

WPROWADZENIE

Zagadnienia będące przedmiotem niniejszej analizy pozostają od dawna w kręgu zainteresowań nauki prawa administracyjnego, są bowiem nierozzerwalnie związane z powszechnymi powinnościami administracyjnymi o charakterze wojskowym i wojennym¹, jakie od początku polskiej państwowości towarzyszyły kształtowaniu się norm dotyczących administracji, najpierw feudalnej, a następnie – w rozwoju dziejowym – administracji nowożytnej². Jak podkreślał już

¹ Zob. S. Kasznica, *Polskie prawo administracyjne. Pojęcia i instytucje zasadnicze*, Poznań 1946, s. 123–127.

² Szerzej na temat niektórych z tych powinności zob. m.in. H. Konic, *Samorząd w Królestwie Polskim w porównaniu z innymi krajami europejskimi*, Warszawa 1906, s. 177–189; S.M. Zajączkowski, *Powinności wojskowe chłopów w Polsce do końca XIII wieku*, „Studia i Materiały do Historii Wojskowości” 1958, vol. 4, s. 425–482; D. Kupisz, *Mieszkańcy województwa lubelskiego a wojsko Rzeczypospolitej w dobie wojny i kryzysu państwa w latach 1702–1717*, [w:] *Spółczesność a wojsko. Społeczeństwo staropolskie*, red. A. Karpiński, t. 4, Warszawa 2015, s. 212–217; M. Konarski, *Powinności podwodowe w świetle przekazu pierwszych sześciu tomów „Volumina Legum”*, „Biuletyn Stowarzyszenia Absolwentów i Przyjaciół Wydziału Prawa Katolickiego Uniwersytetu Lubelskiego” 2019, nr 2, s. 63–86; idem, *Publiczne posługi transportowe w okresie Księstwa Warszawskiego w świetle postanowień dekretu z dnia 22 maja 1810 roku „względem koni i podwód dostarczonych pod transporty*

w XIX w. A. Okolski, powinności tego rodzaju stanowią, co prawda, wyłom w zasadzie nietykalności własności prywatnej, jednakże interes prywatny pojedynczej jednostki winien ustąpić w nagłych wypadkach interesowi całego społeczeństwa, który nabiera wyjątkowego znaczenia wraz z zagrożeniem bytu państwowego wskutek np. wojny³.

Tak rozumiany przedmiot dociekań nauki prawa administracyjnego pozostaje współcześnie scalony zarówno z konstytucyjnym obowiązkiem obrony Ojczyzny⁴, jak i z obowiązkiem ponoszenia ciężarów i świadczeń⁵, przy czym analizą w niniejszym opracowaniu objęto wyłącznie te świadczenia, które mają charakter obciążeń w naturze (świadczenia rzeczowe). Należy jednak podkreślić, że pojęcie ciężarów i świadczeń publicznych nie jest teoretycznie ani normatywnie sprecyzowane, dlatego ich znaczenie ustala się na podstawie brzmienia nazw oraz kontekstu, w jakim są używane⁶.

i wojskowych”, „Czasopismo Prawno-Historyczne” 2019, nr 2, s. 113–135; idem, *Przyczynek do badań nad publicznymi usługami transportowymi i komunikacyjnymi w dawnym prawie polskim*, „Studia Prawnicze KUL” 2019, nr 3, s. 111–131; idem, *Osobiste i rzeczowe ciężary wojenne w świetle prawodawstwa okresu insurekcji kościuszkowskiej 1794 roku*, „Folia Iuridica Universitatis Wratislaviensis” 2020, nr 2, s. 8–37; idem, *Public Burdens for the Defence of the Polish State on the Example of the Obligation to Hand Over Means of Transport in the Event Mobilisation is Announced or During a War*, „Wojskowy Przegląd Prawniczy” 2020, nr 3, s. 43–60; idem, *The Services of the Commune Self-Government in the Kingdom of Poland on the Example of the Provision of Means of Transport for the Army*, „Biuletyn Stowarzyszenia Absolwentów i Przyjaciół Wydziału Prawa Katolickiego Uniwersytetu Lubelskiego” 2020, nr 2, s. 73–96; K. Łopatecki, *The Introduction of the Transport Service Tax and Transport Service Treasury in the Grand Duchy of Lithuania*, „Lithuanian Historical Studies” 2020, vol. 24(1), s. 1–31.

³ Zob. A. Okolski, *Wykład prawa administracyjnego oraz prawa administracyjnego obowiązującego w Królestwie Polskim*, t. 3, Warszawa 1884, s. 35, 41–42. Wypada zauważyć, że tak rozumiane wyłączenie ruchomości, czyli ich rekwizycje, nie tylko są przewidziane przez ustawodawstwo krajowe, lecz także ta instytucja znana jest w prawie międzynarodowym publicznym, pozostając związaną z okupacją terytorium, przy czym niejednokrotnie miały one w przeszłości charakter nielegalnych grabieży. Zob. Z. Cybichowski, *Międzynarodowe prawo wojenne*, Lwów 1914, s. 72–81; D. Kupisz, *op. cit.*, s. 217–230; P. Krokosz, *Obecność wojsk rosyjskich w Bochni i Wieliczce w 1914 roku*, „Res Gestae. Czasopismo Historyczne” 2015, nr 1, s. 144–145, 148–150; I. Dinstein, *The International Law of Belligerent Occupation*, Cambridge 2019, s. 228–256.

⁴ Zob. art. 85 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz.U. 1997, nr 78, poz. 483 ze zm.). Por. M. Szalewska, *Ciężary i świadczenia publiczne*, [w:] *System Prawa Administracyjnego*, t. 7: *Prawo administracyjne materialne*, red. R. Hauser, Z. Niewiadomski, A. Wróbel, Warszawa 2012, s. 525–526.

⁵ Obowiązek ponoszenia ciężarów i świadczeń publicznych odnajdujemy we wszystkich dwudziestowiecznych polskich konstytucjach. Zob. ustawa z dnia 17 marca 1921 r. – Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej (Dz.U. 1921, nr 44, poz. 267); Ustawa Konstytucyjna z dnia 23 kwietnia 1935 r. (Dz.U. 1935, nr 30, poz. 227); Konstytucja Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej uchwalona przez Sejm Ustawodawczy w dniu 22 lipca 1952 r. (Dz.U. 1952, nr 33, poz. 232).

⁶ Zob. A. Huchla, *Ciężary i świadczenia publiczne a podatki w świetle art. 84 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej*, [w:] *Konstytucyjne uwarunkowania tworzenia i stosowania prawa finansowego i podatkowego*, red. P.J. Lewkowicz, J. Stankiewicz, Białystok 2010, s. 139.

W okresie pokoju przysposobienie do wojny i związane z nim materiałowe przygotowanie do niej stawiane jest na pierwszym miejscu. Ma temu służyć przede wszystkim ustawodawstwo z zakresu gospodarczej obrony państwa⁷. Z pewnością w procesie przygotowań wojennych osiąganie wysokiej gotowości bojowej, której wyrazem jest m.in. duża ruchliwość i manewrowość na polu walki, jest skutkiem racjonalnego gospodarowania transportem w siłach zbrojnych⁸. Podstawowe znaczenie dla wspomnianego procesu ma zatem ustalenie i analiza potrzeb przewozowych poszczególnych szczebli organizacyjnych sił zbrojnych, która powinna być prowadzona w układzie zarówno przestrzennym (potrzeby przewozowe poszczególnych obszarów: oddziałów gospodarczych, związków taktycznych, okręgów wojskowych, rodzajów sił zbrojnych itp.), jak i liniowym (badanie kierunków realizacji potrzeb przewozowych, a także odległości przewozu)⁹.

Doświadczenia I wojny światowej potwierdziły, że do prowadzenia działań wojennych na szeroką skalę nie wystarczą wyłącznie siły zbrojne i ich zapasy nagromadzone w czasie pokoju. Oznaczało to, że w celu osiągnięcia sukcesu militarnego należy sięgać do rezerw tkwiących w potencjale ekonomicznym kraju oraz zawczasu rezerwy te przygotowywać¹⁰.

System świadczeń rzeczowych na rzecz wojska, jaki ustanowiono w II Rzeczypospolitej, oparty został na dwóch różnych fundamentach metodologicznych. Pierwszy z nich zakładał obowiązek dostarczania przez wskazane podmioty środków rzeczowych (ruchomości i nieruchomości) w sytuacjach nadzwyczajnego położenia państwa polskiego, a mianowicie w sytuacji podyktowanej względami obrony państwa¹¹. Wśród takich sytuacji należy wymienić przede wszystkim wybuch wojny czy też zarządzenie częściowej lub ogólnej mobilizacji¹². Z kolei

⁷ Zob. S. Sosabowski, *Gospodarcza konstytucja obrony państwa*, „Bellona” 1927, nr 1, s. 43–50. Por. S.T. Kurek, J. Płaczek, *Zarys metodologii ekonomiki bezpieczeństwa*, „Zeszyty Naukowe Akademii Obrony Narodowej” 2009, nr 2, s. 132–151; S.T. Kurek, *Gospodarka obronna jako obiekt badawczy ekonomiki obrony*, „Zeszyty Naukowe Akademii Obrony Narodowej” 2012, nr 2, s. 158–177.

⁸ Por. G. Lewandowski, *Świadczenia na rzecz obrony w procesie pozamilitarnych przygotowań obronnych państwa. Stan aktualny oraz kierunki rozwoju*, „Wiedza Obronna” 2019, nr 4, s. 77–102.

⁹ Zob. T. Kamiński, *Transport wojskowy*, [w:] *Ekonomika wojskowa*, red. M. Koch, Warszawa 1979, s. 206–209.

¹⁰ Zob. Z. Kłoczewski, *Polska gospodarka wojskowa 1918–1939 (zarys systemu)*, Warszawa 1987, s. 227.

¹¹ Współcześnie podkreśla się, że wykorzystanie cywilnych środków transportu na potrzeby sił zbrojnych pozwala przede wszystkim na zwiększenie pożądanej pod wieloma względami elastyczności transportu wojskowego, pozyskanie najnowszego know-how oraz dywersyfikację ryzyka niepowodzenia operacji militarnych. Zob. T. Jałowicz, *Wykorzystanie cywilnych środków transportu na potrzeby sił zbrojnych*, „Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej. Transport” 2018, nr 120, s. 130.

¹² Zob. M. Konarski, *The Obligation to Hand Over Draught Animals and Carts Upon the Announcement of Mobilisation or the Outbreak of War in the Light of the Act of 21 February 1922 and the Implementing Acts*, „TEKA Komisji Prawniczej PAN. Oddział w Lublinie” 2020, nr 2, s. 151–166. Szerzej na temat relacji transportu i obronności w systemie gospodarki pokojowej oraz znaczenia

drugi fundament stanowił obowiązek dostarczania środków rzeczowych przez wskazane podmioty na rzecz wojska w okresie pokoju i – jak by nie oceniać go w kategoriach ograniczenia praw własności – stanowił wyjątkową dolegliwość o charakterze administracyjnym. Zanim przejdziemy do rozważań na temat dostarczania mechanicznych środków przewozowych w przyjętym w tytule opracowania zakresie, przywołajmy główne założenia regulacji wspomnianych dwóch systemów świadczeń publicznych, a mianowicie systemu świadczenia ich w razie mobilizacji lub wybuchu wojny oraz w czasie pokoju.

SYSTEM ŚWIADCZEŃ PUBLICZNYCH W RAZIE MOBILIZACJI LUB WYBUCHU WOJNY

Po zakończeniu I wojny światowej nie było w Polsce producentów sprzętu motoryzacyjnego i tuż po wojnie potrzeby transportu samochodów (głównie ciężarowych) zaspokajano z demobilu różnych armii¹³. Spis statystyczny z czerwca 1924 r. wykazał w Polsce 7501 pojazdów wszelkich rodzajów, w dużej mierze należących do wojska¹⁴. Ze względów patriotycznych oraz z uwagi na brak uregulowanych stosunków handlowych unikano zakupów z Niemiec. Wobec powyższego wojsko niejednokrotnie zmuszone było do zaopatrywania się w sprzęt cywilny na drodze rekwizycji. Tak było np. w okresie wojny polsko-bolszewickiej 1920 r., kiedy często sięgano do tej formy zaopatrywania sił zbrojnych¹⁵.

transportu w warunkach napięcia militarnego i wojny, czyli jego znaczenia wojenno-gospodarczego, zob. W. Stankiewicz, *Ekonomika wojenna*, Warszawa 1981, s. 201–223.

