

Diana Błońska

Wóz Michała Drzymały. Historia narodowej pamiątki*

Słowa kluczowe: Michał Drzymała, wóz Drzymały, Kraków, Muzeum Narodowe w Krakowie, Feliks Kopera, walka z germanizacją

Key words: Michał Drzymała, Drzymała's wagon, Cracow, National Museum in Cracow, Feliks Kopera, fight against germanization

„Pamiętek po Michale [Drzymale] nie ma żadnych, w ogóle nie istnieją, z wyjątkiem wozu, który stoi w którymś z muzeów w Krakowie. Skąd wiem? Przecież to wszyscy wiedzą”¹.

Michał Drzymała jest jednym z lepiej rozpoznawalnych bohaterów naszej historii. Perypetie jego walki o możliwość wybudowania domu i zamieszkania na własnej ziemi są przykładem patriotyzmu i tak typowego dla nas Polaków sprytu. Jego poczynania odbiły się szerokim echem na całym niemal świecie. Jego oddziaływanie na naszą kulturę opisuje m.in. Inga Leśniewska w artykule *Wokół struktury mitu Michała Drzymały*².

Jednak nie tylko Drzymała w walce z zaborcą wykorzystał dla celów mieszkalnych wóz cygański. Postąpił tak również w roku 1905 Kowalski, określany na łamach „Gazety Grudziądzkiej” jako „drugi Drzymała”, właściciel gospodarstwa w Piwnicach (powiat wąbrzeski), który zamieszkał w takim wozie z powodu niemożności uzyskania pozwolenia na budowę domu. Dwa lata później — w 1907 r. podobnie zachowali się Paweł Gackowski z Błędzima (powiat świecki), Franciszek Pepliński z Wieprznicy (powiat kościerski) i Augustyn Pawelczyk z Siemakowic (powiat kartuski) oraz w 1908 r. Wincenty Przymus z Modrza, o którym niżej³.

Wróćmy jednak do samego Drzymały. Poświęcone mu szkice i opracowania biograficzne bardzo dokładnie przedstawiają dzieje jego życia⁴. W każdym z nich opisywany jest też jeden z najbardziej znanych naszych symboli narodowych — wóz. Celem niniejszego opracowania jest przedstawienie jego historii.

* Autorka pragnie podziękować kustosz Monice Paś z Działu Rzemiosła Artystycznego, Kultury Materialnej i Militariów Muzeum Narodowego w Krakowie, za pomoc przy kwerendzie do niniejszego artykułu.

¹ Mazan L. 1977, s. 5.

² Leśniewska I. 2005, s. 57–72.

³ Na ten temat zob. m.in.: Cieślak T. 1959, s. 105; Wajda K. 1962, s. 66–67; Podgóreczny J. 1971, s. 15–16; Żebrowska S. 1979, s. 153–156; Drzeżdżon J. 2007, s. 26–27; Pawelczyk J., 2012, s. 111–120.

⁴ Na temat Michała Drzymały, zob. m.in.: Basiński A. 1939–1946, s. 424–425; Wajda K. 1962; Podgóreczny J. 1971; Tetter J. 1986; Dworecki Z. 1988; Drzeżdżon J. 2007 (tu bibliografia); Laskowski E. 2015; Danowska E. 2015, s. 108–109; Wielicka I. 2017. Wspomnienia o Michale Drzymale zawiera również audycja radiowa: Drzymała to nie legenda. 1966.

Prześladowcza akcja prowadzona przez lokalne władze pruskie przeciwko Drzymale, zakazująca mu wzniesienia domu mieszkalnego na posiadanej ziemi, spotkała się z dezaprobatą znajdujących go okolicznych mieszkańców, zarówno Polaków, jak i Niemców. Ci ostatni namówili go, a nawet pożyczyci mu pieniądze na kupno wozu od magistratu Grodziska za 350 marek w roku 1904⁵. Ten pierwszy wóz był w złym stanie technicznym już w chwili zakupu. Kilka tygodni wcześniej został zarekwirowany wędrownemu cyrkowi. Sam Drzymała wspominał to tak: „Jednego razu, jadąc przez Grodzisk dowiedziałem się od szynkarza Kidemanna, który miał zajazd przy «świńskim targowisku», że u niego na podwórzu stoi wóz od «cyrkusu», który magistrat zafantował. Kidemann mi doradził, abym wóz kupił. No i miałem go już za tydzień; kosztował 350 m[are]k. Przyjaciel Urban z Ruchocic pomógł mi wóz wyciągnąć swoimi końmi z podwórza gospody i podwiózł na rynek. Dalej jechać nie chciał, a sam byłem w jednego konia. Ale w jednego konia policjant nie pozwalał jechać, bo wóz był o jednym dyszlu. Chłopczy z browaru Hinza chwycili za dyszel i tak wyjechałem z Rakoniewic. Ale tu nowa bieda. Przejżdżając przez tor kolejowy, wóz zadnim kołem zatrzymał się na szynach kolejowych i ani rusz dalej. Była już noc, w pobliżu mieszkał Paluch (który w polu orał dla siebie krowami). Pomógł, krowy wprzęgnięte razem z koniem wyciągnęły wóz. Na drugi dzień doniosłem na posterunek żandarmerii, że już ogniska w chlewie nie ma i na jakiś czas miałem spokój”⁶.

Spokój trwał do połowy 1907 r., czyli wizyty „hrabiego [Marcelego Kazimierza — D.B.] Czarneckiego i dwóch Francuzów”, którzy rozpowszechnili legendę o Drzymale i jego wozie, wywołując ogromne zainteresowanie społeczne. Wysłany wówczas do Podgradowic korespondent „Gazety Grudziądzkiej” przekazał najpełniejsze informacje na temat ówczesnego stanu wozu i warunków w nim życia: „Wioski ani dudę. Za to kawałeczek od stacyi, tuż nad torem kolejowym widzę jakieś obozowisko. Czyżby cyganie rozgościli się pod gołem niebem? Ale nie, to mieszkanie — letnisko sławnego p. Drzymały. Z kominka małego, sterczącego nad wozem, wydobywa się cienki słup dymu. Podchodzę. Kobieta, w starszym już wieku, pracuje nad zalepianiem dziur i szpar wozu, którego okienka, widać, niedawno dopiero wstawione. [...] Z całą gotowością pokazuje mi Drzymalina wnętrze wozu, objaśniając, że okna dopiero Drzymała wstawił. Koło uszu czują przeciąg powietrza. Nic dziwnego, toć szpar pełno, a na dworze wiatr”⁷.

