

Jan Tarczyński*

Maksymilian Sokół-Potocki**

JEDYNY TAKI... OSTATNI SAMOCHÓD MARSZAŁKA JÓZEFA PIŁSUDSKIEGO W POLSKICH ZBIORACH MUZEALNYCH

ONE OF A KIND. THE LAST CAR OF MARSHAL JOSEPH PILSUDSKI IN THE POLISH MUSEUM COLLECTIONS

Streszczenie. Artykuł jest próbą przybliżenia losów najciekawszego pojazdu Kolumny Samochodowej G.I.S.Z., który przetrwał dziejową zawieruchę i jest dzisiaj eksponatem stołecznego Muzeum Techniki i Przemysłu Naczelnej Organizacji Technicznej – Federacji Stowarzyszeń Naukowo-Technicznych. Ten unikatowy samochód to amerykański Cadillac 355D Series 30 Fleetwood 7 Passengers Limousine, zamówiony w końcu 1934 roku dla Marszałka Józefa Piłsudskiego, Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych i Ministra Spraw Wojskowych, a sprowadzony do kraju w początku następnego roku.

W 1934 roku, w końcowym okresie życia Marszałka, pojazdy marki Cadillac z Samodzielnej Kolumny Samochodowej G.I.S.Z. i w jego użytkowaniu nie należały do najnowszych, jednak sprowadzony samochód tylko na krótko mógł służyć Marszałkowi. Można domniemywać, że bez żadnej przerwy Cadillac 355D pozostał przez dalsze lata w użytkowaniu Aleksandry Piłsudskiej.

W kampanii wrześniowej 1939 roku Cadillac 355D był w użytkowaniu Naczelnego Wodza, Marszałka Edwarda Śmigłego-Rydza. Rozwój sytuacji wojennej w Polsce

* Doktor nauk humanistycznych, starszy kustosz, dyrektor Centralnej Biblioteki Wojskowej im. Marszałka Józefa Piłsudskiego (więcej o Autorze zob. „Noty biograficzne”).

** Absolwent Bezpieczeństwa Międzynarodowego i Stosunków Międzynarodowych Wyższej Szkoły Cła i Logistyki w Warszawie, starszy kustosz, kierownik Działu Bibliografii Wojskowej w Centralnej Bibliotece Wojskowej im. Marszałka Józefa Piłsudskiego (więcej o Autorze zob. „Noty biograficzne”).

powodował ciągłe przemieszczanie się najwyższych władz państwowych i wojskowych w kierunku południowo-wschodnim, gdzie planowano ostateczną obronę. Jednak 17 września, po napaści bolszewickiej Rosji na Polskę, Naczelny Wódz, Marszałek Edward Śmigły-Rydz przekroczył rumuńską granicę opancerzonym samochodem Cadillac 355D Józefa Piłsudskiego.

Cadillac 355D Józefa Piłsudskiego pozostał przez całą wojnę w Rumunii. Dzięki staraniom inż. Stefana Wengierowa Cadillac 355D został sprowadzony do Polski w końcu 1946 roku.

Od drugiej połowy lat 40. do drugiej połowy lat 50. XX wieku Marszałkowski Cadillac użytkowało przypuszczalnie Ministerstwo Bezpieczeństwa Publicznego Polski Ludowej.

Cadillac 355D Józefa Piłsudskiego prawdopodobnie w 1956 roku został przekazany do składnicy muzealnej we Wrocławiu, zorganizowanej głównie dla zabytkowego sprzętu lotniczego przez jego depozytariusza, Muzeum Techniki Naczelnej Organizacji Technicznej.

W końcu 2012 roku Cadillacem 355D Marszałka Józefa Piłsudskiego, unikatowym zabytkiem kultury materialnej, związanym w szczególny sposób z polską historią, zainteresował się Bronisław Komorowski, Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej.

7 listopada 2014 roku, w Pałacu Belwederskim, podczas uroczystej prezentacji odrestaurowanego ostatniego samochodu Marszałka Józefa Piłsudskiego – Cadillaca 355 D, dokonano symbolicznego przekazania samochodu pod opiekę Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, inicjatora jego restauracji.

Abstract. The article is an attempt to recreate the fate of the most interesting of the vehicles belonging to the automobile column of GISZ – the General Inspectorate of the Armed Forces. It survived the turmoils of war and today holds pride of place among the exhibits in the Polish Federation of Engineering Associations' Museum of Technology. This unique vehicle is an American Cadillac, a Series 30 Fleetwood 355D 7-passenger limousine, ordered at the end of 1934 for Marshal Józef Piłsudski, Inspector General of the Polish Armed Forces and Minister of Military Affairs, and delivered to Poland at the beginning of the following year. Based on the production series model, this Special Edition was produced specifically for Józef Piłsudski and incorporated an extensive range of modifications and facilities, enhancing the user's security and comfort.

The Cadillac 355D remained at the disposal of the General Inspector of the Armed Forces until September 1939. It appears to have been used quite extensively by the Independent Automobile Column, as evidenced by numerous „requisitions to remove defects” in the Column's workshop. During the September Campaign of

1939, the Cadillac 355D was used by the Commander in Chief, Marshal Edward Śmigły-Rydz. Between the second half of the 1940s and the late 1950s, the Marshal's Cadillac was at the disposal of the Polish Ministry of Public Security and then, in 1956, it was relegated to the Museum's stores in Wrocław in a totally devastated state. On 7th November 2014, a ceremonial presentation of the restored Cadillac 355D – Marshal Józef Piłsudski's last motor car – took place outside the Belweder Presidential Palace and it was subsequently put on public display in the Łazienki Palace Gardens.

Odtwarzanie historii polskiej motoryzacji z lat II Rzeczypospolitej jest wobec uszczuplenia i rozproszenia zasobów archiwalnych przez wypadki dziejowe zadaniem trudnym i pełnym niespodzianek. Dotyczy to zwłaszcza materiałów źródłowych z zakresu motoryzacji wojskowej, szczególnie interesujących obu najeźdźców naszego kraju we wrześniu 1939 roku – Niemców i Rosjan. Do tej grupy należą przede wszystkim dokumenty o charakterze naukowo-badawczym i konstrukcyjno-produkcyjnym. Ale nie tylko, bowiem zabór archiwaliów dotknął także jednostkę o charakterze usługowym, jaką była Samodzielna Kolumna Samochodowa Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych, powołana do służby w końcu 1926 roku.