¹³ Zob. S. Szelichowski, *Dzieje polskiej motoryzacji*, Łódź 2012, s. 17. Por. M. Jabłonowski, *Transport kolejowy i drogowy II Rzeczypospolitej a problem przygotowań wojennych*, „Studia i Materiały do Historii Wojskowości” 1988, vol. 30, s. 298. Na oplakany poziom motoryzacji Polski przez cały okres międzywojenny zwraca uwagę W. Jarno (*Służba samochodowa Wojska Polskiego w latach trzydziestych XX wieku*, „Acta Universitatis Lodzianensis. Folia Historica” 2017, nr 99, s. 231–232). Autor ten podkreśla, że „[n]a przeszkodzie szybszej motoryzacji WP stało [...] kilka zasadniczych problemów: ograniczenie finansowe armii, słabość krajowego przemysłu samochodowego, niedoskonałość silników spełniających wymagania wojska, kiepski stan dróg i sieci dystrybucyjnej materiałów pędnych, niewielka liczba mostów o odpowiedniej nośności dla ciężarówek, jak również brak dostatecznej liczby kierowców i mechaników” (*ibidem*, s. 239). Por. M. Jabłonowski, *Wobec zagrożenia wojną. Wojsko a gospodarka Drugiej Rzeczypospolitej w latach 1935–1939*, Warszawa 2001, s. 178–189.

¹⁴ Por. m.in. Archiwum Państwowe w Lublinie (dalej: APL), Urząd Wojewódzki Lubelski, Odział drogowy [znak KD], Referat ruchu pojazdów mechanicznych i koncesji samochodowych [znak KDIV], „Rejestracja i ewidencja pojazdów mechanicznych [Księga ewidencyjna pojazdów mechanicznych z lat 1928–1936], zespół nr 403, sygn. 30, k. 1–32; APL, Urząd Wojewódzki Lubelski, Odział drogowy [znak KD], Referat ruchu pojazdów mechanicznych i koncesji samochodowych [znak KDIV], „Rejestracja i ewidencja pojazdów mechanicznych [Wykazy ilościowe pojazdów mechanicznych w latach 1929–1934]”, zespół nr 403, sygn. 31, k. 2–6.

¹⁵ Zob. rozkaz Ministra Spraw Wojskowych z dnia 28 grudnia 1920 r. w przedmiocie rekwizycji samochodów, motocykli, rowerów i zapasowych części (Dziennik Rozkazów Ministerstwa Spraw

Podstawę systemu świadczeń wojennych, w tym świadczeń rekwizycyjnych, dającą państwu za pośrednictwem upoważnionych organów prawo żądania od ludności tych świadczeń, a w szczególności odpłatnego odstępowania na rzecz państwa własności lub prawa użytkowania mechanicznych środków przewozowych bezpośrednio lub pośrednio potrzebnych dla celów zaopatrzenia armii i obrony państwa, lecz wyłącznie dopiero z chwilą wybuchu wojny lub zarządzenia częściowej bądź ogólnej mobilizacji¹⁶, stanowiła uchwalona dnia 11 kwietnia 1919 r. ustawa o rzeczowych świadczeniach wojennych¹⁷. Rzecz jasna, nie sposób przywołać w tym miejscu rozległych i kazuistycznych postanowień w tym zakresie, niemniej zwróćmy uwagę, że na podstawie postanowień tej ustawy przy Ministerstwie Spraw Wojskowych utworzony został Główny Urząd Zaopatrywania Armii¹⁸, do kompetencji którego należało m.in. ześrodkowywanie i pokrywanie ogólnego zapotrzebowania armii. Żądanie świadczeń wojennych następowało w drodze nakazów rekwizycyjnych wydawanych przez właściwe urzędy administracyjne na podstawie zapotrzebowań wystawionych przez władze wojskowe, czyli do Ministra Spraw Wojskowych oraz do upoważnionych przez niego organów¹⁹.

Wojskowych [DRMSW] 1920, nr 49, poz. 1021). Por. ogłoszenie w sprawie rekwizycji samochodów i motocykli dla celów wojskowych, Archiwum Państwowe w Radomiu, zespół nr 206, sygn. 1668, k. 1. W lipcu 1920 r. Wojsko Polskie posiadało 1584 samochody różnych typów (głównie samochody produkcji niemieckiej, austriackiej, francuskiej i amerykańskiej), które trafiły do Polski wraz z armią gen. Józefa Hallera lub zostały zakupione z demobilu francuskiego i amerykańskiego. Zob. Z. Popławski, *Problemy motoryzacji Wojska Polskiego w latach 1919–1939*, „Przegląd Naukowo-Metodyczny. Edukacja dla Bezpieczeństwa” 2008, nr 1, s. 76; W. Jarno, *op. cit.*, s. 233.

¹⁶ Szerzej na temat systemów mobilizacyjnych zob. T. Zakrzewski, *Organizowanie siły zbrojnej w państwie*, Warszawa 1938, s. 89–90; C. Berman, *Mobilizacja w teorii i praktyce*, Warszawa 1964, s. 5–6; M. Koch, *Wojskowa ekonomika zaopatrzenia materiałowo-technicznego*, Warszawa 1980, s. 4–20; J. Orzechowski, *Dowodzenie i sztaby. II wojna światowa i współczesność*, Warszawa 1986, s. 91–94, 203–205.

¹⁷ Dz.Pr.P.P. 1919, nr 32, poz. 264. Rozporządzenie wprowadzające z dniem 1 maja 1919 r. obowiązek świadczeń wojennych ukazało się 29 kwietnia. Zob. rozporządzenie Ministra Spraw Wojskowych i Ministra Spraw Wewnętrznych w sprawie wprowadzenia obowiązku świadczeń wojennych (uzupełnienie rozporządzenia z dnia 29 kwietnia 1919 r., M.P. nr 98).

¹⁸ Ustawa z dnia 11 kwietnia 1919 r. o utworzeniu Głównego Urzędu Zaopatrywania Armii (Dz.Pr.P.P. 1919, nr 32, poz. 265).

¹⁹ Wskutek działań wojennych Rada Obrony Państwa wydała szereg aktów normatywnych, które rozgraniczały kompetencje władz cywilnych i wojskowych w przedmiocie pociągania ludności do osobistych i rzeczowych świadczeń. Z chwilą przekazania władzy wykonawczej na obszarach uznanych przez Ministerstwo Spraw Wojskowych za zagrożone pod względem wojennym Dowódcą Wojskowym mógł być mianowany gubernator wojskowy. Na temat szeroki kompetencji przysługujących gubernatorowi wojskowemu zob. rozporządzenie Rady Obrony Państwa z dnia 6 sierpnia 1920 r. w przedmiocie ustanowienia stanu oblężenia (Dz.U. 1920, nr 69, poz. 460). Szerzej na temat działalności prawodawczej Rady Obrony Państwa zob. P.K. Marszałek, *Rada Obrony Państwa z 1920 roku. Studium prawnohistoryczne*, Wrocław 1995, s. 116–142; idem, *Najwyższe władze wojskowe w systemie ustrojowym Rzeczypospolitej*, Wrocław 2011, s. 154–159.

Wcześniej jednak władze dokonywały ewidencji pojazdów mechanicznych i rowerów²⁰. Rejestracja cywilnych pojazdów mechanicznych była wykonywana przez władze administracji ogólnej i polegała na oględzinach pojazdu mechanicznego i jego próbnej jeździe, a następnie wydaniu dowodu rejestracyjnego i tablic ze znakami rejestracyjnymi²¹. Wraz z rejestracją cywilną dokonywana była klasyfikacja wojskowa przez przedstawiciela władz wojskowych wyznaczonego przez dowódcę właściwego okręgu korpusu²².

Poza spisem, w razie zarządzenia przeglądu, właściciele i posiadacze obowiązani zostali na wezwanie właściwych władz administracji ogólnej przedstawić posiadane pojazdy mechaniczne i rowery do przeglądu w czasie i miejscu przez władze wskazanych, przy czym przegląd miał być dokonywany przy uwzględnieniu interesu służby publicznej oraz warunków gospodarczych i lokalnych. Przegląd pojazdów mechanicznych i rowerów na obszarze poszczególnych powiatów zarządzały i ustalały ich terminy wojewódzkie władze administracji ogólnej w porozumieniu z dowódcami okręgów korpusu (terytorialnym dowódcą równorzędnym). Zarządzenie przeglądu podawane było do publicznej wiadomości przez powiatowe władze administracji ogólnej (starostów) w drodze obwieszczenia na co najmniej 14 dni przed terminem, na który przegląd zarządzono. W obwieszczeniach tych wskazywano, które pojazdy mechaniczne podlegają przeglądowi

²⁰ Szerzej na temat wzorów kart ewidencyjnych oraz wykazów i zmian taboru samochodowego przedkładanych do Ministerstwa Spraw Wojskowych zob. instrukcja Ministra Spraw Wojskowych z dnia 25 kwietnia 1922 r. o prowadzeniu ewidencji taboru samochodowego (DRMSW 1922, nr 17, poz. 261). Por. instrukcja Ministra Spraw Wojskowych z dnia 16 sierpnia 1922 r. o prowadzeniu ewidencji cywilnego taboru samochodowego (DRMSW 1922, nr 33, poz. 482); instrukcja Ministra Spraw Wojskowych, Ministra Spraw Wewnętrznych i Ministra Robót Publicznych z dnia 29 lutego 1928 r. o przeprowadzeniu ewidencji cywilnych pojazdów mechanicznych i rowerów (M.P. 1928, nr 125, poz. 209). Zauważmy w tym miejscu, że opracowany w 1926 r. plan mobilizacji wojska określał potrzeby armii na 5530 samochodów i 690 motocykli. Zgodnie zaś z danymi ewidencyjnymi wojsko posiadało 2164 samochody oraz 240 motocykli, co stanowiło 39,1% potrzeb w zakresie samochodów i 34,8% w zakresie motocykli. Jednakże już 10 lat później, w 1936 r., armia polska posiadała 3701 samochodów różnego typu i 1382 motocykle (zob. Z. Popławski, *op. cit.*, s. 78). Por. wykaz motocykli w latach 1937–1938, APL, Urząd Wojewódzki Lubelski, Oddział drogowy [znak KD], Referat ruchu pojazdów mechanicznych i koncesji samochodowych [znak KDIV], „Rejestracja i ewidencja pojazdów mechanicznych [Wykazy ilościowe pojazdów mechanicznych w latach 1929–1934]”, zespół nr 403, sygn. 43, k. 3–80.

²¹ Zob. rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych z dnia 27 stycznia 1928 r. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych (Dz.U. 1928, nr 41, poz. 396).

²² W latach 1918–1921 dowództwa okręgów generalnych (od 1921 r. dowództwa okręgów korpusów) stanowiły terenowy aparat administracyjny Wojska Polskiego. Szerzej na temat powoływania terenowych organów administracji Wojska Polskiego zob. A.A. Ostanek, *Dowództwo Okręgu Generalnego „Lwów”, czyli o początkach terenowej administracji wojskowej w Małopolsce Wschodniej (1919–1921)*, „Historia i Świat” 2014, nr 3, s. 186–187.

oraz miejsce, sposób i termin przedstawienia ich do przeglądu²³. W dalszej kolejności następował pobór próbny lub pobór rzeczywisty, którego w poszczególnych powiatach dokonywała władza administracji ogólnej na drodze publicznych obwieszczeń albo wezwań do poszczególnych gmin, gromad lub osób, w których wskazywano podstawę prawną poboru, wymieniano przedmiot odstąpienia oraz wskazywano sankcje karne za niedoprowadzenie do poboru²⁴.