Korespondent, poza notatkami, miał wykonać również dokumentację fotograficzną pojazdu. W jego artykule padła także pierwszy raz sugestia ogłoszenia akcji składkowej na zakup nowego wozu oraz sformułowana — w sposób ironiczny — propozycja przekazania użytkowanego wówczas pojazdu do zbiorów muzealnych w Krakowie lub Rapperswilu, „niechby ludziska po wsze czasy studiowali na wozie Drzymały «kulturę pruską»”⁸.

Sensacyjna historia życia Drzymałów została szybko podchwyciona przez kolejne redakcje i szeroko opisana na łamach ówczesnej prasy. Liczne artykuły ukazywały się m.in. w „Gazecie Grudziądzkiej”, „Gazecie Gdańskiej”, „Gazecie Toruńskiej”, „Dzienniku Kujawskim”, „Dzienniku Berlińskim” i „Pielgrzymie”⁹. Sprawa rodziny Drzymałów, głównie dzięki listom pisanym

⁵ Basiński A. 1939–1946, s. 424; Wajda K. 1962, s. 67; Podgóreczny J. 1971, s. 17–18.

⁶ Podgóreczny J. 1971, s. 22–23. We wspomnieniach Adama Grzymały-Siedleckiego znajduje się wzmianka: „Po dwudziestu jeszcze latach tkwiły w nim [Drzymale — D.B.] techniczne szczegóły bytowania w owym wozie, sposoby zakładania komina we wnętrzu, jakość materiału, nieznani, ciasnoty etc. szczegółowo, a z ożywieniem, opisywał transport owego wozu z Grodziska do Podgradowic, jak to się z trudem przedostał przez sterczące na przejeździe szyny kolejowe — i nieomal, że pociąg nie nadjechał na jego przyszłe domostwo, tkwiące między relasami”, zob. Grzymała-Siedlecki A. 1937, s. 4.

⁷ Anonim. 1907, s. 1.

⁸ Anonim. 1907, s. 1.

⁹ Zob. m.in.: „Gazeta Grudziądzka”, nr 106 z 03.09.1907 r., s. 2; nr 107 z 05.09.1907 r., s. 1; nr 110 z 12.09.1907 r., s. 2 i 5; nr 118 z 01.10.1907 r., s. 3; nr 121 z 08.10.1907 r., s. 3; nr 124 z 15.10.1907 r., s. 3; nr 137 z 14.11.1907 r., s. 2; nr 156 z 28.12.1907 r., s. 1; nr 157 z 31.12.1907 r., s. 1; „Gazeta Toruńska”, nr 262

przez Henryka Sienkiewicza, poruszyła wiele uznanych międzynarodowych autorytetów, w tym Maurycego Maeterlincka — belgijskiego dramaturga i poetę, późniejszego laureata Nagrody Nobla w dziedzinie literatury (1911), Lwa Tolstoja — rosyjskiego powieściopisarza, Herberta George'a Wellsa — brytyjskiego biologa i pisarza, jednego z pionierów literatury *science fiction*, oraz Gerharta Hauptmanna — niemieckiego dramaturga i powieściopisarza, późniejszego laureata Nagrody Nobla w dziedzinie literatury (1912)¹⁰. Patriotyczna postawa Drzymały stała się tematem pierwszej zwrotki napisanego w 1908 r. najśłynniejszego wiersza Marii Konopnickiej *Rota*, a jego losy kanwą dramatu Józefa Rączkowskiego, *Wóz Drzymały. Obraz sceniczny z dziejów 1907 roku*¹¹. Całe to zamieszanie dla samego Drzymały oznaczało jednak „nową biedę. Ludzie przyjeżdżali oglądać wóz, a ja pod zarzutem nielegalnego zgromadzenia co jakiś czas wędrowałem do kozy. Jadłem tam tylko to, co mi żona przyniosła, bo bałem się by mnie Szwabi nie otruli”¹².

W ramach przeprowadzonej społecznej akcji składkowej zgromadzono pieniądze na zakup nowego, większego i wygodniejszego wozu. Rozpisano przetarg i z zebranych funduszy poznański Komitet Drzymałowski zlecił największej w Poznaniu fabryce powozów i uprzęży Dzieciuchowicz & Laube wykonanie domu na kółkach. Skonstruowany w marcu 1908 r. wóz miał 8 m długości, 2,5 m szerokości i 2,26 m wysokości. Wnętrze pomalowano na biało, ściany zewnętrzne na żółto, a okiennice na zielono. Dla większej izolacji ściany, podłogę i dach zbudowano z dwóch warstw desek, wkładając pomiędzy nie korek. Wewnątrz wozu znajdowała się kuchnia o powierzchni 7,5 m² i pokój o powierzchni 12,5 m² obity aksamitem. Drzymałowie zamieszkali w nim w drugiej połowie kwietnia roku 1908, a stary wóz przekazano Wincentemu Przymusowi z Modrza, który był wtedy w analogicznej jak Drzymała sytuacji¹³.

W nowym wozie Drzymałowie mieszkali zaledwie niecały rok — do marca 1909 r. To właśnie w tym czasie miały miejsce słynne fortele Drzymały polegające na codziennym przedstawianiu wehikułu o kilka metrów raz w jedną, raz w drugą stronę, mające na celu udowodnienie, że wóz nie jest domem, bo nie stoi w jednym miejscu dłużej niż 24 godziny. Niestety okazało się to nieskuteczne; w wyniku niekorzystnych orzeczeń sądowych wskazujących na niedostateczną wysokość wozu (był za niski o 20 cm), ostatecznie zmuszeni zostali do wyprawki. Najpierw zamieszkali w ziemiance, a następnie opuścili Podgradowice przenosząc się do Cegielska, gdzie przebywali już do zakończenia pierwszej wojny światowej. Wóz natomiast umieszczono w ogrodzie Japkego, ówczesnego sołtysa Podgradowic. W styczniu 1910 r. przewieziono go do Grodziska i stamtąd kolejną na ulicę Dębińską 1 w Poznaniu¹⁴.

