

# Bohdan Treter

---

## Wspomnienia z podróży z arrasami wawelskimi z Krakowa do Bukaresztu w 1939 r.

---

Ochrona Zabytków 14/1-2 (52-53), 18-32

---

1961

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej [bazhum.muzhp.pl](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

## WSPOMNIENIA Z PODRÓŻY Z ARRASAMI WAWELSKIMI Z KRAKOWA DO BUKARESZTU W 1939 R.

Mam zamiar w niedługim opisie podać dzieje ekspedycji, która obarczona była nadzwyczaj trudnym zadaniem wywiezienia najcenniejszych dzieł sztuki i pamiątek historycznych z zamku królewskiego na Wawelu, by móc je gdzieś w bezpiecznym miejscu przechować. Tej ekspedycji towarzyszyłem od samego początku aż do momentu wywiezienia cennego ładunku poza granice rumuńskiego państwa.

Na dwa tygodnie przed wybuchem wojny powzięto na specjalnym zebraniu postanowienie wywiezienia najcenniejszych przedmiotów z zamku królewskiego, celem zabezpieczenia ich i zapewnienia powrotu na dawne miejsce. Postanowienie takie powzięto po dłuższej rozprawie. Gdy dnia 1. IX. nastąpił niespodziewany napad na Polskę i gdy w końcu trzeciego dnia postanowiono definitywnie zbiory wawelskie z Krakowa usunąć, nikt z nas nie przypuszczał ani na chwilę, iż razem z nimi znajdzie się na obczyźnie i będzie zmuszony tułać się wśród obcych. Wywóz tych rzeczy był obliczony na krótką podróż, gdzieś na wschód, gdzieby się dało łatwo wszystko w dobrym ukryciu przechować. Zdawało się, że mimo szalonego tempa nalotów lotniczych będzie można spokojnie do celu dotrzeć i tam doczekać końca wojennej zawieruchy. W mojej opowieści będzie uwidocznione jak mało rzeczywistość odpowiadała przypuszczeniom i jak przy najbujniejszej nawet wyobraźni trudno było przewidzieć to, czego byliśmy świadkami.

Na zarządzenie mojej władzy miałem wraz z innymi pracownikami urzędu opuścić miasto. Dla nas w niedzielę wyznaczono część pociągu

ewakuacyjnego, który miał odejść około południa z towarowego dworca. Jednakże akcja lotników niemieckich, skierowana dnia tego z całą zawziętością na dworce i budynki państwowe koło nich położone, utrudniała bardzo wyjazd, tory i perony częściowo zniszczone, pożary na dworcu, pociągi porozbijane. W takich warunkach nie można było myśleć o wyjeździe tym pociągiem, a cóż dopiero kłopotać się czy się miejsce w nim znajdzie. Sprawa opuszczenia miasta w ogóle zaczęła się komplikować i przedstawiała się niemal beznadziejnie, a człowiek prywatny nie mógł liczyć ani na miejsce w samochodzie, ani na wozie; pozostało właściwie tylko zaufanie do własnych nóg.

Wobec takiego stanu rzeczy zastanawiałem się nad tym, czy mam pozostać w mieście, czy też starać się wydostać pieszo, co równałoby się właściwie pozostaniu.

Po szeregu bezowocnych prób nawiązałem kontakt z zarządem zamku królewskiego na Wawelu, od którego dowiedziałem się, że cały personel jest właśnie zajęty wywożeniem skrzyń z wybranymi zbiorami, które mają być Wisłą odtransportowane dalej na wschód. Zgłosiłem zatem chęć towarzyszenia transportowi tym chętniej, że z wyjazdem na wschód łączyła się nie tylko nadzieja spotkania z żoną, ale i sposobność wzięcia udziału w ochronie najcenniejszych przedmiotów sztuki przed ewentualnymi apetytami najeźdźców. Ładowanie skrzyń było właśnie w toku na przystani za mostem kolejowym.

Była godzina 5 po południu dnia 3 września, gdy spakowałem najniezbędniejsze rzeczy,

pożegnałem najbliższych, którzy pozostali na miejscu — ich staraniom polecając dom cały i wszystko, co dotąd stanowiło ognisko własne, z czym było związanych tyle serdecznych przeżyć i szczęśliwych dni. Zegnałem te sprząty, te ściany, uświadamiając sobie, że zapewne tego wszystkiego, o ile wrócę, nie zastanę. Miasto sprawiało dziwne wrażenie — był znaczny ruch, a zarazem wyczuwało się pustkę, bo ruch ten tworzyły szybko przejeżdżające i to niemal w jednym tylko kierunku wozy, samochody i ludzie, wywołując osobliwy nastrój. Była w tym jakaś monotonia i jednomyślność ludziłączonych tym samym pragnieniem. Zegnałem każdą ulicę, każdy zaułek, żegnałem drogie miasto, które jutro mogło legnąć w gruzach. Prąd ludzki, którego cząstkę teraz sam stanowiłem, wchłonął mnie w siebie pchając ku wschodowi. Za mostem na Wiśle odłączyłem się od niego i znalazłem się na drodze, biegnącej wzdłuż wiślanego wału, pustej w tej chwili, nikomu niepotrzebnej. W kilka chwil po zielonym stoku zszedłem na brzeg, przy którym spoczywał cicho galar, mający nas zawieźć w spokojne okolice, wolne od wojny — takie naiwne wyobrażenie mieliśmy o naszej bliskiej przyszłości.

O zmierzchu załadowanie galaru zostało ukończone. Po sprawdzeniu, że wszystko zostało załadowane odbiliśmy dnia 3. IX o godz. 9 wieczór i ruszyliśmy w dół rzeki, pozostawiając zielone brzegi Wisły z ustawionymi na nich działami przeciwlotniczymi, żegnając mosty, żegnając miasto, którego sylweta rysowała się ciemno na tle jasnego jeszcze od blasków zachodu nieba. — Na ładunek złożyło się dwadzieścia parę blaszanych skrzyń, mieszczących wszystkie gobeliny króla Zygmunta Augusta oraz najcenniejsze przedmioty pamiątkowe i zabytkowe. Do ładunku dołączono kilkadziesiąt dywanów wschodnich. Dywany te służyły nam za wspaniałe legowisko na którym w czasie podróży galarem spaliśmy. One nadały całemu galarowi osobliwy charakter, jak gdyby obrazu z XVII wieku, kupca, przybywającego do Krakowa, aby na dworze królewskim i u możnych panów przeprowadzić korzystny handel. W rzeczywistości było odwrotnie — dywany i gobeliny wywożono z Krakowa. Wieleż to razy te bezcenne tkaniny odbywały dalekie podróże! Ostatnio, zaledwie przed kilkunastu laty cały zbiór gobelinów wrócił z Piotrogradu po stu kilkadziesiąt lat na swoje dawne miejsce do komnat królewskich na Wawelu. Zwrot gobelinów wawelskich Polsce w 1920 roku był zagwarantowany pokojem ryskim. Teraz szły one znów za granicę kraju, na nie wiadomo jak długą tułaczkę i na niewiadome losy. W każdym razie wywoziliśmy je

z przeświadczeniem, że nie będziemy musieli długo czekać na ich ponowne rozwieszenie w zamkowych komnatach.