Osoby uchylające się od spełnienia obowiązku w zakresie odstąpienia pojazdów mechanicznych i rowerów (np. poprzez ukrycie przedmiotu), podobnie jak w przypadku osób niedopełniających obowiązku ewidencji, a także osoby podające w spisie niezgodne ze stanem rzeczywistym szczegóły mogły zostać ukarane w drodze administracyjnej grzywną do wysokości wartości odnośnego przedmiotu świadczenia lub aresztem do 3 miesięcy, a w przypadku szczególnie ciężkich uchybień mogły być zastosowane w stosunku do nich obie te kary²⁵. Natomiast w razie niedostarczenia bez usprawiedliwionych powodów przedmiotu świadczenia do poboru można było obok wymienionych kar orzec także konfiskatę przedmiotu przestępstwa (w razie konfiskaty przedmiotów władza mogła dla jej zabezpieczenia zarządzić zajęcie przedmiotów) lub – w przypadku gdy przestępca nie był właścicielem – karę pieniężną stanowiącą równowartość tego przedmiotu²⁶.

Jeśli idzie o wynagrodzenie za dostarczenie mechanicznego środka przewozowego, to ustawa o rzeczowych świadczeniach wojennych przewidywała, że regulą miało być bezzwłoczne wynagrodzenie w postaci gotówki, wypłacone po cenach ustalonych przez Ministerstwo Spraw Wojskowych w porozumieniu z Ministerstwem Skarbu i innymi zainteresowanymi przedmiotowo Ministerstwami na podstawie opinii wydanej przez reprezentacje organizacji rolniczych, rękodzielniczych, handlowych i przemysłowych. W przypadku gdy zapłata nie była możliwa natychmiastowo, posiadacze przedmiotów świadczeń mieli otrzymać kwity

²³ Zob. obwieszczenie o dodatkowym przeglądzie cywilnych pojazdów mechanicznych z dnia 8 października 1936 r., „Gazeta Urzędowa Powiatu Pszczyńskiego”, 10.10.1936, nr 40–41, s. 155–156, BŚK, sygn. 4222 III. Przeglądowi temu, który miał się odbyć na targowisku w Pszczynie, podlegały wszystkie pojazdy mechaniczne, które nie miały w dowodach tożsamości kategorii, do której pojazd został zaliczony.

²⁴ Zob. obwieszczenie Starosty m. Bochni o poborze koni, wozów, pojazdów mechanicznych i rowerów dla obrony państwa, Archiwum Narodowe w Krakowie Oddział w Bochni, zespół 182, sygn. 104, k. 1.

²⁵ Szerzej na temat stosowania i zbiegu sankcji w związku z określonym deliktem zob. H. Nowicki, *Sankcje administracyjne*, [w:] *System Prawa Administracyjnego*, t. 7, s. 646. Por. uwagi na temat różnicy między przepisami karno-administracyjnymi (wykroczeniami) a przepisami karnymi, czyli przestępstwami, w: E.S. Rappaport, *Uprawnienia karne władz administracyjnych*, „Ruch Prawniczy i Ekonomiczny” 1921, nr 2, s. 265.

²⁶ Zob. rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 marca 1928 r. o postępowaniu przymusowym w administracji (Dz.U. 1928, nr 36, poz. 342); rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 marca 1928 r. o postępowaniu karno-administracyjnym (Dz.U. 1928, nr 38, poz. 365).

rekwizycyjne ustalone według wzoru przez Ministerstwo Spraw Wojskowych²⁷. Wypłaty należności z kwitów rekwizycyjnych miała dokonywać intendentura najbliższego wojskowego okręgu generalnego²⁸. W razie niedokonania zapłaty nikt nie mógł być pociągnięty do spełnienia obowiązku świadczenia wojennego, jeżeli nie został mu wręczony kwit rekwizycyjny²⁹. Zgłoszenie kwitów rekwizycyjnych, względnie należności z tytułu uskuteczionych świadczeń wojennych, miało następować pod rygorem utraty pretensji w ciągu 6 miesięcy od dnia ustania powszechnego obowiązku do świadczeń wojennych.

Poza wspomnianą wyżej ustawą z 1919 r. materia rzeczowych świadczeń wojennych była w okresie dwudziestolecia międzywojennego przedmiotem regulacji jeszcze kilkakrotnie³⁰, przy czym główne zasady w zakresie obowiązku dostarczania mechanicznych środków przewozowych nie ulegały radykalnej zmianie³¹. Ostatni akt normatywny regulujący obowiązek rzeczowych świadczeń wojennych, w tym obowiązek dostarczania mechanicznych środków przewozowych, uchwalony został tuż przed wybuchem II wojny światowej w 1939 r.³² W świetle postanowień tego aktu przedmiotem świadczeń rzeczowych mogła być rzecz (ruchoma lub nieruchoma) albo prawo potrzebne do celów obrony państwa, przy czym za przedmiot świadczeń uznane zostały oprócz rzeczy i praw już istniejących również te, które dopiero miały powstać, a więc wytwory pracy czy płody natury. Postanowienia te formalnie zostały uchylone dopiero 29 listopada 1967 r.

²⁷ Zob. rozkaz Ministra Spraw Wojskowych z dnia 21 grudnia 1920 r. w przedmiocie wzoru kwitu rekwizycyjnego (DRMSW 1920, nr 48, poz. 1002).

²⁸ Por. rozkaz Dowództwa Okręgu Korpusu nr 8 – Kielce z dnia 10 października 1920 r. w przedmiocie realizacji kwitów rekwizycyjnych (DzRWDOk8 1920, nr 102, poz. 22).

²⁹ Na temat wypłaty rekwizycji pokrytych kwitami nieformalnymi zob. rozkaz Ministra Spraw Wojskowych z dnia 3 listopada 1920 r. w przedmiocie wypłaty rekwizycji pokrytych kwitami nieformalnymi (DRMSW 1920, nr 40, poz. 868).

³⁰ Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 26 sierpnia 1927 r. o rzeczowych świadczeniach wojennych (Dz.U. 1927, nr 79, poz. 687); ustawa z dnia 9 marca 1932 r. o zmianie rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 26 sierpnia 1927 r. o rzeczowych świadczeniach wojennych (Dz.U. 1927, nr 29, poz. 288); rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 października 1934 r. o rzeczowych świadczeniach wojennych (Dz.U. 1934, nr 95, poz. 859).

³¹ Zob. rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej 8 listopada 1927 r. o obowiązku odstępowania zwierząt pociągowych, wozów, pojazdów mechanicznych i rowerów dla celów obrony Państwa (Dz.U. 1927, nr 74, poz. 502). W 1939 r. wprowadzono możliwość wynagrodzenia za udostępnione środki przewozowe również asygnatami. Zob. rozporządzenie Ministrów Spraw Wojskowych i Spraw Wewnętrznych z dnia 29 sierpnia 1939 r. w porozumieniu z Ministrem Skarbu o asygnatach na wypłatę wynagrodzenia za pobrane zwierzęta pociągowe, wozy, pojazdy mechaniczne i rowery (Dz.U. 1939, nr 83, poz. 535).

³² Ustawa z dnia 30 marca 1939 r. o powszechnym obowiązku świadczeń rzeczowych (Dz.U. 1939, nr 30, poz. 200).

SYSTEM ŚWIADCZEŃ PUBLICZNYCH W CZASIE POKOJU

Obowiązek dostarczania ruchomości dla wojska w postaci środków przewozowych w czasie pokoju należy uznać za poważną dolegliwość, tym bardziej że przecież nie był on podyktowany żadnymi względami wyższej konieczności czy zagrożenia zdrowia lub życia ludzkiego. Służył on głównie celom zaopatrzeniowym, szkoleniowym (ćwiczenia wojskowe) czy kwalifikacji wojskowej (całokształt przedsięwzięć mających na celu ustalenie zdolności do czynnej służby wojskowej). Wobec tego w świadomości obowiązanym stanowił niechybnie wyjątkowo przykry materialnie obowiązek, ponieważ niejednokrotnie pozbawiał właściciela bądź posiadacza takiego środka możliwości korzystania z niego np. do celów zarobkowych. I mimo że zobowiązanemu przysługiwało wynagrodzenie wynikające z korzystania, utraty lub uszkodzenia dostarczonego armii przedmiotu, to niejednokrotnie nie było ono adekwatne do strat spowodowanych brakiem środka w czasie dostarczenia go wojsku.

W świetle polskich regulacji międzywojennych system dostarczania środków przewozowych na rzecz wojska w czasie pokoju obejmował wozy z zaprzęgiem zwierzęcym, zwierzęta z uprzężą pociągową, zwierzęta wierzchowne i juczne z rzędem³³, środki przewozowe wodne³⁴ i powietrzne³⁵ oraz samochody, motocykle i rowery³⁶, przy czym te ostatnie określane były mianem mechanicznych

³³ Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Ministra Spraw Wojskowych z dnia 19 października 1929 r. w porozumieniu z Ministrami Rolnictwa i Skarbu o obowiązku dostarczania jako środków przewozowych na rzecz wojska w czasie pokoju, wozów z zaprzęgiem zwierzęcym, zwierząt z uprzężą pociągową oraz zwierząt wierzchownych i jucznych z rzędem (Dz.U. 1929, nr 82, poz. 613).

³⁴ Rozporządzenie Ministrów: Spraw Wewnętrznych, Spraw Wojskowych, Robót Publicznych oraz Przemysłu i Handlu z dnia 24 lipca 1930 r. w porozumieniu z Ministrami: Skarbu i Komunikacji o obowiązku dostarczania środków przewozowych wodnych żeglugi śródlądowej na rzecz wojska w czasie pokoju (Dz.U. 1930, nr 77, poz. 603); rozporządzenie Ministrów: Spraw Wewnętrznych, Spraw Wojskowych, Komunikacji oraz Przemysłu i Handlu z dnia 19 grudnia 1936 r. wydane w porozumieniu z Ministrem Skarbu w sprawie zmiany rozporządzenia z dnia 24 lipca 1930 r. o obowiązku dostarczania środków przewozowych wodnych żeglugi śródlądowej na rzecz wojska w czasie pokoju (Dz.U. 1937, nr 4, poz. 33). Akt ten został zastąpiony dopiero po II wojnie światowej przez ustawę z dnia 18 lipca 1950 r. o dostarczaniu środków przewozowych na rzecz wojska i służby bezpieczeństwa publicznego w czasie pokoju (Dz.U. 1950, nr 36, poz. 322).

³⁵ Rozporządzenie Ministra Spraw Wojskowych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 6 marca 1930 r. wydane w porozumieniu z Ministrami Komunikacji, Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Robót Publicznych o obowiązku dostarczania samolotów jako środków przewozowych na rzecz wojska w czasie pokoju (Dz.U. 1930, nr 26, poz. 230).

³⁶ Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Ministra Spraw Wojskowych z dnia 29 lipca 1930 r. wydane w porozumieniu z Ministrami Skarbu i Robót Publicznych o obowiązki dostarczania jako środków przewozowych na rzecz wojska w czasie pokoju samochodów, motocykli i rowerów (Dz.U. 1930, nr 58, poz. 470). Przyjmuje się, że pierwsze użycie roweru w służbie wojskowej miało miejsce we Francji w czasie wojny prusko-francuskiej 1870–1871, użyto wówczas bowiem

środków przewozowych. Co do zasady rozwiązania proceduralne związane z poborem tych środków przewozowych były podobne i różniły się wyłącznie nie-licznymi postanowieniami określonymi przez wzgląd na specyfikę danego środka przewozowego.

Zakres podmiotowy regulacji w odniesieniu do obowiązku świadczeń tych przedmiotów spoczywał zarówno na osobach fizycznych, jak i na osobach prawnych mających te przedmioty we władaniu³⁷. Obowiązek dostarczenia danego środka przewozowego polegał na dostarczeniu uprawnionemu do korzystania ze świadczeń określonych przedmiotowymi przepisami środków przewozowych zdatnych do przewożenia osób i rzeczy wraz z obsługą zdolną do jego prowadzenia, przy czym obsługa ta powinna przez czas pełnienia obowiązku utrzymywać środek przewozowy w stanie zdatnym do użytku.

Obowiązek dostarczenia środków przewozowych na wskazane osoby obowiązane do świadczeń należało, na ile to było możliwe, nakładać równomiernie i z uwzględnieniem stosunków gospodarczych i zawodowych, w szczególności zaś przy uwzględnieniu ilości środków przewozowych znajdujących się we władaniu poszczególnych osób. Poza tym środków przewozowych nie można było żądać od osób zamieszkałych w odległości większej niż 10 km od miejsca, do którego dany środek przewozowy miał być dostarczony, o ile wyjątkowe względy nie nakazywały przekroczenia tej odległości.

