

# Orzeł krakowskich oddziałów automobilowych

Michał Nowakowski-Lipka,  
Tomasz Zawistowski

Przedmioty nie potrafią mówić. „Ileż ciekawych historii moglibyśmy usłyszeć, gdyby jednak potrafiły” – marzą kolekcjonerzy, obracając w rękach nieme pamiątki historyczne. Najcierpliwi czekają, zbierając okruchy informacji i próbując znaleźć pasujące do siebie elementy historycznej układanki. I czasem zdarza się, że na zadawane przez lata pytanie nagle i niespodziewanie uda się im usłyszeć odpowiedź. Tak właśnie stało się w przypadku orła krakowskich oddziałów automobilowych.

**P**ośród polskich pamiątek wojskowych przechowywanych w prywatnych i muzealnych kolekcjach znajduje się kilkanaście egzemplarzy orłów o bardzo charakterystycznym rysunku, noszących w polu tarczy amazońki archaiczny wizerunek samochodu widzianego z boku. Wykonane dość prymitywnie, techniką odlewu, najczęściej z mosiądzu, a niekiedy ze srebra, przez długie lata stanowiły dla badaczy tematu zagadkę.

## Tajemnicze litery

Na srebrnych egzemplarzach orłów zachowały się austriackie próby srebra, nierozpoznany imiennik „PS” i literka „E”, wskazująca na krakowskie wykonanie. Cechy takie bito do końca 1920 roku, co pozwoliło na ustalenie najpóźniejszej możliwej daty powstania orła. Oczywiście było, że nie mógł on powstać w okresie poprzedzającym wybuch I wojny światowej. Uzyskane w ten sposób zawężenie okresu poszu-

▶ Orzeł krakowskich oddziałów automobilowych

kiwań do sześciu lat nie dawało wiele z racji ogromnej liczby polskich formacji wojskowych istniejących w tym przedziale czasowym. Najbardziej prawdopodobne wydawały się lata 1919–1920, kiedy to odtworzone Wojsko Polskie w błyskawicznym tempie urosło do miliona żołnierzy. Dla któregoś z oddziałów tej burzliwej epoki musiało powstać tak nietypowe godło,

przypuszczalnie przeznaczone do noszenia na czapkach.

Rąbka tajemnicy uchyliło odnalezienie zestawu zdjęć po mjr. Gustawie Zaleskim. Oficer ten – który służbę wojskową zaczynał w 4. Pułku Piechoty Legionów Polskich i kontynuował ją, jeszcze w latach I wojny światowej, w stopniu wachmistrza w 2. Pułku Ułanów LP – podczas wojny bolszewickiej



Fot. ze zbiorów T. Zawistowskiego

► Kapitan Gustaw Zaleski z 5. Dywizjonu Samochodowego z orłem oddziałów automobilowych na czapce, Kraków, 1925 rok



Fot. ze zbiorów T. Zawistowskiego

był, w stopniu podporucznika, adiutantem krakowskiego oddziału wojsk samochodowych. Zdjęcia stanowiące jego pamiątki z tamtych lat były pierwszymi dowodami dokumentującymi używanie orłów z wizerunkiem samochodu. Charakterystyczny rysunek orła, niepodobny do kształtu jakiegokolwiek innego wcześniejszego czy późniejszego godła, nie pozostawia – mimo niezbyt dobrej jakości zdjęć grupowych – cienia wątpliwości. Poszukiwany orzeł widnieje na czapkach znacznej części uwiecznionych na zdjęciach oficerów.

#### Początki istnienia oddziału

„Z rozkazu brygadiera Roji obejmie pan natychmiast dowództwo nad kadrą i parkiem wojsk samochodowych

w Krakowie” – taki rozkaz otrzymał 31 października 1918 roku por. Tadeusz Piotrowski. Pisał on po latach: „Wsiadam na oczekujący przed domem samochód i wstąpiwszy po drodze na strażnicę pożarną wyciągam gwałtem od jej komendanta kpt. Nowatnego biało-czerwoną flagę, pędząc z nią na Dąbie [gdzie znajdował się Autoersatz-Depot] i pełniący tam austriackiej warcie dając rozkaz zaciągnięcia jej na maszt. Staję przed mym byłym austriackim komendantem i odczytuję mu otrzymany rozkaz, tłumacząc go po niemiecku. Zrozumiał. Twarz mu zadrgała. Pyta tylko, jak ma ów rozkaz wykonać. – Ogłosić przed frontem oficerów i żołnie-

rzy, jak zwykle. Zabrzmiał alarmowy dzwon. Z warsztatów, magazynów, garaży i hal wysypało się wszystko, co żyło. Podoficerowie wyciągnęli szeregi pod sznur. Zabrzmiała niemiecka komenda, zdano raport. Austriacki kapitan Liedler ostrym, powolnym, przybitym głosem ogłosił, iż zmuszony »siłą« oddaje władze w moje ręce. A za chwilę wydzielony przeze mnie oddział Polaków powtarzał za mną żołnierską rotę przysięgi na wierność Ojczyźnie »do krwi ostatniej kropli z żył«. Były komendant austriacki z palcem u daszka czapki, a za nim szereg oficerów i zastępy żołnierzy: Niemców, Czechów i Węgrów, oddawali pierwsze od tyłu lat honory wojskowe polskiemu żołnierzowi i jego przysiędze. Tak w tym ►