Prócz wyżej opisanego ładunku galar wypełniali opiekunowie transportu oraz służba zamkowa, której przeważnie towarzyszyły rodziny. Ogółem było nas sześćdziesiąt parę osób, które się złączyły, by przez nie wiadomo jak długi czas dzielić los tułaczy.

Myszę, że konieczne jest opisać bliżej galar, któremu zawierzyło się, że bezpiecznie przewiezie nasze skarby. Był to rodzaj watry lub promu, z niskimi ścianami bocznymi, wzdłuż dłuższych boków nieco w łuk wygiętymi, dzięki czemu w środku galar miał szerokość największą. Podłoga jego, zupełnie płaska, wznosiła się ku obu krótszym bokom, przodowi i tyłowi (gdzie ścian bocznych nie było); przy nich galarowy i jego pomocnik manewrowali za pomocą steru i wiosł. Dno galaru podzielone było poprzecznymi wiązaniami drewnianymi tworzącymi właściwą jego konstrukcję. Na środku galaru stała niska drewniana budka, pokryta dwuspadowym dachem, będąca salonem, kajutą, kuchnią, całym domem galarowego. Takimi galarami spławia się z krakowskiego zagłębia węglowego i ze Śląska węgiel. Były one chętnie do tego celu przez przedsiębiorstwa węglowe używane dla taniości transportu. Na naszym galarze żadnych nie zrobiono adaptacji. Skrzynie zostały rozmieszczone wzdłuż dłuższych boków. Przykryto je dywanami, którymi wyścielono też dno galaru, poprzecznie wyłożone deskami dla wyrównania. Na noc „podróźni“ kładli się jeden koło drugiego, nakrywali czym kto mógł i spali pod czystym niebem, kołysani do snu delikatnym chłupotem wody, bijącej o brzeg galaru. Wymiarów galaru nie pamiętam dokładnie — zgaduję, że na szerokość miał około dziewięciu metrów, a na długość może osiemnaście do dwudziestu. Na tej przestrzeni, pod żadnym nakryciem, jak na półmisku przepędziliśmy sześć pełnych dni. Pogoda w ciągu całej podróży była cudowna. Poświęciłem kilka wierszy opisowi korabia, którym płyneliśmy, aby lepiej uzmysłowić warunki, w jakich nasza podróż się odbywała. Na „pokładzie“ wprowadzono organizację porządkową. Kolejno zmieniali się dyżurni, których zadaniem było pilnowanie porządku i doглядanie przy ładowaniach i odbijaniach od brzegu czy kto nie pozostał.

Dopóki nie zniknął nam z oczu most widzieliśmy nie ustający pochód ludzi ku wschodowi; dochodził nas tylko jego szum. Ta cisza jaka nas otoczyła po dniach spędzonych w mieście ostrzeliwanym bombami, po zgiełku, zamieszaniu i niepokoju wydawała się nam wszystkim niesłychanym ukojeniem i podzia-

łała zbawiennie na nasze nerwy, napełniając nas najlepszymi nadziejami co do powodzenia podróży. Zadaniem naszym było dopłynąć do Sandomierza, aby stamtąd koleją przewieźć transport do Jarosławia, skąd, zależnie od okoliczności skierowany by był we właściwe miejsce. W obawie, aby te notatki nie urosły do wymiaru zbyt obszernego dziennika podróży, ograniczę się tylko do podkreślenia najciekawszych momentów, jakich, co prawda, dużo było w tej naszej osobliwej wędrówce. Najbardziej charakterystyczną jej cechą z samego początku był olbrzymi kontrast między tym, co się naokoło w Polsce działo, co nas do jazdy zmusiło, a naszym bezpośrednim otoczeniem.

Płynęliśmy cicho, bezszelestnie, mijając zwolna (trzy kilometry na godzinę!) porośnięte wikliną brzegi Wisły. Mijaliśmy ciche wsie, małe miasteczka, nieco od brzegu oddalone, rolników pracujących spokojnie na ziemi. A równocześnie dochodziły do nas odgłosy strzałów i wybuchów od strony Krakowa. Widzieliśmy tu i ówdzie łuny lub chmury dymu, unoszące się nad wsią czy miastem, które zostały zbombardowane. — Widzieliśmy wreszcie ciągnący po obu stronach Wisły, niekończący się pochód młodych mężczyzn z byle jakim tobołkiem na plecach, pędzonych naprzód jednym gorącym pragnieniem przedostania się do swojego pułku, aby jak najprędzej stanąć w obronie kraju tak sromotnie napadniętego. Wśród młodych chłopców widzieliśmy także ludzi starszych, zapewne urzędników, w ogóle obywateli wszelkich sfer, wielu z nich boso dla wygody i z obawy przed odparzeniem nóg, czasem na rowerach, a wszystkich z jednakim wyrazem zapamiętania w twarzach. Jakaż w tym wielka siła była zawarta! Ten entuzjazm, którym żyliśmy przed wybuchem wojny, ta wiara, że jesteśmy silni, zwarci i jak nas zapewniano „gotowi“ manifestował się w sposób doskonały w tych właśnie zapaleńcach, zdolnych do najśmielszych, bohaterskich czynów. W tym pochodzie nie było uchodźców.

Drugim szczegółem godnym zanotowania był innego rodzaju kontrast — kontrast w czasie między „szybkością“ z jaką galar się posuwał, a naszym pragnieniem zawiezienia na czas cennego ładunku do przeznaczonego miejsca. Wrażenie początkowe, że na Wisłę możemy się nie gorączkować pośpiechem, rychło musiało ustąpić trochę, nie tylko o to, by szybciej dostać się do celu, ale wprost obawie o całość transportu i o życie wszystkich ludzi na galarze. Początkowo, płynąc dzień i noc bez przerwy, przez jedną dobę ujechaliśmy około 60 km! Odbiło się to kosztem sił galarowego i jego pomocnika, którzy bez schodzenia ze

swych pozycji przetrwali niemal dwie doby. Chcieliśmy jak najrychlej oddalić się od Krakowa w przekonaniu, że tym samym uwolnimy się od niebezpieczeństwa nalotów. Było to, jak wiele innych, jednym więcej rozczarowaniem. Niebezpieczeństwo nalotów zwiększało się z dnia na dzień, zmuszając nas do płynięcia przeważnie nocą. Naloty odbywały się we względnie określonych porach, co nam pozwalało regulować nasz „rozkład jazdy“. Nie usuwało to niebezpieczeństwa, w każdym razie je ograniczało. Musieliśmy zatem tracić drogi czas wśród dnia na przymusową sielankę w nadbrzeżnych zaroślach, zamiast go wykorzystywać na jazdę. Szczęśliwym trafem udało nam się trzeciego dnia uzyskać pomoc stateczku parowego, który już nas do końca tej rzecznej podróży ciągnął, skracając czas jazdy wydatnie, gdyż na godzinę płynęliśmy teraz siedem do ośmiu kilometrów zależnie od stanu wody.

