

KARETY, BRYCZKI I UPRTYŻE

W
ZBIORACH
POLSKICH



SPÓŁKA WYDAWNICZO-KSIĘGARSKA

KARETY, BRYCZKI I UPRZEŻE



Pamięci majora Stanisława Gepnera

Zbigniew Prus-Niewiadomski



SPÓŁKA WYDAWNICZO-KSIĘGARSKA
WARSZAWA

1995

WSTĘP

Zbiory dawnych pojazdów konnych należą w Polsce do zjawisk stosunkowo nowych. Jeszcze w latach sześćdziesiątych, poza specyficznym, małym zespołem kórnickim, jedynie pojazdy zgromadzone w powozowni łańcuckiej zasługiwały na miano kolekcji w pełnym tego słowa znaczeniu, a sposób, w jaki je gromadzono, pozwalał na miano „muzeum powozów”.

Przez ubiegające ćwierćwiecze zmieniło się jednak pod tym względem bardzo wiele. Powstały, często od podstaw, nowe, wartościowe zbiory i nowe powozownie w specjalistycznych przedsiębiorstwach państwowych i u osób prywatnych. Wartość zabytkowa gromadzonych obiektów wzrosła niepomniernie; ich wartość handlowa również. Jeżeli do tego przyjmujemy, że rozproszone po kraju wraki, o których nic się nie wie, giną bezpowrotnie, porzucone w szopach lub pod gołym niebem, jako coś zupełnie zbędnego, a te same obiekty uporządkowane, wyremontowane i pielęgnowane przedstawiają wartość bezcenną, to musimy stwierdzić, że w dziedzinie kultury materialnej wzbogaciło się nasze dobro niebagatelnie. Przyszedł czas na rekapitulację tego dorobku.

Wraz z zainteresowaniem samymi pojazdami wzmożło się wyraźnie, zwłaszcza w ostatnich latach, zainteresowanie zaprzęgami jako całością – ich historią, tradycją i rodzajami, a także uprzężami i wszelkimi akcesoriami związanymi ze sztuką powożenia. Oczywiście sprawy te zajmują żywo przede wszystkim ludzi bezpośrednio związanych swą pracą z końmi – hodowców, koniuszych, maszalerzy i uczestników sportowej jazdy zaprzęgami. Z drugiej jednak strony, poza tym wąskim przecież środowiskiem profesjonalnym, istnieje w Polsce i się rozszerza liczny krąg kolekcjonerów, koneserów, pracowników muzeów i Ośrodków Dokumentacji Zabytków, konserwato-

rów, rzemieślników, wytwórców, handlarzy, przede wszystkim zaś autentycznych miłośników koni, złączonych wszelkiej wiedzy o koniu i o wszystkim tym, co z koniem nierozzerwalnie się łączy.

Niestety, rodzimej, bardziej przystępnej literatury w interesującej nas dziedzinie właściwie nie ma. Dawni praktycy i znawcy już powymierali, zaś w latach powojennych zaprzęgi i wiedzę o nich traktowano jako niepotrzebny przeżytek. Na tym tle książka Teresy Żurawskiej „Polskie powozy” należy do chlubnych, choć rzadkich wyjątków.

Niniejsze opracowanie ma na celu wypełnienie, choć w części, istniejącej luki. Omówiono w nim w zasadzie pojazdy, uprzęże i akcesoria zaprzęgowe, znajdujące się w naszym kraju obecnie. Ponieważ mamy jednak do czynienia z obiektami dawnymi, nieraz historycznymi, autor nie stroni od spojrzenia w przeszłość, uwzględniając przy tym głównie okres od połowy XIX do lat pięćdziesiątych naszego wieku, z którego to stulecia pochodzą opisywane obiekty.

Po ogólnym wprowadzeniu Czytelnik znajdzie tu dość szczegółowy opis zaprzęgu konnego i różnych jego rodzajów, po tym dopiero przegląd pojazdów i uprzęży, uwzględnionych oczywiście przykładowo – mowa będzie bowiem o najbardziej charakterystycznych i wyróżniających się okazach. Taki układ został przyjęty, ponieważ książka adresowana jest zarówno do fachowców, jak i osób mniej przygotowanych, dla których omawiana tematyka jest odległa i stykają się z nią po raz pierwszy.