Dnia 3 marca 1910 r. do Muzeum Narodowego w Krakowie (dalej: Muzeum) Tadeusz Jaworski, wówczas sekretarz Wydziału Historyczno-Literackiego Poznańskiego Towarzystwa Przyjaciół Nauk, wysłał następujący list: „[...] od lat trzech zajmuję się wozem Drzymały. Po przegraniu procesu w sądzie administracyjnym i ostatecznym wyrzuceniu Drzymały z wozu, jako też formalny właściciel sprowadziłem go do Poznania i umieściłem go czasowo w bezpiecznym miejscu. Równocześnie tak we Lwowie jak i w Kijowie rozpoczęto akcję, aby wóz zachować w pamięci potomnych i oddać do Muzeum Narodowego w Krakowie. Sprawa wynagrodzenia Drzymały wozu, aczkolwiek niezupełnie jeszcze załatwiona, posunęła się wszakże tak daleko, że mógłbym go wysłać do Krakowa oczywiście z zachowaniem wszelkich

z 12.11.1907 r., s. 1; „Dziennik Kujawski”, nr 207 z 10.09.1907 r., s. 1; nr 233 z 10.10.1907 r., s. 2; „Dziennik Poznański”, nr 214 z 18.09.1907 r., s. 4; „Głos Śląski”, nr 263 z 14.11.1907 r., s. 2.

¹⁰ Podgórczyny J. 1971, s. 19; Drzeżdżon J. 2007, s. 30.

¹¹ Rączkowski J. 1908. Niedługo później ukazała się publikacja: Przyklęk S. [ok. 1910].

¹² Mazan L. 1977, s. 4; cyt. za: Podgórczyny J. 1971, s. 23.

¹³ Wajda K. 1962, s. 69; Podgórczyny J. 1971, s. 21; Mazan L. 1977, s. 4; Laskowski E. 2015.

¹⁴ Wajda K. 1962, s. 70; Mazan L. 1977, s. 5.

środków ostrożności. [...] Wysyłka powinna nastąpić natychmiast, gdyż obawiam się konfiskaty wozu. Dlatego też w gazetach przed umieszczeniem w Muzeum nic pisać nie można¹⁵.

Dyrektor Muzeum, Feliks Kopera, zareagował na ofertę bardzo szybko. Już 8 marca przesłał do Prezydenta Krakowa pismo, w którym czytamy: „[...] Wóz Drzymały nie ma wprawdzie ani artystycznej, ani etnograficznej wartości, ale bądź co bądź odegrał pewną rolę w historii walki o ziemię i byt narodu w Poznańskim i o ile doszłoby do skutku projektowane swego czasu przez art.[ystę] mal[arza] Włodzimierza Tetmajera Muzeum martyrologii narodu polskiego, wóz Drzymały byłby w nim jednym z cenniejszych i ciekawszych obiektów. Z tego też względu, jak również ze względu na uczczenie bohaterskiej walki braci naszej w Poznańskim byłbym osobiście za przyjęciem daru a to tem bardziej, że dałby się on wyzyskać przy sposobności tegorocznego obchodu grunwaldzkiego. Zachodzi tylko trudność, gdzie przedmiot tych rozmiarów umieścić [...]”¹⁶.

Kilka dni później Kopera, zdecydowany już na przyjęcie wozu, przesłał dodatkowe wyjaśnienia dotyczące autentyczności pojazdu. Pisał: „Wóz Drzymały mógłby znaleźć pomieszczenie w Parku Jordana przy odpowiednim zabezpieczeniu go przed wandalizmem publiczności. [...] może stać na wolnym powietrzu a dostępny wszystkim, będzie szczególnie dla młodzieży przypomnieniem walk Polaków z naporem germańskim”¹⁷.

Tego samego dnia informował Jaworskiego o podjętych przez siebie działaniach i prosił o zrozumienie dla urzędowego trybu działania¹⁸. Magistrat Krakowa uchwalił przyjęcie daru wozu Drzymały i — zgodnie z propozycją Kopery — zgodził się na umieszczenie go czasowo w Parku Jordana. Sprowadzeniem wozu oraz pokryciem wszystkich związanych z tym kosztów miało zająć się Muzeum¹⁹.

Wóz z Poznania został przywieziony koleją i przekazany do Muzeum 4 kwietnia 1910 r. jako dar Jarogniewa Drwęskiego, prawnika, wielkopolskiego działacza narodowego i społecznego oraz Jaworskiego i Bernarda Miłskiego, drukarza i wydawcy²⁰. W poświadczeniu o przyjęciu go do zbiorów odnotowano: „Wóz Drzymały, jako zabytek wiążący się z dziejami martyrologii narodu polskiego pod zaborem pruskim, przechowany zostanie ku wiecznej rzeczy pamiętce”²¹. Pojazd w inwentarzu zbiorów uzyskał numer 121073. Na karcie obiektu scharakteryzowano jego wygląd, stan zachowania i podano wymiary: 250 cm wysokości, tyle samo szerokości i 8 m długości. Zakwalifikowano go do działu pamiątek: „Wóz Drzymały zbudowany

¹⁵ Cyt. za: Mazan L. 1977. s. 5. Giełżyński W. 1964–1965. s. 113. Podana w liście informacja o Jaworskim jako formalnym właścicielu wozu wskazuje na fakt odkupienia go od Drzymały. Trochę światła na tę sprawę rzuca list Stefanii Laudyn z Chicago przysłany do Muzeum w 1911 r. Podjęła się zebrania datków na „zakupno ziemi dla bohatera Drzymały, ewentualnie na zakupno jego słynnego wozu”. Dzięki jej zaangażowaniu Związek Polek w Ameryce ofiarował na ten cel sumę 107 dolarów, stanowiącą wówczas równowartość miesięcznej pensji dyrektora Muzeum. Laudyn pisała, że zebrane pieniądze przekazała Jaworskiemu. W odpowiedzi Kopera pisał, że nie wie ile wóz kosztował i sugerował skierowanie takiego zapytania do Miłskiego lub Drwęckiego, co w zasadzie potwierdza fakt odkupienia pojazdu od Drzymały — AMNK, KK, Dp. 4664, „Laudyn do Kopery z 6 czerwca 1911”; AMNK, KK, Kopiański nr 3–4 (1910–1912), „Kopera do Laudyn z 28 kwietnia 1910”, k. 327.

¹⁶ AMNK, KK, Kopiański nr 3 (1909–1910), Dp. 4550, „Kopera do prezydenta z 7 marca 1910”, k. 264r.

¹⁷ AMNK, KK, Kopiański nr 2 (1909–1910), Dp. 4585, „Kopera do prezydenta z 23 marca 1910”, k. 286r.

¹⁸ AMNK, KK, Dp. 4664, „Jaworski do Kopery z 9 marca 1910”; AMNK, KK, Kopiański nr 2 (1909–1910), Dp. 4586, „Kopera do Jaworskiego z 23 marca 1910”, k. 288v.