Odcięci od kontaktu z miastami, skazani byliśmy jedynie na wiadomości, które udało nam się zebrać w czasie postoju, gdy dla zdobycia żywności przybijaliśmy do brzegu w pobliżu jakiegoś miasteczka. Wiadomości te były skąpe i mało wiarygodne, bo z ust do ust podawane gubiły po drodze swą istotną treść. Więcej budowaliśmy na własnych spostrzeżeniach, wysnuwanych z widzianych obrazów. Niestety nie były one krzepiące, gdyż przeważnie zastawialiśmy miasteczka opuszczone przez miejscową ludność, sklepy, mieszkania i urzędy opróżnione; natomiast widywaliśmy przechodzące kolumny wojska. Wnioski stąd wysnuwane nie mogły nas krzepić, gdyż zmuszały do stwierdzania, że dzieje się coś, czego nikt nie przewidywał. Dorozumiewaliśmy się powodów, gdy nam opowiadano o desantach i ostrzeliwaniu bombami czy z karabinów maszynowych cywilnej ludności — tu dzieci, tam pastuchów, ówdzie chłopca wiozącego mękę z młyna; mówiono też o sianiu kulami po stadach bydła, o bombardowaniu cichych wsi, w których ani jednego żołnierza nie było, puszczanych z dymem, jak by dla fantazji, czy szatańskiej, zbrodniczej przyjemności. Trudno się było w tych czynach dopatrzeć żołnierskich cnót, ale za to wykonawcy ich osiągalni cel, jakim było wywoływanie w ludności przekonania, że nigdzie nie znajdzie spokojnego miejsca, że nawet pastuch na polu jest pożądanym celem obstrzału.

Oczywiście i nam dali się niemieccy lotnicy we znaki, gdyż rzeka była dla nich doskonałym orientacyjnym wskaźnikiem. Dzięki temu podróż nasza była bardzo urozmaicona, szczególnie wówczas, gdy jechaliśmy w dzień, gdyż lotnicy niemieccy raz po raz swój rozkład jazdy zmieniali i o różnych porach dnia oglądali nas

z wysoka. Wprawdzie do Kazimierza nad Wisłą, naszej końcowej stacji dojechalibyśmy bez wypadku, ale nie wszyscy na rzece byli tak szczęśliwi. Należało zatem nie lekceważyć żadnego nalotu. Nabyliśmy też, dzięki stałej obserwacji, pewnego doświadczenia, którym kierowani przybijaliśmy w razie nalotu do brzegu, albo też ryzykowaliśmy dalszą jazdę. Nieraz zdarzało się, że samoloty przelatywały nad nami spokojnie, a za to w sąsiedniej wsi rzucały parę bomb. Nieraz też bywało, że samotny lotnik leciał nad nami wysoko zatrzymał się, zaczął kręcić koło, jak by dla lepszego przyjrzenia się nam, w końcu rozmyślił się i odleciał, nie znajdując widocznie nic w naszym galarze podejrzanego. Niemniej jednak były to chwile emocjonujące, bo wówczas na lądowanie i chowanie się nie było czasu, zresztą dokonywanie tego manewru na oczach lotnika było bezcelowe. Raz jeden jednak przeżyliśmy „gorące“ chwile. Było to dnia 7. IX w Sandomierzu, (tj. czwartego dnia podróży) gdzie zatrzymaliśmy się z myślą o możliwości wysłania telegramów i listów oraz zebrania nowego zapasu prowiantu. Byliśmy co prawda przygotowani na pewne niebezpieczeństwo zatrzymania się w mieście położonym na lewym brzegu Wisły, gdzie z prawego brzegu wpada San; w mieście bardzo strategicznie ważnym jako węzeł komunikacyjny z powodu posiadania dwóch mostów: drogowego, prowadzącego z prawego brzegu do miasta i kolejowego o paręset metrów poniżej tamtego. Zatrzymaliśmy się u lewego brzegu pod miastem, nie dalej jak sześćset metrów od przyczółka mostowego. Kilku ludzi poszło do miasta po zakupy, przeważna większość jednak pozostała na brzegu. Była godzina czwarta po południu gdy pojawiły się pierwsze stadka samolotów, które naturalnie obrały kierunek wprost na miasto. Nie pozostawało nic innego do zrobienia jak ukrycie się w przybrzeżnych wiklinach i przeczekanie tam nieproszonej wizyty. Za pierwszymi samolotami nadleciały drugie i zaczęły ostrzeliwać obydwie mosty. Była jedna chwila bardzo dla siedzących w wiklinach niemiła, gdyż jeden z lotników zrzucił trzy bomby w pewnych odstępach czasu dokładnie w kierunku naszego „schronu“. Całe szczęście że więcej bomb nie miał, bo mógłby się wówczas poszczycić nowym sukcesem. Z przeciwniejszego brzegu działa przeciwlotnicze ostrzeliwały napastników, dzięki czemu byliśmy niemal w dwa ognie wzięci. Tego popołudnia Sandomierz był szczególnie silnie atakowany przez lotnictwo niemieckie, którego całe eskadry po 15 do 20 sztuk do zmierzchu nad miastem przeciągały — na szczęście nie zdoławszy żadnych szkód mostom wyrządzić. Po zachodzie

słońca spłynęliśmy w dół rzeki i tam, przy prawym brzegu przyczajeni pozostaliśmy tej nocy wyjątkowo do brzasku.

