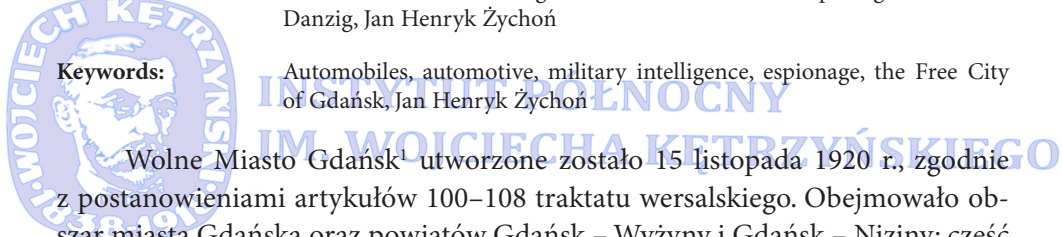

Bartosz Gondek, Artur Jendrzewski

SAMOCHODY A POLSKI WYWIAD WOJSKOWY W WOLNYM MIEŚCIE GDAŃSKU (1920–1939)

Słowa kluczowe: Samochody, motoryzacja, wywiad wojskowy, szpiegostwo, Wolne Miasto Gdańsk, Jan Henryk Żychoń

Schlüsselwörter: Automobile, Motorisierung, Militärnachrichtendienst, Spionage, Freie Stadt Danzig, Jan Henryk Żychoń

Keywords: Automobiles, automotive, military intelligence, espionage, the Free City of Gdańsk, Jan Henryk Żychoń



Wolne Miasto Gdańsk¹ utworzone zostało 15 listopada 1920 r., zgodnie z postanowieniami artykułów 100–108 traktatu wersalskiego. Obejmowało obszar miasta Gdańska oraz powiatów Gdańsk – Wyżyny i Gdańsk – Niziny; część terenów powiatów: tczewskiego, elbląskiego, malborskiego, kościerskiego i kartuskiego oraz miasto Sopot, które po 1920 r. stało się samodzielnym powiatem miejskim. Według spisu ludności z 1923 r. Wolne Miasto Gdańsk zamieszkiwało ogółem 366 730 osób, w tym około 40 tys. Polaków. Największy odsetek Polonii odnotowano w powiecie sopockim, bo aż 20%². W 1934 r. Gdańsk zamieszkiwało już około 408 tys. mieszkańców, a Polacy stanowili od 3 do 15% obywateli, w zależności od powiatu.

Wolnym Miastem Gdańskim zarządzali obywatele niemieccy, władze sympatyzowały więc z rządem niemieckim. Miało to wpływ na stosunki polsko-gdańskie. Należy zaznaczyć, że kwestie obywatelstwa gdańskiego regulowały postanowienia traktatu wersalskiego. Zgodnie z nimi, wraz z powołaniem Wolnego Miasta Gdańska dotychczasowe obywatelstwo niemieckie mieszkańców automatycznie zamieniano na gdańskie³. Konsekwencją tego było m.in. wydawanie

¹ Autorzy zamiennie stosują nazewnictwo Wolne Miasto Gdańsk i Gdańsk.

² J. Wójcicki, *Wolne Miasto Gdańsk 1920–1939*, Warszawa 1976, s. 78.

³ Osoby, które nie wyraziły zgody na przyjęcie obywatelstwa gdańskiego, a ukończyły 18 rok życia, musiały przenieść się do Niemiec. Kwestię obywatelstwa gdańskiego regulowały artykuły 105 i 106 traktatu wersalskiego.

dokumentów potwierdzających pobyt w Wolnym Mieście Gdańsku z własną pieczęcią. Gdańsk także posiadał własne oznaczenia i niezależne rejestracje samochodowe: DZ to numer rejestracyjny, a DA traktowano jako oznaczenie państwa⁴.

Władze Wolnego Miasta Gdańska miały uprawnienia do wydawania praw jazdy. W tym też celu odbywały się na terenie szkół średnich Wolnego Miasta Gdańska zajęcia „Przygotowania Wojskowego”. Jeden z cykli wykładów dotyczył również budowy samochodu. Prawo jazdy zdawało się wówczas u tzw. Radców. Zadawali oni kursantom pytania typu: co to jest prądnica, jak jest zbudowana, do czego służy akumulator. Po udzieleniu prawidłowych odpowiedzi oraz otrzymaniu pozytywnej oceny za jazdę samochodem prawo jazdy można było odebrać w starostwie powiatowym. Dokument był koloru zielonego, co oznaczało uprawnienia do poruszania się autem na drodze dla amatorów i nosiło nazwę „Pozwolenie na prowadzenie samochodu”. Prawo jazdy koloru czerwonego zarezerwowane było dla zawodowców⁵.

Obustronne sprawy polsko-gdańskie regulowała, oprócz zapisów z Wersalu, konwencja paryska z 1920 r. Ten dokument precyzował m.in. ustanowienie polskiej strefy celnej na obszarze Wolnego Miasta Gdańska. Miało to wpływ na sytuację ekonomiczną miasta oraz jego rozwój. Jedną z dziedzin gdańskiej gospodarki był szeroko pojęty przemysł samochodowy. W Gdańsku działało wiele filii koncernów samochodowych, a niektóre tytułowały się przedstawicielstwami na Wolne Miasto Gdańsk i Polskę. Należy tu wymienić chociażby firmę Citroen, usytuowaną przy Elisabethswall (współcześnie Wały Jagiellońskie); Fiat, który działał przy Stadtgraben 5 (dzisiejsze Podwale Grodzkie); Mercedes, zlokalizowany przy Hopfengasse 74 (dziś ul. Chmielna) oraz jedną z najciekawszych inicjatyw gospodarczych – Hudsexway, ulokowany przy Ritergasse (obecnie ul. Rycerska)⁶.

