[**Romanian Army (1948-1989)**](https://www.facebook.com/Romanian-Army-1948-1989-252355051479310/)

[7 Februarie 2015](https://www.facebook.com/252355051479310/photos/a.252371351477680.57270.252355051479310/792650604116416/?type=3&permPage=1) ·

MOTORIZAREA TRACȚIUNII ÎN ARMATA ROMÂNĂ ÎNTRE 1948 ȘI 1957 (episodul 2) (articol publicat în Buletinul Muzeului Militar Național, vol.2014)

La jumătatea lui 1949, în mai-iunie, înainte ca livrările de tehnică militară modernă din U.R.S.S. să fi căpătat un caracter constant și intensiv, inventarul mijloacelor de tracțiune auto funcționale din Forțele Armate ale R.P.R. se prezenta în felul următor:

autotractoare ușoare: 26 Ford Marmon-Herington, 10 Ford Marmon german, 14 Praga RV, 3 Tatra 93T, 6 Skoda LTP

autotractoare grele: 70 Skoda ST, 10 Skoda STP, 30 Henschel, 1 ADGR

tractoare șenilate și de depanaj: 6 Praga T6R, 1 Maybach

În planificarea făcută la 23 februarie cu privire la dotarea cu automobile a armatei în 1949, ținând seama și de sporirea cu aproximativ 900% a bugetului apărării în exercițiul 1948/1949 față de 1947/1948 , se prevedea achiziționarea a 639 autovechicule care ”vor fi prevăzute în acordul economic cu U.R.S.S.„ și în același timp procurarea de piese pentru repararea a 200 din cele 270 de autotractoare Skoda nefuncționale. Se estima în acest sens că, la finele anului, s-ar putea asigura armatei 24% din mijloacele auto necesare, dar luându-se în calcul și mașinile ce urmau să fie casate, acest procent a fost revizuit la 19%.
Începând cu luna iunie a aceluiași an, cantități semnificate de tehnică militară sovietică de diferite categorii au început să fie introduse în dotarea armatei române. În ceea ce privește tehnica auto, primele 10 tractoare de artilerie șenilate ”Stalineț” S-80 de 90 de cai putere, au fost urmate, în luna august, de primul lot de 129 autocamioane ZiS-150 cu două punți și tracțiunea pe spate pentru motorizarea infanteriei, precum și de încă 20 de autoturisme GAZ, de comandament, ce se adăugau celor 40 primite la finele anului precedent. Este demn de menționat că acest lot de autocamioane a fost trimis de pe vagoanele care l-au transportat, după un rodaj parțial, direct în aplicațiile din zona Cincu Mare care aveau loc în acele zile, la aceste manevre participând 790 autovehicule din care 270 noi, 300 aparținând unităților ce acționau pe zonă, și 220 detașate de la alte unități. În septembrie livrările au continuat cu 68 de autoturisme de comandament cu tracțiune integrală GAZ-67, pentru ca, în luna octombrie, să se primească primul lot de motociclete noi, sovietice, în număr de 118 bucăți, care completau cele 51 de BMW și 32 de Zundapp funcționale ce se găseau în dotarea armatei la un necesar scriptic de 1605 astfel de vehicule. În prima parte a lunii noiembrie, forțele armate ale R.P.R. au mai primit în înzestrare primele 108 autocamioane de tracțiune ZiS-151 cu trei punți motoare și 5 limuzine ZiS-110, pentru ca, în a doua parte a lunii, să recepționeze încă 27 de ZiS-151, 25 ZiS-150, și 10 tractoare șenilate ”Stalineț”, urmate de încă două în luna decembrie.
Acest aflux de peste 530 de autovehicule militare (din care doar aproximativ 150 fiind capabile să tracteze tehnica medie și grea) a resuscitat, dar nu a îmbunătățit decisiv mobilitatea armatei române, cum nu au făcut-o nici demersurile organizatorice din vara anului 1950 cu privire la repartizarea și uniformizarea tuturor categoriilor de autovehicule ale forțelor armate (operațiuni pregătite prin studii încă din ultima parte a lui 1949) (Se realizaseră două studii: 1) Repartizarea autovehiculelor pentru asigurarea minimului necesar pentru instrucție și administrație, și 2) Studiul uniformizării dotării auto pe faze, iar între ianuarie și martie 1950 studiul: Evidența tractării auto și hipo a materialelor de artilerie de toate categoriile. În ședința Consiliului de Miniștri din 15 noiembrie 1949, Gheorghiu-Dej intervine comunicând rugămintea lui Emil Bodnăraș de a fi ajutat ”să-și unifice tipurile de mașini la armată.” Ministrul Apărării a comunicat cu această ocazie că ”Avem mașini noi de diferite tipuri; primind un anumit procent de mașini sovietice, pentru diferite ministere, vrem și noi o parte din acele mașini.” Interpelat fiind de Chivu Stoica: ”Vreți să vă eliberați de mașinile care nu merg?”, Bodnăraș a dat asigurări că nu urmărește decât un schimb ”mașini noi contra mașini noi”, încercând astfel să degreveze armata de autovehiculele cumpărate sau alocate în mod aleator în cursul anului 1948.) abia către finele lui 1951 reunșindu-se întocmirea ”în mod satisfăcător, după recensământ ,a evidenței autovehiculelor și tractoarelor ”. Cu toate aceastea, în ședința Secretariatului C.C. al P.M.R. din 9 ianuarie 1950 care a dezbătut raportul prezentat de Emil Bodnăraș cu privire la situația armatei, înaltul for de partid a considerat ”dotarea materială a Armatei în timp de pace, în general satisfăcătoare.”, remarcând însă că cea pentru mobilizare este ”total nesatisfăcătoare, motiv pentru care capacitatea de război a Armatei se află la un nivel foarte scăzut. [...] parcul auto al R.P.R. nu satisface astăzi trebuințele atât militare și economice ale țării în caz de război.” Astfel, calificând dotarea de pace ca satisfăcătoare în timp ce capacitatea de luptă a armatei era recunoscută ca problematică, conducătorii de partid de la București nu făceau altceva decât să evidențieze marginalitatea, în acel moment, a problemei militare în viziunea lor de construcție societară.