Artykuł jest próbą przybliżenia losów najciekawszego pojazdu Kolumny Samochodowej G.I.S.Z., który przetrwał dziejową zawieruchę i jest dzisiaj eksponatem stołecznego Muzeum Techniki i Przemysłu Naczelnej Organizacji Technicznej – Federacji Stowarzyszeń Naukowo-Technicznych. Ten unikatowy samochód to amerykański Cadillac 355D Series 30 Fleetwood 7 Passengers Limousine, zamówiony w końcu 1934 roku dla Marszałka Józefa Piłsudskiego, Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych i Ministra Spraw Wojskowych, a sprowadzony do kraju w początku następnego roku. Wykonany jednostkowo (edycja specjalna) dla Józefa Piłsudskiego, jako rozwinięcie seryjnego pojazdu tej marki,

miał szereg zmian i udogodnień, podnoszących bezpieczeństwo i wygodę użytkownika.

W 1934 roku, w końcowym okresie życia Marszałka, pojazdy marki Cadillac z Samodzielnej Kolumny Samochodowej G.I.S.Z. i w jego użytkowaniu nie należały do najnowszych.

Zmiany konstrukcyjne, widoczne w samochodach z tego okresu pogłębiały jeszcze anachroniczny wizerunek pojazdów Kolumny Samochodowej, zakupionych w latach 20-tych XX wieku. Jak bardzo ten wizerunek zapadł w świadomość współczesnych, świadczą słowa: „Marszałek Piłsudski jeździł zwyczajowo na swoim starożytnym Cadillacu”, napisane w 1942 roku w Londynie przez gen. bryg. Tadeusza Kossakowskiego, który w latach 1927-1936, pełniąc różne funkcje służbowe, był realizatorem zakupu wojskowych pojazdów¹.

Generalny Inspektor Sił Zbrojnych i Minister Spraw Wojskowych Józef Piłsudski nie przywiązywał szczególnego znaczenia do samochodowych nowości. Wóz musiał być „wygodny, aby nie rzucało i mocny, dobrze gdyby amerykański”². Lubił jednak szybko jeździć. Często obliczał, w jakim czasie powinien przejechać dany dystans i z zegarkiem w ręku pilnował kierowcę Zygmunta Malinowskiego, aby się nie ociągał. Był zadowolony, gdy drogę z Warszawy do Druskiennik, gdzie często odpoczywał (ok. 320

¹ T. Kossakowski, *Protokół komisji powołanej w związku z wynikiem kampanii wojennej 1939 roku*, Londyn, 23 marca 1942 roku, s. 9.; IPIMS, B. 1709.

Gen. bryg. T. Kossakowski był w latach 1927-1936: zastępcą szefa Departamentu Inżynierii i Saperów Ministerstwa Spraw Wojskowych, dowódcą Broni Pancernych MSWojsk. i szefem Departamentu Zaopatrzenia MSWojsk.

² Te słowa, wypowiedziane przez Józefa Piłsudskiego w początkach 1934 roku do ówczesnego dowódcy Samodzielnej Kolumny Samochodowej G.I.S.Z, kpt. Mariana Brodzisza przy okazji pierwszych jazd Rolls-Roycem, przekazał Janowi Tarczyńskiemu płk dypl. Kazimierz Skrzywan (wówczas kpt dypl. w Oddziale II Sztabu Głównego) z Instytutu Polskiego i Muzeum Gen. Sikorskiego w Londynie, w grudniu 1990 roku.

kilometrów), po drogach o wiele gorszych niż dzisiejsze odbył w wyścigowym tempie 5 godzin i 40 minut³.

Stan techniczny samochodu Kolumny G.I.S.Z., determinowany także okresem jego użytkowania, miał tu pierwszorzędne znaczenie. Istotny był też producent pojazdu i jego rodzaj nadwozia. Kierując się pozytywnymi doświadczeniami z samochodami Cadillac, w różnych wersjach nadwoziowych, wożących Józefa Piłsudskiego od 1919 roku, wybrano do zakupu wóz tej marki, z karoserią zamkniętą, dostosowaną do wieku i stanu zdrowia schorowanego Marszałka.

Sprawę zlecono prywatnemu importerowi. Inż. Adolf Skwarczewski, współwłaściciel spółki Stołeczne Towarzystwo Handlu Samochodami powiedział w opublikowanym wywiadzie: *W 1934 roku otrzymałem rządowe zamówienie na samochód dla Marszałka Józefa Piłsudskiego. Pamiętam, że nie sprecyzowano, o jakie wyposażenie chodzi, co nie ułatwiło realizacji zamówienia. Postawiono tylko jeden warunek: żeby Marszałek mógł wsiadać bez pochylania głowy, bo był już wtedy poważnie chory. Firma przebudowała więc znacznie całe nadwozie podwyższając je, czego w zasadzie nigdy nie robiono, nawet na usilne żądania bogatych klientów. Tym razem odstąpili od zasady i taki egzemplarz Cadillaca powstał na moje zamówienie (...)*⁴.

Co ciekawe, dopiero w drugiej połowie stycznia 1935 roku II Wiceminister Spraw Wojskowych „(...) zarządził zakup 1 samochodu osobowego marki „Cadillac” 8 cyl. karety 7-osobowej „Fleetwood Specjal”, najnowszego typu, o nadwoziu specjalnie podwyższonym o 10 cm. w luksusowym wykonaniu, według oferty

³ W. Jędrzejewicz, J. Cisek, *Kalendarium życia Józefa Piłsudskiego 1867-1935*, Kraków-Łomianki 2007, t. IV, s. 272.

⁴ B. Koperski, *Cadillac Naczelnika*, „Motor”, 1988, nr 42 z 16 października.

firmy „Towarzystwo Handlu Samochodami”, złożonej do Kierownika Zaopatrzenia Broni Pancерnej 19 grudnia 1934 r. (...)”⁵.

Oferta Stołecznego Towarzystwa Handlu Samochodami z 19 grudnia była zapewne, w rozumieniu oferenta, tylko dopełnieniem strony formalnej zakupu samochodu⁶, który – jak stwierdził szef firmy – „powstał na moje zamówienie” znacznie wcześniej! Specyfikacja budowy (list przewozowy) tego pojazdu nosi bowiem datę 8 listopada 1934 roku, z listopadowym terminem wysyłki przez General Motors Export w Nowym Jorku do General Motors International A/S w duńskiej Kopenhadze i docelowym portem odbioru – Gdynia⁷. Dokument dotyczy Cadillaca 355D „for Marshall Pilsudski”, 7-osobowej limuzyny serii 30 modelu na rok 1935, z kierownicą po lewej stronie, o numerze silnika 315251 i numerze podwozia 310532, z nadwoziem w kolorze czarnym (i szybkościomierzem kilometrowym), na szprychowych kołach, ogumionych oponami Goodyear Baloon 7,50 x 17⁸. Specyfikacja (list przewozowy) otrzymała numer 719022, a w załącznikach zawarto informacje

⁵ Pismo zastępcy dowódcy Broni Pancерnych MSWojsk do kierownika Zaopatrzenia Inżynierii z 25 stycznia 1935 roku. CAW, G.I.S.Z. I.302.4.1893.