Wolne Miasto Gdańsk było otwarte dla obywateli innych państw, mogli oni do niego swobodnie wjechać i wyjechać. Sprzyjało to nawiązywaniu różnego rodzaju kontaktów i wymianie handlowej. Poza tym na obszarze Gdańska funkcjonowały przedstawicielstwa dyplomatyczne wielu krajów. Ze względu na położenie geograficzne, port oraz sąsiedztwo Polski i Niemiec miasto było doskonałym miejscem do prowadzenia działalności wywiadowczej. Należy dodać, że za działalność szpiegowską na obszarze Wolnego Miasta Gdańska nie groziła

⁴ <http://forum.dawnygdansk.pl/printview.php?t=3963&start=0&sid=dcf62026ac91c65a9606dd38ba4fe04e> (dostęp: 22.03.2015). Należy wyjaśnić, że Wolne Miasto Gdańsk nie było traktowane jako państwo, chociaż chciałyby tego jego władze. Suwerenność Wolnego Miasta Gdańska ograniczona była na rzecz Ligi Narodów oraz Drugiej Rzeczypospolitej.

⁵ <http://historia.trojmiasto.pl/Jak-dawni-gdanzczanie-zdobywali-prawo-jazdy-n87254.html> (dostęp: 16.03.2015).

⁶ <http://moto.trojmiasto.pl/Gdanskie-Hudsony-n38070.html> (dostęp: 22.03.2015).

żadna kara. Powodem były zapisy traktatu wersalskiego mówiące o zakazie posiadania przez Gdańsk własnej armii, czyli nie było tajemnicy, której należałoby strzec. Stąd miasto nad Motławą stało się swoistym tygłem wywiadowczym. Ścierały się tu przede wszystkim polskie, niemieckie i radzieckie służby informacyjne. Szybko też okazało się, że działalność ta skierowana była przeciwko Polsce. Jednocześnie Wolne Miasto Gdańsk pełniło rolę bazy wypadowej dla organizacji terrorystycznych, głównie ukraińskich⁷.

Obszar Gdańska rozpracowywany był przez polski wywiad od momentu odzyskania przez Polskę niepodległości, jednak dopiero w 1921 r. powstała tam pełnoetatowa Ekspozytura nr 2 Oddziału II Sztabu Generalnego (od 1928 r. Głównego) Wojska Polskiego⁸ (dalej: SG WP). W 1925 r. zmieniono jej numerację na „7”, a rok później dodatkowo nadano kryptonim „BIG”⁹ – Biuro Informacji Gdańsk. Szefami gdańskiej Ekspozytury, od momentu jej powstania, byli: rtm. (od 1924 r. – major) Karol Dubicz Penther (1921–1926), kpt. Alfred Birkenmayer (1926–1928), kpt. (od 1936 r. major) Jan Henryk Żychoń (1928–1930)¹⁰. Od 1930 r., w wyniku reorganizacji struktur polskiego wywiadu, w Gdańsku działał Posterunek Oficerski nr 4, czasowo także nr 5, a Centrala została przeniesiona do Bydgoszczy, przyjmując nazwę Ekspozytu-

⁷ A. Jendrzejewski, *Polski wywiad wojskowy w Wolnym Mieście Gdańsku w latach 1920–1930*, Gdańsk 2013, s. 46.

⁸ W rozkazie z 23 VI 1921 r. podano, że „Ekspozytura Oddziału II Sztabu Generalnego nr 2 z siedzibą w Gdańsku to zakonspirowana bez ujawniania nazwy Sekcja II Departamentu Wojskowego w Komisariacie Rzeczypospolitej Polskiej w Gdańsku”. Centralne Archiwum Wojskowe (dalej: CAW), Oddział II Sztabu Generalnego (Głównego) Wojska Polskiego 1921–1939 (dalej: Oddział II SGWP), sygn. I.303.4.42, Pismo z 23 VI 1921 r. dotyczące tymczasowego ustanowienia Ekspozytury Oddziału II Sztabu Generalnego. Na temat działalności polskiego wywiadu w Wolnym Mieście Gdańsku m.in. zob.: W. Kozaczuk, *Bitwa o tajemnice. Służby wywiadowcze Polski i Rzeszy Niemieckiej 1922–1939*, Warszawa 1977; L. Gondek, *Wywiad polski w Trzeciej Rzeszy 1933–1939. Sukcesy i porażki*, Warszawa 2011; W. Skóra, *Działalność gdańskiej ekspozytury polskiego wywiadu wojskowego w latach 1920–1930 (Pomorze Zachodnie, Prusy Wschodnie i Wolne Miasto Gdańsk)*, Poznań 2011; A. Jendrzejewski, *Polski wywiad wojskowy w Wolnym mieście Gdańsku*.

⁹ Kryptonim „BIG” miał służyć początkowo tylko do korespondencji. Później posługiwano się nim jako nazwą gdańskiej placówki. Archiwum Państwowe w Gdańsku (dalej: APG), Komisarz Generalny Rzeczypospolitej Polskiej w Gdańsku (dalej: KGRP), sygn. 259/1644, Instrukcja kpt. Alfreda Birkenmayera z 12 listopada 1926 r. dotycząca organizacji Ekspozytury oraz podległych jej posterunków oficerskich.