Printre evoluțiile legate de mecanizarea tracțiunii în acești ani de început, sunt demne de menționat reglementările de la finele lui decembrie 1949 cu privire la tehnica artileristică ce se preta la tracțiune auto în armata R.P.R. Astfel, în afară de tunurile divizionare de 76 mm și de obuzierele [M-30] de 122 mm de la marile unități de voluntari (cele din restul armatei tractându-se cu atelaje de 6 și, respectiv, 8 cai), mai beneificiau de motorizare tunurile lungi Scheinder de 105 mm, obuzierele Skoda de 150 mm md.1934, tunurile [A-19] de 122 mm, tunurile-obuziere sovietice [ML-20] de 152 mm, și obuzierele [M-10] de 152 mm, categorii care dotau (sau a căror introducere în dotare era previzionată) artileria grea a Regiunilor și independentă, precum și piesele antiaeriene de 25 mm (la unitățile motorizate sau când substituiau tunurile de 37 mm) 75, 85, și 88 mm, toate acestea însumând mai mult de 600 de guri de foc. Pentru restul armamentului artileristic al armatei, în unități se găseau 1805 atelaje pentru 6 cai, iar în depozite încă 1028 de astfel de mijloace hipo, precum și harnașamente pentru 4 cai și pentru 2 cai în tandem în cantitate de 1945 bucăți la unități și 582 în depozite. Un exemplu grăitor cu privire la starea tracțiunii din această perioadă, este cel al Brigăzii 20 Aruncătoare Moto din Divizia 17 artilerie a Regiunii I Militare (Însăși Divizia 17 artilerie avea, în vara lui 1949, la cele 8 regimente ale sale doar 54 de autotractoare grele și 8 ușoare în stare funcțiune.) ale cărei piese de 120 mm erau dotate, în 1950, doar în proporție de 15% cu roți de cauciuc adecvate pentru tracțiune mecanică și în proporție de 85% ”cu roți metalice pentru tracțiune hipo”, consemnându-se și faptul că ”nu au toate oiștile, ceea ce face imposibilă tractarea tuturor aruncătoarelor”. Trebuie menționat și că brigada dispunea, în octombrie 1949, de doar 3 autotractoare ușoare în stare de funcționare.
Tot la finele lui decembrie 1949 și în același context, probabil la îndemnul consilierului sovietic de pe lângă Comandamentul Artileriei Forțelor Armate, are loc propunerea acestui organ de a prelua întreg harnașamentul artileriei de la Spatele Armatei, cu justificarea că ”valoarea harnașamentului influențează într-o mare măsură valoarea operativă a unităților de artilerie, iar administrarea și întreținerea acestuia trebuie să revină comandanților de artilerie. Prin importanța lui, harnașamentul trebuie considerat că face parte integrantă din inventarul gurii de foc.” , intrându-se astfel în paradigma organizatorică a doctrinei militare sovietice care prefera să pună în mâna comandantului controlul direct și nemijlocit al tuturor elementelor constitutive ale potențialului militar al subunității, unității, sau marii unități.
În anii 1950 și 1951 procesul de edificare și stabilizare organizatorică din armata română a continuat pe coordonatele stabilite în 1949, cu toate că starea precară a economiei și societății românești a imprimat un caracter greoi atât restructurării doctrinare cât și înzestrării materiale. Introducerea primelor 10 tractoare de depanare pentru tehnica blindată, tip SU-85, în dotarea Corpului 47 tancuri ”Tudor Vladimirescu” în 1950 , repararea capitală a 234 autotractoare reprezentând 135% din planul anual (28 dintre acestea fiind reparate în corp), a 3 tractoare șenilate, a 448 de autocamioane de transport și a 110 motociclete în cursul anului 1951 , ca și asigurarea aplicațiilor anuale cu un număr sporit de mașini în raport cu manevrele din anii anteriori (1290 autovehicule la aplicația din luna septembrie 1951 din Banat, 1002 autovehicule la aplicația din octombrie același an care a avut loc în Dobrogea, față de cele 790 de autovehicule care au participat la aplicația din august 1949 de la Cincu și 1110 la cea din Dobrogea-1949), asigurarea paradei de la 23 august 1951 cu 600 de mașini, precum și detașarea la Ministerul Minelor și Petrolului a 18 tractoare șenilate ”Stalineț” de la Regimentul 8 artilerie grea (returnate în octombrie 1951), vorbesc despre un început de ameliorare a stării dezastruoase a parcului auto, și în special a potențialului de tracțiune mecanică din forțele armate. (Începând cu 1951, prin ordinul ministrului M2159, autovehiculele armatei au fost clasificate pe 4 grupe de destinație: de luptă, de front, de transport, și de școală. S.I.A., f.Direcția Autotractoare și Carburanți, rola 3.694, cadrul 312)