Jeśli idzie o wyłączenia podmiotowe z obowiązku dostarczenia środków przewozowych, to przyjęto, że od tego obowiązku zwolniony był: 1) Prezydent RP; 2) osoby, korzystające w myśl prawa międzynarodowego z prawa zakrajowości³⁸ oraz konsulowie zawodowi państw obcych, o ile byli obywatelami państwa wysyłającego z zastrzeżeniem wzajemności; 3) funkcjonariusze państwowi, samorządowi, osoby będące w czynnej służbie wojskowej oraz duchowni uznanych przez państwo wyznań religijnych, o ile posiadane przez te osoby środki prze-

kilka rowerów do służby meldunkowej. Szerzej na temat wykorzystania rowerów jako środków transportu wojskowego zob. W. Berka, *Kolarze jako broń w rozwoju historycznym*, „Bellona” 1922, nr 3, s. 258–276.

³⁷ Por. S. Kołodziejski, *Istota, treść i rodzaje posiadania*, „Palestra” 1966, nr 6, s. 13–23; S. Rudnicki, *Komentarz do kodeksu cywilnego. Księga druga: Własność i inne prawa rzeczowe*, Warszawa 1996, s. 378, passim.

³⁸ Pojęcie „zakrajowości” wywodzi się z ustawodawstwa austriackiego, przy czym często określa się je w formie opisowej jako „wyłączenie spod orzecznictwa krajowego” (zob. P. Grzegorzcyk, *Immunitet państwa w postępowaniu cywilnym*, Warszawa 2010, s. 51). Po raz pierwszy zostało zamieszczone w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 10 maja 1920 r. w przedmiocie wprowadzenia w życie na obszarze Rzeczypospolitej ustawy wojskowego postępowania karnego dla wspólnej siły zbrojnej, z dnia 5 lipca 1912 r. (Dz.U. 1920, nr 59, poz. 368). Pojęcie to odnajdujemy również w okólniku nr 429 z dnia 20 sierpnia 1921 r. w przedmiocie postępowania w sprawach osób korzystających z prawa zakrajowości (Dz.Urz. Ministerstwa Sprawiedliwości z dnia 15 września 1921 r., nr 18), s. 310–311.

wozowe były im niezbędnie potrzebne celem wykonywania służby, względnie posług religijnych.

Z kolei do wyłączeń przedmiotowych spod regulacji zostały zaliczone: 1) środki przewozowe państwowych urzędów, zakładów i przedsiębiorstw tudzież środki przewozowe związków komunalnych; 2) środki przewozowe przedstawicielstw dyplomatycznych i urzędów konsularnych państw obcych z zastrzeżeniem wzajemności; 3) środki przewozowe służące do przewożenia poczty, należące zarówno do zarządu pocztowego, jak i do osób prywatnych; 4) środki przewozowe niezbędne do działalności instytucji użyteczności publicznej; 5) środki przewozowe koncesjonowanych przedsiębiorstw lotniczych lub żeglugowych, o ile podmioty te utrzymywały stałą komunikację pomiędzy poszczególnymi miejscowościami; 6) środki przewozowe niezbędne do działalności publicznych niepaństwowych szkół rolniczych oraz zarejestrowanych przez Ministerstwo Rolnictwa prywatnych stacji i pól doświadczalnych oraz ferm.

Dostarczenie środka przewozowego następowało na podstawie pisemnego zapotrzebowania, którego prawo wystawienia przysługiwało Ministrowi Spraw Wojskowych oraz władzom i organom wojskowym upoważnionym przez Ministra Spraw Wojskowych. W razie wystąpienia wyjątkowych okoliczności (jak np. stan wyjątkowy, klęska żywiołowa) wystawienie zapotrzebowania mogło nastąpić bezpośrednio przez uprawnionego do korzystania ze świadczeń, o ile na rozkazie wyjazdu lub dokumencie marszowym – uprawniającym do korzystania ze środków przewozowych – było uwidocznione uprawnienie do wystawiania zapotrzebowań bezpośrednio przez uprawnionego.

Jeśli idzie o procedurę zgłoszenia zapotrzebowania na środek przewozowy, to w pierwszej kolejności uprawniony do korzystania z tego środka zgłaszał zapotrzebowanie u władzy lub organu, do którego należało wydanie nakazu dostarczenia tego środka. Nakazy takie wydawały zarządy gmin miejskich i wiejskich, a na obszarze byłego zaboru rosyjskiego w wypadkach niecierpiących zwłoki uprawnienie to przysługiwało również sołtysom. Na podstawie zapotrzebowania władze lub organy powołane do wydania nakazu wystawiały pisemny nakaz dostarczenia środka przewozowego, który zawierał dane na temat oznaczenia i ilości środków przewozowych, oznaczenia ich obsługi, czasu i miejsca dostarczenia, oznaczenia czasu używania, oznaczenia wysokości stawki wynagrodzenia i pouczenie o skutkach karnych w razie niewykonania obowiązku dostarczenia środka przewozowego. Taki nakaz był niezwłocznie kierowany do osoby w nim wskazanej celem jego wykonania.

Osoby wyznaczone w nakazie do spełnienia obowiązku dostarczenia środka przewozowego były obowiązane oddać go do dyspozycji uprawnionemu w stanie zdatnym do użytku oraz w czasie i miejscu wskazanych w nakazie, wraz z potrzebną obsługą. Jeśli idzie o czas pozostawiania środka przewozowego w dyspozycji uprawnionego, to nie mógł on przekraczać 24 godzin, a zatrzymanie środka

ponad ten czas możliwe było wyłącznie w wypadkach niemożności uzyskania na czas innego środka, ale i w tym wypadku po upływie następnych 12 godzin środek przewozowy musiał zostać zwrócony.

Z kolei wynagrodzenie za spełnienie obowiązku dostarczenia środka przewozowego należało się według stawek ustalanych co roku w styczniu przez wojewódów w porozumieniu z właściwymi dowódcami okręgu korpusu oraz delegatami izb skarbowych. Stawki były ogłaszane w dziennikach urzędowych województw dla poszczególnych powiatów i poszczególnych środków przewozowych. Określano je, uwzględniając rzeczywiste koszty utrzymania środka i jego obsługi przez czas potrzebny dla spełnienia obowiązku świadczenia, a także ewentualne zużycie środka przewozowego.

Wynagrodzenie za dostarczenie środka wypłacał natychmiast świadczącemu korzystający ze środka po jego zwróceniu, przy czym wypłata była dokonywana w obecności organów zwierzchności gminnej, a w razie ich nieobecności – w miejscu zwolnienia w obecności dwóch świadków. Jeżeli zapłata wynagrodzenia nie mogła nastąpić natychmiast z przyczyn niezależnych od korzystającego ze środka, to następowała za pośrednictwem zarządu gminy³⁹, właściwego ze względu na miejsce zamieszkania świadczącego, najpóźniej w terminie jednego miesiąca od dnia zwrócenia środka przewozowego. Przykładowe stawki wynagrodzenia za dostarczenie środków przewozowych przywołano w dalszej części opracowania⁴⁰.

Należy jeszcze wspomnieć o odpowiedzialności odszkodowawczej uprawnionego do odbioru środka przewozowego. Otóż w świetle przedmiotowej regulacji w razie zniszczenia, uszkodzenia lub utraty środka przewozowego, które nastąpiło w czasie lub w następstwie pełnienia świadczenia bez winy właściciela lub obsługi, przysługiwało odszkodowanie od Skarbu Państwa. Ustalenie jego wysokości następowało przez władzę powiatową administracji ogólnej. Jeżeli zainteresowany czuł się pokrzywdzony wysokością przyznanego mu przez władzę administracyjną odszkodowania, to mógł w ciągu miesiąca od dnia doręczenia orzeczenia dochodzić swoich roszczeń na drodze sądowej⁴¹.

Z kolei niewykonanie obowiązku dostarczenia środka przewozowego było karane grzywną do wysokości 400 zł lub aresztem do 4 tygodni⁴² albo obiema

³⁹ Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 28 grudnia 1934 r. o unormowaniu właściwości władz i trybu postępowania w niektórych działach administracji państwowej (Dz.U. 1934, nr 110, poz. 976).

⁴⁰ Zob. przypisy 51 i 52.

⁴¹ Szerzej na temat działalności Komisji Rekwizycyjnych w okresie wojny polsko-bolszewickiej i o jej zakończeniu zob. A. Podolska-Meducka, *Od wojny do wojny. System świadczeń wojennych w Polsce w latach 1919–1921*, Warszawa 2011, s. 319–388.

⁴² Tytułem przykładu pensja sędziego wynosiła około 1000 zł, a dyrektor szkoły otrzymywał wynagrodzenie w wysokości 450–700 zł. Por. M. Przeniosło, *Dochody nauczycieli państwowych szkół akademickich w II Rzeczypospolitej (na przykładzie matematyków)*, „Roczniki Dziejów Społecznych i Gospodarczych” 2008, nr 68, s. 35–63. Wykwalifikowany robotnik mógł zarobić nawet 200 zł

karami łącznie, o ile czyn nie miał cech przestępstwa zagrożonego karą surowszą. Władza orzekająca posiadała prawo oznaczenia w orzeczeniu, na wypadek niemożności ściągnięcia grzywny, kary zastępczej aresztu według słusznego uznania, jednak nie w wymiarze przekraczającym 4 tygodnie.

Do orzekania o czynach karalnych związanych z obowiązkiem dostarczania środków przewozowych powołane zostały powiatowe władze administracji ogólnej. Przeciwno ich orzeczeniu można było w ciągu 7 dni od dnia doręczenia orzeczenia wnieść za pośrednictwem tej władzy żądanie przekazania sprawy właściwemu sądowi – w zależności od dzielnicy był to sąd powiatowy lub sąd pokoju⁴³, który procedował jako sąd I instancji.

DOSTARCZANIE SAMOCHODÓW, MOTOCYKLI I ROWERÓW

Obowiązek dostarczania mechanicznych środków przewozowych na rzecz wojska obejmował trzy niejednorodne grupy tych urządzeń. Dwie pierwsze – samochody i motocykle – poruszane były bowiem przy pomocy sztucznie wytworzonej siły mechanicznej, natomiast rowery oczywiście poruszane były przy pomocy mięśni ciała ludzkiego. Co ciekawe, grupa, w której znajdowały się samochody, była najbardziej zróżnicowana, ponieważ zgodnie z postanowieniami przedmiotowej regulacji obejmowała auta osobowe, półciężarowe, ciężarowe, sanitarne, cysterny, autobusy i pociągi drogowe⁴⁴. Pod pojęciem motocykli rozumiano pojazdy dwuosobowe i z wózkiem doczepnym, a rowery to wyłącznie dwuosobowe pojazdy tego typu⁴⁵.

miesięcznie. Miesięczny budżet mającej rodziny wynosił 750 zł, a rodziny robotniczej (robotnik oraz jego żona i dzieci) – około 160 zł. Por. *Rocznik Statystyczny Warszawy 1923 i 1924*, Warszawa 1926, s. 176; *Statystyka cen*, Warszawa 1938, s. 5; *100 lat Polski w liczbach*, Warszawa 2018, s. 19; B. Poznańska, *Układ nierówności w społeczeństwie II Rzeczypospolitej 1918–1939*, „Przegląd Socjologiczny” 1991, nr 39, s. 19–32.

⁴³ Przepisy tymczasowe z dnia 19 sierpnia 1917 r. o urządzeniu sądownictwa w Królestwie Polskim (Dz.Urz. Departamentu Sprawiedliwości Tymczasowej Rady Stanu Królestwa Polskiego 1917, nr 1, poz. 1). Szerzej zob. P. Fiedorczyk, P. Kowalski, *Sądownictwo powszechne na terenie województwa białostockiego w II RP*, „Miscellanea Historico-Iuridica” 2012, nr 11, s. 286–288; S. Paciorkowski, *Pierwsze miesiące działalności sądów pokoju w Apelacji Poznańskiej w 1920 roku w świetle akt Sądu Apelacyjnego w Poznaniu*, „Przegląd Prawniczy Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza” 2015, vol. 5, s. 9–22; L. Krzyżanowski, *Sądownictwo powszechne w II Rzeczypospolitej (1917–1939): założenia organizacyjne, budowa struktur, funkcjonowanie*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Jagiellońskiego. Prace Historyczne” 2020, nr 4, s. 749.