¹⁰ Jan Henryk Żychoń od 1928 r. współtworzył polski wywiad na Pomorzu. W latach trzydziestych XX w. kierowana przez niego służba informacyjna na Pomorzu stała się ogromną i znaczącą siłą w walce z niemieckim szpiegostwem. W czasie II wojny światowej Żychoń kierował Wydziałem Wywiadowczym Oddziału II Informacyjno-Wywiadowczego Sztabu Naczelnego Wodza. W wyniku oskarżenia go przez oficerów polskiego wojska o współpracę z Niemcami zrezygnował z posady w sztabie i zgłosił się na front. Zginął w bitwie pod Monte Cassino w 1944 r. Zob. szerzej: W. Jastrzębski, *Mjr Jan Henryk Żychoń – szef Ekspozytury nr 3 Oddziału II Sztabu Głównego w Bydgoszczy (1902–1944)*, Kronika Bydgoska, 1991, ss. 301–313; idem, *Major Żychoń i bydgoska ekspozytura wywiadu*, Bydgoszcz 1994; A. Peplowski, *W tajnej służbie*, Tygodnik Demokratyczny, 16 IV 1986, nr 14; A. Nogaj, *Nowiński kontra Żychoń*, Tygodnik Demokratyczny, 13 VII 1986 r.; A. Suchcitz, *Major Jan Żychoń – oficer wywiadu*, Teki Historyczne, t. 19, Londyn 1988–1989; J. Bohaczek-Trąbska, *W tajnej służbie. Z działalności majora Jana Henryka Żychonia*, Częstochowa 2011.

ra nr 3 Oddziału II SG WP. Jej szefem przez cały okres istnienia, czyli do końca sierpnia 1939 r., był wspomniany Jan Henryk Żychoń¹¹.

Zainteresowania polskiego wywiadu w Wolnym Mieście Gdańsku były szerokie – począwszy od pozyskiwania informacji o bieżącej polityce gdańskiej i niemieckim wpływie na nią, śledzeniu współpracy na linii Berlin–Moskwa, a na obserwacji niemieckiego przemysłu, także motoryzacyjnego, kończąc¹². Należy wyjaśnić, że zadania zmieniały się w zależności od aktualnych potrzeb polskiej „dwójki” i nie były stałe. Jednakże od drugiej połowy lat dwudziestych jedną z priorytetowych kwestii stanowił niemiecki przemysł, mechanizacja i wynalazczość techniczna. Przy napiętych stosunkach pomiędzy Polską a Niemcami ryzyko wystąpienia wojny było duże, a zastosowane w niej rozwiązania techniczne mogły być zaskakujące, stąd szczególne objęcie obserwacją tych dziedzin życia. Przykładem potwierdzającym tego rodzaju potrzebę była informacja gdańskiej Ekspozytury z 1930 r. Przekazano wówczas wiadomości, że na wschodniopruskich liniach transportu publicznego kursowało kilka autobusów firmy „Komnick”¹³ o trzech osiach. Ich konstrukcja pozwalała na poruszanie się po gorszych drogach, jednakże Prusy Wschodnie posiadały dość gęstą zabudowę dróg o nawierzchni bitej lub podobnej do asfaltu¹⁴. Wnioskowano zatem, że komunikacja autobusowa nie musiała używać takich pojazdów, bo drogi utrzymywane były w należytym stanie i z całą pewnością wystarczyłyby autobusy o dwóch osiach. Poza tym koszt utrzymania autobusu trzyosiowego był wyższy. Po wnikliwej obserwacji oraz analizie wysunięto przypuszczenie, że takie pojazdy zostały wprowadzone tytułem prób w przewidywaniu użycia ich na wypadek wojny do celów wojskowych. Taka teza zdaje się wysoce prawdziwa, bowiem podobnymi pojazdami posługiwały się zmotoryzowane baterie Reichswehry¹⁵.

Już w pierwszym okresie działania polskiego wywiadu w Gdańsku, kiedy to kierował nim rtm. Karol Dubicz, używano samochodu. Głównie chodziło

¹¹ Jak podaje W. Jastrzębski, kpt./mjr. Żychoń był „urodzonym wywiadowcą z dużym już stażem pracy w służbach specjalnych”. Ponadto słusznie zauważa, że Żychoń po rozpoczęciu działań wojennych przedostał się do Francji przez Rumunię, a nie przez Litwę, jak podają inni historycy. W. Jastrzębski, *Dzieje Ekspozytury nr 3 II Oddziału Głównego Wojska Polskiego w Poznaniu i Bydgoszczy (1919–1939)*, w: *Polski wywiad wojskowy 1918–1945*, pod red. P. Kołakowskiego i A. Peplńskiego, Toruń 2006, s. 352.

¹² Już w 1927 r. w programie zadań dla Referatu „Zachód” Oddziału II SGWP znalazł się zapis, że należy „przepracować informacyjnie i dokumentarnie takie ośrodki przemysłowe, jak BMW”. Początkowo koncern produkował silniki lotnicze, dopiero od drugiej połowy lat dwudziestych rósł w siłę jako jeden z liderów branży samochodowej. Zob. szerzej: L. Gonddek, *Wywiad polski w III Rzeszy*, ss. 57–58.