Coraz to gęstsze naloty, coraz to bardziej alarmujące wiadomości dochodzące nas z terenu na lewym brzegu Wisły położonego, tj. od strony Częstochowy i Kielc zmusiły nas do powzięcia decyzji jazdy i dniem, bez względu na grożące niebezpieczeństwo. Licząc się z rosnącą szybkością nacisku nieprzyjaciela musieliśmy starać się czym rychlej dobić do Kazimierza, skąd ładem na wschód, zabezpieczeni Wisłą od zachodu, mieliśmy zapewnioną bezpieczniejszą dalszą drogę. Sytuację pogarszał fakt, że od Sandomierza mieliśmy płynąć nie na północny wschód, a więc nie oddalając się od napastnika, lecz wprost na północ, czyli mniej więcej równoległe do linii ataku nieprzyjaciela, zbliżającego się gwałtownie swymi operacjami strategicznymi do lewego brzegu Wisły. Na tym odcinku, to jest między Sandomierzem a Kazimierzem, spotykaliśmy coraz liczniejsze ślady walk. Pod Annopolem minęliśmy spalony most, zresztą jedyny zniszczony most na całej tej przestrzeni i to zniszczony podstępem szpiega, przebranego za pułkownika, który przedstawił fałszywy rozkaz zburzenia go. Szpieg ten został na drugi dzień zdemaskowany i zastrzelony. Następnego dnia byliśmy świadkami wypadku będącego pewną rekompensatą tamtej straty. Późnym zmierzchem przesualiśmy się pod pięknym mostem z kamieni i statek nasz przyczaił się na noc przy lewym brzegu, w odległości najwyżej 800 metrów od mostu. Za statkiem galar w kwadrans później minął most (gdyż pod mostami zawsze statek od galaru się odłączał) i nieco dalej zatrzymał się na nocleg. Nie upłynął kwadrans, gdy nagle olśniła nas wielka jasność, po której nastąpił przeraźliwy wybuch. Byliśmy przekonani, że nieprzyjacielowi udało się most wysadzić w powietrze. Pod przykrym wrażeniem udaliśmy się na odpoczynek. — O wczesnym świcie jednak następnego ranka zauważyliśmy, że most jest cały. Od patroli naszych na prawym brzegu dowiedzieliśmy się, że wybuch powstał przez wpędzenie, przez nasze wojska pilnujące mostu, nieprzyjaciela w zasadzkę. Niemiecki tank wybrał się na wysadzenie mostu, wlokąc za sobą przyczepkę naładowaną materiałem wybuchowym. Dopuszczono go na najbliższą możliwie odległość, by zachęcić go łatwością dostępu. I wówczas otworzono krótki, bo od razu skuteczny ogień. Wynikiem tego było rozbicie tanku i zapalenie materiału wybuchowego, który po-grzebał napastników.

Zbliżając się do Kazimierza otrzymywaliśmy „z ładu“ coraz to bardziej niepokojące

wieści o zbliżaniu się napastnika od zachodu, wskutek czego nasza podróż stawała się niemal z każdą godziną bardziej emocjonująca. Do tego coraz to częstsze i silniejsze liczebnie eskadry samolotów, coraz to częściej dochodzące naszych uszu wybuchy bomb i stałe pożary w okolicy upewniały nas, że sytuacja nie tylko nasza, lecz całego kraju staje się niepokojąca i zagadkowa. Najbardziej zmartwiła nas wiadomość o zbombardowaniu Dębłina i zupełnym zniszczeniu miasta, do którego zamierzaliśmy dojechać, aby stamtąd koleją udać się na wschód, jak to było pierwotnie zamierzone. Stanęliśmy wobec konieczności wybrania bliższego miejsca do wyładowania naszego cennego ładunku na prawym brzegu.

Tym miejscem był Kazimierz nad Wisłą, uroczo między wzgórzami położony, pełen zabytków pięknej i bogatej przeszłości. O głębokim zmierzchu dnia 9 września dobiliśmy do brzegu przy północnym krańcu tego miasteczka. Wypakowanie odbywało się w zupełnej ciemności, gdyż zarządzenie wojskowe zabraniało jakiegokolwiek światła, ze względu na niebezpieczeństwo napaści z przeciwnego brzegu. W niedługim czasie wyrósł przy drodze stos pak i dywanów. Oczekiwaliśmy tylko nadejścia wozów, które udało się kierownictwu transportu uzyskać z wielkim trudem od władz wojskowych. Mijały godziny, lecz wozy nie przychodziły. Sytuacja stawała się z każdą chwilą groźniejsza, gdyż transport musiał być uprzątnięty przed brzaskiem, aby nie stać się przedmiotem celu dla nieprzyjaciela, mogącego w kwadrans cały wielomilionowy majątek narodowy zniszczyć. Wprawdzie stoki wzgórza nad drogą były uzbrojone, niemniej jednak wystawione na widok skrzynie na pewno byłyby, w razie rozpoczęcia ognia, rozbite.

Na koniec o świcie nadeszły wozy (razem było ich piętnaście), na które załadowano cały transport i ruszono w kierunku Lublina. Znaczniejsza część ludzi oddzieliła się od transportu i udała się w tym samym mniej więcej kierunku, aby we wsi oddalonej od Wisły kobiety i dzieci jadące z rodzicami mogły nieco odpocząć po trudach sześciodniowej podróży galarem. Wywczasy te trwały trzy dni i dwie noce. Kierownik transportu po zabezpieczeniu go w lesie niedaleko Nałęczowa wykorzystał czas na ponowne starania o uzyskanie od władz wojskowych, wyłącznie na tym terenie rządzących, wydatniejszej pomocy do dalszego transportowania skrzyń na wyznaczone miejsce. Starania te zostały uwieńczone w końcu powodzeniem: w nocy 12.IX. obie grupy złączyły się. W odległości około 12 kilometrów przed Lublinem, przy starym parku dworskim, oczekiwały na nas skryte pod drzewami cztery silne auto-

mobile ciężarowe, na które załadowano cały transport i ruszono szybko w drogę do Lublina — a dniało już dobrze. Dojeżdżając, przed miastem napotkaliśmy leje z bomb na drodze, rozbity dom — dowody wczorajszego nalotu na miasto, w czasie którego obrzucono śródmieście bombami, które porozbijały i uszkodziły dużo bardzo cennych, zabytkowych budowli. W mieście, mimo wczesnej pory panował ruch bardzo ożywiony. Po nabraniu dostatecznego zapasu benzyny, ruszyliśmy w dalszą drogę, według otrzymanych od władz poleceń. Droga ta wiodła głównym traktem na południowy wschód na razie, aby potem skierować się ku wschodowi. Zaraz za miastem wpadliśmy w wielki prąd ludzki, który przypominał bardzo szlak przez Kraków przechodzący. Prąd ten był jednokierunkowy — bodaj że nie spotkaliśmy wozu, który by szedł w przeciwną stronę — to jest ku Lublinowi. Głównym gościńcem jechały wojska, tabory, uchodźcy w samochodach różnego rodzaju, konne zaprzęgi, a po obu stronach drogi wydeptanymi przez ludzki tłum ścieżkami, szły podobne korowody ludzi, jakie spotykaliśmy już nad brzegami Wisły. A więc i tu szły niezliczone rzesze mężczyzn zdążające do swych pułków, aby tylko tam dojść, aby jak najrychlej powiększyć kadry wojskowe. Porzucone tu i ówdzie samochody, wozy połamane były dowodem gorączkowego pośpiechu ludzi, nie mających czasu usunąć uszkodzeń.