► Orły noszone przez oficerów

Fot. ze zbiorów T. Zawistowskiego

dniu zmieniano w Krakowie wszystkie warty po wieczne czasy”. Obecni przy tym wspominali, że żaden opis nie odtworzy tego obrazu, tej radości, tego nastroju pierwszego dnia wolności. Tak powstał pierwszy w Krakowie oddział wojsk samochodowych Wojska Polskiego: Zapasowy Korpus Samochodów Okręgu Krakowskiego. Jednostka ta, po kolejnych przekształceniach w Autonaczelnictwo Generalnego Okręgu Krakowskiego (w grudniu 1918 roku), w Dowództwo Wojsk Automobilnych Generalnego Okręgu Krakowskiego (w maju 1919 roku), w 5. Dywizjon Samochodowy (w sierpniu 1921 roku), wreszcie w 5. Batalion Czołgów i Samochodów Pancernych (w marcu 1934 roku), ostatecznie w roku 1935 przyjęła nazwę 5. Batalionu Pancernego.

Pomimo euforii chwili początki nie należały do łatwych. Oprócz zorganizowania sprawnie działającego oddziału należało zabezpieczyć przejęty dobytek przed zniszczeniem i grabieżą, do której nawoływali robotników magazynowych i warsztatowych agitatorzy komunistyczni. Warsztaty samochodowe, uruchomione już w trzecim dniu po przejęciu z rąk Austriaków, przystąpiły do naprawy posiadanego sprzętu i do opancerzania samochodów ciężarowych dla wojsk walczących z Ukraińcami pod Przemyślem. Jednostka zaspokajała bieżące potrzeby

Dowództwa Okręgu Korpusu Krakowskiego w zakresie transportu samochodowego i napraw taboru samochodowego, zestawiała i wyposażała kolumny samochodowe mające wyruszyć na front, zorganizowała szkołę kierowców i wyszkoliła w ramach trzech kursów oficerskich ponad stu oficerów samochodowych. W czasie trwania III Powstania Śląskiego Dowództwo Wojsk Automobilnych Generalnego Okręgu w Krakowie wydatnie wspomogło powstańców samochodami, motocyklami, a nawet rowerami. Pamiętając o tym, w 1938 roku to właśnie ziemia śląska ofiarowała 5. Batalionowi Pancernemu sztandar, którego fundatorem był Zarząd i Pracownicy Wspólnoty Interesów Górniczo-Hutniczych S.A. w Katowicach.

Trudności okresu walk o granice dość barwnie opisał po dwudziestu latach jeden z dowódców oddziału, mjr inż. Lucjan Myciński, późniejszy dyrektor Huty Batory w Chorzowie: „Największą naszą troską w początkach pracy było uchwycenie i zabezpieczenie całego materiału odebranego zaborcom, odebranie tych wozów i materiałów, jakie w czasie zamętu pierwszych dni zostały skradzione, i jak najszybsze uruchomienie warsztatów naprawczych, aby cały tabor samochodowy, który był w stanie gorszym niż złym, jak najszybciej odremontować i zrobić

zdatnym do użytku dla armii. Brakowało wszystkiego, poczynając od ludzi fachowo przygotowanych, materiałów pędnych, kół i części zapasowych. [...] Pamiętam nasze zdumienie i radość, kiedy gdzieś koło połowy listopada zgłosił się do nas żołnierz jeszcze w mundurze austriackim, który po rozpadnięciu się frontu włoskiego przyprowadził gdzieś spod Udine aż do Krakowa przez wszystkie przeszkody austriackie i czeskie samochód ciężarowy w dość dobrym stanie, wraz z wszelkiego rodzaju zdobyczą. [...] Praca, jaką w początkach wykonywaliśmy, była bardzo oryginalna. Z braku części zapasowych tworzyło się z trzech niekompletnych samochodów dwa, a czasem tylko jeden; często budowaliśmy dość dziwne zespoły, w których podwozie, silnik i karoseria pochodziły z trzech rozmaitych typów. Trzeba było sobie radzić jak się dało, gdyż zapotrzebowanie samochodowe z dnia na dzień rosło, a przemysł samochodowego w Polsce wtedy także nie było. [...] w r. 1920 – spadło na nasze warsztaty duże i ciężkie zadanie uruchamiania i oddawania całymi kolumnami na front demobilu francuskiego. Mam do dziś dnia wrażenie, że z tym demobilem zachodziło grube nieporozumienie. Miarodajne czynniki w naczelnym dowództwie dysponowały tym materiałem i formacjami, jakie mieliśmy stwarzać,

tak jak gdyby to był materiał zdalny do służby polowej. W rzeczywistości był to w naszych oczach [z]łom samochodowy, z którego ani jednego wozu bez gruntownego remontu nie dało się uruchomić i z którego dla braku części zapasowych tylko ogromnym wysiłkiem udawało nam się kompletować kolumny”.