⁴⁴ Dla armii komunikacja autobusowa miała oczywiście ograniczone znaczenie. Na dzień 1 stycznia 1938 r. kursowało w Polsce 1688 autobusów, które należały do 248 przedsiębiorstw komunikacyjnych. Zob. M. Jabłonowski, *Transport kolejowy i drogowy...*, s. 300–301.

⁴⁵ Zob. wykaz tablic rowerowych w latach 1919–1939, APL, Urząd Wojewódzki Lubelski, Oddział drogowy [znak KD], Referat ruchu pojazdów mechanicznych i koncesji samochodowych

Zakres przedmiotowy regulacji obejmował obowiązek dostarczenia wskazanych środków przewozowych wraz z niezbędną obsługą zdolną do ich prowadzenia oraz ze zdatnymi do użytku częściami zapasowymi i narzędziami reperacyjnymi zabieranymi zwykle w normalną podróż, jak również z zapasem środków pędnych i smarów w ilości potrzebnej do wykonania świadczenia⁴⁶. Jednocześnie podkreślono, że obsługa danego środka przewozowego powinna przez czas tego świadczenia utrzymywać w stanie zdatnym do użytku nie tylko sam środek przewozowy, lecz także wszystkie jego zapasowe części. Oznaczało to w praktyce nie lada wyzwanie logistyczne, ponieważ nie sposób było w praktyce przewidzieć, do jakiej awarii mogło dojść w warunkach polowych i z jakich narzędzi faktycznie przydatnych należało skorzystać, a tym samym w które z nich należało zaopatrzyć środek przewozowy. Wskazanie wyłącznie na obowiązek zaopatrzenia pojazdu narzędzi zabieranych w normalną podróż nie uwzględniało przecież sytuacji nadzwyczajnych. Wymaganie o takim zakresie stawiane świadczeniodawcy przysparzało zarówno dodatkowych czynności związanych z przygotowaniem środka przewozowego, jak i z pewnością stresu i dyskomfortu psychicznego wynikające z tak sformułowanego żądania dostarczenia.

Postanowienia w zakresie obowiązku dostarczania środków przewozowych na rzecz wojska w czasie pokoju zawierały jednocześnie wyłączenia podmiotowe. Zgodnie z nimi mechaniczne środki przewozowe będące w posiadaniu funkcjonariuszy państwowych i samorządowych, wojskowych w służbie czynnej oraz osób duchownych podlegały, co prawda, obowiązkowi świadczenia na rzecz wojska w czasie pokoju, ale wyłącznie w tym zakresie, o ile właściwa władza nie orzekła, że środki te były im niezbędnie potrzebne celem wykonywania służby, względnie posług religijnych. Natomiast fakt zwolnienia od obowiązku dostarczenia samochodów, motocykli i rowerów będących w posiadaniu funkcjonariuszy państwowych i samorządowych, wojskowych w służbie czynnej oraz osób duchownych udowodniany był poświadczeniem bezpośredniej władzy przełożonej, a w przypadku duchownych – poświadczeniem wydanym przez właściwego wojewodę zawierającym potwierdzenie faktu, że wspomniane środki przewozowe były im niezbędnie potrzebne do wykonywania służby, względnie posług religijnych.

Do korzystania z mechanicznych środków przewozowych były uprawnione oddziały wojskowe na podstawie dokumentu marszowego tudzież osoby pełniące czynną służbę wojskową na podstawie pisemnego rozkazu. O potrzebie

[znak KDIV], „Rejestracja i ewidencja pojazdów mechanicznych [Wykaz tablic rowerowych]”, zespol nr 403, sygn. 42, k. 1–39.

⁴⁶ W tym miejscu należy podkreślić, że mimo fatalnego stanu polskiej motoryzacji jedyną jej dziedziną, która była w stanie pokryć bieżące potrzeby, była wytwórczość paliw. Zob. M. Jabłonowski, *Transport kolejowy i drogowy...*, s. 301.

korzystania z samochodu, motocykla lub roweru przez te osoby decydował Minister Spraw Wojskowych, względnie właściwi terytorialnie Dowódcy Okręgów Korpusów. W szczególności wskazane osoby decydowały, czy zachodziła służbowa potrzeba korzystania z samochodu, motocykla lub roweru jako środka przewozowego celem służbowego przewozu osób, względnie rzeczy. Służbowym przewozem rzeczy, względnie przewozem rzeczy w związku z podróżą służbową, był również przewóz instrumentów, narzędzi oraz innych materiałów do budowy sygnałów i wież triangulacyjnych.

Do korzystania z samochodu, motocykla lub roweru jako środka przewozowego były uprawnione na podstawie pisemnego wyjazdu wyłącznie osoby pełniące czynną służbę wojskową, przy czym prawo wystawiania zapotrzebowania celem dostarczenia mechanicznego środka transportowego posiadały oddziały wojskowe na podstawie dokumentu marszowego tudzież poszczególne osoby pełniące czynną służbę wojskową⁴⁷. Zapotrzebowania te należało skierować do Ministerstwa Spraw Wojskowych, które na ich podstawie wydawało nakaz dostarczenia samochodu, motocykla lub roweru jako środka przewozowego, sporządzony według przepisanej wzoru.

Należy w tym miejscu wspomnieć jeszcze o sytuacjach wyjątkowych, kiedy to w okresie pokoju wymagane było dostarczenie samochodów, motocykli i rowerów jako środków przewozowych. Otóż w czasie stanu wyjątkowego⁴⁸, w wypadkach klęsk żywiołowych⁴⁹ oraz zarządzenia asystencji wojskowej⁵⁰ oddziały wojskowe na podstawie dokumentu marszowego tudzież poszczególne osoby pełniące czynną służbę wojskową posiadały prawo do wystawiania na rozkazach wyjazdu zezwoleń na bezpośrednie wystawianie zapotrzebowań na mechaniczne środki przewozowe, a w szczególności na te służące jako niezbędne do działalności instytucji użyteczności publicznej, utrzymywania stałej komunikacji pomiędzy poszczególnymi miejscowościami, a także niezbędne do działalności publicznych niepaństwowych szkół rolniczych, zarejestrowanych przez Ministerstwo Rolnictwa prywatnych stacji i pól doświadczalnych oraz ferm. Poza tym prawo odnoszące się do zapotrzebowań na mechaniczne środki przewozowe dotyczy-

⁴⁷ Por. Archiwum Państwowe w Warszawie, Komisariat Rządu na m.st. Warszawę, Oddział organizacyjny – instrukcje, zespół nr 1, sygn. 129, k. 25–36.

⁴⁸ Ustawa z dnia 22 lutego 1937 r. o stanie wyjątkowym (Dz.U. 1937, nr 17, poz. 108).

⁴⁹ Ustawa z dnia 13 marca 1934 r. o ochronie przed pożarami i innymi klęskami (Dz.U. 1934, nr 41, poz. 365); rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 6 kwietnia 1939 r. o obowiązkach ludności w wypadkach pożarów lub innych klęsk (Dz.U. 1939, nr 37, poz. 242).

⁵⁰ Dekret z dnia 2 stycznia 1919 r. o używaniu wojska w wypadkach wyjątkowych (Dz.Pr.P.P. 1919, nr 1, poz. 80). Zgodnie z art. 8 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 18 kwietnia 1919 r. o sposobie użycia wojska dla zabezpieczenia porządku publicznego (Dz.Pr.P.P. 1919, nr 35, poz. 276) władze cywilne po zawezwaniu wojska obowiązane były poczynić niezbędne zarządzenia do jak najszybszego przewozu tegoż do miejsca przeznaczenia, przy czym koszty przewozu wojska ponosił Skarb Państwa na rachunek tej władzy, która interwencji wojska zażądała.

ło też środków przewozowych będących własnością lub w posiadaniu związków komunalnych.

WYNAGRODZENIE I ODSZKODOWANIA

Ostatnim zagadnieniem ściśle związanym z obowiązkiem dostarczania środków przewozowych w postaci samochodów, motocykli i rowerów jest to odnoszące się do wynagrodzenia za ich dostarczenie oraz do ewentualnego odszkodowania za zniszczenie lub uszkodzenie środka przewozowego. Wynika to oczywiście z faktu, że konsekwencją powstania straty jest obowiązek jej wyrównania⁵¹. Należy podkreślić, że w interesującym nas przypadku obowiązkowych świadczeń na rzecz wojska strata powstała wskutek wydania aktu administracyjnego, czyli nakazu dostarczenia środka przewozowego, jego wykonania lub z powodu zachowania nakazanego przez normę generalną. Przez wzgląd na ograniczone ramy redakcyjne niniejszego opracowania wypada w tym miejscu jedynie dodać, że na szkodę można patrzeć z różnych punktów widzenia, w tym przede wszystkim prawnego i ekonomicznego.

Przedmiotowe przepisy określały, że stawki należne tytułem tego wynagrodzenia miały być ustalane w trybie wspomnianego wyżej rozporządzenia Prezydenta RP z dnia 12 listopada 1927 r. i po uprzednim wysłuchaniu opinii Ministerstwa Komunikacji, a ogłaszano je dla poszczególnych powiatów w dziennikach urzędowych województw. Dla przykładu przywołajmy, że dla województwa tarnopolskiego w 1933 r.⁵² stawki te ustalono w następujący sposób: samochód osobowy lub półciężarowy – za 1 km jazdy 40 gr., a za każdą godzinę postoju – 1,50 zł; samochód ciężarowy – za 1 km jazdy 90 gr., a za każdą godzinę postoju – 2 zł; motocykl z doczepionym wózkiem – za 1 km jazdy 20 gr., a za każdą godzinę postoju – 1 zł; motocykl bez wózka – za 1 km jazdy 15 gr., a za każdą godzinę postoju – 80 gr. W przypadku rowerów bez obsługi stawki te wynosiły: do 6 godz. – 0,80 zł; do 12 godz. – 1,50 zł; do 24 godz. – 3 zł; do 36 godz. – 4,50 zł. Należy dodać, że ustalono jednocześnie, iż rozpoczęta następna godzina po jednej drugiej doby, względnie po półtorej doby liczyła się jako dalsza jedna druga doby.

⁵¹ Zob. J. Boć, *Wyrównanie strat wynikłych z legalnych działań administracji*, Wrocław 1971, s. 95. Szerzej na temat sposobu, zakresu i zasad wyrównywania zob. *ibidem*, s. 115–133, 169–187. Por. E. Bagińska, J. Parachomiuk, *Odpowiedzialność odszkodowawcza w administracji*, [w:] *System Prawa Administracyjnego*, t. 12: *Odpowiedzialność odszkodowawcza w administracji*, red. R. Hauser, Z. Niewiadomski, A. Wróbel, Warszawa 2010, s. 419–431.

⁵² Rozporządzenie Wojewody Tarnopolskiego z dnia 10 sierpnia 1933 r. dotyczące ustalenia stawek wynagrodzenia za dostarczone środki przewozowe na rzecz wojska w czasie pokoju (Tarnopolski Dziennik Wojewódzki z dnia 1 września 1933 r., nr 11, poz. 122).

Porównajmy teraz te stawki z tymi określonymi dla województwa wileńskiego w 1934 r.⁵³ I tak poszczególne stawki wynagrodzenia za środki przewozowe mechaniczne łącznie z obsługą (szoferem, kierowcą) zostały określone bądź jako wynagrodzenie stałe (za czas), bądź jako wynagrodzenie ruchome (za liczbę przebytych kilometrów), a kształtowały się następująco w przypadku samochodów osobowych i półciężarowych: użyte do 6 godz. – 3 zł; użyte do 12 godz. – 6 zł; użyte do 24 godz. – 8,50 zł; użyte do 36 godz. – 12 zł. Bez względu na czas użytkowania samochodu wynagrodzenie ruchome za liczbę przebytych kilometrów ustalono wspólnie na 30 gr. za każdy kilometr. W stosunku do samochodów ciężarowych o nośności do 2 ton stawki za czas ustalono w identyczny sposób jak w przypadku samochodów osobowych, natomiast stawkę za liczbę przebytych kilometrów ustalono na 60 gr. za każdy kilometr. Podobnie było w przypadku samochodów ciężarowych powyżej 2 ton nośności, gdzie stawkę wynagrodzenia za liczbę przebytych kilometrów ustalono na 75 gr. za każdy kilometr.