Dnia tego mgła leżała nad ziemią, dzięki czemu mogliśmy niemal bez żadnej obawy w jasny dzień jechać. Po drodze do Zamościa minęliśmy małe miasteczko, Piaski, zamieszkałe przeważnie przez Żydów, składające się z piętrowych i parterowych domów. Z całego miasta nie zostało niemal nic — wszystko zbombardowane, spalone, i zrównane z ziemią w dosłownym tego słowa znaczeniu. Po raz pierwszy w życiu oglądałem takie zniszczenie. Po Piaskach minęliśmy Krasnystaw, który tylko w kilku punktach był bombardowany. Za Krasnymstawem mgła ustąpiła. Niedługo cieszyliśmy się przerwą w nalotach. Gdy przejeżdżaliśmy koło pewnej stacji kolejowej zauważyliśmy samolot kołujący nad nią. Szybko schroniliśmy się pod rzadko rosnące sosny na zboczu przydrożnym i słusznie, bo w tej chwili padły cztery ciężkie bomby na dalszy odcinek lasku. Jeden odłamek bomby ranił w plecy chłopca jadącego rowerem. Ponieważ lotnik cały swój ładunek wysypał, ruszyliśmy śmiało dalej i już później nie przystawaliśmy. W południe przejechaliśmy przez Zamość. Dzięki Bogu, zabytki w bombardowaniu ocalały. Natomiast podobnie jak w Piaskach została zniszczona dziel-

nica najuboższych mieszkańców, której cały jeden blok został zrównany z ziemią. W ulicy dochodzącej do niego musieliśmy czekać zanim uprzągnięto z drogi ciała trzech koni i zdruzgotane szczątki dwóch pojazdów, resztki po nieszczęsnych uchodźcach, z których pięcioro zostało zabitych. Na jezdni głębokie, jeden koło drugiego, leje świadczyły o zawziętości i dokładności lotnika.

Kilka kilometrów za Zamościem zatrzymaliśmy się w parku koło pięknego starego dworu z końca XVIII wieku, po bardzo długiej, bo bez przerwy szesnaście godzin trwającej jeździe. Odpoczywając pod starymi drzewami patrzyliśmy na bezustannie płynący ku południowi tłum ludzi. Od drogi dochodził szum i łoskot bezustannie przejeżdżających samochodów. — I zadawaliśmy sobie pytanie dokąd nas ten prąd poniesie, gdzie się wreszcie zatrzymamy i jak się to wszystko skończy. — Gdyśmy się w parku posilali zauważyliśmy dziwną zmianę w odgłosach dochodzących z drogi. I oto z najwyższym zdumieniem spostrzegliśmy, że ów płynący prąd ludzki zmienił nagle kierunek i zwrócił się w odwrotną stronę, ale teraz jak by w szybszym tempie, bardziej gorączkowo, niespokojnie. Rychło uzyskaliśmy wytłumaczenie tego dziwnego zjawiska. Wyjaśniło się, że powodem jego było pojawienie się niemieckich tanków w okolicy Tomaszowa, położonego przy szlaku wiodącym z Zamościa do Lwowa. Fakt ten wystarczył rozgorączkowanym ludziom, o władniętym pragnieniem dostania się w bezpieczne okolice, aby momentalnie z miejsca zawrócić, by gdzie indziej szukać ocalenia. Jakże podobni byli wówczas do mrówek, które gdy na ich drodze stanie jakaś nieoczekiwana przeszkoda, momentalnie się z sobą porozumieją, jedna drugiej podaje wiadomość i wskazówki co czynić należy. Tak samo i tutaj — od strony Tomaszowa padło hasło i przebiegło błyskawicą wzdłuż szlaku, powodując zmianę kierunku.

Wobec takiej sytuacji i nam nic nie pozostało innego jak włączyć się do owego prądu i z nim razem szukać wolnego szlaku. Przejechaliśmy więc raz jeszcze przez Zamość i za miastem skierowaliśmy się na Hrubieszów, Włodzimierz Wołyński ku Łuckowi. Ten odcinek drogi był wyjątkowo uciążliwy, gdyż bez większych odpoczynków odbyliśmy ją bez nocowania, z małymi przystankami w Hrubieszowie i Włodzimierzu. Całą drogę jechaliśmy wpełnieni w ten wielki nurt, toczący się tragicznie w kierunku wschodnim. — W Hrubieszowie lotnicy niemieccy też pozostawili po sobie pamiątki. I tutaj zastaliśmy zburzonych kilkanaście domków. Pozostały po nich tylko zgliszcza wśród pięknych, jeszcze żywych

ogródków. — W Łucku zastaliśmy wielki ruch w mieście, spowodowany zdaje się chwilową obecnością władz wojskowych. Tam też byliśmy świadkami nalotu jednego samolotu zawzięcie ostrzeliwującego z karabinu maszynowego budynki, które mu się wydawały podejrzane. Podobno zestrzelono go za miastem. W Łucku otrzymaliśmy nieoczekiwaną instrukcję, aby nie jechać na wschód, tylko na południe — w kierunku Trembowli.

Dnia 14. IX o godz. 17.30 opuściliśmy Łuck, rozpoczynając nowy odcinek drogi. Jechaliśmy bez odpoczynku do południa następnego dnia, przejeżdżając nocą przez Krzemieniec, i zatrzymaliśmy się dnia 15. IX w Wiśniowcu na kilka godzin. Jest to niezwykle interesujące miasteczko, zarówno z punktu widzenia etnograficznego jak i sposobu zabudowania, wykazującego dziwaczne pomieszanie wpływów zachodniej kultury z miejscowym poczuciem formy, wprowadzającym własne charakterystyczne odchylenia w architekturze (kultura zachodnia działała przez wpływy książąt Wiśniowieckich, których zamek stoi na wzgórzu za miastem). Popas w Wiśniowcu był konieczny aby ludzie, zwłaszcza dzieci i kobiety trochę odpoczęli. Rozkoszowaliśmy się zatem leżeniem na trawie, pod jabłoniemi, obciążonymi wspaniałymi owocami, piliśmy gorące mleko, jedliśmy chleb, masło i wędliny, patrząc w niebo poprzez liście. Jakże piękne, jakże pozornie bez troskie życie tętniło w tej części Polski! Staraliśmy się zapomnieć o tym co nas tu przyniosło i oddać się rozkoszy spoczynku i obcowania z przyrodą.

Po południu wyruszyliśmy w dalszą drogę na Zbaraż, Tarnopol, Trębowlę — zgodnie z instrukcjami, polecającymi nam kierować się na południe. Na terytorium byłej Galicji drogi były znacznie gorsze, tumany kurzu okrywały nieprzerwany wąż pojazdów, ciągnących w tej wędrówce w nieznanne. Minęliśmy wymienione miasta i trzy kilometry za Tarnopolem zatrzymaliśmy się we wsi na nocleg. Przez całą drogę aż do granicy kraju noce spędzaliśmy we wozach — oczywiście w ubraniach nie mając ani miejsca ani pościeli do spania.

