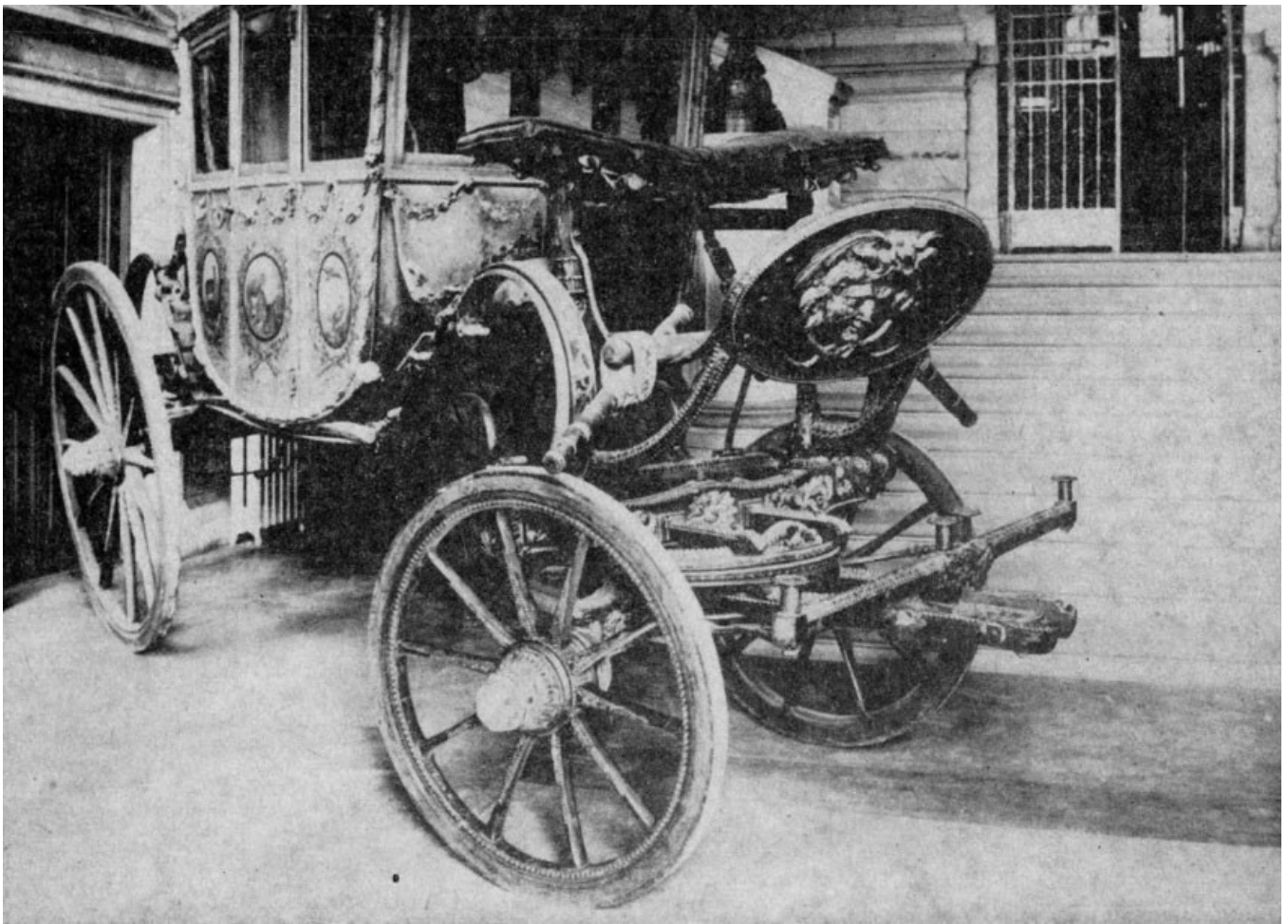


Karety to też są zabytki

Teresa Fabijańska-Żurawska



Klasycytyczna kareta polska z końca XVIII w. (fot. Z. Lis).

Należę do ludzi średniego pokolenia, tych czterdziestolatków, którzy zdążyli zapamiętać minioną już dziś bezpowrotnie epokę zaprzęgu konnego. Pamiętam więc dworce kolejowe, a przed nimi sznury czarnych powozików, wynędzniałe, drobne konie z workami paszy u pysków i woźniców w okrągłych czapkach i długich, granatowych płaszczach, z batami w ręku. Przyjeżdżał pociąg, podróżni przesiadali się do powozików, walizki wędrowały na kozioł, uzgadniano kurs i opłatę, woźnica cmokał... i konie stukając kopytami o bruki uwoziły swój turkoczący ciężar. W południowej Polsce, dawnej Galicji, nazywano je fiakrami, w Polsce centralnej, czyli Królestwie — dorożkami. Obie nazwy zapożyczyliśmy od sąsiadów: dorożkę ze wschodu, fiakier z zachodu.