⁶ W II Rzeczypospolitej takie uprzedzające działania importerów samochodowych były często spotykane. Istniało jednak duże niebezpieczeństwo wycofania się kontrahenta i strat finansowych. Doświadczył tego później inż. Adolf Skwarczewski: „Moje interesy z armią nie szły jednak najlepiej. Gdy tuż przed wojną jeden z wiceministrów obrony narodowej zamówił u mnie 10 tysięcy podwozi Chevrolet do samochodów terenowych; bezzwłocznie zawiadomiłem o tym moich amerykańskich kontrahentów. Wysyłka została przygotowana natychmiast i wtedy okazało się, że minister skarbu nie da na ten cel ani grosza. W rezultacie transport tych podwozi wylądował aż w Indiach, a General Motors zablokował wszystkie aktywa, zostałem na lodzie...” B. Koperski, dz. cyt.

⁷ Specyfikacja budowy „Cadillac series 30 7 pass. limousine”, „for Marshall Pilsudski, Gdynia” z 8 listopada 1934 roku. *General Motors Media Archive – Vehicle Invoice Department, Built Sheet Collection*, Livonia, USA; VIN 3105032. Dokument uzyskany po przesłaniu numeru podwozia (3105032) umieszczonego na podłużnicy ramy Cadillaca 355D, zachowanego w Muzeum Techniki NOT w Warszawie.

⁸ Tamże.

odnośnie dodatkowego wyposażenia, określonego przez inż. Adolfa Skwarczewskiego, zapewne bez formalnego uzgodnienia z władzami wojskowymi (podaję w kolejności zapisu): osłona chłodnicy „z ornamentem”, odrębne przedziały: kierowcy i pasażerski (wóz miał ściankę działową z opuszczaną szybą) ogrzewane elektrycznie, akumulatory połączone równolegle, duży zbiornik paliwa o pojemności „600 kg” (tak zapisano w oryginalnym dokumencie), zbiornik oleju silnikowego, oświetlenie stopni, poduszki i oparcia siedzeń z wypełnieniem puchowym, pomocnicze uchwyty sznurowe dla ułatwienia wsiadania i wysiadania w przedziale pasażerskim, wszystkie kulo odporne szyby o grubości 7/8 cala, radio „główne” zainstalowane w przedziale tylnym – pasażerskim, odbierające na falach długich i krótkich, specjalny sygnał dźwiękowy – syrena, lampa przenośna zasilana z akumulatora z przewodem o długości 20 stóp, sześć chromowanych dekli na koła jezdne i zapasowe (dwa), bagażnik platformowy z tyłu nadwozia firmy Fleetwood, przeznaczony do umocowania trzech waliz „z prawdziwej skóry”, „tapicerka” w przednim przedziale – kierowcy – z czarnej skóry⁹. W kolejnym załączniku, korygującym i uzupełniającym poprzedni podano, że Cadillac „Copenhagen 719022” miał być o 4 cale wyższy niż wóz standardowy, mieć kulo odporne wszystkie szyby o grubości 1-1/8 cala, zbiornik paliwa o pojemności 55 galonów, pomocniczy zbiornik paliwa o pojemności 3 galonów i 2 akumulatory. W zawieszeniu samochodu zastosowano specjalne sprężyny śrubowe o podwyższonej wytrzymałości, dostosowane do zwiększonego obciążenia¹⁰.

Należy przypuszczać, że brak formalnego zamówienia był przyczyną „przytrzymania” Marszałkowskiego Cadillaca w Kopenhadze. W notatce „Change order. Distributor Copenhagen S.O. [Shipping Order – przyp. autorów] No. 719022” z 28 grudnia 1934

⁹ Załącznik nr 1 do specyfikacji budowy, dz. cyt.

¹⁰ Załącznik nr 2 do specyfikacji budowy, dz. cyt.

roku, czytamy: „Zatrzymać do uzyskania instrukcji w sprawie wysyłki”¹¹.

Dopiero 31 stycznia 1935 roku Kierownik Zaopatrzenia Broni Pancernych otrzymał pismem L. dz. 240 / B.I. 35 tj. od Szefa Biura Inspekcji G.I.S.Z. wytyczne odnośnie wyposażenia tego wozu, nieco odmienne (kolor wozu, szersza oferta) od zamówionego „samowolnie” przez firmę inż. Adolfa Skwarczewskiego. Ten interesujący dokument przytaczam bez skrótów.

W związku z pismem M.S.Wojsk. Dtwo Br.Panc.L.56/Tjn. Mat. z dnia 25.I.35 r. odnośnie samochodu osobowego przeznaczonego dla Samodz. Kol. Samoch. G.I.S.Z. uważam, że nadwozie winno być koloru ciemno-granatowego o wysokości drzwi około 122 cm., przyczem samochód ten winien posiadać:

- 1/ zbiornik paliwa na 600 klm. z materiału niewrażliwego na działanie na działanie mieszanek spirytusowo-benzynowo-benzolowych*
- 2/ gaźnik z materiału jak pod 1.*
- 3/ zbiornik na olej zapasowy pod maską ew. gdzieindziej*
- 4/ 2 akumulatory po 180 amp/godz. Połączone równolegle*
- 5/ radioaparat od 150-18,000 KC. Z kompletem lamp zapasowych*
- 6/ duże latarnie przednie Zeiss’a ze światłem do jazdy i w czasie mgły*
- 7/ latarnia przed chłodnicą do jazdy w czasie mgły*
- 8/ silny reflektor z przeciwnej strony kierownicy*
- 9/ kufer najmniej z 2-ma walizami*
- 10/ światło wewnątrz w rogach tylnych karety /mleczne/ z przetęceniem fotelowym na przedniej desce kierowcy i wewnątrz karety*

¹¹ Change Order z 28 grudnia 1934 roku; Załącznik do specyfikacji budowy, dz. cyt.

- 11/ *światło na stopnie z wyłącznikiem na przedniej desce kierowcy*
- 12/ *2 zapalniczki elektryczne z popielniczkami*
- 13/ *telefon do kierowcy z obu stron tylnego siedzenia*
- 14/ *grzejnik elektryczny do ogrzewania tylnego przedziału z wyłącznikiem na przedniej desce*
- 15/ *siatki na papiery z przodu przedziałów*
- 16/ *wycieraczka elektryczna podwójna*
- 17/ *sygnały ostrzegawcze:*
 - 1 gruszka o niskim tonie*
 - 1 sygnał elektryczny*
 - 1 sygnał o specjalnie donośnym tonie*
- 18/ *zegary godzinowe w przedziałach*
- 19/ *kontakty po bokach tylnego siedzenia z lampkami przenośnymi*
- 20/ *uchwyty przy drzwiach do pomocy w siadaniu i wysiadaniu*
- 21/ *uchwyt w tylnym przedziale do wysiadania*
- 22/ *2 podnośniki /lewarki/ podchodzące przy spuszczonej oponie*
- 23/ *komplet specjalnych narzędzi*
- 24/ *pompka do mocowania opon napędzana mechanicznie*
- 25/ *uchwyty do umocowania zapasowych resorów przedniego i tylnego*
- 26/ *części zapasowe na 20,000 klm. eksploatacji*
- 27/ *2 pary pokrowców z odpowiedniego materiału*
- 28/ *kierunkowskazy na błotnikach*

Ponadto proszę o zastosowanie takiego umocowania kół i opon zapasowych, by wymiana ich w razie defektu gum odbyć się mogła w bardzo szybkim tempie¹².