Z kolei stawki dla motocykli bez wózka ustalono w następujący sposób: użyte do 6 godz. – 1,50 zł; użyte do 12 godz. – 2,50 zł; użyte do 24 godz. – 4 zł; użyte do 36 godz. – 6 zł. Bez względu na czas użytkowania motocykla wynagrodzenie ruchome za liczbę przebytych kilometrów ustalono wspólnie na 10 gr. za każdy kilometr.

I wreszcie w odniesieniu do rowerów bez obsługi stawki wynagrodzenia określono następująco: użyte do 12 godz. – 0,80 zł; użyte do 24 godz. – 1,50 zł; użyte do 36 godz. – 2,50 zł. Należy dodać, że zgodnie z powyższymi postanowieniami nie wliczało się drogi powrotnej środka przewozowego, o ile pojazd mechaniczny w drodze powrotnej nie był używany do przewozu ładunków lub ludzi.

Do ogólnych postanowień w zakresie stawek wynagrodzenia za dostarczone środki przewozowe dochodziły również te ściśle wynikające z postanowień wykonawczych. I tak w ich świetle przy ustalaniu stawek wynagrodzenia należało brać pod uwagę rzeczywiste koszty utrzymania środka przewozowego i obsługi oraz zużytych materiałów pędnych przez czas liczony od chwili dostarczenia samochodu, motocykla lub roweru do wyznaczonego miejsca do chwili powrotu do miejsca zamieszkania posiadacza. Wspomniane stawki obliczane były wyłącznie z uwzględnieniem rzeczywistego kosztu utrzymania i obsługi środka przewozowego oraz ewentualnych materiałów pędnych dostarczonych przez jego posiadacza. Wynagrodzenie za spełnienie obowiązku dostarczenia środka przewozowego obciążało budżet Ministerstwa Spraw Wojskowych.

Jeśli korzystający z samochodu, motocykla lub roweru uiścił wynagrodzenie za użycie tego środka przewozowego, wtedy zwrot tego wynagrodzenia wypłacał

⁵³ Rozporządzenie Wojewody Wileńskiego z dnia 18 stycznia 1934 r. o stawkach wynagrodzenia za dostarczone środki przewozowe na rzecz wojska w czasie pokoju na terenie województwa wileńskiego (Wileński Dziennik Wojewódzki z dnia 18 stycznia 1934 r., nr 1, poz. 1).

płatnik tej formacji, do której należał korzystający ze środka. Odbywało się to na podstawie kwitu tudzież złożonego mu rozkazu wyjazdu, o ile w szczególnych wypadkach Minister Spraw Wojskowych nie zarządził inaczej. Natomiast w przypadku, gdy korzystający z samochodu wynagrodzenia nie zapłacił, powinien był o tym bezzwłocznie złożyć meldunek swojej władzy przełożonej, co powodowało natychmiastowe przekazanie tej należności przez płatnika do powiatowej władzy administracji ogólnej właściwej ze względu na miejsce zamieszkania świadczącego.

W przypadku odpowiedzialności świadczeniobiorców w razie zniszczenia lub uszkodzenia dostarczonego środka przewozowego powiatowa władza administracji ogólnej, na obszarze której to zniszczenie lub uszkodzenie nastąpiło, zawiadamiała o tym niezwłocznie drogą najkrótszą bezpośredniej komunikacji, jaka ówczesnie funkcjonowała, czyli telefonicznie lub telegraficznie. W następnej kolejności władze te wydawały zarządzenia mające na celu stwierdzenie stopnia uszkodzenia, względnie zniszczenia, środka przewozowego oraz okoliczności, w których to zniszczenie, względnie uszkodzenie, nastąpiło. Zgłaszanie pretensji o odszkodowanie z powodu utraty, zniszczenia lub uszkodzenia środka przewozowego należało w terminie jednego roku od daty zajścia wypadku kierować do Ministerstwa Komunikacji za pośrednictwem właściwej terytorialnie władzy powiatowej administracji ogólnej. Zgłaszający pretensję o odszkodowanie powinien był dołączyć do tego zgłoszenia nakaz dostarczenia samochodu, motocykla lub roweru tudzież potwierdzenie o korzystaniu z niego. Dla ustalenia okoliczności mających być podstawą rozstrzygnięcia powiatowa władza administracji ogólnej przeprowadzała rozprawę ustną w trybie przepisów o postępowaniu administracyjnym⁵⁴. Ostatecznie wypłata odszkodowania z tytułu zniszczenia, utraty lub uszkodzenia środka przewozowego następowała ze środków budżetu Ministerstwa Spraw Wojskowych.

Zgłaszający roszczenie o odszkodowanie z powodu zniszczenia lub uszkodzenia środka przewozowego innego niż statek wodny śródlądowy powinien był do zgłoszenia skierowanego do powiatowej władzy administracji ogólnej dołączyć nakaz dostarczenia środka przewozowego lub potwierdzenie o korzystaniu z tego środka. W sprawach o odszkodowanie powiatowa władza administracji ogólnej przeprowadzała w razie potrzeby dla ustalenia okoliczności, mających być podstawą rozstrzygnięcia, rozprawę ustną w trybie przepisów o postępowaniu administracyjnym, analogicznie jak miało to miejsce w przypadku takiego postępowania względem samochodów. Należy dodać, że w sytuacji gdy korzystający ze środka przewozowego wynagrodzenia nie zapłacił, powinien był o tym niezwłocznie złożyć meldunek władzy przełożonej, która natychmiast przekazywała

⁵⁴ Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 marca 1928 r. o postępowaniu administracyjnym (Dz.U. 1928, nr 36, poz. 341).

należność przez płatnika do powiatowej władzy administracji ogólnej właściwej ze względu na miejsce zamieszkania świadczącego.

PODSUMOWANIE

W konkluzji przeprowadzonej analizy należy zwrócić uwagę na kilka podstawowych zagadnień. Po pierwsze, w okresie międzywojennym system świadczeń mechanicznych środków przewozowych na rzecz wojska w czasie pokoju miał charakter subsydiarny do tego rodzaju świadczeń w razie ogłoszenia mobilizacji lub wybuchu wojny. Mechaniczne środki przewozowe, głównie samochody, cieszyły się uznaniem przez wzgląd na dużą szybkość i wydajność. Niemniej wciąż traktowano je jedynie jako uzupełnienie przewozu kolejowego, które mogło zostać użyte wyłącznie w wyjątkowych przypadkach, na krótki okres i na niewielkich odległościach⁵⁵. Należy pamiętać, że nie tylko w początkach odrodzonej Polski, lecz także przez większość okresu międzywojennego „powszechnym środkiem przewozu ładunków i ludzi była kolej, zapewniająca bardziej masowe i ekonomiczne możliwości transportowe niż samochody, które dopiero zaczynały się pojawiać w kraju. Wymagały one jednak sprawnej sieci dróg, których stan w pierwszych latach niepodległości był opłakany. Ruch samochodowy skupiał się w miastach, ale poruszanie się pomiędzy nimi było nietatwe”⁵⁶. Tym samym główny ciężar świadczeń transportowych – poza transportem konnym, który wciąż cieszył się uznaniem – spoczywał na transporcie kolejowym⁵⁷.

⁵⁵ Wśród wad mechanicznych środków przewozowych (samochodów i motocykli) wymienia: wysoką cenę i szybkie zużywanie się sprzętu, duży rozchód materiałów pędnych, uciążliwe utrzymanie, niewielką ładowność w stosunku do kosztów oraz wymóg wyspecjalizowanej obsługi. Zob. *Instrukcja Ministra Spraw Wojskowych o wykorzystaniu przewozu samochodowego do potrzeb wojny (projekt)*, Warszawa 1930, s. 1–2. Szerzej na temat charakterystyki poszczególnych rodzajów sprzętu i jednostek przewozowych oraz rodzajów wojskowych przewozów samochodowych zob. *Instrukcja Ministra Spraw Wojskowych o wojskowych przewozach samochodowych*, Warszawa 1937, s. 3–12.

⁵⁶ S. Szelichowski, *op. cit.*, s. 14. Na katastrofalny stan dróg zwrócił uwagę M. Jabłonowski (*Wobec zagrożenia wojną...*, s. 189–192), wskazując, że nawet pod koniec lat 30. były one dostosowane bardziej do trakcji konnej niż do trakcji samochodowej. Poza tym występowały wówczas olbrzymie dysproporcje w długości dróg bitych na niekorzyść zwłaszcza województw wschodnich.

⁵⁷ Zob. ustawa z dnia 27 marca 1920 r. o kolejach w czasie wojny (Dz.U. 1920, nr 27, poz. 160); rozporządzenie wykonawcze Ministra Spraw Wojskowych i Ministra Kolei Żelaznych z dnia 25 czerwca 1920 r. do ustawy z dnia 27 marca 1920 r. o kolejach w czasie wojny (Dz.U. 1920, nr 55, poz. 342); rozporządzenie Ministra Spraw Wojskowych, Ministra Kolei Żelaznych i Ministra Skarbu z dnia 8 sierpnia 1920 r. w przedmiocie wykonania ustawy o kolejach w czasie wojny (Dz.U. 1920, nr 79, poz. 533); rozkaz Ministra Spraw Wojskowych z dnia 21 grudnia 1920 r. w przedmiocie Tymczasowej Instrukcji o świadczeniach kolei na rzecz wojska i zasady wzajemnego rozrachunku władz wojskowych i kolejowych (DRMSW 1920, nr 40, poz. 1000); *Instrukcja Ministra Spraw Wojskowych o przewozach oddziałów wojskowych koleją*, Warszawa 1937, s. 1. Szerzej zob. M. Jabłonowski, *Transport kolejowy i drogowy...*, s. 296–298, 302–305, 312–314.

Po wtóre, należy podkreślić, że niestety liczne braki w sprzęcie wojskowym w polskich siłach zbrojnych zdecydowały o przegranej kampanii wrześniowej 1939 r. Zresztą już przed wojną sytuacja w polskiej armii była znana i komentowana⁵⁸. W siłach powietrznych Niemcy posiadali wielokrotną przewagę, a jeśli idzie o środki transportowe naziemne, to dysproporcja w ruchliwości operacyjnej i strategicznej była podobna⁵⁹. Wzmagало to oczywiście dysproporcję wojennego stosunku sił wojskowych i uwidocznilo słabość militarną Polski, której przyczyna tkwiła w niedorozwoju gospodarczym i zapóźnieniu cywilizacyjnym państwa⁶⁰, ale też była skutkiem błędów i zaniedbań ówczesnych władz politycznych i wojskowych⁶¹.

Postanowienia dotyczące obowiązku dostarczania mechanicznych środków przewozowych na rzecz wojska w czasie pokoju obowiązywały w Polsce powojennej jeszcze przez kilka lat w nowym ustroju społecznym i państwowym. Uchylono je dopiero w 1950 r.⁶² Zresztą nowa regulacja w tym zakresie nie odbiegała zasadniczo od tej przedwojennej i swoim charakterem legislacyjnym nawiązywała do niej, co potwierdza jedynie fakt, że wypracowane w okresie międzywojennym systemowe rozwiązania prawne zdały egzamin i – pomimo odmiennej charakterystyki ustrojowej – znalazły w podobnym kształcie swoje miejsce w nowej rzeczywistości państwowej.

BIBLIOGRAFIA

ŹRÓDŁA ARCHIWALNE

Archiwum Narodowe w Krakowie Oddział w Bochni.

Archiwum Państwowe w Lublinie.

Archiwum Państwowe w Radomiu.

Archiwum Państwowe w Warszawie.

⁵⁸ Zob. *Studium planu strategicznego Polski przeciw Niemcom Kutrzeby i Mossora*, oprac. M. Jabłonowski, P. Stawecki, Warszawa 1987, s. 39–63.

⁵⁹ Zob. *ibidem*, s. 48–50.