¹⁹ AMNK, KK, Dp. 4593, „Pismo Magistratu miasta Krakowa z 24 marca 1910”. Koszt sprowadzenia wozu wyniósł 162 korony i 83 halerze, AMNK, KK, Fundusz Muzeum z lat 1909–1915/16, „Budżet wydatków z roku 1910”, s. 52, poz. 11 z 28.05.1928 r.

²⁰ Zaleski Z. 1939–1946, s. 405; Bukowski A. 1976, s. 242–245.

²¹ AMNK, KK, Kopiański nr 2 (1909–1910), Dp. 4664, „Gumowski do Jaworskiego z 6 maja 1910”, k. 388v; AMNK, KK, Kopiański nr 3–4 (1910–1912), „Kopera do Landau z 28 kwietnia 1910”, k. 327.

z drzewa sosnowego, pomalowany zewnątrz i wewnątrz na kolor jasno-zielony. Pięć schodków prowadzi do pokoju posiadającego z jednej strony 2, z drugiej 1 okno; na przeciwległych ścianach wiszą oprawne w passepartout 2 Nr-y «Narodowca» z 19/V i 21/V 1910 z artykułami o bezprawiach pruskich. Z pokoju prowadzą zasuwane drzwiczki do małej kuchni, z której wychodzi się do maleńkiej ubikacyjki, prawdopodobnie przedpokoju, z którego drzwi prowadzą na zewnątrz. Stan konserwacji: dobry, lecz zeszpecony podpisami zwiedzających. Pochodzenie: Dar PP. Dra J. Drwęskiego, Tad. Jaworskiego i red. Bern. Miłskiego²².

Wóz umieszczono w Barbakanie Bramy Floriańskiej — a nie tak jak wcześniej planowano w Parku Jordana — i zgodnie z planem Kopery był on jedną z głównych atrakcji krakowskich obchodów pięćsetlecia bitwy pod Grunwaldem, trwających od 15 do 17 lipca 1910 r.²³ Po zakończeniu uroczystości został przetransportowany na wzgórze wawelskie; stało się to albo na przełomie 1911 i 1912 r., czyli po uzyskaniu przez Muzeum gmachu po austriackim szpitalu wojskowym, albo w roku 1914, w związku z akcją zabezpieczenia zbiorów Muzeum przed działaniami wojennymi. Na pewno znajdował się tam w 1916 r., gdyż stał się wtedy obiektem zainteresowania rysownika i malarza amatora Tadeusza Pobóg Rossowskiego, który pisał do Dyrekcji Muzeum: „Niżej podpisany prosi zarząd o udzielenie pozwolenia zamieszkania (nocowania) w znajdującym się tam wagonie, który obowiązuję się szanować i konserwować. Jestem zatrudniony na Zamku przy oddziale malarskim grobów wojennych [oddział grobowców i pamiątek wojennych — D.B.], więc mieszkanie w pobliżu byłoby mi wielkim udogodnieniem²⁴. Prośbie odmówiono „ze względów zasadniczych²⁵”.

Po pierwszej wojnie światowej nie interesowano się pojazdem stojącym na dziedzińcu wawelskim. Niepodległa Polska pogrążona była w kryzysie, który nie ominął także Krakowa i samego Muzeum. Działania podejmowane przez nowo powstałe Ministerstwo Kultury i Sztuki wprowadzały chaos. Inflacja stawiała pod znakiem zapytania możliwość prowadzenia jakiegokolwiek polityki finansowej, w Krakowie panował głód i przestępczość. Kopera musiał nie tylko zabiegać o fundusze i przyrzeczony mu gmach poszpitalny na Wawelu, ale też o istnienie Muzeum, którego był zagrożony z powodu planów zamykania muzeów miejskich i tworzenia z ich zbiorów muzeów państwowych oraz groźby przenoszenia najcenniejszych zabytków do Warszawy²⁶.

Sprawa wozu powróciła w trudnym momencie. W 1920 r., gdy Muzeum ostatecznie utraciło gmach poszpitalny na Wawelu i nadzieję, którą dyrektor Kopera żył od 1911 r., że powstanie tam gmach muzealny, od Zarządu Zamku Królewskiego na Wawelu nadeszło żądanie usunięcia wozu z zamkowego podwórca. Prośbę motywowano utrudnieniami dla prowadzonych wówczas prac kamieniarskich oraz tym, że nie pasuje on do ówczesnej koncepcji aranżacji placu²⁷. Rozpoczęto gorączkowe poszukiwanie nowej lokalizacji dla wozu Drzymały. Propozycje przekazania zabytku skierowano m.in. do Muzeum Narodowego w Poznaniu i do warszawskiej Cytadeli²⁸. Wobec braku zainteresowania tych instytucji, po roku postanowiono wóz

²² AMNK, KK, karta inwentarzowa nr 121073. IV-V-505.

²³ Dzieje Krakowa. 1979, s. 269–270; Dziedzic S. 2011, s. 131–140. W piśmie z 23.05.1910 r. do Budownictwa Miejskiego Kopera pisał: „Z powodu uroczystości grunwaldzkich «Wóz Drzymały» pozostanie jeszcze w Barbakanie do końca obchodu, gdyż zamierzamy odpowiednio jego wnętrze urządzić. Po uroczystościach odeślemy wóz do parku Jordana”, AMNK, KK, Kopiański nr 2 (1909–1910), Dp. 4677, „Kopera do Budownictwa Miejskiego z 23 maja 1910”, k. 399 v.

²⁴ AMNK, KK, dp. 7743, pismo z 31 sierpnia 1916 r.; Biernacka M. 2013, s. 126.

²⁵ AMNK, KK, dp. 7743, pismo z 31 sierpnia 1916 r.

²⁶ Na temat sytuacji Muzeum w latach 1918–1921, zob. Błońska D. 2018.

²⁷ AMNK, KK, dp. 9148, pismo Zarządu Królewskiego Zamku na Wawelu z 25 maja 1920 r.; AMNK, KK, dp. 9148, odpowiedź na pismo z 27 maja 1920 r.