¹³ Założycielem firmy był elbląski przemysłowiec Franc Komnick. Fabryka, którą założył w tym mieście, znana była, oprócz z branży motoryzacyjnej, także z produkcji maszyn rolniczych.

¹⁴ Droga o nawierzchni podobnej do asfaltowej nosiła nazwę gudronitowanej, polana była produktem smołowym o nazwie Vialit. CAW, Oddział II SGWP, sygn. I.303.4.7793, Raport „BIG-u” nr 20 z 1930 r. dotyczący komunikacji autobusowej w Prusach Wschodnich.

¹⁵ Ibidem.

o szybkie przemieszczanie się, ale też służył on jako narzędzie pracy rozpoznawczo-informacyjnej. Podczas podróży w nieskrępowany sposób można było dokonywać obserwacji celów, a nawet je fotografować. Przez kolejne lata auto w placówce polskiego wywiadu w Wolnym Mieście Gdańsku było głównym środkiem transportu, przez co oszczędzano nie tylko czas, ale również pieniądze przeznaczone na podróż. Przejazd koleją był często znacznie droższy, a budżet polskiej placówki mocno ograniczony¹⁶.

W połowie lat dwudziestych samochody na gdańskich ulicach pojawiały się coraz liczniej. Wówczas nawet zawodowa straż pożarna w Gdańsku dysponowała samochodami pożarniczymi. Także Helmut Froböss, szef ówczesnej gdańskiej policji, zwanej Polizei Präsidium¹⁷, jeździł oplem¹⁸. Można też dodać, że w ostatnich miesiącach międzywojnia gauleiter Wolnego Miasta Gdańska Albert Foster poruszał się luksusowym horchem i mercedesem. W tym okresie popularne były także pojazdy z zakładów Adlera, które, obok Mercedesa, Opla i Auto Uniona, należały do największych producentów samochodów w Niemczech¹⁹.

Warto też wspomnieć o taborze samochodowym polskiej Wojskowej Składnicy Tranzytowej na Westerplatte, którego komendant podlegał Szefowi Wydziału Wojskowego Komisariatu Generalnego Rzeczypospolitej Polskiej w Wolnym Mieście Gdańsku. Obszar składnicy objęty był pracą kontrwywiadowczą gdańskiej Ekspozytury, dlatego posiadanie samochodu, chociażby ze względów bezpieczeństwa i zapewnienia nieskrępowanego kontaktu składnicy z komisariatem, było niezbędne. Nie mając jednak własnego, komendant korzystał z pojazdu, który znajdował się na stanie Wydziału Wojskowego Komisariatu Generalnego. Szef tegoż wydziału stale zabiegał o przyznanie składnicy motocykla i samochodów, zwłaszcza ciężarowego²⁰. Po długim okresie oczekiwania, związanym z kryzysem gospodarczym i brakiem środków budżetowych, skład-

¹⁶ CAW, Oddział II SGWP, sygn. I.303.4.7783, Protokół z kontroli całokształtu administracji i gospodarki wojskowej w Sekcji II Departamentu II, spisany 15 lipca 1921 r.

¹⁷ W strukturach gdańskiej Polizei Präsidium zakonspirowano niemieckie komórki wywiadu wojskowego. Kierował nimi na obszarze Wolnego Miasta Gdańska Oskar Reile. Na temat działalności niemieckich służb informacyjnych na obszarze Wolnego Miasta Gdańska zob. m.in.: H. Kopczyk, *Niemiecka działalność wywiadowcza na Pomorzu 1920–1939*, Gdańsk 1970; L. Gondek, *Działalność Abwehry na terenie Polski 1933–1939*, Warszawa 1974; A. Jendrzewski, *Niemieckie służby wywiadowcze w Wolnym Mieście Gdańsku w latach 1920–1933 (w świetle polskich informacji)*, w: *Służby specjalne w systemie bezpieczeństwa państwa. Przeszłość–Teraźniejszość–Przyszłość*, Materiały i Studia, Tom I, pod red. A. Krzaka i D. Gibas-Krzak, Szczecin–Warszawa 2012, ss. 207–218.

¹⁸ <http://historia.trojmiasto.pl/Jak-dawni-gdanzczanie-zdobywali-prawo-jazdy-n87254.html> (dostęp: 16.03.2015).

¹⁹ Ibidem.

²⁰ APG, KGRP, sygn. 259/1775, Pismo Szefa Departamentu VI Budownictwa MS Wojsk. z 2 listopada 1926 r. do Wydziału Wojskowego KGRP w Wolnym Mieście Gdańsku.

nicy przyznano najpierw samochód osobowy²¹. Tym autem był buick, przydzielony dopiero około 1933 r. Pierwszym znanym kierowcą był pracownik kontraktowy Brunon Cirocki. W 1934 r. zastąpił go Michał Gawlicki, posiadający od dekady licencję szoferską. Zatrudniony był w składnicy na etacie cywilnym jako mechanik²².

Wkrótce obok samochodu osobowego na Westerplatte pojawiła się półciężarówka. Zabiegi o samochód nadający się do przewozu towarów trwały od roku 1925, ale spotykały się z odmową ze strony władz wojskowych. Przydział samochodu dostawczego, a potem w 1939 r. ciężarowego, stał się konieczny w momencie rozpoczęcia budowy wartowni i koszar. Westerplatte potrzebowało pojazdu umożliwiającego zachowanie w tajemnicy przewożonego ładunku na trasach z Pomorza i z Gdyni. Taniej też było zaopatrywać się w Polsce w żywność i artykuły pierwszej potrzeby. Na początku czerwca 1939 r. składnica zdała dostawczego fiata, otrzymując w jego miejsce ciężarówkę tej samej marki. W połowie sierpnia 1939 r. właśnie takim samochodem przewieziono z Wydziału Wojskowego do składnicy niewielką ilość broni i amunicji. Ostatniego dnia sierpnia z Westerplatte wyjechał samochód osobowy Fiat 508, który zastąpił w drugiej połowie lat trzydziestych buicka. W momencie wybuchu wojny pozostała tam jedynie ciężarówka²³.