⁶⁰ W międzywojennej Polsce istniała świadomość faktu, że obok planu strategicznego najważniejsze jest przygotowanie gospodarcze wojny, w tym zapewnienie armii odpowiedniego wyposażenia we wszelkiego rodzaju sprzęty, a więc również w środki przewozowe. Polski przemysł zbrojeniowy nie był jednak zdolny zaspokoić więcej niż połowy potrzeb armii (zob. P. Stawecki, *Studium planu strategicznego Polski przeciw Niemcom Tadeusza Kutrzeby i Stefana Mossora*, „Kwartalnik Historyczny” 1991, nr 1, s. 75). Na dzień 1 lipca 1939 r. stan polskiej motoryzacji obejmował: 46 822 samochody, w tym 28 154 samochody osobowe (bez taxi) oraz 7503 samochody ciężarowe (zob. M. Jabłonowski, *Transport kolejowy i drogowy...*, s. 300). Niedobory sprzętu wojskowego starano się w miarę możliwości finansowych państwa uzupełniać przez cały okres międzywojenny poprzez zakupy zagraniczne (zob. M.P. Deszczyński, *Import sprzętu wojskowego przez Polskę w latach 1921–1939 (wprowadzenie do zagadnienia)*, „Kwartalnik Historyczny” 2012, nr 3, s. 507–540).

⁶¹ S. Jacyński, *Bezpieczeństwo militarne II Rzeczypospolitej – aspekty wewnętrzne*, „Doctrina. Studia Społeczno-Polityczne” 2016, nr 13, s. 72.

⁶² Ustawa z dnia 18 lipca 1950 r. o dostarczaniu środków przewozowych na rzecz wojska i służby bezpieczeństwa publicznego w czasie pokoju (Dz.U. 1950, nr 36, poz. 322).

ŹRÓDŁA STATYSTYCZNE

Rocznik Statystyczny Warszawy 1923 i 1924, Warszawa 1926.

Statystyka cen, Warszawa 1938.

LITERATURA

100 lat Polski w liczbach, Warszawa 2018.

Bagińska E., Parachomiuk J., *Odpowiedzialność odszkodowawcza w administracji*, [w:] *System Prawa Administracyjnego*, t. 12: *Odpowiedzialność odszkodowawcza w administracji*, red. R. Hauser, Z. Niewiadomski, A. Wróbel, Warszawa 2010.

Berka W., *Kolarze jako broń w rozwoju historycznym*, „Bellona” 1922, nr 3.

Berman C., *Mobilizacja w teorii i praktyce*, Warszawa 1964.

Boć J., *Wyrównanie strat wynikłych z legalnych działań administracji*, Wrocław 1971.

Cybuchowski Z., *Międzynarodowe prawo wojenne*, Lwów 1914.

Deszczyński M.P., *Import sprzętu wojskowego przez Polskę w latach 1921–1939 (wprowadzenie do zagadnienia)*, „Kwartalnik Historyczny” 2012, nr 3.

Dinstein I., *The International Law of Belligerent Occupation*, Cambridge 2019.

Fiedorczyk P., Kowalski P., *Sądownictwo powszechne na terenie województwa białostockiego w II RP*, „Miscellanea Historico-Iuridica” 2012, nr 11, DOI: <https://doi.org/10.15290/mhi.2012.11.14>.

Grzegorzczak P., *Immunitet państwa w postępowaniu cywilnym*, Warszawa 2010.

Huchla A., *Ciężary i świadczenia publiczne a podatki w świetle art. 84 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej*, [w:] *Konstytucyjne uwarunkowania tworzenia i stosowania prawa finansowego i podatkowego*, red. P.J. Lewkowicz, J. Stankiewicz, Białystok 2010.

Instrukcja Ministra Spraw Wojskowych o przewozach oddziałów wojskowych koleją, Warszawa 1937.

Instrukcja Ministra Spraw Wojskowych o wojskowych przewozach samochodowych, Warszawa 1937.

Instrukcja Ministra Spraw Wojskowych o wykorzystaniu przewozu samochodowego do potrzeb wojny (projekt), Warszawa 1930.

Jabłonowski M., *Transport kolejowy i drogowy II Rzeczypospolitej a problem przygotowań wojennych*, „Studia i Materiały do Historii Wojskowości” 1988, vol. 30.

Jabłonowski M., *Wobec zagrożenia wojną. Wojsko a gospodarka Drugiej Rzeczypospolitej w latach 1935–1939*, Warszawa 2001.

Jaczyński S., *Bezpieczeństwo militarne II Rzeczypospolitej – aspekty wewnętrzne*, „Doctrina. Studia Społeczno-Polityczne” 2016, nr 13.

Jałowiec T., *Wykorzystanie cywilnych środków transportu na potrzeby sił zbrojnych*, „Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej. Transport” 2018, nr 120.

Jarno W., *Służba samochodowa Wojska Polskiego w latach trzydziestych XX wieku*, „Acta Universitatis Lodzianensis. Folia Historica” 2017, nr 99, DOI: <https://doi.org/10.18778/0208-6050.99.12>.

Kamiński T., *Transport wojskowy*, [w:] *Ekonomika wojskowa*, red. M. Koch, Warszawa 1979.

Kasznica S., *Polskie prawo administracyjne. Pojęcia i instytucje zasadnicze*, Poznań 1946.

Kłoczewski Z., *Polska gospodarka wojskowa 1918–1939 (zarys systemu)*, Warszawa 1987.

Koch M., *Wojskowa ekonomika zaopatrzenia materiałowo-technicznego*, Warszawa 1980.

Kołodziejcki S., *Istota, treść i rodzaje posiadania*, „Palestra” 1966, nr 6.

Konarski M., *Osobiste i rzeczowe ciężary wojenne w świetle prawodawstwa okresu insurekcji kościuszkowskiej 1794 roku*, „Folia Iuridica Universitatis Wratislaviensis” 2020, nr 2, DOI: <https://doi.org/10.34616/fiuv.2020.2.8.37>.

Konarski M., *Podatki podwodne w świetle przekazu pierwszych sześciu tomów „Volumina Legum”*, „Biuletyn Stowarzyszenia Absolwentów i Przyjaciół Wydziału Prawa Katolickiego Uniwersytetu Lubelskiego” 2019, nr 2.

Konarski M., *Przyczynki do badań nad publicznymi usługami transportowymi i komunikacyjnymi w dawnym prawie polskim*, „Studia Prawnicze KUL” 2019, nr 3, DOI: <https://doi.org/10.31743/sp.8898>.

- Konarski M., *Public Burdens for the Defence of the Polish State on the Example of the Obligation to Hand Over Means of Transport in the Event Mobilisation is Announced or During a War*, „Wojskowy Przegląd Prawniczy” 2020, nr 3.
- Konarski M., *Publiczne usługi transportowe w okresie Księstwa Warszawskiego w świetle postanowień dekretu z dnia 22 maja 1810 roku „względem koni i podwód dostarczonych pod transporty i wojskowych”*, „Czasopismo Prawno-Historyczne” 2019, nr 2, DOI: <https://doi.org/10.14746/cph.2019.2.5>.
- Konarski M., *The Obligation to Hand Over Draught Animals and Carts Upon the Announcement of Mobilisation or the Outbreak of War in the Light of the Act of 21 February 1922 and the Implementing Acts*, „TEKA Komisji Prawniczej PAN. Oddział w Lublinie” 2020, nr 2, DOI: <https://doi.org/10.32084/tekapr.2020.13.2-25>.
- Konarski M., *The Services of the Commune Self-Government in the Kingdom of Poland on the Example of the Provision of Means of Transport for the Army*, „Biuletyn Stowarzyszenia Absolwentów i Przyjaciół Wydziału Prawa Katolickiego Uniwersytetu Lubelskiego” 2020, nr 2.
- Konic H., *Samorząd w Królestwie Polskim w porównaniu z innymi krajami europejskimi*, Warszawa 1906.
- Krokosz P., *Obecność wojsk rosyjskich w Bochni i Wieliczce w 1914 roku*, „Res Gestae. Czasopismo Historyczne” 2015, nr 1.
- Krzyżanowski L., *Sądownictwo powszechne w II Rzeczypospolitej (1917–1939): założenia organizacyjne, budowa struktur, funkcjonowanie*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Jagiellońskiego. Prace Historyczne” 2020, nr 4, DOI: <https://doi.org/10.4467/20844069PH.20.041.12495>.
- Kupisz D., *Mieszkańcy województwa lubelskiego a wojsko Rzeczypospolitej w dobie wojny i kryzysu państwa w latach 1702–1717*, [w:] *Spółczesność a wojsko. Społeczność staropolskie*, red. A. Karpiński, t. 4, Warszawa 2015.
- Kurek S.T., *Gospodarka obronna jako obiekt badawczy ekonomiki obrony*, „Zeszyty Naukowe Akademii Obrony Narodowej” 2012, nr 2.
- Kurek S.T., Płaczek J., *Zarys metodologii ekonomiki bezpieczeństwa*, „Zeszyty Naukowe Akademii Obrony Narodowej” 2009, nr 2.
- Lewandowski G., *Świadczona na rzecz obrony w procesie pozamilitarnych przygotowań obronnych państwa. Stan aktualny oraz kierunki rozwoju*, „Wiedza Obronna” 2019, nr 4, DOI: <https://doi.org/10.34752/rg8x-yn20>.
- Lopatecki K., *The Introduction of the Transport Service Tax and Transport Service Treasury in the Grand Duchy of Lithuania*, „Lithuanian Historical Studies” 2020, vol. 24(1), DOI: <https://doi.org/10.30965/25386565-02401001>.
- Marszałek P.K., *Najwyższe władze wojskowe w systemie ustrojowym Rzeczypospolitej*, Wrocław 2011.
- Marszałek P.K., *Rada Obrony Państwa z 1920 roku. Studium prawnohistoryczne*, Wrocław 1995.
- Nowicki H., *Sankcje administracyjne*, [w:] *System Prawa Administracyjnego*, t. 7: *Prawo administracyjne materialne*, red. R. Hauser, Z. Niewiadomski, A. Wróbel, Warszawa 2012.
- Okolski A., *Wykład prawa administracyjnego oraz prawa administracyjnego obowiązującego w Królestwie Polskim*, t. 3, Warszawa 1884.
- Orzechowski J., *Dowodzenie i sztaby. II wojna światowa i współczesność*, Warszawa 1986.
- Ostaniek A.A., *Dowództwo Okręgu Generalnego „Lwów”, czyli o początkach terenowej administracji wojskowej w Małopolsce Wschodniej (1919–1921)*, „Historia i Świat” 2014, nr 3.
- Paciorkowski S., *Pierwsze miesiące działalności sądów pokoju w Apelacji Poznańskiej w 1920 roku w świetle akt Sądu Apelacyjnego w Poznaniu*, „Przegląd Prawniczy Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza” 2015, vol. 5, DOI: <https://doi.org/10.14746/ppuam.2015.5.01>.
- Podolska-Meducka A., *Od wojny do wojny. System świadczeń wojennych w Polsce w latach 1919–1921*, Warszawa 2011.
- Popławski Z., *Problemy motoryzacji Wojska Polskiego w latach 1919–1939*, „Przegląd Naukowo-Metodyczny. Edukacja dla Bezpieczeństwa” 2008, nr 1.

- Poznańska B., *Układ nierówności w społeczeństwie II Rzeczypospolitej 1918–1939*, „Przegląd Socjologiczny” 1991, nr 39.
- Przeniosło M., *Dochody nauczycieli państwowych szkół akademickich w II Rzeczypospolitej (na przykładzie matematyków)*, „Roczniki Dziejów Społecznych i Gospodarczych” 2008, nr 68.
- Rappaport E.S., *Uprawnienia karne władz administracyjnych*, „Ruch Prawniczy i Ekonomiczny” 1921, nr 2.
- Rudnicki S., *Komentarz do kodeksu cywilnego. Księga druga: Własność i inne prawa rzeczowe*, Warszawa 1996.
- Sosabowski S., *Gospodarcza konstytucja obrony państwa*, „Bellona” 1927, nr 1.
- Stankiewicz W., *Ekonomika wojenna*, Warszawa 1981.
- Stawecki P., *Studium planu strategicznego Polski przeciw Niemcom Tadeusza Kutrzeby i Stefana Mossora*, „Kwartalnik Historyczny” 1991, nr 1.
- Studium planu strategicznego Polski przeciw Niemcom Kutrzeby i Mossora*, oprac. M. Jabłonowski, P. Stawecki, Warszawa 1987.
- Szalewska M., *Ciężary i świadczenia publiczne*, [w:] *System Prawa Administracyjnego*, t. 7: *Prawo administracyjne materialne*, red. R. Hauser, Z. Niewiadomski, A. Wróbel, Warszawa 2012.
- Szelichowski S., *Dzieje polskiej motoryzacji*, Łódź 2012.
- Zajączkowski S.M., *Powinności wojskowe chłopów w Polsce do końca XIII wieku*, „Studia i Materiały do Historii Wojskowości” 1958, vol. 4.
- Zakrzewski T., *Organizowanie siły zbrojnej w państwie*, Warszawa 1938.