W wyniku pertraktacji między Stołecznym Towarzystwem Handlu Samochodami a Kierownictwem Zaopatrzenia Broni Pancernych, prowadzonych na podstawie nowej oferty złożonej przez inż. Adolfa Skwarczewskiego 7 lutego 1935 roku¹³, wypracowano pewien konsensus. Siedem dni później mjr inż. Józef Jeszke, kierownik Zaopatrzenia Broni Pancernych, meldował płk. dypl. Witoldowi Wartha, Szefowi Biura Inspekcji G.I.S.Z., o ustaleniu wyposażenia Cadillaca, zamówionego dla Marszałka Józefa Piłsudskiego, zgodnego z otrzymanymi wcześniej wytycznymi.

Szef Biura Inspekcji G.I.S.Z. zaakceptował ofertę ze zmianami proponowanymi przez Stołeczne Towarzystwo Handlu Samochodami. Ta decyzja mogła spowodować formalne zamówienie samochodu w firmie inż. Adolfa Skwarczewskiego, co uruchomiło transport wozu z Danii do Polski. 18 lutego 1935 roku Marszałkowski Cadillac był jeszcze w Kopenhadze w swoistym „areszcie domowym”, zatrzymany przez General Motors International A/S w Danii do czasu wyjaśnienia sytuacji.

Samochód dotarł drogą morską do Gdyni w końcu lutego lub w pierwszej połowie marca 1935 roku, na pewno na kilka dni przed 18-tym tego miesiąca¹⁴. Inż. Adolf Skwarczewski przyprowadził ten dosyć kosztowny (70.000 zł) wóz do Warszawy. *Czy Pan wie –*

¹² Pismo Szefa Biura Inspekcji G.I.S.Z. L. dz. 240/B.J.35tj z 31 stycznia 1935 roku do Kierownika Zaopatrzenia Broni Pancernych. CAW, G.I.S.Z. I.302.4.1893.

¹³ Pismo Szefa Biura Inspekcji G.I.S.Z. L. dz. 385/tjn z 14 lutego 1935 roku do Kierownika Zaopatrzenia Broni Pancernych. CAW, G.I.S.Z. I.302.4.1893.

¹⁴ Nie później, niż w ostatnich tygodniach marca, gdyż 18 marca 1935 roku powstał „akt techniczno-rachunkowy nr 1524 naprawy samochodu Cadillac nr rej. 8311 z Samodzielnej Kolumny Samochodowej G.I.S.Z., podpisany przez jej p.o. dowódcy, por. Franciszka Kawalę, dotyczący prac wyposażeniowych w tym Cadillac-u. CAW, G.I.S.Z. I.302.4.1893.

wspominał po latach – jak się prowadziło taki ciężki pojazd po ówczesnych drogach, pozbawionych często utwardzonych nawierzchni? Pamiętam, że egzemplarz ten zużywał ok. 30 litrów paliwa na 100 kilometrów. Po sprowadzeniu czekaliśmy na przyjazd przedstawiciela koncernu z Kopenhagi, który uprawniony był do jego ostatecznego odbioru, a później już choroba Marszałka unieruchomiła go w domu i nie miał okazji korzystać z Cadillaca¹⁵.

Cadillac 355D, przydzielony do Samodzielnej Kolumny Samochodowej Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych i przeznaczony do jego dyspozycji, został jednak zaprezentowany Marszałkowi Józefowi Piłsudskiemu! Według słów ówczesnego kapitana Mariana Brodzisza, wieloletniego dowódcy Samodzielnej Kolumny Samochodowej G.I.S.Z., pokaz odbył się na podwórzu Generalnego Inspektoratu Sił Zbrojnych w Alejach Ujazdowskich 1-5, gdzie znajdowało się drugie (obok Pałacu Belwederskiego) mieszkanie Marszałka.¹⁶ Nie był zaplanowany, a wynikł podobno z ciekawości Józefa Piłsudskiego, który zobaczył z okna swojego mieszkania nowy okazały samochód, przyprowadzony do G.I.S.Z.-u przez p.o. dowódcy Kolumny Samochodowej por. Franciszka Kawalę. Według relacji schorowany Marszałek wyszedł na podwórze i widząc błyszczącą „fortepianową czern” lakieru nadwozia i chromowane elementy wyposażenia pojazdu, miał

¹⁵ B. Koperski, dz. cyt. Cenę ok. 70.000 podano za: Informacje p. inż. A. Skwarczewskiego na temat okoliczności sprowadzenia do Polski samochodu marki Cadillac (nr inw. MT-IV-321), załącznik do listu inż. Jerzego Jasiuka, dyrektora Muzeum Techniki NOT DM/390/88 z 8 września 1988 roku do inż. Adolfa Skwarczewskiego. W 1934 roku Polski Fiat 508 (z montażu) kosztował 7200 zł, trzy lata później wóz produkowany w Polsce - 5400 zł w: J.Tarczyński, T. Szczerbicki, *Samochody osobowe Polski Fiat 508 i 518*, Warszawa 2003, s. 52.

¹⁶ Relacja płk. dypl. Kazimierza Skrzywana z Instytutu Polskiego i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie, zaprzyjaźnionego (jako kpt dypl. Oddziału II Sztabu Głównego) z kpt. M. Brodziszem, złożona – na podstawie jego przekazu – Janowi Tarczyńskiemu w grudniu 1989 r.

powiedzieć z typowym dla niego sarkazmem: „no, trumnę mi tu szykujecie!¹⁷. Gdy usiadł na obszernej kanapie w przedziale pasażerskim, stwierdził podobno „ale mój fotel lepszy” i po chwili, z pewną trudnością, wysiadł z samochodu. Zapytał jeszcze o prędkość maksymalną i wrócił do mieszkania¹⁸. Można domniemywać, że zdarzenie to wywarło istotny wpływ na „doposażenie” Marszałkowskiego Cadillaca 355D, przeprowadzone przed 18 marca 1935 roku¹⁹. Przebudowano wówczas główne kanapowe siedzenie w przedziale pasażerskim. Zamontowano również w części pasażerskiej dwa „uchwyty metalowe do rąk” i „dwa sznury do zamykania drzwi” oraz „dwa sznury oporowe”²⁰. Ślady tego doposażenia samochodu zachowały się do dzisiaj. Wykonano z dermatoidu przypinaną osłonę zapewne w celu zabezpieczenia podróżujących w przedziale kierowcy przed pyłem drogowym, przenikającym przez podłogę z desek”²¹. Samochód Marszałka Józefa Piłsudskiego jest lekko opancerzony. Oprócz kuloodpornych szyb o grubości 2,5 cm, ma w drzwiach i pasie tylnym wmontowane blachy pancerne o grubości 1 cm. Podobne opancerzenie jest też w nadkolach, od strony kabiny, wykonane jednak dosyć „chałupniczo” z nieregularnymi odstępami między płytkami pancernymi²². Sposób zainstalowania płyt pancernych w drzwiach i pasie tylnym wskazuje na fachowość wykonawcy

¹⁷ Tamże.