Dnia 16. IX po południu wyruszyliśmy w dalszą drogę na Czortków, Horodenkę. Za miastem dnia 17 września rano po całonocnej jeździe zatrzymaliśmy się we wsi; wozy jak zwykle skryte pod drzewami, a my rozproszeni po wsi w poszukiwaniu jedzenia i miejsca na jaki taki wypoczynek. We wsi (ruskiej) bardzo nas serdecznie przyjęto, zresztą wszędzie na całej drodze spotykaliśmy się z największą gotowością do udzielenia pomocy, jaką kto mógł dać. Odpoczynek nasz, jak i każdy inny, urozmaicony był

wielokrotnie przelotami niemieckich samolotów, które choć bardzo liczne nie atakowały nas tego dnia, poprzestając na obserwacji ruchu na drogach. Równocześnie zauważyliśmy liczne przeloty naszych eskadr, kierujących się ku południowi. Około godziny 6 po południu spakowaliśmy się i ruszyli w dalszą podróż do Kut, jako miejscowości położonej w zapadłym kącie kraju, gdzie, jak się zdawało, moglibyśmy spokojnie czas jakiś przetrwać. W stronę tego zacisza cały ruch się skierował. W ciżbie wozów, wraz z innymi dojechaliśmy w nocy do Śniatynia, zawałonego wozami, wojskiem, uchodźcami i bez dłuższego postoju wyruszyliśmy do Kut. Sytuacja jaką w Kutach zastaliśmy wzmogła nasze obawy, czy w ogóle można brać pod uwagę zatrzymanie się w tej miejscowości, w której nawet na drodze wozy nasze mogły się zaledwie między inne wtłoczyć. Czyż więc można było marzyć o kwaterze tam na dłuższy czas? Staliśmy zgnieceni w tej ciżbie wozów dwie godziny. Nie uszedł naszej uwagi dziwny sposób zachowania się oficerów, dziwne, półgłosem wydawane rozkazy, które nas przejmowały niepokojem. Jak był on uzasadniony, dowiedzieliśmy się rychło. O północy kierownictwo transportu otrzymało nakaz posuwania się razem z wozami wojskowymi dalej na południe w kierunku mostu granicznego na Dnieprze.

Mieliśmy opuścić ojczyznę! Zналиśmy niestety z naszej historii mnóstwo przykładów emigracji i tułaczki ludzi na wygnaniu, dużo różnych pamiętników rodaków, których los z kraju wypędził. Czytało się te opisy spoglądając na nie z perspektywy czasu odczuwało się tragedię przeżyć tych ludzi, ale nikt z nas nie mógł nigdy przypuścić wówczas, że sam dozna tego straszliwego uczucia, jakim jest zegnianie kraju i to w tak tragicznych okolicznościach, jak tej nocy z dnia 17 na 18 września 1939 roku. Trudno opisać to uczucie przerażenia, które nas opadło, bo mimo wielodniowego udziału w pędzie gromady ludzkiej ku wschodnim czy południowym krańcom Polski, nikt z nas nie dopuszczał myśli, że spocznie dopiero poza granicami kraju, że sytuacja wojenna także władze do tego zmusi, że to nasze kochane i wspańnięte wojsko otrzyma rozkaz złożenia broni. Nie umiem znaleźć słów, by tę okropną chwilę wiernie opisać. Dnia tego (18.IX) jak by dla powiększenia uczucia goryczy padał tak przez wszystkich upragniony deszcz, który byłby naszej armii niezastąpionym sprzymierzeńcem, gdyby spadł w czasie działań wojennych i który utrudniałby, a może w wielu miejscach nawet uniemożliwił użycie tanków przez wro-

ga. Zachmurzone niebo ograniczyłyby też znacznie działalność lotnictwa niemieckiego. W szary mokry dzień przejeżdżaliśmy przez wieś i miasteczka na Bukowinie rumuńskiej, gdzie ze wzruszeniem przyjmowaliśmy żywność, którą nam tamtejsza ludność samorzutnie i jakże serdecznie ofiarowywała, nie bacząc na to, jak wielkie masy ludzi przez ich miasteczko będą przechodzić.

Pierwszym etapem naszym, gdzie zatrzymaliśmy się była miejscowość Gura Humovolui. Tam nastąpiło pierwsze zetknięcie się z organizacją pomocy uchodźcom — pierwsza wymiana polskich pieniędzy na rumuńskie (300 zł na osobę), pierwsza rejestracja osób i samochodów. W tym mieście doznaliśmy ze strony władz miejscowych i ludności bardzo życzliwego przyjęcia. Pobyt nasz tam trwał cztery dni, gdyż tu nareszcie mogliśmy się po raz pierwszy po opuszczeniu Krakowa umyć należycie, położyć się do łóżek i w ogóle oporządzić się po trzech tygodniach koczowniczego życia.

W południe dnia 22.IX wyruszyliśmy w dalszą drogę, aby z całym cennym transportem dotrzeć jak najprędzej na razie do tymczasowego celu, jakim była stolica Rumunii. Nocowaliśmy w Bacau w wozach, a w południe dnia następnego dojechaliśmy do Focsani i tam znów zatrzymaliśmy się przez 5 dni dla załatwienia dalszych formalności, pozwalających na wjazd do Bukaresztu, i dla rejestracji samochodów, aby nie uległy po drodze rekwizycji, wreszcie dla gruntownego przeglądu i naprawy naszych samochodów, które o dziwo przetrzymały bez poważniejszych usterek tak długą i ciężką drogę. Stąd jadąc głównym traktem na południe przez Sarat, Buzau, Ploesti, dnia 27. IX. stanęliśmy około godz. 6 wieczór na Alei Aleksandra przed budynkiem ambasady Rzeczypospolitej Polskiej w Bukareszcie. Największa i najtrudniejsza część podróży wawelskich arrasów i drogocennych historycznych pamiątek została ukończona. W stolicy Rumunii rozpoczęły się natychmiast żmudne przygotowania do ustalenia, gdzie i jakimi środkami ten cenny ładunek ma być przewieziony. Dziś, gdy to piszę, cenne zabytki są już poza Rumunią w drodze do kraju przyjaciół naszych, którzy starannie je zabezpieczą do czasu — wierzymy najmocniej — niedługiego, kiedy arrasy powrócą do Krakowa po nowej tułaczce, by zawisnąć na ścianach królewskich komnat na Wawelu.

Z notatek pisanych jesienią 1939 r. na uchodźstwie w Bukareszcie przepisała Kazimiera Treterowa.





Ryc. 2. Arras z wyobrażeniem raju z kolekcji Zygmunta, wyrób brukselski II poł. XVI w., wł. Państwowe Zbiory Sztuki na Wawelu. (fot. Państwowe Zbiory Sztuki na Wawelu)



Ryc. 3. Arras z przedstawieniem wyjścia z arki Noego z kolekcji Zygmunta Augusta, wyrób brukselski II poł. XVI w., wł. Państwowe Zbiory Sztuki na Wawelu. (fot. Państwowe Zbiory Sztuki na Wawelu)



Ryc. 4. Arras z przedstawieniem budowy Wieży Babel z kolekcji Zygmunta Augusta, wyrób brukselski II poł. XVI w. wł. Państwowe Zbiory Sztuki na Wawelu.  
(fot. Państwowe Zbiory Sztuki na Wawelu.)