Z uwagi na specjalistyczny charakter prac przy sprzęcie motorowym przy jednoczesnym braku wystarczającej liczby wykwalifikowanego personelu wojskowego, warsztaty oddziału funkcjonowały głównie dzięki pracownikom cywilnym. W ocenie Zenona Druzgały, późniejszego urzędnika kontraktowego parku 5. Batalionu Pancernego, pracownicy warsztatów swoją postawą „wykazali, że oni również są żołnierzami, aczkolwiek nie noszą munduru i mają pełną świadomość dużej wagi ich roli dla Państwa oraz ciężącej na nich odpowiedzialności”. Potwierdziła to m.in. pochwała z ust Dowódcy Okręgu Generalnego Kraków, gen. por. Antoniego Symona, udzielona za to, że „w czasie krytycznym z początkiem lipca 1920 r. uchwalili robotnicy Okręgowych Warsztatów Samochodowych Nr 5 w Krakowie ofiarować na rzecz Państwa, aż do wyjaśnienia się sytuacji, 1 godzinę bezpłatnej pracy. Uchwałę tę utrzymali w mocy przez 3 miesiące, tzn. od 7 lipca do 30 września 1920 r. Niezależnie od tego pracowali wszyscy robotnicy Okręgowych Warsztatów Samochodowych w wyżej podanym okresie 2 do 3 godzin dziennie ponad obowiązkowych 8 godzin, a przy pilnych robotach poszczególne partie pracowały 2 dni i 1 noc bez przerwy”.

Obok zadań natury mechanicznej oddział zajmował się znakowaniem przygotowywanych pojazdów. Ciekawe wspomnienie pozostawił po sobie por. Józef Wolek, zapisawszy, że w trakcie formowania i wysyłania na front Polowej Kolumny Samochodów Ciężarowych nr 6 „Orły Polskie malowano na karoseriach samochodów już załadowanych na

▶ Metalowe godło naramienne szeregowych oddziałów wojsk samochodowych wprowadzone w listopadzie 1919, a zniesione w 1927 roku; godło noszone było na owalnej, czarnej, sukiennej podkładce (barwa patki wojsk samochodowych) na lewym rękawie kurtki mundurowej i płaszcza



Fot. ze zbiorów M. Nowakowskiego-Lipki

lorach”. Chęć posiadania własnego godła sprawiła, że wyprodukowana została pewna liczba godeł oryginalnego projektu, opatrzonych wizerunkiem samochodu takim samym jak na godle naramiennym oddziałów samochodowych, wprowadzonym od listopada 1919 roku. Nie wiadomo, kto był producentem. Z jednej strony odlanie, obrobienie i posrebrzenie orłów nie przekraczało zapewne możliwości warsztatów oddziału, niemniej opatrzenie jednego z godeł próbą srebra i imiennikiem wskazywać może na bardziej profesjonalnego wytwórcę galanterii mundurowej.

### Pełna identyfikacja orła

Dzięki zdjęciom mjr. Zaleskiego można dzisiaj stwierdzić, że zagadkowy dotąd orzeł był używany przez niektórych oficerów krakowskich oddziałów automobilowych w latach 1920–1925. O ile pierwszą z dat wyznaczają cechy srebra na jednym z egzemplarzy orła, o tyle drugą potwierdza prezentowane na s. 62 zdjęcie, przedstawiające kapitana Zaleskiego z omawianym orłem na czapce, a wykonane podczas powodzi, która nawiedziła Kraków

w 1925 roku. Otwarte pozostają trzy pytania: po pierwsze – o możliwość noszenia orła przez podoficerów, po drugie – o ewentualne używanie go w innych jednostkach automobilowych i po trzecie – o stosowanie go przed 1920 i po 1925 roku.

Może być, że omawiane godło wywodzi się z istniejącej w strukturach Dowództwa Wojsk Automobilowych w okresie od maja do listopada 1919 roku Szkoły Oficerskiej Wojsk Samochodowych. Dowódca szkoły, późniejszy dowódca 5. Dywizjonu, płk Tadeusz Piotrowski, nosił na czapce orła z wizerunkiem samochodu tak samo, jak kilku innych widocznych na zdjęciach młodszych oficerów. Powiązanie orła ze szkołą jest, jak dotąd, jedynie hipotezą.

Tak czy inaczej, dzięki odnalezieniu prezentowanych zdjęć orzeł z profilem samochodu na tarczy amazonek doczekał się identyfikacji. 🇵🇱

**Michał Nowakowski-Lipka** – prawnik, z zamiłowania zajmuje się historią polskiej broni pancerniej

**Tomasz Zawistowski** – autor trzech tomów monografii polskiego orła wojskowego, urzędniczego i szkolnego *Polskie orły do czapek w latach 1917–1945*