Najpopularniejszym samochodem na drogach Wolnego Miasta Gdańska był niewielki Adler Trumpf Junior. Jeździły także ciężarówki firmy Klockner-Deutz oraz Vomag, a także autobusy firmy Kassboerer, znane do dnia dzisiejszego w sektorze długodystansowych autokarów. Częstą marką pojawiającą się na gdańskich ulicach było BMW, a szczególnie jego legendarny model Dixi. Był on pierwszym samochodem seryjnym wspomnianego koncernu. Łączna produkcja tego auta osiągnęła blisko 16 tys. egzemplarzy, co jak na ówczesne czasy i moce produkcyjne było nie lada osiągnięciem. Jego atutem stał się niskolitrażowy silnik, stąd też jego popularność. Na drogach dominowały również auta z fabryki Opel AG. Najpopularniejsze to odmiany modelu 1,2-Liter. Dużym zaskoczeniem było później zastosowanie w nim mniejszego silnika o pojemności 1 litra (seria 1033). Budowano go od listopada 1932 r. do listopada następnego roku. 1-Liter zyskał popularność, gdyż był nieco tańszy w zakupie i w utrzymaniu, ale także głównie ze względu na niższy podatek, jaki wtedy uiszczano od pojemności silnika. Widywano też dwa modele o większym rozstawie osi (seria LG12). Chodzi tu o kabriolet i czterodrzwiowy sedan z sześcioma oknami. Budowano

²¹ A. Drzycimski, *Westerplatte. Reduta w budowie 1926–1939*, Gdańsk 2014, s. 223.

²² APG KGRP, sygn. 259/1612, Rękopis podania i życiorysu z 11 września 1934 r. i 28 sierpnia 1934 r. M. Gawlickiego przesłane komendantowi składnicy na Westerplatte.

²³ A. Drzycimski, *Westerplatte...*, ss. 225–226.

je od stycznia 1928 r. do grudnia 1931 r. Topowym modelem Opla widywanym na ulicach Gdańska był Opel 2-litre (o oznaczeniu LV). Była to limuzyna, model z produkcji lat 1935–1936, z czterema drzwiami i sześcioma oknami. Niezwykle atrakcyjne, porównywalne z dzisiejszym ferrari albo aston martinem, było wtedy widywane na ulicach Gdańska auto marki Packard, z nadwoziem gdańskiej firmy Danziger Karosseriefabrik. Wytwarzano w niej głównie karety i modele Coupe. Nadwozie to budowano na 140–145 calowym podwoziu Packarda z lat 1925–1927. Można to było rozpoznać po rozmiarze ogumienia, tarczowych kołach mocowanych na sześć śrub i długich cylindrycznych obudowach reflektorów. Na marginesie warto wspomnieć, że u schyłku lat dwudziestych ubiegłego stulecia w Gdańsku działało kilka firm karosujących. Były to m.in. Danziger Automobil Werke c/a J. Semmerling, Danziger Automobil-Werke, Stielow & Förster GmbH oraz wspomniana wyżej Danziger Karosseriefabrik A.G. i Hugo Bender, obie mieszczące się w Sopocie. Najstarszą firmą karosującą nadwozia na terenie Wolnego Miasta była firma Juliusa Hybbenetha, założona już w 1806 r.²⁴

Karl Benz i Gottlieb Daimler dali początek концерnowi Mercedes-Benz. Na ulicach Gdańska można był spotkać sporo modeli tej marki, tak w odmianach osobowych, dostawczych, jak i ciężarowych. Na zdjęciach z ulic Wolnego Miasta Gdańska, publikowanych na forach miłośników historii miasta²⁵, możemy zobaczyć parkującego przy Wielkiej Zbrojowni mercedesa w barwach NSDAP. Jest też niezwykle zdjęcie panoramy miasta, zrobione z kabiny autobusu marki Mercedes Benz, wjeżdżającego do Gdańska w latach trzydziestych od strony Kieźmarka. W Muzeum Motoryzacji w Gdyni stoi Mercedes Benz 170V, który przed wojną należał do członka automobilklubu policyjnego w Wolnym Mieście Gdańsku. W takim aucie możemy zobaczyć na gdańskich ulicach także Alberta Forstera.

Kupno luksusowego auta dla codziennej działalności polskiego wywiadu w Gdańsku nie wchodziło w rachubę. To zresztą miałyoby się z celem altywności na tzw. tajnym froncie. Jednakże starano się, aby auto stało się głównym wyposażeniem gdańskiej komórki informacyjno-wywiadowczej. W wyniku wzmagających się potrzeb Oddziału II wobec BIG-u, 18 listopada 1929 r. kpt. Żychoń poprosił o przydzielenie posterunkom oficerskim nr 2 w Chojnicach i nr 4 w Tczewie po jednym aucie. Posiadanie samochodu uzasadniał zwiększeniem efektywności pracy. Dodatkowo dla Posterunku Oficerskiego nr 4 posiadanie samochodu było bardziej opłacalne, czyli korzystniejsze finansowo niż podróż koleją²⁶. Należy dodać, że

²⁴ Informacje pochodzą z książki teleadresowej.