²⁸ AMNK, KK, protokoły posiedzeń Komitetu Muzeum Narodowego w Krakowie, L. 9565, „Posiedzenie Komitetu Wydziału Muzeum Narodowego dnia 20 czerwca 1921”, k. 39.

sprzedać. Informację o licytacji zamieszczono na łamach ogólnopolskiej prasy. W odpowiedzi na ogłoszenie 6 lipca 1921 r. sam Drzymała zwrócił się do Muzeum z prośbą o wyjaśnienia i informację, za jaką kwotę mógłby wóz odkupić i czy Muzeum byłoby skłonne do obniżenia wysokości opłaty za przewóz wozu z Krakowa do Poznania²⁹. Kopera odpisał: „Szanowny Panie, z chwilą powstania Państwa Polskiego i przyłączenia Wielkopolski do całości Państwa, wóz «Drzymały» nie posiada tej aktualności jako naoczne świadectwo prześladowania Polaków przez rząd pruski. Wobec tego i wobec braku miejsca na pomieszczenie wozu, Zarząd Muzeum Narodowego postanowił wóz ten sprzedać, a za uzyskaną kwotę nabyć dzieło sztuki do zbiorów muzeum. Dzieło to będzie wpisane jako dar ofiarodawcy wozu Drzymały. [Oferują nam za wóz kwotę 20 000 mkp. i poniżej tej ceny nie moglibyśmy Panu wozu odstąpić — fragment skreślony D.B.]. Co do transportu kolejną to według informacji zasięgniętej tutaj należytość sama za przewóz kolejowy wyniosłaby z Krakowa do Poznania około 14 000 mkp. Nie wliczamy w to kosztów transportu na stację kolejową w Krakowie. Czy rząd udzieliłby zniżki na przewóz tego wozu, to musiałby się Pan odnieść do tamtejszej dyrekcji kolejowej ewentualnie do Ministerstwa kolejowego. Prosimy o odpowiedź jak najrychlejszą, abyśmy mogli zająć odpowiednie stanowisko wobec tutejszego oferenta. Prosimy o złożenie oferty nadmienając, że oferta ta będzie miała pierwszeństwo przed innymi, o ile nie będzie znacznie niższą od innych ofert”³⁰.

Ostatecznie Drzymała nie przystąpił do licytacji i wydaje się, że innych zainteresowanych zakupem też nie było. Wóz na podstawie oferty opiewającej na kwotę 80 000 marek polskich, złożonej przez Józefa Butyńskiego, gospodarza mieszkającego na Prądniku Czerwonym, tuż za warszawską rogatką i prowadzącego przedsiębiorstwo spedycyjne, sprzedano dopiero w połowie kolejnego roku³¹. Samą transakcję sprzedaży wozu przyjęto na posiedzeniu Wydziału Komitetu Muzeum Narodowego w Krakowie w dniu 1 czerwca 1922 r., przeznaczając na zakup dzieła sztuki 70 000 mkp., a 10 000 mkp. na sporządzenie dokumentacji fotograficznej i pomiarów³². W protokole z posiedzenia Komitetu Muzeum Narodowego z 1 czerwca zamieszczono sprawozdanie Kopery: „Muzeum Narodowe dla braku pomieszczenia dla niego [wozu — D.B.] proponowało odstąpić go bezinteresownie Muzeum warszawskiemu, Muzeum Wielkopolskiemu, w końcu dawnemu właścicielowi, który ze względu na wysokie koszty transportu przyjąć go z powrotem nie chciał. Wydział Komitetu uchwalił wobec tego w swoim czasie by wóz ten sprzedać. Dyrektor Kopera stawia wniosek: sprzedaje się wóz Drzymały najwięcej oferującemu spedytorowi Józefowi Butyńskiemu za kwotę 80.000 z tem, że 70.000 mp. obróci się na zakupno dzieła sztuki, które zapisane będzie w inwentarzu w miejsce wozu Drzymały, za pozostałą zaś resztę 10.000 mp. wykona się zdjęcia fotograficzne i przekroje rysunkowe. Uchwalono”³³.

W budżecie Muzeum na lipiec 1922 r. widnieje kwota 7275 koron za wykonanie zdjęć, bez wskazania jednak co było fotografowane. Pod datą 17 sierpnia odnotowano z kolei 4800 koron za „przewiezienie Wozu Drzymały”³⁴. Przed odebraniem wozu Muzeum wymontowało jedną

²⁹ AMNK, KK, dp. 9620, poświadczenie z 6 lipca 1921. W załączonym do ogłoszenia „Poświadczeniu autentyczności” widnieje informacja, że wóz ma być sprzedany w Poznaniu; AMNK, KK, dp. 9620, „List M. Drzymały z 6 lipca 1921”.

³⁰ AMNK, KK, dp. 9620, brulion pisma z 16 lipca 1921 r. (stąd cytaty).

³¹ AMNK, KK, dp. 9586, oferta z dnia 31 maja 1922 r.

³² AMNK, KK, dp. 9620, notatka z dnia 2 czerwca 1922 r.; zob. również AMNK, KK, protokoły posiedzeń Komitetu Muzeum Narodowego w Krakowie, L. 9565, „Posiedzenie Komitetu Wydziału Muzeum Narodowego dnia 1 czerwca 1922”.

³³ AMNK, KK, dp. 9979, „Protokół z posiedzenia Wydziału Komitetu Muzeum Narodowego z dnia 1 czerwca 1922”.

³⁴ AMNK, KK, „Fundusz Muzeum z lat 1916/17–1923”, „Budżet wydatków z roku 1922”, s. 208 i 211.

deskę z tablicą pamiątkową, zachowując ją w zbiorach placówki. Butyński odebrał wóz 3 czerwca, zobowiązując się do uiszczenia należnej opłaty w terminie do 14 dni, co też uczynił³⁵.

Wóz odjechał. Pozostały po nim fragment znajduje się obecnie w zbiorach Działu Rzemiosła, Kultury Materialnej i Militariów — podział Varia, pod nr inwentarza: MNK IV-V-505, opisany jako: „Tablica pamiątkowa z wozu Michała Drzymały”. Ma nieregularny kształt, wymiary: 28,7/9,5 cm × 63,5 cm, na którym na czarnym tle widnieją napisy farbą w kolorze złotym. Na jednej stronie zamieszczono informację: „Wóz zbudowany w fabryce p. [Antoniego] Dzieciuchowicza w Poznaniu w marcu 1908, dla gospodarza Drzymały, któremu z powodu pruskiej barbarzyńskiej ustawy osadniczej nie wolno było na roli swojej domu mieszkalnego wybudować. Zapłacony z dobrowolnych składek Społeczeństwa polskiego”. Na drugiej stronie tablicy wypisano nazwiska rzemieślników, którzy go wykonali³⁶.