Może nie wszyscy wiedzą, że już w połowie XVII w. założono prywatne przedsiębiorstwo wynajmu pojazdów konnych do komunikacji po Paryżu. Przedsiębiorca, nazwiskiem Mikołaj Sauvage, umieścił swój zakład w gospodzie „Pod św. Fiakrem”. Odtąd paryżanie nazwali zarówno pojazd od wynajmu, jak i woźnicę — fiakrem. Za Francją przejęła „fiakry” Austria, a za Austrią — my. Dorożki, dróżki (ros.), wprowadzono na początku XIX w. w Rosji do komunikacji miejskiej za opłatą ustaloną przez władze miejskie. Julian Kołaczkowski w „Wiadomościach dotyczących się przemysłu i sztuki w dawnej Polsce” (1905) podając, że w Warszawie fiakry zostały wprowadzone już za Władysława IV, a Jędrzej Kitowicz w „Opisie obyczajów za panowania Augusta II” pisze o najemnych karetkach w końcu panowania Augusta III.

Ta forma komunikacji miejskiej była najwcześniejsza i przetrwała najdłużej. Dziś nic ma ani dorożek,

ani fiaków. Zastąpiły je taksówki. Nie ma też omnibusów do komunikacji miejskiej zbiorowej, jak i dyliżansów do odbywania dalszych podróży. Wyparły je szybsze i nowocześniejsze trolejbusy, autobusy, samochody, samoloty.

Odeszła na zawsze epoka konia zaprzęgowego, epoka, która trwała parę tysięcy lat, a dziś trzeba ją odgrzebać z zapomnienia, odkryć na nowo przed światem wysokiej cywilizacji i ująć tę wiedzę w ramy nowej specjalizacji, którą nazwiemy historią pojazdów zaprzęgowych. Złożą się na nią: historia, historia sztuki, heraldyka, historia rzemiosła, kostiumologia, znajomość obyczajów i etykiety dworskiej, ekonomia, technika, hipologia, znajomość stylów powożenia i zaprzęgania.

Obowiązek gromadzenia ciekawych przykładów powoźnictwa polskiego i obcego, znajdujących się na naszych obecnych terenach, przejęło na siebie muzeum w Łańcucie, z racji posiadanej kolekcji Powozowni Zamkowej. Gromadzi również uprzęż i akcesoria powozowe związane z zaprzęgiem, kompletuje bibliotekę specjalistyczną dotyczącą historii pojazdów, prowadzi ewidencję Istniejących jeszcze w Polsce zabytkowych hipomobili, będących w posiadaniu Państwowych Stad Ogierów i Stadnin Koni, Państwowych Gospodarstw Rolnych oraz osób prywatnych.

Wszystkie ujęte w ewidencji obiekty, a jest ich w chwili obecnej bez mała 200, są pod specjalną opieką merytoryczną i konserwatorską. Ale przeprowadzone w latach 1965—1966 prace nad rejestracją zachowanego parku pojazdów konnych nie zostały zakończone i nie wyczerpały istniejących Jeszcze zasobów. Tymczasem każdy rok przynosi zagładę tym „niepotrzebnym”, zabierającym miejsce w stodołach i szopach starym „rupieciom”, bezlitośnie i bez świadomości czynienia zła wyrzucanych na łaskę i niełaskę klimatu. W ten sposób giną dowody naszego rzemiosła, naszych obyczajów, bez których trudno mówić o przeszłości i historii, Jako że obraz jej byłby nie dokończonym szkicem.

Myślę tu o roli muzeów okręgowych, których statutowym zadaniem powinna być troska o zachowanie istniejących na danym terenie egzemplarzy najbardziej charakterystycznych i reprezentatywnych pojazdów. To prawda, te obiekty są duże, niewygodne do eksponowania, ale nie wymagają przecież luksusowych pomieszczeń. Wystarczy wiata, dach na słupach, osłona od opadów atmosferycznych. Wszak dawnych wozowni nikt nie ogrzewał!

Powiedzmy to dzieciom, młodzieży i dorosłym, że rzeźbiona czy malowana, dekoracyjna i stylowa kareta z ubiegłych wieków Jest dziełem sztuki, a jej młodsza, skromniejsza szata zewnętrzna. ale za to doskonalsza technicznie i konstrukcyjnie siostra — dorożka z drugiej połowy XIX i początku XX w. jest zabytkiem kultury materialnej i to zabytkiem bardzo atrakcyjnym. Starajmy się, aby zachować tych zabytków Jak najwięcej.