AKTY PRAWNE

- Dekret z dnia 2 stycznia 1919 r. o używaniu wojska w wypadkach wyjątkowych (Dz.Pr.P.P. 1919, nr 1, poz. 80).
- Instrukcja Ministra Spraw Wojskowych z dnia 25 kwietnia 1922 r. o prowadzeniu ewidencji taboru samochodowego (DRMSW 1922, nr 17, poz. 261).
- Instrukcja Ministra Spraw Wojskowych z dnia 16 sierpnia 1922 r. o prowadzeniu ewidencji cywilnego taboru samochodowego (DRMSW 1922, nr 33, poz. 482).
- Instrukcja Ministra Spraw Wojskowych, Ministra Spraw Wewnętrznych i Ministra Robót Publicznych z dnia 29 lutego 1928 r. o przeprowadzeniu ewidencji cywilnych pojazdów mechanicznych i rowerów (M.P. 1928, nr 125, poz. 209).
- Konstytucja Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej uchwalona przez Sejm Ustawodawczy w dniu 22 lipca 1952 r. (Dz.U. 1952, nr 33, poz. 232).
- Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz.U. 1997, nr 78, poz. 483 ze zm.)
- Okólnik nr 429 z dnia 20 sierpnia 1921 r. w przedmiocie postępowania w sprawach osób korzystających z prawa zakrajowości (Dz.Urz. Ministerstwa Sprawiedliwości z dnia 15 września 1921 r., nr 18).
- Przepisy tymczasowe z dnia 19 sierpnia 1917 r. o urządzeniu sądownictwa w Królestwie Polskim (Dz.Urz. Departamentu Sprawiedliwości Tymczasowej Rady Stanu Królestwa Polskiego 1917, nr 1, poz. 1).
- Rozkaz Dowództwa Okręgu Korpusu nr 8 – Kielce z dnia 10 października 1920 r. w przedmiocie realizacji kwitów rekwizycyjnych (DzRWOK8 1920, nr 102, poz. 22).
- Rozkaz Ministra Spraw Wojskowych z dnia 3 listopada 1920 r. w przedmiocie wypłaty rekwizycji pokrytych kwitami nieformalnymi (DRMSW 1920, nr 40, poz. 868).
- Rozkaz Ministra Spraw Wojskowych z dnia 21 grudnia 1920 r. w przedmiocie Tymczasowej Instrukcji o świadczeniach kolei na rzecz wojska i zasady wzajemnego rozrachunku władz wojskowych i kolejowych (DRMSW 1920, nr 40, poz. 1000).
- Rozkaz Ministra Spraw Wojskowych z dnia 21 grudnia 1920 r. w przedmiocie wzoru kwitu rekwizycyjnego (DRMSW 1920, nr 48, poz. 1002).
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 kwietnia 1919 r. o sposobie użycia wojska dla zabezpieczenia porządku publicznego (Dz.Pr.P.P. 1919, nr 35, poz. 276).

- Rozporządzenie Ministra Spraw Wojskowych i Ministra Spraw Wewnętrznych w sprawie wprowadzenia obowiązku świadczeń wojennych (uzupełnienie rozporządzenia z dnia 29 kwietnia 1919 r., M.P. nr 98).
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 maja 1920 r. w przedmiocie wprowadzenia w życie na obszarze Rzeczypospolitej ustawy wojskowego postępowania karnego dla wspólnej siły zbrojnej, z dnia 5 lipca 1912 r. (Dz.U. 1920, nr 59, poz. 368).
- Rozporządzenie wykonawcze Ministra Spraw Wojskowych i Ministra Kolei Żelaznych z dnia 25 czerwca 1920 r. do ustawy z dnia 27 marca 1920 r. o kolejach w czasie wojny (Dz.U. 1920, nr 55, poz. 342).
- Rozporządzenie Rady Obrony Państwa z dnia 6 sierpnia 1920 r. w przedmiocie ustanowienia stanu oblężenia (Dz.U. 1920, nr 69, poz. 460).
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wojskowych, Ministra Kolei Żelaznych i Ministra Skarbu z dnia 8 sierpnia 1920 r. w przedmiocie wykonania ustawy o kolejach w czasie wojny (Dz.U. 1920, nr 79, poz. 533).
- Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 26 sierpnia 1927 r. o rzeczowych świadczeniach wojennych (Dz.U. 1927, nr 79, poz. 687).
- Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej 8 listopada 1927 r. o obowiązku odstępowania zwierząt pociągowych, wozów, pojazdów mechanicznych i rowerów dla celów obrony Państwa (Dz.U. 1939, nr 74, poz. 502).
- Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych z dnia 27 stycznia 1928 r. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych (Dz.U. 1928, nr 41, poz. 396).
- Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 marca 1928 r. o postępowaniu administracyjnym (Dz.U. 1928, nr 36, poz. 341).
- Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 marca 1928 r. o postępowaniu karno-administracyjnym (Dz.U. 1928, nr 38, poz. 365).
- Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 marca 1928 r. o postępowaniu przymusowym w administracji (Dz.U. 1928, nr 36, poz. 342).
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Ministra Spraw Wojskowych z dnia 19 października 1929 r. w porozumieniu z Ministrami Rolnictwa i Skarbu o obowiązku dostarczania jako środków przewozowych na rzecz wojska w czasie pokoju, wozów z zaprzęgiem zwierzęcym, zwierząt z uprzęgą pociągową oraz zwierząt wierzchownych i jucznych z rzędem (Dz.U. 1929, nr 82, poz. 613).
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wojskowych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 6 marca 1930 r. wydane w porozumieniu z Ministrami Komunikacji, Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Robót Publicznych o obowiązku dostarczania samolotów jako środków przewozowych na rzecz wojska w czasie pokoju (Dz.U. 1930, nr 26, poz. 230).
- Rozporządzenie Ministrów: Spraw Wewnętrznych, Spraw Wojskowych, Robót Publicznych oraz Przemysłu i Handlu z dnia 24 lipca 1930 r. w porozumieniu z Ministrami: Skarbu i Komunikacji o obowiązku dostarczania środków przewozowych wodnych żeglugi śródlądowej na rzecz wojska w czasie pokoju (Dz.U. 1930, nr 77, poz. 603).
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Ministra Spraw Wojskowych z dnia 29 lipca 1930 r. wydane w porozumieniu z Ministrami Skarbu i Robót Publicznych o obowiązki dostarczania jako środków przewozowych na rzecz wojska w czasie pokoju samochodów, motocykli i rowerów (Dz.U. 1930, nr 58, poz. 470).
- Rozporządzenie Wojewody Tarnopolskiego z dnia 10 sierpnia 1933 r. dotyczące ustalenia stawek wynagrodzenia za dostarczone środki przewozowe na rzecz wojska w czasie pokoju (Tarnopolski Dziennik Wojewódzki z dnia 1 września 1933 r., nr 11, poz. 122).

- Rozporządzenie Wojewody Wileńskiego z dnia 18 stycznia 1934 r. o stawkach wynagrodzenia za dostarczone środki przewozowe na rzecz wojska w czasie pokoju na terenie województwa wileńskiego (Wileński Dziennik Wojewódzki z dnia 18 stycznia 1934 r., nr 1, poz. 1).
- Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 października 1934 r. o rzeczowych świadczeniach wojennych (Dz.U. 1934, nr 95, poz. 859).
- Rozporządzenie Ministrów: Spraw Wewnętrznych, Spraw Wojskowych, Komunikacji oraz Przemysłu i Handlu z dnia 19 grudnia 1936 r. wydane w porozumieniu z Ministrem Skarbu w sprawie zmiany rozporządzenia z dnia 24 lipca 1930 r. o obowiązku dostarczania środków przewozowych wodnych żeglugi śródlądowej na rzecz wojska w czasie pokoju (Dz.U. 1937, nr 4, poz. 33).
- Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 28 grudnia 1934 r. o unormowaniu właściwości władz i trybu postępowania w niektórych działach administracji państwowej (Dz.U. 1934, nr 110, poz. 976).
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 6 kwietnia 1939 r. o obowiązkach ludności w wypadkach pożarów lub innych klęsk (Dz.U. 1939, nr 37, poz. 242).
- Rozporządzenie Ministrów Spraw Wojskowych i Spraw Wewnętrznych z dnia 29 sierpnia 1939 r. w porozumieniu z Ministrem Skarbu o asygnatach na wypłatę wynagrodzenia za pobrane zwierzęta pociągowe, wozy, pojazdy mechaniczne i rowery (Dz.U. 1939, nr 83, poz. 535).
- Ustawa z dnia 11 kwietnia 1919 r. o rzeczowych świadczeniach wojennych ((Dz.Pr.P.P. 1919, nr 32, poz. 264).
- Ustawa z dnia 11 kwietnia 1919 r. o utworzeniu Głównego Urzędu Zaopatrywania Armii (Dz.Pr.P.P. 1919, nr 32, poz. 265).
- Ustawa z dnia 17 marca 1921 r. – Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej (Dz.U. 1921, nr 44, poz. 267).
- Ustawa z dnia 27 marca 1920 r. o kolejach w czasie wojny (Dz.U. 1920, nr 27, poz. 160).
- Ustawa z dnia 9 marca 1932 r. o zmianie rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 26 sierpnia 1927 r. o rzeczowych świadczeniach wojennych (Dz.U. 1927, nr 29, poz. 288).
- Ustawa z dnia 13 marca 1934 r. o ochronie przed pożarami i innymi klęskami (Dz.U. 1934, nr 41, poz. 365).
- Ustawa Konstytucyjna z dnia 23 kwietnia 1935 r. (Dz.U. 1935, nr 30, poz. 227).
- Ustawa z dnia 22 lutego 1937 r. o stanie wyjątkowym (Dz.U. 1937, nr 17, poz. 108).
- Ustawa z dnia 30 marca 1939 r. o powszechnym obowiązku świadczeń rzeczowych (Dz.U. 1939, nr 30, poz. 200).
- Ustawa z dnia 18 lipca 1950 r. o dostarczaniu środków przewozowych na rzecz wojska i służby bezpieczeństwa publicznego w czasie pokoju (Dz.U. 1950, nr 36, poz. 322).

ABSTRACT

The aim of the article is to analyze the issues related to the system of public duties for the army in peacetime on the example of the obligation in force in the Second Polish Republic to provide the army with mechanical means of transport (cars, motorbikes and bicycles). The constitutional obligation of make in-kind contributions for the army in peacetime served mainly for the purposes of supply, training (military exercises) or military qualification (understood as a whole range of undertakings aimed at determining one's ability to perform active military service). The author analyzes the inter-war legislation in this respect against the background of the then economic and political situation of the Polish State.

Keywords: Second Polish Republic; army; public duties; in-kind contributions for the army; mechanical means of transport; car; motorbike; bicycle; inter-war legislation

ABSTRAKT

Celem badawczym artykułu jest analiza zagadnień związanych z systemem świadczeń publicznych na rzecz wojska w okresie pokoju na przykładzie obowiązującego w II Rzeczypospolitej obowiązku dostarczania dla wojska mechanicznych środków przewozowych (samochodów, motocykli i rowerów). Konstytucyjny obowiązek świadczeń rzeczowych na rzecz wojska w okresie pokoju służył głównie celom zaopatrzeniowym, szkoleniowym (ćwiczeń wojskowych) czy kwalifikacji wojskowej (rozumianej jako całokształt przedsięwzięć mających na celu ustalenie zdolności do czynnej służby wojskowej). Autor dokonuje analizy międzywojennego ustawodawstwa w tym zakresie na tle ówczesnej sytuacji ekonomicznej, gospodarczej i politycznej państwa polskiego.

Słowa kluczowe: II Rzeczpospolita; wojsko; świadczenia publiczne; świadczenia rzeczowe na rzecz wojska; mechaniczne środki przewozowe; samochód; motocykl; rower; międzywojenne ustawodawstwo