Ostatnia, mogąca być uznana za prawdziwą wiadomość na temat wozu Drzymały pochodzi z roku 1927, gdy Drzymała otrzymał za swe zasługi od Rzeczypospolitej gospodarstwo poniemieckie w Grabównie, w powiecie wyrzyskim. Anonimowy redaktor „IKC” w artykule *Wóz Drzymały za 20 groszy*, po przedstawieniu skrótej historii wozu do roku 1922, czyli do czasu jego sprzedaży, relacjonował, że Butyński: „Urządził sobie z niego silny parokonnny wóz ciężarowy. [...] po kilkuletnim używaniu silnego, solidnego podwozia do t.zw. platformy, musiał się go pozbyć. I właśnie w tych dniach owo podwozie, wciąż jeszcze silne, nabył od p. Butyńskiego [...] niejaki p. Elkin, spedytor. Będzie więc wóz Drzymały w dalszym ciągu woził towary z dworca kolejowego do klientów spedytora, aż zwykłym rzeczy biegiem, rozsypie się i w postaci zmurzałych kawałków drzewa powróci do ziemi, z której wyrósł, i dosłownie i w przenośni [...]”³⁷.

Wiadomości te uzupełnia informacja „Dziennika Bydgoskiego”, w notatce *Wóz Drzymały — sprzedany za 20 groszy*, że podwozie pojazdu jest tak mocne, iż pozwala na transport towarów o tonażu ponad 10 ton³⁸. Wymieniona w tytułach obydwu tych artykułów suma (20 groszy) to cena wozu po przeliczeniu inflacyjnym kwoty 80 000 marek polskich z 1922 r. na wartość tych marek w 1927 r.

* * *

Mimo, że Muzeum nigdy nie ukrywało faktu sprzedaży wozu, ani informacji o przyczynach takiego postępowania, wyzbycie się zabytku nie utrzymało się w świadomości społecznej. W publikacjach zaczęły pojawiać się powtarzane przez kolejnych autorów nieprawdziwe informacje, domysły i hipotezy na ten temat. Na przykład w „Kurierze Poznańskim” wspomniano, że do Krakowa został wysłany pierwszy wóz Drzymały „w celu zachowania go jako pamiątki narodowej [...] ustawiony w Barbakanie zmarniał pod wpływem śloty, słońca i powietrza do tego stopnia, że zostało tylko podwozie [...]”³⁹. Z kolei w wileńskim „Słowie” podano, że: „Podziwiano go [wóz — D.B.] jeszcze w 1929 r. na Wystawie Krajowej z Poznaniu, potem nie było stosownego miejsca dla jego umieszczenia, został więc zapewne przez konserwatorów krakowskich rozebrany, a jedną ścianę umieszczono w Muzeum Narodowym”⁴⁰.

³⁵ AMNK, KK, dp. 9586, notatka z 7 czerwca 1922 r.

³⁶ Personel fabryczny: Stelmachy: Józef Trzcziński, Andrzej Kmieć, Walenty Szalamarcha, Warszyn Mularczyk, Nikodem Dąbrowicz. Kowale: Stanisław Cyganek, Antoni Zientek, Perlikiewicz, Stanisław Welsand, Władysław Szaląpka, Kazimierz Stankowski, Rajewski, Jan Stasiak. Siodlarze: Józef Moskański, Jan Stasiak, Pilarczyk Stanisław, Wojciechowski Stanisław. Lakiernicy: Stanisław Nowak, Waclaw Nowakowski, Wincenty Kwinecki, Kazimierz Barkowiak, Konstanty Bartoszewski, Józef Sulkowski. Stolarz: Przybylski — MNK IV-V-505 — Tablica pamiątkowa z wozu Michała Drzymały.

³⁷ (n.). 1927.

³⁸ Anonim I. 1927, s. 4.

³⁹ Anonim II. 1937, s. 6.

⁴⁰ Cyt. za: „Kurier Warszawski”, nr 124 z 07.05.1937 r. (wyd. poranne), s. 5.

Józef Podgóreczny w swojej broszurze z 1971 r. napisał, że Drzymała miał zamiar sprowadzenia wozu z powrotem do Wielkopolski właśnie po wystawie poznańskiej, czyli po 1929 r. Starął się usprawiedliwić postępowanie władz Muzeum, wspominając o prośbach krakowskiego Komitetu Grunwaldzkiego kierowanych po zakończeniu obchodów (czyli w latach 1910–1911) do „muzeum w Poznaniu”, o zabranie wozu do stolicy Wielkopolski. Autor publikacji podał również wzmiankę o obecności Drzymały na uroczystościach w Krakowie. Tych wszystkich wiadomości — poza wolą odzyskania wozu przez Drzymałę, lecz nie w 1929, a w 1921 r. — na podstawie analizowanych źródeł nie udało się potwierdzić. W katalogu wystawy poznańskiej, wśród eksponowanych zabytków nie odnotowano wozu, nie przedstawia go również żadna z fotografii zachowanych z tego wydarzenia.

Sprawa zwrotu zabytku w 1910 lub 1911 r. do Poznania jest również kwestią wątpliwą. Przede wszystkim wtedy Kopera miał jeszcze nadzieję na rozszerzenie powierzchni magazynowej i umieszczenie wozu w odpowiednich warunkach. Po drugie, w Poznaniu istniało wówczas jedynie Muzeum Starożytności Polskich i Słowiańskich w Wielkim Księstwie Poznańskim (obecnie: Muzeum Archeologiczne w Poznaniu). Działo ono od 1857 r. przy Poznańskim Towarzystwie Przyjaciół Nauk i gromadziło zabytki archeologiczne, a Muzeum Narodowe w Poznaniu (Muzeum Wielkopolskie) zostało utworzone w roku 1919. W tym przypadku, podobnie jak wyżej, Podgóreczny połączył dwa odległe od siebie o niemal dziesięć lat wydarzenia⁴¹.

Wiadomości te powtórzył w 1977 r. Leszek Mazan na łamach „Przekroju”. On też przeprowadził wywiad z Marią Wojciechowską, wówczas głównym inwentaryzatorem w Muzeum, która do legendy wozu dołożyła swoją opowieść, twierdząc, że: „Wóz rzeczywiście niszczał i trzeba go było uchronić przed zębem czasu. Został tedy starannie rozebrany i przewieziony na Wawel, gdzie Muzeum Narodowe miało swoje magazyny. Przyszedł 1939 rok i — wiadomo — na Wawelu urzędował Hans Frank. 1 grudnia 1939 roku żołnierze niemieccy splądrowali nasze magazyny niszcząc rzeźby, sztandary, wszystko. Zaraz w pierwszych dniach po wyzwoleniu słyszałam od kustoszy Kwiatkowskiego i Buczkowskiego, że zniszczono wtedy i wóz Drzymały”⁴².