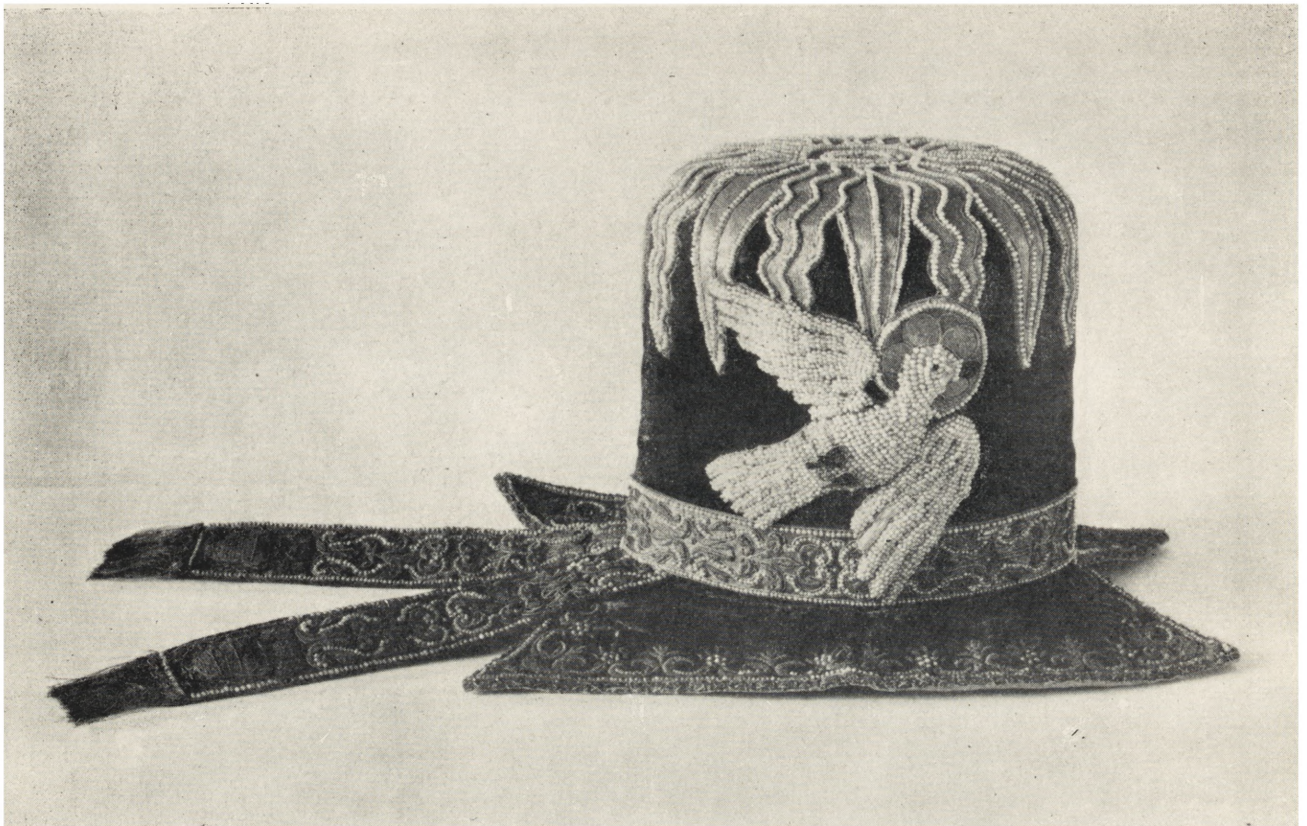
Ryc. 5. Arras-werdiura z przedstawieniem walki smoka z lampartem z kolekcji Zygmunta Augusta, wyrób brukselski II poł. XVI w., wł. Państwowe Zbiory Sztuki na Wawelu.  
(fot. Państwowe Zbiory Sztuki na Wawelu.)



Ryc. 6. Arras z herbem „Pogoń” z kolekcji Zygmunta Augusta, wyrób brukselski II poł. XVI w., wł. Państwowe Zbiory Sztuki na Wawelu. (fot. Państwowe Zbiory Sztuki na Wawelu)



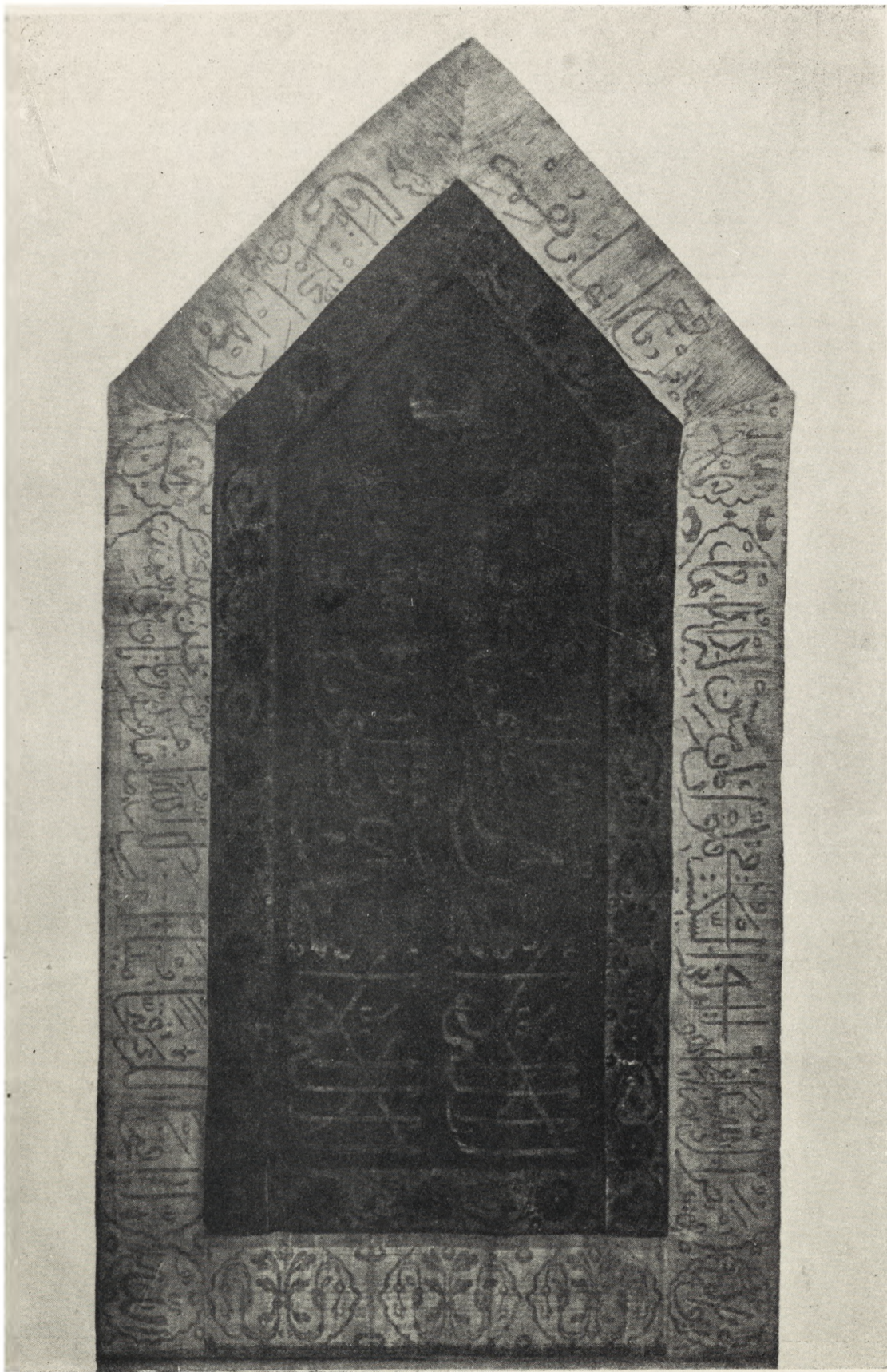
Ryc. 7. Arras „z globusem” i monogramem Zygmunta Augusta, wyrób brukselski II poł. XVI w., wł. Państwowe Zbiory Sztuki na Wawelu. (fot. Państwowe Zbiory Sztuki na Wawelu)