Inspecțiile din lunile ianuarie și aprilie ale anului 1952 realizate de Direcția Auto în mari unități și unități din Comandamentul Artileriei și din Regiunea II Militară au reliefat însă situația încă decrepită a capacității mecanice a oștirii. Brigăzi de artilerie grea (32 și 54) și Regimente antiaeriene (205), cu câte 20 de autotractoare de 2 sau 3 tipuri diferite, dintre care jumătate material vechi, Divizia 35 infanterie cu 9 autotractoare, sau Brigăzile independente (189, 213, 102) de obuziere cu câte 12-14 autotractoare, 70% dintre ele fiind rămase din război, toate acestea conturau un tablou nu tocmai fericit al celei mai bine dotate părți a armatei române din punctul de vedere al motorizării. Dar realitatea cea mai îngrijorătoare care reiese din rapoartele acestor inspecții ține de nivelul operativ extrem de redus al componentei auto. De la neglijențe grave în întreținerea și administrarea materialului de tracțiune: mașini ”de luptă” sau ”de front” utilizate și suprasolicitate la transportul curent de materiale și de oameni , altele depozitate și descompletate, supuse intemperiilor sau vandalizate, și până la nivelul precar al instrucției de specialitate, cu folosirea mecanicilor, și așa puțini, în misiuni de gardă sau la munci de corvoadă, mecanici care ”nu au mai condus de la plecarea din școală” și al căror instructaj nu se mai făcuse ”din august 1950”, deci de aproximativ 1 an și jumătate, și care erau catalogați ca ”foarte slabi” sau ”slab pregătiți”, toate acestea au făcut pe inspectorii de resort ai Marelui Stat Major să concluzioneze că: ”Comandanții nu privesc cu suficientă seriozitate sarcinile compartimentului auto și nu depun interes în educarea și practica conductorilor”. Probabil ca reacție la relevarea acestor realități, la sfârșitul lunii ianuarie, Șeful Marelui Stat Major dispunea prin două ordine (Ord. 00192260 și 00187310 din 26 ianuarie 1952, S.I.A., f.Direcția Auto, rola 3.564, cadrul 2) Regiunilor Militare să ia măsuri pentru eliminarea deficitului de conducători auto din armată, indicând acestora trei căi de reglementare a situației: detașarea de soldați și sergenți la școlile de Regiune, la școala centrală de conducători auto de la Străulești, sau prin școală în corpul de trupă, la unități sau mari unități. Mecanici conductori vor fi pregătiți în număr suficient, dar un an mai târziu, în martie 1953, prin Ordinul 00294, Șeful M.St.M. revine cu observația că repartițiile conducătorilor auto au fost făcute în mod complet aleator și descentralizat și că se găsesc eșaloane care nu dispun de personal specializat datorită proastei distribuiri a celor pregătiți. Se ordonă astfel ca până la 10 aprilie 1953 să se reglementeze situația conducătorilor auto atât între Regiuni, cât și în cadrul acestora.