Zaledwie 100 pojazdów zaprzęgowych znajduje się pod opieką muzeów. A z tej liczby 88 należy do kolekcji łańcuckiej. Łańcut Jednak nie powinien i nawet nie może monopolizować wszystkiego, ponieważ Jest przede wszystkim rezydencją magnacką i eksponować musi to, co do niej należało bez poszerzania czy modernizowania. Kolekcja łańcucka, mieszcząca się w Po wozowni Zamkowej, liczy 54 egzemplarze luksusowych pojazdów, używanych niegdyś w codziennym życiu. Najstarsze pochodzą z końca XVIII w., np. kocyk damski, najmłodsze z okresu dwudziestolecia. Pojazdy te reprezentują najdroższe i najsłynniejsze fabryki połoźnicze Europy Zachodniej, takie jak Ambruster, Karasch, Lohner, Marius, Nesseldorf, Schustala z Wiednia i Binder, Kollner, Labourdette, Mühlbacher i Rothschild z Paryża. Jedna Jest tylko kareta angielska londyńskiej firmy Middleton oraz najcenniejsza kareta polskiej firmy Petzold w Warszawie.

Pod względem użytkowania zbiór łańcucki podzielić można na: karety i pojazdy reprezentacyjne, wyjazdowe miejskie, wyjazdowe wiejskie, podróżne, spacerowe, sportowe, myśliwskie i o charakterze gospodarczym. Reprezentacyjne karety służyły do uroczystości rodzinnych, dworskich, czasem politycznych o znaczeniu państwowym. Wiązała się z nimi specjalna etykieta obyczajowa, obowiązywały stroje i barwy herbowe, styl zaprzęgu, rasa i maść koni. Karety paradne z pierwszej połowy XIX stulecia posiadały konstrukcję rozworową, stojące resory, pudła zawieszane na skórzanych

pasach i wysokie kozły dla stangretów. Wchodziło się do nich po stopniach składanych do środka. Malowane na drzwiczkach herby określały właścicieli. Jedna z karet w łańcuckiej powozowni posiada herby podwójne. Prawdopodobnie jechali nią do ślubu namiestnik Galicji Alfred Potocki i Jego oblubienica Maria z Sanguszków. Wnętrze karety obite zostało purpurowym sukniem, a podnózek i stopnie wyłożone perskim dywanem.



Przykład karety coupé używanej w Europie na przełomie XIX i XX w.

Podróżna dormeusa o masywnej konstrukcji sworzniowej, na resorach horyzontalnych, pochodzi z drugiej połowy wieku XIX. Jechało się nią dzień i noc, zatrzymując tylko na zmianę koni. Wówczas najszybsza podróż z Łańcuta do Paryża trwała 17 dni. Pokonywano około 120 km na dobę. Komfort jazdy zapewniały rozkładane łóżka, składane stoliczki, rolety, lustra, żaluzje, oświetlenie wnętrza, schowki i kieszonki, do których upychano niezbędne drobiazgi. Za dormeusą podążał furgon bagażowy, wioząc kufry i walizy oraz służbę.

Calèche à la d'Aumont o pięknej łódkowatej formie cieszy oko wytwornością, szykiem i elegancją. Zawieszona na stojących resorach obszerna i wygodna, połyskuje kryształem latarni i lśni ciemnym lakierem. Ostatni raz służyła w Łańcucie w 1937 r., podczas wizyty księstwa Kentu.

Wszystkich zachwyca kształtem muszelki i małą skalą żółto lakierowany powozik, zwany koczykiem damskim. Była już o nim mowa, jako o najstarszym powozie w kolekcji. Pojazd ten używała mała i drobna właścicielka Łańcuta — księżna marszałkowa Elżbieta Lubomirska. Powoziła nim sama trójką małych koni, zwanych ponny.

Brek towarzyski, zwany również „Kongresem Wiedeńskim”, jest unikatem w skali światowej. Ma konstrukcję dwurozworową, krótkie stojące resory i trzy analogiczne siedzenia obite purpurowym sukniem. Jeżdżono tym po wiedeńskim Praterze w owych dniach rozbawionego Kongresu 1815 r. Być może, że podczas towarzyskich spacerów zapadały w breku ważkie decyzje dotyczące dziejów Europy. Była to także znakomita okazja do prezentacji modnych toalet, szczególnie eksponowanych w tak

odkrytym powozie. Szóstką białych koni powozili forysie, bogato i barwnie ubrani. Prócz nich dwóch stojących na ławce lokajskiej waletów dodawało szyku i elegancji ekwipażowi.