²⁵ Zob. szerzej: <http://forum.dawnygdansk.pl> – temat: „Samochody na terenie Wolnego Miasta Gdańska i na Pomorzu” (dostęp: 22.03.2015).

²⁶ A. Jendrzewski, *Polski wywiad wojskowy...*, s. 88.

główną bolączką polskiego wywiadu wojskowego było jego nienależyte dofinansowanie²⁷. Jednakże Żychoń nie mógł narzekać na zaspokajanie przez Oddział II tego rodzaju potrzeb.

Używanie samochodów przez posterunki oficerskie regulowały instrukcje wydawane przez Oddział II SG WP, który był jednocześnie właścicielem pojazdów. Jedna z nich pochodziła z 22 sierpnia 1928 r. Posterunek, któremu przydzielono auto, pokrywał całość kosztów związanych z jego użytkowaniem, w tym również naprawy. Auto prowadzić mógł tylko kierowca, a jego zarobki były w miarę dobre, wynosiły od 100 do 200 zł miesięcznie. Tu należy zaznaczyć, że pensja 250 zł w Drugiej Rzeczypospolitej była określana jako bardzo wysoka. Dla przykładu można podać, że bochenek chleba kosztował wówczas około 30 gr, a kilogram mięsa 1,50 zł²⁸. Oprócz prowadzenia auta, kierowca zajmował się także kwestiami wywiadowczymi. Dla własnego bezpieczeństwa, jak również osób przewożonych, mógł posiadać broń. Zgodnie z instrukcją, pełną odpowiedzialność, zarówno dyscyplinarną, jak i materialną, za posiadanie auta ponosił kierownik posterunku oficerskiego. Od niego zależało także to, czy prowadzenie pojazdu można było powierzyć komuś innemu. Jednak w razie uszkodzenia auta – odpowiadał kierownik²⁹. Warto tu wspomnieć, że archiwa polskie milczą na temat wypadków drogowych, w których udział brali funkcjonariusze polskiego wywiadu w Gdańsku. Inaczej to wyglądało w przypadku pozostałych użytkowników gdańskich dróg. Jedno z wydań „Gazety Gdańskiej” z 1923 r. podawało, że „nie ma prawie dnia, aby kronika nie odnotowała jakiego nieszczęścia spowodowanego nieostrozną jazdą szoferów”³⁰.

Kierowcy, pracującego na usługach polskiego wywiadu, podczas prowadzenia auta nie wolno było spożywać napoi alkoholowych pod rygorem utraty posady. Ponadto musiał posiadać kwalifikacje mechanika samochodowego, które podczas rekrutacji były sprawdzane. Przed wyjazdem każdorazowo kontrolowano, czy prowadzący maszynę ma przy sobie prawo jazdy oraz kartę rejestracyjną pojazdu. Ponadto niezbędnymi dokumentami wożonymi ze sobą były przepisy o ruchu kołowym oraz księga wyjazdów, która pełniła przede wszystkim funkcję ewidencyjną. Notowano w niej dane osobowe przewożonych pasażerów, datę podróży, ilość kilometrów oraz cele i koszty przejazdu. Uzupełniał ją,

²⁷ Szerzej na temat finansów polskiego wywiadu pracującego na kierunku niemieckim zob.: L. Gonddek, *Wywiad polski w III Rzeszy...*, ss. 194–211.

²⁸ <http://biznes.newsweek.pl/panie-marszalku--jak-zyc--ceny-i-zarobki-w-ii-rp,104856,1,1.html> (dostęp: 14.06.2014).

²⁹ T. Grabarczyk, *Struktura, organizacja i metody działania bydgoskiej ekspozytury polskiego wywiadu w latach 1930–1939*, Toruń 2001, s. 90.

³⁰ <http://historia.trojmiasto.pl/Orgje-samochodowe-Mydlo-w-aucie-obowiazkowe-n86568.html> (dostęp: 22.03.2014).

jak również podpisywał, za każdym razem pasażer. Kierowca notował tylko datę powrotu do garażu oraz stan licznika pokonanej drogi. Księga przechowywana była na co dzień w siedzibie posterunku oficerskiego³¹.

Ruchy samochodów należących do polskich służb były przedmiotem niemieckiej inwigilacji, której potwierdzenie znaleźć można choćby w piśmie, jakie skierowała w październiku 1933 r. olsztyńska policja do poszczególnych landratów oraz służby kryminalnej i granicznej. Znajdowała się w nim informacja malborskiej placówki Abwehry, czyli niemieckiego wywiadu, zawierająca numery rejestracyjne samochodu używanego przez Jana Henryka Żychonia³².