¹⁸ Tamże.

¹⁹ *Akt techniczno-rachunkowy nr 1524 z 18 marca 1935 roku „naprawy samochodu Cadillac nr rej. 8311 z Samodzielnej Kolumny Samochodowej G.I.S.Z, dz. cyt.*

²⁰ Tamże.

²¹ Tamże.

²² Z wielokrotnych badań pojazdu przez autorów w siedzibie Muzeum Techniki w lutym 2014 roku, potwierdzonych w czasie działań renowacyjnych w maju tegoż roku przez zespół konserwatorski p. Pawła Sławińskiego z poznańskiej firmy „Rolls-Royce and Bentley Specialist”.

i oprządkowanie odpowiednie do tej pracy, przeprowadzonej bez wątpienia przed II wojną światową.

Mimo przejęcia przez Kolumnę Samochodową nowoczesnego Cadillaca 355D²³ dotychczasowy wóz Marszałka Józefa Piłsudskiego – Cadillac 314 kareta – pozostał nadal do jego dyspozycji. Postępująca choroba Józefa Piłsudskiego (zmarł 12 maja 1935 roku) związane z nią utrudnienia w przemieszczaniu się Marszałka, były zapewne przyczyną, dla której zdublowano dyspozycyjne pojazdy Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych, pozostawiając w służbie dobrze mu znany samochód.

Należy przypuszczać, że oba samochody Cadillac wykorzystano w czasie przygotowań do uroczystości pogrzebowych Józefa Piłsudskiego i jego ostatniego pożegnania w Warszawie 17 maja 1935 roku, do służby rodzinie zmarłego.

Można domniemywać, że bez żadnej przerwy Cadillac 355D pozostał przez dalsze lata w użytkowaniu Aleksandry Piłsudskiej.

Warto dodać, że wraz z samochodem Cadillac 355D Marszałka Józefa Piłsudskiego, używanym przez Aleksandrę Piłsudską po jego śmierci, w służbie rodziny Piłsudskich pozostał wieloletni kierowca Marszałka, Zygmunt Malinowski, pracownik cywilny Samodzielnej Kolumny Samochodowej G.I.S.Z., (...) *zdecydowany zwolennik polityki Pana Marszałka. (...) spokojny, mało mówny, czynności służbowe lubi otaczać tajemnicą, dumny ze swego stanowiska (...).* Warto dodać, że za życia Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych kierowcą Pani Marszałkowej był podoficer Kolumny, sierż./st. sierż.

²³ Niezachowanie się Dziennika Rozkazów Samodzielnej Kolumny Samochodowej G.I.S.Z. z lat 1935-1937 i ogromne ubytki w zespole akt tej jednostki, nie pozwalają na dokładne odtworzenie losów Cadillaca 355D Marszałka Józefa Piłsudskiego w tym okresie.

Edmund Pawlak²⁴. Nieznana jest data rozstania się Aleksandry Piłsudskiej z samochodem Cadillac 355D jej męża. Zapewne był to początek 1937 roku, gdyż w tym roku wóz ten wykorzystywany był czasowo do odmiennych zadań. Wiadomo natomiast, że 15 marca 1938 roku Pani Marszałkowa użytkowała już inny pojazd z Kolumny Samochodowej G.I.S.Z., nowoczesnego Buick-a 90L (zapewne z montażu w Koncesjonowanej Wytwórni Samochodów „Lilpop, Rau i Loewenstein” S.A., Warszawa, ul. Bema 65), wyposażonego w aparat radiowy²⁵. Nie można określić, kiedy przyznano jej ten samochód.

Do września 1939 roku Cadillac 355D był w Samodzielnej Kolumnie Samochodowej G.I.S.Z. eksploatowany dość intensywnie, o czym świadczą liczne „polecenia usunięcia usterek” w warsztacie samochodowym Kolumny, wydawane w latach 1937-1939 przez jej dowódcę por./kpt. Franciszka Kawalę²⁶.

Trudno ustalić, kto przejął po Marszałkowej Aleksandrze Piłsudskiej użytkowanie Cadillaca 355D. Wiadomo tylko z „Wykazu taboru Samochodowego Samodzielnej Kolumny Samochodowej G.I.S.Z. w dniu 12 września 1938 roku”, że wóz stanowił „rezerwę w dyspozycji Szefa Biura Inspekcji G.I.S.Z.”²⁷.

W latach 1937-1939 Cadillac 355D Józefa Piłsudskiego, wóz niewątpliwie reprezentacyjny, był przypuszczalnie używany przez

²⁴ Z. Malinowski za: *Notatka Referatu Informacyjnego G.I.S.Z.* – Malinowski Zygmunt. B.m., b.d. (po 21 października 1936 r.). CAW, G.I.S.Z. Referat Informacji, I.302.10.35. E. Pawlak za: W. Jędrzejewicz, J. Cisek. *Kalendarium...*, dz. cyt. s. 415.

²⁵ *Zezwolenie na umieszczenie aparatów radiowych w samochodach służbowych. Pismo II Wiceministra Spraw Wojskowych Szefa Administracji Armii* (wz. płk Władysław Filipkowski) nr 4900 – 966 /lokom/ 38 z 16 marca 1938 roku. CAW, G.I.S.Z. I.302.4.1895.

²⁶ *Dziennik Rozkazów Samodzielnej Kolumny Samochodowej Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych z lat 1937-1939*, CAW, G.I.S.Z. I.302.14. 1, 2, 3.

²⁷ *Wykaz taboru samochodowego Samodzielnej Kolumny Transportowej G.I.S.Z. w dniu 12 września 1938 roku*, CAW, G.I.S.Z. I.302.4.1895.