Przybliżenie Czytelnikowi tej nowej i mało znanej dziedziny kolekcjonerstwa i zapoznanie z zaprzęgami, jako elementem minionej bezpowrotnie epoki ale równocześnie elementem rozwijającej się dziś konkurencji sportu konnego, było zamierzeniem tej książki.

RES EQUITANA

Koń w dziejach ludzkich znalazł miejsce zupełnie wyjątkowe. Żadnemu z udomowionych zwierząt człowiek nie poświęcił tyle wiedzy, trudu, talentu, opieki a nawet miłości. Bo też koń spełniał niepoślednią rolę w życiu człowieka – był nieodstępnym towarzyszem jego pracy, pod siodłem czy w zaprzęgu pozwalał na szybkie przemieszczanie się w terenie, w walce służył ku obronie, był uczestnikiem triumfów i świadkiem klęsk, wielokroć decydował o życiu ludzkim lub o śmierci. Owa zupełnie szczególna rola zwierzęcia o naukowej, łacińskiej nazwie *equus caballus*, jego udział w rozwoju cywilizacji i postępie spowodował, że wokół konia wytworzył się specyficzny krąg kulturowy, odrębny, a jednocześnie mocno z szeroko rozumianą kulturą związany. Nieprzypadkowo cytowana tu nazwa zoologiczna konia, potraktowana jako źródłosłów, przywołuje w pamięci cały wachlarz nazw, pojęć i określeń, nieraz dość odległe się kojarzących, takich na przykład jak kawaler, kawaleria, *chevalier* (franc. rycerz), *chevalerie* (franc. rycerskość), *equitus* (łac. rycerz).

Gdy po wielu wiekach siłę konia zastąpiła wreszcie maszyna, a stało się to przecież tak niedawno, jego rola – w znaczeniu związków z człowiekiem – uległa ograniczeniu, odmianie, bynajmniej się jednak nie skończyła. Nadal jeszcze w najbardziej uprzemysłowionych krajach istnieją regiony, w których człowiek bez konia obyć się nie może; bywa, że zdecydowanie obyć się nie chce, pomny na niegdyśiejsze zasługi i miłość, którą nadal zwierzę to darzy. Nie darmo dziś Francuzi tak często sięgają po zawołanie *le cheval – le socle de la majesté de l'homme* – „koń podstawą wspaniałości ludzkiej”, Niemcy podjęli imperatyw, że *das Pferd muss bleiben* – „koń musi się ostać”, a w kręgach polskich miłośników koni panuje głębokie przekonanie i niepisane hasło „Polak z koniem nie rozstanie się nigdy!”.

Tak więc koń pozostał ku radości, ku pielęgnacji zdrowia i psychiki ludzkiej, u nas zaś nadal ku potrzebie, bo w blisko połowie arealu rolnego w Polsce uczestniczy wciąż przy uprawie i w transporcie. Przed tym zaś, co niegdyś konia otaczało, co wiązało się z nim nierozdzielnie, przed przedmiotami dotyczącymi konia, akcesoriami stanowiącymi świadectwo kultury materialnej, nierzadko dziełami sztuki – otworzyły się już gościnne wrota muzealne, aby zachować to wszystko, co o roli i znaczeniu

konia w życiu człowieka nie pozwoli nam zapomnieć.

Takie to idee przyświecały działaniom, dzięki którym po drugiej wojnie światowej powstało w Europie kilkadziesiąt muzeów, gromadzących wszelkie *equitana*. W Polsce zgodnie z tym udało się zachować stajnie i powozownię łańcucką ze znakomitą kolekcją pojazdów konnych po rodzinie Potockich, dziś w dwójnasób już poszerzoną o obiekty nabyte. Dzięki temu również w Kórniku możemy podziwiać najcenniejszy, bo udokumentowany, komplet trzech luksusowych pojazdów z połowy XIX wieku. Tą też ideą kierowały się środowiska miłośników koni, których zabiegom zawdzięczać należy powstanie Muzeum Łowiectwa i Jeździectwa w Łazienkach Królewskich w Warszawie. Takie samo pragnienie towarzyszy wreszcie wszelkim poczynaniom ludzi najsilniej z koniem związanych, a więc hodowcom, sportsmenom, działaczom skupionym w klubach jeździeckich, amatorom, kolekcjonerom i wszystkim członkom Towarzystwa Miłośników Konia w Polsce. Szczególnie ważną rolę spełniają tu sporty konne, a wśród nich konkurencja powożenia. Mamy w niej bowiem do czynienia z zaprzęgiem, w najdrobniejszych szczegółach, łącznie z ubiorem zawodnika i obsługi, zgodnym z takim samym zaprzęgiem sprzed stulecia, kiedy pełnił on rolę komunikacyjną, ale był też wyrazem gustu i kultury właściciela oraz kunsztu wykonawcy. Możemy zatem mówić o żywej tradycji i ożywionym niejako zabytku.