Ryc. 8. Kapelusz z wyobrażeniem Ducha św. ofiarowany Janowi III Sobieskiemu przez papieża Innocentego XI, wł. Państwowe Zbiory Sztuki na Wawelu. (fot. Państwowe Zbiory Sztuki na Wawelu)



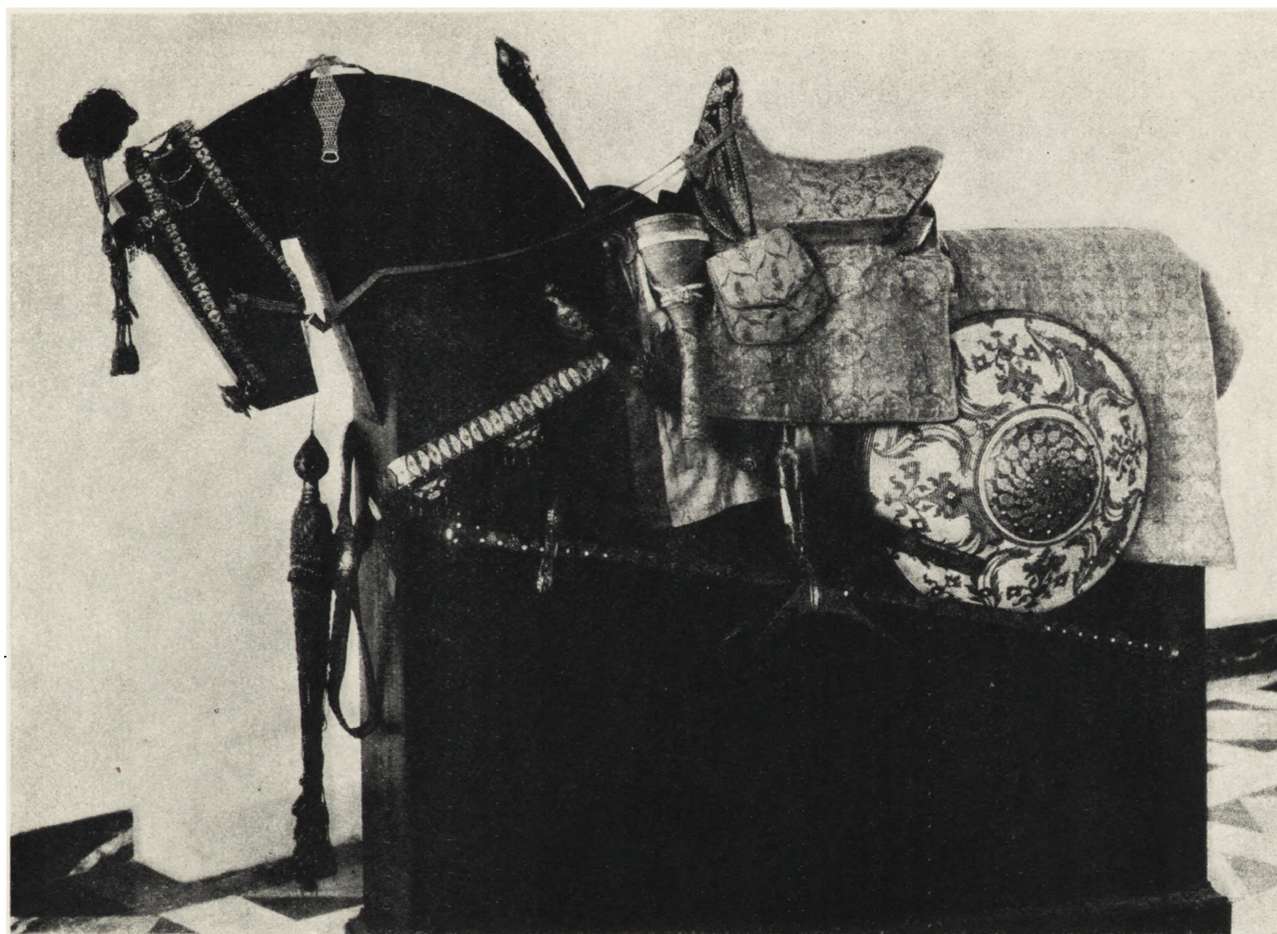
Ryc. 9. Płaszcz orderu św. Ducha, ofiarowany Janowi III Sobieskiemu przez króla Ludwika XIV, wł. Państwowe Zbiory Sztuki na Wawelu) (fot. Państwowe Zbiory Sztuki na Wawelu)



Ryc. 10. Chorągiew turecka, XVII w., zdobyta pod Wiedniem w 1683 r., wł. Państwowe Zbiory Sztuki na Wawelu. (fot. Państwowe Zbiory Sztuki na Wawelu)



Ryc. 11. Rozpakowywanie na Wawelu arrasów, rewindykowanych z Kanady w 1951 r. (fot. Państwowe Zbiory Sztuki na Wawelu)



Ryc. 12. Fragment wawelskiej ekspozycji rewindykowanych z Kanady zbiorów: rząd wschodni, zdobyty pod Wiedniem w 1683 r. przez kasztelana Jana Łackiego, wł. Państwowe Zbiory Sztuki na Wawelu. (fot. Państwowe Zbiory Sztuki na Wawelu)



Ryc. 13. Rozpakowywanie na Wawelu rzędów wschodnich, rewindykowanych z Kanady w 1961 r. (fot. Państwowe Zbiory Sztuki na Wawelu)