Dar, deși odată cu Consfătuirea de la Moscova din ianuarie 1951 se pornise pe calea accelerării procesului de dotare ( La consfătuirea pe linie militară de la Moscova, din ianuarie 1951, Gheorghiu-Dej și Bodnăraș consemnează că M.St.M. al Armatei Sovietice a decis să livreze în 1951 armatei române inclusiv ”21 tractoare tanc T-34 și 22 bucăți tractoare ATU ZS 15” după col. Alexandru Oșca, mr. Vasile Popa, Stalin a decis. Lagărul socialist se înarmează, în ”Document”, 2-3/1998, p.76. La finele anului 1952 sunt atestate în dotarea armatei RPR 4 tractoare ”ATZ” și 4 ”CTZ”.) și organizare a unei armate eficace, și cu toate că, în acest sens, la 15 aprilie 1951 Ministerul Forțelor Armate ale R.P.R. a cerut o suplimentare a planului de investiții de la 22,3 miliarde lei la 43 miliarde lei , nici la mijlocul anului 1952 situația nu era schimbată radical în bine. În acest sens, într-o notă ”privitoare la problemele construcției militare și producției militare” din 17 iulie 1952 adresată Președintelui Consiliului de Miniștri al R.P.R., se specifică utilitatea ”chiar a unui plan de perspectivă pentru dezvoltarea construcției tractoarelor, indicându-se partea pe care o va primi M.F.A.” și se menționează că ”Tracțiune mecanică aproape nu există în armată.” În același document arătându-se că îndeplinirea planului anual de producție militară la capitolul ”mijloace de transport” este de 6,3%, la jumătatea anului, și că ”nu există controlul executării comenzilor militare și nu se iau măsuri împotriva conducătorilor de întreprinderi care nu execută Hotărârile Guvernului R.P.R.” ,exemplificând cu refuzul uzinei ”23 August” de a realiza șenilele și camele aferente pentru tancurile armatei cu toate că primise documentația tehnică încă din luna ianuarie a anului 1952, documentație pe care ”nu s-a învrednicit să o studieze și afirmă fără nici un temei că această muncă nu este după puterile uzinei și că ar fi mai bine ca aceste trackuri și came să fie importate”.

(foto: Parada militară din București, 23 august 1952. Autotractoare ZiS-151 remorchează obuziere divizionare M-30 de 122 mm)