Artykuł Mazana z lutego 1977 r. stał się inspiracją dla kolejnej publikacji prasowej, która ukazała się w kilka dni później, w marcowym numerze „Życia Warszawy” i wywołała niezwykle silną reakcję Karola Estreichera. Na kartach swojego pamiętnika zapisał: „«Życie Warszawy» z marca 1977: Kopera (dyrektor Muzeum Narodowego w Krakowie) otrzymawszy w 1910 roku wóz Drzymały nie wiedział, co z tym fantem zrobić. Był wielce niezadowolony z prezentu. Nie śmiał go nie przyjąć. Ustawił go w Rondlu Floriańskim. Wóz stał tam przez cały szereg lat niezabezpieczony i niekonserwowany. Istotnie 1929 roku trafił na PKW w Poznaniu — ale były to jego ostatnie chwile. Przewieziono go z powrotem do Krakowa i tym razem ustawiono na Wawelu obok magazynów Muzeum Narodowego, w dawnych poszpitalnych gmachach

⁴¹ Podgóreczny J. 1971, s. 41; Powszechna wystawa krajowa. 1929.

⁴² Mazan L. 1977, s. 5. Maria Helena Wojciechowska (1917–1993) pracowała w Muzeum od 15 sierpnia 1940 r., w okresie II wojny światowej jako wolontariusz, a od 1 marca 1945 r. jako urzędnik administracyjny. 1 lipca 1951 r. została adiunktem a następnie kustoszem w Dziale rzemiosła artystycznego i kultury materialnej. Od 1 stycznia 1956 do 1 sierpnia 1958 i od 1 lutego 1965 do 30 kwietnia 1979 r., czyli do przejścia na emeryturę była Głównym Inwentaryzatorem (zob. AMNK, sygn. TO 20, Wojciechowska Maria, akta osobowe). Kazimierz Ludwik Buczkowski (1897–1967) podjął pracę w Muzeum 15 lutego 1926 r. najpierw jako dietariusz, a po roku jako kustosz. W okresie od 15 stycznia 1947 do 15 września 1949 r. był zastępcą dyrektora Muzeum, potem pracował jako kustosz i kierownik Działu sztuki polskiej. Na emeryturę przeszedł 1 lipca 1965 r. (AMNK, sygn. TO 53, Buczkowski Kazimierz, akta osobowe). Józef Kwiatkowski (1883–1945) został zatrudniony w Muzeum w 1904 r. najpierw jako adiunkt, potem kustosz. Od 1916 r. do śmierci (na skutek działań wojennych prowadzonych w Krakowie w dniu 18 stycznia 1945 r.) był zastępcą dyrektora Muzeum (zob. AMNK, sygn. TO 436, Kwiatkowski Józef, akta osobowe).

austriackich — dokładnie w tym miejscu, gdzie dziś znajduje się kopczyk zrobiony z dawnego poziomu na Wzgórzu. Wóz stał tam nadal niekonserwowany do 1930 roku. Kilkakrotnie pytałem dr. Zbigniewa Bocheńskiego, który zastępował Koperę, czy nie można by ustawić wozu pod jakimś dachem. Odpowiedzi były zawsze negatywne i te same — nie jest to dzieło sztuki, nie ma wartości etc. Pytałem dyrektora Koperę i jego kustoszy, dr. Kazimierza Buczkowskiego i dr. Zbigniewa Bocheńskiego, co zamierzają zrobić z wozem Drzymały. Przybierali wtedy tajemnicze lub obrażone miny dając do poznania, że mieszam się do nie swoich spraw. Było to około 1931 roku. Pewnego dnia wóz zniknął. Kiedy zapytałem co się stało uzyskałem odpowiedź od Bocheńskiego, że wóz «rozsechł się» [podkr. K. Estreichera — D.B.] i że trzeba go było rozebrać i że na pamiątkę zachowano tylko jedną deskę. Poufnie dowiedziałem się, że resztę — drzwi, okna, koła etc. — spalono! Stanowczo nieprawdą jest by wóz Drzymały — ta cenna pamiątka walki o polską ziemię! — by ów wóz został zniszczony przez Niemców w 1939 roku. Gdy Niemcy zajęli Kraków wóz Drzymały już nie istniał! Zniszczyło go niedbalstwo, niechlujstwo, brak opieki ze strony Muzeum Narodowego i brak zrozumienia dla tzw. pozaartystycznych wartości! Dziś w Muzeum Narodowym już nikt nie pamięta losu wozu Drzymały. Zamieszczona odpowiedź jest wykrętą — zwała winę na Niemców. Wina jest po naszej stronie!⁴³

Dla samego Koperę sprzedaż wozu nie było sprawą prostą ani w kontekście emocjonalnym ani technicznym. Przytoczone na łamach niniejszego artykułu fragmenty jego pism jednoznacznie dowodzą, że jako dyrektor Muzeum, Polak i historyk sztuki był głęboko przekonany o słuszności posiadania wozu Drzymały w kolekcji zabytków. Starania podejmowane, by znaleźć inną instytucję, która przyjąłaby wóz, trwały ponad rok (od maja 1920 do czerwca 1921 r.) i świadczą, mimo słów skierowanych do Drzymały, o świadomości symbolicznego znaczenia wozu. Brak jakiegokolwiek odzewu ze strony Warszawy i Poznania spowodował decyzję o jego sprzedaży w czerwcu 1922 r. W chwili sprzedaży zagwarantowano odpowiednią kwotę na wykonanie dokumentacji fotograficznej, zdecydowano również o zachowaniu w zbiorach bodaj najważniejszego fragmentu z oryginalnego wozu — tablicy pamiątkowej. Mimo to, z perspektywy czasu Koperę, podobnie jak my dzisiaj, ocenił to działanie negatywnie. W 1924 r. z zalem pisał: „Gdybyśmy mieli gmach, dałoby się zapewne utrzymać tę pamiątkę”⁴⁴.

Adres Autorki:
mgr Diana Błońska
Muzeum Narodowe w Krakowie
Al. 3 Maja 1
30-062 Kraków
dblonska@mnk.pl
ORCID: 0000-0002-4689-5511

⁴³ Estreicher jr. K. 2006, zapis z marca 1977 r., s. 652–653; Zbigniew Bocheński (1901–1976) rozpoczął pracę w Muzeum 1 maja 1929 r. na stanowisku prowizorycznego kustosa i następnie kustosa. Od 1 stycznia 1950 r. objął funkcję wicedyrektora Muzeum, którą pełnił do 1 kwietnia 1970 r., następnie do 31 grudnia 1971 r., czyli do przejścia na emeryturę, był kuratorem zbiorów (zob. AMNK, sygn. TO 42, Bocheński Zbigniew, akta osobowe).