Samochody były przyczyną poważnych problemów tego oficera. Mimo że ta kwestia nie dotyczy obszaru Wolnego Miasta Gdańska, to warto ją przytoczyć chociażby z powodu osoby mjr. Żychonia. Pod koniec 1939 r. postawiono mu zarzut działania na szkodę państwa w związku ze sprzedażą pojazdów. Chodziło o dwa samochody służbowe, które miały zostać skonfiskowane przez Rumunów w wyniku internowania. Potem okazało się jednak, że Żychoń otrzymał 39 tys. leji za ich sprzedaż. Nie wspominał, kto dokonał sprzedaży, a jedynie o otrzymaniu zapłaty. Pieniądze, według jego relacji, wpłacić zamierzał do Oddziału II przy okazji rozliczenia się z własnej działalności wywiadowczej sprzed września 1939 r. Przyznał także, że kazał sprzedać inne auto, którego używał jeszcze w Polsce. Według słów Żychonia, o wszystkim poinformował ppłk. Stefana Mayera, który nie widział w tym niczego złego. Szczególnej pikanterii tej sytuacji dodaje fakt, że wspomniane dwa pierwsze auta zostały najpierw faktycznie zajęte przez władze rumuńskie, ale dzięki łapówce, zwrócono je. W konsekwencji wszystkie maszyny zostały sprzedane, a o zyskach wiedziało wąskie grono zainteresowanych, skupionych wokół kierownictwa Oddziału II. Jednakże relacja Żychonia wydała się na tyle wiarygodna, że na początku lutego 1940 r. postępowanie wobec „asa polskiego wywiadu” zostało umorzone³³.

Żychoń lubił wystawne życie, co spowodowało oskarżenie go o współpracę z wywiadem niemieckim, a także o niejasną politykę finansową związaną ze sprzedażą aut. Oskarżyciele, czyli oficerowie kierujący polskim wywiadem na kierunku wschodnim, uważali, że nie można tak dostatnio żyć za pensję oficerską. Wszystko wskazuje na to, że takie życie możliwe było dzięki jego żonie – Helenie Kielbasównie. Ślązaczka pochodziła z bogatego domu i pokrywała niecodzienne potrzeby swojego męża.

³¹ T. Grabarczyk, *Struktura, organizacja i metody...*, s. 90.

³² Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej, GK, sygn. 869/18, Pismo Staatspolizeistelle Allenstein w sprawie informacji dostarczonych przez Zweigstelle Marienberg der Abwehrstelle Ostpreussen z 23 października 1933 r.

³³ J. Bohaczek-Trąbska, *W tajnej służbie...*, ss. 155–156.

Zamiłowanie do życia na wysokim poziomie widać na jednym z bardziej znanych zdjęć Żychonia, wykonanym w latach trzydziestych XX w. przed bydgoską Ekspozyturą nr 3 Oddziału II Sztabu Głównego Wojska Polskiego. Żychon pozuje na nim przy dużym, ekskluzywnym samochodzie. Jak dotąd nikt nie pokusił się o określenie marki i modelu roadstera przypisywanego Żychoniowi. Z punktu widzenia badawczego to dosyć trudne zadanie. Przed II wojną światową produkcja samochodów charakteryzowała się dużym zindywidualizowaniem nadwozi, które powstawały w niezależnych warsztatach karoseryjnych. Producent samochodu dostarczał w wielu przypadkach jedynie ramę z silnikiem oraz układem jezdny. Czasami indywidualizacja obejmowała także chłodnicę. W takim przypadku określenie producenta bywa czasami wręcz niemożliwe.

Samochód na fotografii ustawiony jest frontem do obiektywu aparatu, co nieco ułatwia sytuację, ponieważ widzimy kształt chłodnicy oraz zarys znaku firmowego producenta. To stanowiło punkt wyjścia do dalszych poszukiwań. Od początku oczywistym było, że nie jest to żaden ze standardowych pojazdów cywilnych, użytkowanych przez wojsko i agendy rządowe Drugiej Rzeczypospolitej. Te w latach trzydziestych użytkowały głównie FIAT-y 508 i 518, uzupełniane od połowy trzeciej dekady ubiegłego stulecia o produkty montowni Lilpopa, czyli ople, chevrolety i samochody marki Buick³⁴.

Proporcje, cechy konstrukcyjne i kształt atrapy chłodnicy wyraźnie wskazują na pojazd wyprodukowany na przełomie lat dwudziestych i trzydziestych poprzedniego wieku w Europie. Po dokonaniu analizy porównawczej kilkuset zdjęć i identyfikacji logo na podstawie kształtu rysującego się na chłodnicy, autorzy artykułu, korzystając z konsultacji Andrzej Głajzera – dziennikarza miesięcznika starej motoryzacji „Automobilista”, ustalili, że widoczny na zdjęciu samochód powstał w uznanej brytyjskiej fabryce Riley. Najprawdopodobniej jest to model Gamecock 2 Seater z lat 1931–1932, spokrewniony z modelem „Nine”, odnoszącym sukcesy wyścigowe, m.in. na torach Brooklands i Le Mans³⁵.

W tym czasie założona w 1896 r. w Coventry marka była jednym z najsławniejszych brytyjskich producentów samochodów sportowych. Koncepcja i wygląd lekkich i dobrze prowadzących się konstrukcji Riley-a stanowiły m.in. bazę wyjściową do sportowego modelu SS 100, produkowanego także w Coventry przez Swallow Sidecar Company, która po II wojnie światowej zmieniła nazwę na Jaguar.

Nowy Riley Gamecock 2 Seater kosztował około 500 funtów. Biorąc pod uwagę, że w latach 1930–1933 kurs funta kształtował się pomiędzy 40 a 30 zł,

³⁴ A. Jońca, R. Szubański, J. Tarczyński, *Pojazdy Wojska Polskiego. Barwa i Broń*, Warszawa 1990.