Liczną grupę stanowią karety coupe i powozy wyjazdowe na lato i zimę, jesień i wiosnę, do miasta i na wieś, na wieczór i na dzień. Zachwycają swoją praktycznością, wygodą i znakomitym wykonaniem londolety oraz zabawne „Chicago”, dwu- i czteroosobowe, zamknięte i odkryte. Broki, vis-a-vis, vagonette, bryczki, parkwagony — służyły do spacerów bliskich i dalekich, na pikniki i wyjazdy do lasu. Są wśród tych pojazdów lekkie, zręczne powozy przeznaczone do powożenia przez damę w towarzystwie służby, np. koszykowa bryczka w stylu węgierskim, duc lub koczyk. Istnieje też grupa breków myśliwskich zaopatrzonych w uchwyty dla przewieszenia strzelby i miejsce na torby z nabojami, wreszcie sportowe pojazdy do konkursów w powożeniu, o masywnej budowie i specjalnych, podwójnych hamulcach. Sanie i saneczki, charrette i bryczki o charakterze raczej gospodarczym stanowią tu nieliczną grupę, są jednak interesujące ze względu na swoją różnorodność.

Resztę pojazdów, które nie należały do właścicieli rezydencji łańcuckiej, a zostały zgromadzone przez muzeum w ostatnim dziesięcioleciu, eksponuje się w Powozowni Pałacowej w Przeworsku, filii Łańcuta, oraz magazynuje w Brzózce Stadnickiej, odległej o 30 km od Łańcuta. Miejsca zaczyna brakować...

Dlatego z entuzjazmem powitać należy inicjatywę Muzeum Wnętrz Zabytkowych w Pszczynie, aby w neogotyckim budynku dawnych stajni pałacowych umieścić pojazdy pochodzące z tamtejszego regionu, a nabyte przez muzeum w Łańcucie. Wśród nich na szczególną uwagę zasługuje komplet wyprodukowany przez znakomitą fabrykę Neussa w Berlinie, składający się z karety coupe, breku towarzyskiego wieloosobowego i myśliwskiego buggy na sześć osób. Z tamtych terenów pochodzi także bardzo interesujący kareto-omnibus z herbami książąt saskich. A z bardzo nielicznie, niestety, zachowanych polskich produktów zgromadzono parę bryczek i san.

Najbardziej odczuwa się obecnie potrzebę i konieczność ratowania wyrobów naszych polskich rzemieślników. Dzieł ich warsztatów posiadamy przerażająco mało. Na znanych nam 250 egzemplarzy tylko 42 są produkcji krajowej. Ze słynnej i znakomitej dziewiętnastowiecznej fabryki Hertla w Warszawie zachowały się tylko dwa powozy, a Rentla — jeden (!) wolant. Cudem jakimś ocalała warszawska kareta Petzolda, a o słynnej osiemnastowiecznej wytwórni Dangla zostały tylko skąpe i lakoniczne informacje. Z założonego i stale powiększającego się katalogu powoźniczych firm w Polsce wiemy już, że w okresie od XVIII do XX w. istniały 162 fabryki, nie licząc składów pośredniczących w dostawach pojazdów lub trudniących się ich wynajmem. Katalog oczywiście obrazuje obecny stan badań.

Wydaje się, że wszystkie muzea, które dysponują miejscem, powinny uważać za swój obowiązek wykupywanie pojazdów z rąk prywatnych właścicieli. Pojazdy konne należy bowiem gromadzić tak, jak gromadzi się dzieła sztuki, zabytki historyczne i eksponaty archeologiczne czy etnograficzne.

Z radością musimy stwierdzić, że ostatnie lata przyniosły jakby odradzenie się pojazdu zaprzęgowego nie tylko w dziedzinie sportu, co oglądamy na mistrzostwach świata, Europy czy Polski, ale przede wszystkim turystyki. Poczciwe fiakerskie powoziki spotykamy w Rzymie, w najbardziej atrakcyjnych turystycznie miejscach: pod bazyliką Św. Piotra, pod Panteonem, koło fontanny di Trevi itd., w Paryżu, w Nowym Jorku. Na warszawskim Rynku Starego Miasta, na Rynku w Krakowie koło Sukiennic także prosperują z coraz większym powodzeniem czarno-granatowe polskie fiakry i romantyczni dorożkarze. Z rozrzewnieniem cisną się słowa poety:

*„zaczarowana dorożka
zaczarowany dorożkarz
zaczarowany koń”...*