Kolumnę Samochodową G.I.S.Z. Zamkowej Kolumnie Samochodowej Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej. Widywano go, gdy wraz z „zamkowymi” pojazdami obsługiwał wizyty zagranicznych gości, woząc obcych dygnitarzy, np. w czasie pobytu w Polsce w lecie 1937 roku króla Rumunii Karola II, czy też – według słów inż. A. Skwarczewskiego – Marszałka Rzeszy Niemieckiej Hermanna Goeringa na polowaniu w Puszczy Białowieskiej²⁸.

W kampanii wrześniowej 1939 roku Cadillac 355D był w użytkowaniu Naczelnego Wodza, Marszałka Edwarda Śmigłego-Rydza. Rozwój sytuacji wojennej w Polsce powodował ciągłe przemieszczanie się najwyższych władz państwowych i wojskowych w kierunku południowo-wschodnim, gdzie planowano ostateczną obronę. 17 września przyniósł jednak tragiczne następstwa. 18 września 1939 roku wskutek agresji Rosji sowieckiej na walczącą z Niemcami Polskę, uniemożliwiającą dalszą obronę kraju, Generalny Inspektor i wojenny Naczelnny Wódz, Marszałek Edward Śmigły-Rydz przekroczył rumuńską granicę opancerzonym samochodem Cadillac 355D Józefa Piłsudskiego, na rzecz którego zrezygnował z nie opancerzonego Cadillaca 452D, którego dotąd używał. Wybranie wzmocnionego pojazdu zapewniło mu lepszą ochronę w kampanii wojennej 1939 roku, zakończonej internowaniem w Rumunii.

Dobre stosunki polityczne z Rumunią przyniosły Polsce pewną korzyść w czasie kampanii wrześniowej. Kraj rządzony przez Karola II dał schronienie ponad 50 tysiącom Polaków, ale jednocześnie łamiąc zobowiązania traktatowe, bezprawnie uwięził w Rumunii Prezydenta i Rząd Rzeczypospolitej. Polskie władze państwowe chciały przedostać się do Francji, aby z sojuszniczego terytorium prowadzić dalszą walkę o Polskę. Rząd rumuński przejął także, bez

²⁸ A. Skwarczewski, *Relacja z 16 lipca 1987 roku, spisana przez Jana Tarczyńskiego w Muzeum Techniki NOT w Warszawie.*

odszkodowań, cały majątek państwowy, a więc także mienie Wojska Polskiego, w tym cały sprzęt bojowy.

W pierwszym roku wojny Rumunia miała znaczne ilości taniej benzyny. Trudności w zakupie nowych aut rozbudził apetyt na samochody używane. Wielu rumuńskich dygnitarzy zainteresowało się naszymi automobilami... Polscy uchodźcy wykorzystywali tę okazję, wymieniając pojazdy na wizy wyjazdowe, pozwalające na opuszczenie Rumunii, głównie do Francji, gdzie odtwarzano Wojsko Polskie. Rumuni wymuszali także „darowizny” polskich samochodów lub je kradli!

Cadillac 355D Józefa Piłsudskiego spędził wojnę w Rumunii, użytkowany przez wyższych urzędników Prezydium Rady Ministrów tego kraju. Rok po zakończeniu II wojny światowej pojazd Marszałków Józefa Piłsudskiego i Edwarda Śmigłego-Rydza znalazł się w grupie „kilku samochodów reprezentacyjnych”, których rewindykację przeprowadził inż. Stefan Wengierow, od kwietnia 1946 roku charge d'affaires w polskiej „ludowej” placówce dyplomatycznej w Bukareszcie, głównie dzięki osobistym interwencjom u ówczesnego szefa rumuńskiego Urzędu Rady Ministrów – Emila Bodnarasa. Dzięki staraniom inż. Stefana Wengierowa Cadillac 355D został sprowadzony w końcu 1946 roku do Polski. W „Wyciągu z rachunku p.n. Rewindykacja mienia państwowego” widnieje niebagatelna kwota 500 USD, wypłacona 31 grudnia 1946 roku „za transport Cadillaca opancerzonego”²⁹. Ironia losu sprawiła, że samochód kupiony dla Marszałka Józefa Piłsudskiego, został rewindykowany staraniem przedstawiciela komunistycznej Polski, zaangażowanego w budowę nowego systemu politycznego

²⁹ Wyciąg z rachunku pn. „Rewindykacja mienia państwowego” z kwietnia 1947 roku, Bukareszt, Ambasada Polska, Arch. MSZ. Departament Polityczny, Wydział Południowo-Wschodni, 6/361/23.

i powrócił do kraju zdominowanego przez obcą ideologię, z którą całe życie walczył Pierwszy Marszałek Polski Niepodległej.

Do 30 sierpnia 1947 roku zdołano rewindykować cztery samochody osobowe wysokiej klasy, w tym wspomniany już „Cadillac typ specjalny opancerzony” i wóz tej marki nie posiadający specjalnych atrybutów ochronnych³⁰. Pierwszy z nich to tytułowy Cadillac 355D z przedwojennej Samodzielnej Kolumny Samochodowej G.I.S.Z., który dzisiaj znajduje się w zbiorach stołecznego Muzeum Techniki i Przemysłu Naczelnej Organizacji Technicznej, zaś drugi pozostawał zapewne w użytkowaniu polskiego chargé d'affaires w Rumunii. *Stefan Wengierow* – napisał mjr Henryk Różański, ówczesny wiceminister przemysłu – *dysponował obszerną limuzyną, należącą podobno kiedyś do Prezydenta Mościckiego, a którą udało mu się rewindykować. (...) Mieścili się w niej członkowie mojej i dyrektora (Stanisława – przyp. autorów) Galla delegacji*³¹. Zatrzymanie rewindykowanego samochodu do użytku polskich „ludowych” przedstawicieli dyplomatycznych w Rumunii było możliwe. Świadczy o tym poniższy przykład. Attache Handlowy Ambasady Polskiej w Rumunii, Witold Moritz, na prośbę skierowaną 14 sierpnia 1947 roku do wspomnianego już wiceministra przemysłu Henryka Różańskiego otrzymał z Biura Rewindykacji i Odszkodowań Wojennych następującą odpowiedź: (...) *komunikujemy, że udzielamy zezwolenia na zatrzymanie do użytku Attache’atu*

³⁰ Pismo Ambasady Polskiej w Rumunii nr. 792/26 z 30 sierpnia 1947 roku w sprawie rewindykacji mienia polskiego w Rumunii do Ministerstwa Spraw Zagranicznych w Warszawie, Arch. MSZ. Departament Polityczny, Wydział Południowo-Wschodni, 6/361/23.

³¹ H. Różański, *Śladem wspomnień i dokumentów (1943-1948)*, Warszawa 1988, s. 430.

*odpowiedniego samochodu spośród pierwszych ewentualnie wyrewindykowanych na terenie Rumunii*³².