³⁵ H. H. Linz, H. Schrader, *Die Grosse Automobil Enzyklopädie 100 Jahre Geschichte, 2500 Marken aus 65 Ländern*, München 1986.

oznacza to, że w Polsce, bez podatku, samochód ten kosztował od 20 do 15 tys. zł. Była to równowartość czterech lub trzech FIAT-ów 508, kosztujących nieco ponad 5000 zł, lub dwóch FIAT-ów 518. Była to wówczas zawrotna kwota. Dziś, porównując segmenty i relacje cenowe, odpowiednikami riley'a byłyby nowe, sportowe BMW Z4, albo Mercedes SLK.

Jasny kolor pojazdu oraz sportowe nadwozie może sugerować, że jest to samochód prywatny, choć w przypadku tajnych służb normalną praktyką było i jest nabywanie samochodu, który nie przywodzi oczywistych skojarzeń. Mało prawdopodobne jest jednak, że widoczny na zdjęciu roadster jest tym samym pojazdem, o którym wspomniano wcześniej przy okazji transakcji samochodowych w Rumunii. Niezależnie od umiłowania Żychonia od luksusu i częstego lekceważenia przez niego zasad konspiracji, kupowanie szefowi Ekspozytury jednostkowego otwartego auta, bardziej pasującego do gwiazd kina niż służby państwowej, wydaje się ekstrawagancją, niedopuszczalną nawet dla najbardziej wyrozumiałych kwatermistrzów.



Major Jan Henryk Żychoń na dziedzińcu Ekspozytury nr 3 Oddziału II Sztabu Głównego Wojska Polskiego w Bydgoszczy

Źródło: <http://www.dobroni.pl/rekonstrukcje,major-jan-zychon-8211-glosny-bohater-cichej-wojny,9092> (dostęp: 22.03.2015 r.).

Bartosz Gondek Artur Jendrzejewski, *Automobile und der polnische Militärnachrichtendienst in der Freien Stadt Danzig (1920–1939)*

Zusammenfassung

In den zwei Jahrzehnten zwischen den beiden Weltkriegen wurden Automobile zu einem beliebten Verkehrsmittel. Deshalb kamen sie auch in der nachrichtendienstlichen Arbeit zum Einsatz. Dabei ging es vor allem darum, dass ihre Nutzung billiger war als Bahnfahren. Außerdem bestand die Möglichkeit, ungehindert und schnell zu reisen sowie einige Spionageaufgaben auszuführen. Gleichzeitig musste man aufpassen, weil der fremde Nachrichtendienst schnell dahinterkam, auf welche Weise sich die polnischen Offiziere in Danzig fortbewegten. Die Entwicklung der Automobilindustrie führte zu einem großen Interesse an neuen Modellen, auch schnellen und sportlichen. Deshalb wurde die Markenvielfalt mit der Zeit auch ein unabdingbares Element auf den Danziger Straßen, auf denen es auch zu Zusammenstößen und Unfällen kam. Der Besitz eines Automobils gehörte auch zum sozialen Status, je teurer und schöner das Auto eines Bürgers war, desto bedeutsamer war seine Position in der Danziger Gesellschaft. Die Danziger Entscheidungsträger fuhren teure Autos, die aus dem Ausland eingeführt wurden. In dieses Bild passte auch der Chef des polnischen Nachrichtendienstes, Major Jan Henryk Żychoń, der außer üppigen Empfängen auch teure Autos liebte. Dies trug dazu bei, dass er von in östlicher Richtung arbeitenden Offizieren beschuldigt wurde, mit einem fremden Nachrichtendienst zusammenzuarbeiten, denn dort wurde die Quelle seiner Finanzen gesehen. Żychoń machte sich nichts aus den falschen Anschuldigungen, gab aber für die Transparenz der ihm unterstellten Offiziersdienststellen zahlreiche Anweisungen heraus, auch für die Fahrer von Dienstfahrzeugen. Dies hatte großen Einfluss auf die Optimierung der Informationsarbeit. Automobile waren auch der Grund für weitere Probleme des „Asses des polnischen Nachrichtendienstes“, die zu einer Verschärfung des Streites mit seinen früheren Opponenten führten.

Übersetzt von *Christiane Schultheiss*

Bartosz Gondek, Artur Jendrzejewski, *Cars and Polish military intelligence in the Free City of Danzig (1920–1939)*

Summary

Cars in the interwar became a popular means of communication. Therefore, also benefited from it in intelligence work. Mainly it was just that their exploitation was cheaper than rail travel. On the other hand, gave it the ability to travel freely and quickly, and also perform some espionage tasks. At the same time we had to be careful, because foreign intelligence quickly versed in the ways of movement of Polish officers in Gdansk. The development of the automotive industry caused a lot of interest in new models, including rapid and sports. Therefore, sometimes the variety of brands became an indispensable element of Gdańsk streets, where there had place also collisions and accidents. Having a car also scheduled between social status, and so the more expensive and nicer car had the individual, the more significant was his position in society Gdansk. Gdańsk policymakers drove expensive cars, imported from abroad. In this image also entered the Polish intelligence chief, Maj. Jan Henryk Żychoń who loved, next to glamorous parties, expensive cars. And this led to accusations him by officers working in an easterly direction, to cooperate with foreign intelligence, because there seen the source of his finances. Żychoń had no worries about false allegations, the transparency of the work of subordinate officers stations, seemed numerous instructions, even for drivers of company vehicles. This had a big impact on the streamlining of information. Cars were also cause other problems, “ace Polish intelligence” that exacerbated the dispute with his former opponents.

Translated by Jerzy Kielbik