⁴⁴ AMNK, KK, dp. 10930, „List A. Pieca z 18 grudnia 1924”, AMNK, KK, dp. 10930, odpowiedź z 19 grudnia 1924 r. (stąd cytat).

BIBLIOGRAFIA

Źródła archiwalne

- Archiwum Muzeum Narodowego w Krakowie [AMNK], sygn. TO 20, 42, 53, 436.
Archiwum Muzeum Narodowego w Krakowie [AMNK], Kancelaria Kopyry [KK], sygn. dp. 4664, 4550, 4585, 4664, 4593, 4677, 7743, 9148, 9620, 9586, 9979, 10930.

Opracowania

- (n.). 1927. *Wóz Drzymały za 20 groszy*, IKC nr 295 z 26.10.
- Anonim. 1907. *Jeszcze sławny Drzymała*, „Gazeta Grudziądzka”, nr 107 z 05.09, s. 1.
- Anonim I. 1927. *Wóz Drzymały — sprzedany za 20 groszy*, „Dziennik Bydgoski”, nr 244 z 23.10, s. 4.
- Anonim II. 1937. *Drzymała — ten co nie oddał ziemi, skąd nasz ród*, „Kurier Poznański”, nr 193 z 29.04, s. 6.
- Basiński Apoloniusz. 1939–1946. *Drzymała Michał*, [w:] *Polski Słownik Biograficzny*, red. W. Konopczyński, t. 5, Kraków, s. 424–425.
- Biernacka Małgorzata. 2013. *Rossowski (Pobóg Rossowski) Tadeusz*, [w:] *Słownik artystów polskich i obcych w Polsce działających (zmarłych przed 1966 r.)*, t. 9, red. M. Biernacka, Warszawa, s. 126.
- Błońska Diana. 2018. *Muzeum Narodowe w Krakowie w okresie odzyskania niepodległości*, „Rocznik Historii Sztuki”, R. XLIII, s. 29–38.
- Bukowski Andrzej. 1976. *Milski Bernard (1856–1926)*, [w:] *Polski Słownik Biograficzny*, t. 21, red. E. Rostworowski, Wrocław, s. 242–245.
- Cieślak Tadeusz. 1959. *Przeciw pruskiej przemocy*, Warszawa.
- Danowska Ewa. 2015. *Józef Weyssenhoff (1860–1932). Nieznane oblicze twórcy*, Kielce.
- Drzeżdżon Jan. 2007. *Michał Drzymała albo tragedia narodowa*, Gdańsk.
- Drzymała to nie legenda. 1966. „*Drzymała to nie legenda*” — *historia Michała Drzymały, którego wóz stał się symbolem walki z germanizacją. Wspomnienia syna i innych osób, które zetknęły się z bohaterem szkolnej czytanki*, Polskie Radio, 1966, 13, 15 min.): <http://www.polskieradio.pl/39/156/Artykul/830381,Cyrkowy-woz-Drzymaly-%E2%80%93-symbol-walki-z-germanizacja> (dostęp 11.12.2018 r.).
- Dworecki Zbigniew. 1988. *Michał Drzymała*, Poznań.
- Dziedzic Stanisław. 2011. *Uroczystości grunwaldzkie w Krakowie (1910–2010)*, „Niepodległość i Pamięć”, t. 18, nr 1, s. 131–140.
- Dzieje Krakowa. 1979. *Dzieje Krakowa*, red. J. Bieniarzówna, J.M. Małecki, Kraków.
- Estreicher jr. Karol. 2006. *Dziennik wypadków*, t. V: (1973–1977), Kraków.
- Giełżyński Witold. 1964–1965. *Jaworski Tadeusz Waclaw (1874–1956)*, [w:] *Polski Słownik Biograficzny*, t. 11, red. E. Rostworowski, Wrocław, s. 113.
- Grzymała-Siedlecki Adam. 1937. *Drzymała. (Wspomnienie o ś. p. Michale Drzymale, zmarłym d. 25 b. m. w Grabowie, w pow. wyrzyskim, w 80-tym roku życia)*, „Kurjer Warszawski”, t. 117, s. 4.
- Laskowski Edward. 2015. *Michał Drzymała*, <http://www.historiarakoniewic.pl/michal-drzymala/> (dostęp 31.12.2018 r.).
- Leśniewska Inga. 2005. *Wokół struktury mitu Michała Drzymały*, „Acta Universitatis Lodzensis. Folia Historica”, t. 29, s. 57–72.
- Mazan Leszek. 1977. *Wóz, który wjechał do historii*, „Przekrój”, nr 1664, s. 5–6.
- Pawelczyk Janusz. 2012. *Przodkowie kaszubskiego Drzymality Augustyna Pawelczyka, czyli jak zostałem genealogiem rodziny*, „Rocznik Wielkopolskiego Towarzystwa Genealogicznego Gniazdo”, s. 111–120.
- Podgóreczny Józef. 1971. *Michał Drzymała. Prawda, legendy, anegdoty*, b.m.w.

- Powszechna wystawa krajowa. 1929. *Powszechna wystawa krajowa. Poznań. Maj–wrzesień 1929. Katalog*, Poznań.
- Przyklęk Stefan. [ok. 1910]. *Drzymała. Polka na fortepian*, Warszawa.
- Rączkowski Józef. 1908. *Wóz Drzymały. Obraz sceniczny z dziejów 1907 roku*, Kraków.
- Tetter Jan. 1986. *Jestem chłop historyczny*, Warszawa.
- Wajda Kazimierz. 1962. *Wóz Drzymały. Wieś wielkopolska i pomorska w walce z germanizacją*, Poznań.
- Wielicka Izabela. 2017. *Śladami wozu Michała Drzymały*, <http://www.wielkopolska-country.pl/component/k2/item/277-sladami-wozu-michala-drzymaly> (dostęp 31.12.2018 r.).
- Zaleski Zygmunt. 1939–1946. *Drwęski Jarogniew (1875–1921)*, [w:] *Polski Słownik Biograficzny*, t. 5, red. W. Konopczyński, Kraków, s. 405.
- Żebrowska Sabina. 1979. *Franciszek Pepliński (1878–1958)*, [w:] *Zasłużeni ludzie pomorza nad-wiślańskiego okresu zaboru pruskiego. Pomorze Gdańskie*, Gdańsk.

Michał Drzymała's wagon. The history of a national symbol

Michał Drzymała's wagon is one of the best known and most important Polish national symbols. It is taught about at school; it is invoked in the patriotic song "Rota". Its history has often been misrepresented, especially as regards the circumstances of its destruction. The present article aims to present the true story of the famous wagon and to explicate its legends.

Translated by
Izabela Szymbańska