Trudno określić co stało się z Cadillakiem „Prezydenta Mościckiego” po odwołaniu ze stanowiska inż. Stefana Wengierowa w połowie 1947 roku³³. Należy sądzić, że nie dotarł do Polski.

Przybycie do kraju opancerzonego Cadillaca 355D marszałków Józefa Piłsudskiego i Edwarda Śmigłego-Rydza nie znalazło oddźwięku w prasie. Sytuacja polityczna ówczesnej Polski wybitnie nie sprzyjała rozgłosowi wokół tej rewindykacji.

Od drugiej połowy lat 40. do drugiej połowy lat 50. XX wieku Marszałkowski Cadillac użytkowało przypuszczalnie Ministerstwo Bezpieczeństwa Publicznego Polski Ludowej. Wymontowano silnik i osprzęt kabiny, zdewastowano jej wnętrze, wycięto skórzaną tapicerkę drzwi i zniszczono kanapy. Próbowano także zniszczyć szyby. Początkowo sądzono, że do strzelali nich funkcjonariusze MBP, aby sprawdzić czy rzeczywiście są kuloodporne, ale najprawdopodobniej ślady na szkłe pochodzą od uderzeń ostrym narzędziem (np. oskardem). Należy przypuszczać, że po ostrzale z broni palnej pozostałyby na szybie ślady z charakterystycznymi mikro nadtopieniami.

Cadillac 355D Józefa Piłsudskiego prawdopodobnie w 1956 roku został przekazany do składnicy muzealnej we Wrocławiu, zorganizowanej głównie dla zabytkowego sprzętu lotniczego przez

³² *Pismo Dyrektora Biura Rewindykacji i Odszkodowań Wojennych w Warszawie z 10 października 1947 roku do Attaché Handlowego Ambasady Polskiej w Bukareszcie*, Arch. MSZ, Departament Polityczny, Wydział Południowo-Wschodni, 6/361/23.

³³ „Rozmowa odbyta między szefem delegacji dziennikarzy rumuńskich, która zwiedziła Polskę (...) a p.o. Attaché Prasowego Ambasady RP w Bukareszcie Jakubem Gelbertem (...) 24 maja 1947 roku.” Notatka niepodpisana, s. 3. Arch. MSZ, Departament Polityczny, Wydział Południowo-Wschodni, 6/360/23.

jego depozytariusza, Muzeum Techniki Naczelnej Organizacji Technicznej³⁴.

We wrześniu 1963 roku, zgromadzone tam zabytki techniki przekazano Aeroklubowi Krakowskiemu i po przewiezieniu do Krakowa umieszczono w jednym z przedwojennych hangarów na lotnisku Rakowice³⁵.

Jeszcze w tym samym roku samochód przetransportowano do stołecznego Muzeum Techniki NOT, którego pracownicy zabezpieczyli pojazd przed dalszym niszczeniem, a przez wiele lat czynili starania, by w jak najlepszym stanie doczekał odbudowy. Muzeum Techniki otrzymało samochód w stanie daleko posuniętej dewastacji: z uszkodzonymi szybami (przez pociski z broni palnej lub uderzenia ostrym, ciężkim narzędziem), bez silnika i jego osprzętu, bez wskaźników i oprzyrządowania deski rozdzielczej, bez skórzanych siedzeń w przedziale kierowcy, ze zniszczonymi obiciami drzwi przednich i tapicerką przedziału pasażerskiego. Brakowało także oświetlenia wewnętrznego i zewnętrznego, urządzeń sygnalizacyjnych oraz wyposażenia pojazdu, w tym kół zapasowych.

Od 1945 roku komunistyczne władze w Polsce dążyły do zatarcia w świadomości społecznej spuścizny po Marszałku Józefie Piłsudskim. Z przestrzeni publicznej usuwano pomniki i miejsca pamięci związane z tym wielkim Polakiem. W prasie i literaturze budowano negatywny obraz Komendanta, sugerując jego związki z faszyzmem. Narracja ta nie zyskała jednak popularności. W Muzeum Techniki, w latach istnienia Polski „ludowej”,

³⁴ O użytkowaniu Cadillac-a 355D przez Ministerstwo Bezpieczeństwa Publicznego i przekazaniu do wrocławskiej składnicy wspominali ówcześni pracownicy Muzeum Techniki NOT w Warszawie. Wykorzystano informację od inż. Aleksandra Kapaona, kierownika Działu Zbiorów Stałych Muzeum w latach 60-tych XX wieku, uzyskaną przez Jana Tarczyńskiego w grudniu 1979 roku.

³⁵ M. Markowski, *Muzeum Lotnictwa i Astronautyki w Krakowie*, w: *Polskie Lotnictwo Sportowe. Almanach*, Warszawa 1981, s. 533-534.

samochód Józefa Piłsudskiego celowo określano mianem „Cadillac Ignacego Mościckiego” – wspomnienie o Prezydencie II Rzeczypospolitej nie stanowiło tak dużego zagrożenia ideologicznego dla komunistycznych władz, jak legenda Marszałka Józefa Piłsudskiego.

Mimo wielu prób pozyskania środków na odbudowę samochodu, zdewastowanego przez powojennych użytkowników, nie udało się doprowadzić do rozpoczęcia realizacji zadania. W sprawę zaangażował się nawet Ryszard Kaczorowski, ostatni Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej na Uchodźstwie, pojawiła się perspektywa pozyskania odpowiednich funduszy, lecz śmierć Prezydenta w katastrofie lotniczej pod Smoleńskiem w kwietniu 2010 roku zniweczyła ten zamiar.

W końcu 2012 roku Cadillakiem 355D Marszałka Józefa Piłsudskiego, unikatowym zabytkiem kultury materialnej, związanym w szczególny sposób z polską historią, zainteresował się Bronisław Komorowski, Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej. Z inicjatywy Prezydenta RP przystąpiono do przywrócenia społeczeństwu tej niezwyklej pamiątki po wybitnym rodaku, zwanym często „Twórcą Polski Niepodległej”.

W marcu 2013 roku Maciej Klimczak, Podsekretarz Stanu w Kancelarii Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej oraz Ewa Mańkiewicz-Cudny, Prezes Naczelnej Organizacji Technicznej – Federacji Stowarzyszeń Naukowo-Technicznych, powołali Społeczny Zespół ds. Inwentaryzacji i Opracowania Dokumentacji Konserwatorskiej Samochodu Cadillac 355D Marszałka Józefa Piłsudskiego, któremu powierzono inwentaryzację i weryfikację stanu zabytku, przygotowanie programu odbudowy, a także nadzór konserwatorski nad jej realizacją i konsultacje merytoryczne w czasie rewitalizacji.

7 listopada 2014 roku, w Pałacu Belwederskim, podczas uroczystej prezentacji odrestaurowanego ostatniego samochodu Marszałka Józefa Piłsudskiego – Cadillaca 355D, dokonano

symbolicznego przekazania samochodu pod opiekę Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, inicjatora jego odbudowy.

Podczas uroczystości Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej Bronisław Komorowski powiedział, że *wspólnie mogliśmy przywrócić do życia nie tylko zabytek kultury materialnej (...), ale także pamiątkę istotną z punktu widzenia pamięci o państwie polskim*". Podkreślił, że *przywracane są (...) niektóre piękne blaski II RP. Możemy łączyć porwane nici polskiej państwowości, przywracając blaski dawnej RP i budując dumę ze współczesnego państwa*.

Dzień później, w 80 rocznicę zamówienia samochodu, rozpoczęto jego trzydniową publiczną prezentację przed Pałacem Prezydenckim.

11 listopada 2014 roku, w dniu Narodowego Święta Niepodległości, Cadillac 355D Marszałka Józefa Piłsudskiego, Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych, towarzyszył Prezydentowi Rzeczypospolitej w czasie rocznicowego przemarszu „Razem dla Niepodległej” z Pałacu Prezydenckiego do Belwederu.

Obecnie samochód można oglądać w specjalnie zaprojektowanym pawilonie wystawienniczym – „Kapsule czasu” – usytuowanym w Łazienkach Królewskich, nieopodal miejsca bliskiego sercu Marszałka Józefa Piłsudskiego – Pałacu Belwederskiego.

BIBLIOGRAFIA

Akt techniczno-rachunkowy nr 1524 z 18 marca 1935 roku

„naprawy samochodu Cadillac nr rej. 8311 z Samodzielnej Kolumny Samochodowej G.I.S.Z.”

Dziennik Rozkazów Samodzielnej Kolumny Samochodowej

Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych z lat 1937-1939, CAW, G.I.S.Z. I.302.14. 1, 2, 3.

Informacje p. inż. A. Skwarczewskiego na temat okoliczności sprowadzenia do Polski samochodu marki Cadillac (nr inw. MT-IV-321), załącznik do listu inż. Jerzego Jasiuka, dyrektora Muzeum Techniki NOT DM/390/88 z 8 września 1988 roku do inż. Adolfa Skwarczewskiego.

Jędrzejewicz W., Cisek J., *Kalendarium życia Józefa Piłsudskiego 1867-1935*, Kraków-Łomianki 2007, t. IV.

Koperski B., *Cadillac Naczelnika*, „Motor”, 1988, nr 42 z 16 października.

Kossakowski T., *Protokół komisji powołanej w związku z wynikiem kampanii wojennej 1939 roku*, Londyn, 23 marca 1942 roku, s. 9. IPiMS, B. 1709.

Markowski M., *Muzeum Lotnictwa i Astronautyki w Krakowie*, w: *Polskie Lotnictwo Sportowe. Almanach*. Warszawa 1981.

Notatka Referatu Informacyjnego G.I.S.Z. – Malinowski Zygmunt. B.m., b.d. (po 21 października 1936 r.). CAW, G.I.S.Z. Referat Informacji, I.302.10.35.

Pismo Ambasady Polskiej w Rumunii nr. 792/26 z 30 sierpnia 1947 roku w sprawie rewindykacji mienia polskiego w Rumunii do Ministerstwa Spraw Zagranicznych w Warszawie, Arch. MSZ. Departament Polityczny, Wydział Południowo-Wschodni, 6/361/23.

Pismo Dyrektora Biura Rewindykacji i Odszkodowań Wojennych w Warszawie z 10 października 1947 roku do Attaché Handlowego Ambasady Polskiej w Bukareszcie, Arch. MSZ, Departament Polityczny, Wydział Południowo-Wschodni, 6/361/23.

Pismo Szefa Biura Inspekcji G.I.S.Z. L. dz. 240/B.J.35tj z 31 stycznia 1935 roku do Kierownika Zaopatrzenia Broni Pancernych. CAW, G.I.S.Z. I.302.4.1893.

Pismo Szefa Biura Inspekcji G.I.S.Z. L. dz. 385/tjn z 14 lutego 1935 roku do Kierownika Zaopatrzenia Broni Pancernych. CAW, G.I.S.Z. I.302.4.1893.

Pismo zastępcy dowódcy Broni Pancernych MSWojsk do kierownika Zaopatrzenia Inżynierii z 25 stycznia 1935 roku. CAW, G.I.S.Z. I.302.4.1893.

Relacja płk. dypl. Kazimierza Skrzywana z Instytutu Polskiego i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie, zaprzyjaźnionego (jako kpt dypl. Oddziału II Sztabu Głównego) z kpt. M. Brodziszem, złożona – na podstawie jego przekazu – Janowi Tarczyńskiemu w grudniu 1989 r.

„Rozmowa odbyta między szefem delegacji dziennikarzy rumuńskich, która zwiedziła Polskę (...) a p.o. Attaché Prasowego Ambasady RP w Bukareszcie Jakubem Gelbertem (...) 24 maja 1947 roku.” Notatka niepodpisana. Arch. MSZ, Departament Polityczny, Wydział Południowo-Wschodni, 6/360/23.

Różański H., *Śladem wspomnień i dokumentów (1943-1948)*, Warszawa 1988.

Skwarczewski A., *Relacja z 16 lipca 1987 roku, spisana przez Jana Tarczyńskiego w Muzeum Techniki NOT w Warszawie.*

Specyfikacja budowy „Cadillac series 30 7 pass. limousine”, „for Marshall Pilsudski, Gdynia” z 8 listopada 1934 roku. *General Motors Media Archive – Vehicle Invoice Department, Built Sheet Collection*, Livonia, USA; VIN 3105032. Dokument uzyskany po przesłaniu numeru podwozia (3105032) umieszczonego na podłużnicy ramy Cadillaca 355D, zachowanego w Muzeum Techniki NOT w Warszawie.

Tarczyński J., T. Szczerbicki T., *Samochody osobowe Polski Fiat 508 i 518*, Warszawa 2003.

*Wyciąg z rachunku pn. „Rewindykacja mienia państwowego”
z kwietnia 1947 roku, Bukareszt, Ambasada Polska, Arch. MSZ.
Departament Polityczny, Wydział Południowo-Wschodni,
6/361/23.*

*Wykaz taboru samochodowego Samodzielnej Kolumny
Transportowej G.I.S.Z. w dniu 12 września 1938 roku, CAW,
G.I.S.Z. I.302.4.1895.*

*Zezwolenie na umieszczenie aparatów radiowych w samochodach
służbowych. Pismo II Wiceministra Spraw Wojskowych Szefa
Administracji Armii (wz. płk Władysław Filipkowski) nr 4900 –
966 /lokom/ 38 z 16 marca 1938 roku. CAW, G.I.S.Z.
I.302.4.1895.*