Grupa ludzi, potocznie koniarzami zwanych, nie tylko pielęgnuje tradycje z koniem związane, ale dba również o wszystko, co się materialnie z koniem ongiś łączyło, otacza szczególną opieką dawne przedmioty i utensylia. Świadectwem tego jest istnienie w Stadninach Koni, Państwowych Stadach Ogierów, w klubach i sekcjach jeździeckich mniejszych lub większych zbiorów, tworzących swego rodzaju małe ekspozycje lub też wykorzystywanych jako dekoracja w pomieszczeniach użytkowych i reprezentacyjnych. Obiekty takie, czy tworzą całość czy też nie, są opisywane, katalogowane i w razie potrzeby remontowane. Dotyczy to przede wszystkim pojazdów konnych, których liczba, opisanych i wpisanych do rejestru zabytków, przekracza już dziś dwieście egzemplarzy. Niektóre ze wspomnianych kolekcji powstały przypadkowo, niektóre, zapoczątkowane jeszcze w latach międzywojennych,

ostały się jako własność podworska, a inne, gromadzone z określonym zamysłem, związane są z hodowanymi na miejscu typem czy rasą koni lub dotychczas własnego regionu i miejscowych tradycji.

W ostatnich latach wytworzył się także pewien niepożądany typ zbieractwa – gromadzenie stylowych pojazdów konnych w celach handlowych. Polega to na skupowaniu zniszczonych wraków, ich renowacji i odsprzedaży. Działania te, nie ujawnione, dokonywane są przeważnie bez znajomości rzeczy i nie spełniają pozytywnej roli w dziele opieki nad zabytkami.

Centralne położenie naszego kraju w środkowej strefie europejskiej nie mogło nie odbić się na kulturze Polaków. Krzyżowanie się wielkich szlaków komunikacyjnych ze Wschodu na Zachód i z Północy na Południe było powodem nieustannych ruchów i przemarszy przez polskie terytorium, bądź to w kupiecko-handlowych interesach w czas pokoju, bądź w celach militarnych czasów wojny. Jeżeli dodać do tego ciągłą płynność południowo-wschodnich granic Rzeczypospolitej i późniejszy trójpodział zaborów, to otrzymamy obraz różnorodności i bogactwa naszego folkloru, kultury materialnej i obyczajów. Dotyczy to także zaprzęgów konnych.

Polskie, a właściwie warszawskie wytwórnie powozów wzięły swój początek z osiemnastowiecznych manufaktur. Przemysł ten szybko się rozrastał i już przed pierwszą wojną światową wyroby warszawskie zdobyły sobie renomę niezawodnych i ze względu na szczególną lekkość, piękną linię i dobry gust były chętnie kupowane nie tylko w Królestwie, ale i w całym Cesarstwie. Pod tym względem przypominały nieco wyroby wiedeńskie, aczkolwiek ich nie naśladowały. Pod wyraźnym natomiast wpływem firm wiedeńskich pozostawały wyroby firm lwowskich i krakowskich. Wytwórnie z zaboru pruskiego grawitowały wokół znanach firm berlińskich i wyrabiały pojazdy o zupełnie innych kształtach.

Wojna 1939–1945 szczególnie przyczyniła się do dewastacji polskiego parku pojazdów zaprzęgo-

wych, najbardziej ruchomej ze wszystkich cennych ruchomości. Uległy one prawie całkowitemu wyniszczeniu, zaś wojskowi i cywilni okupanci, niemieccy komendanci Stad Ogierów i zarządcy stadnin sprowadzili w ich miejsce znaczną ilość konnych pojazdów z Rzeszy. Po wojnie zaś wiele pojazdów produkcji niemieckiej pozostawili uchodźcy z ziem włączonych do Polski, zwłaszcza Dolnego Śląska. To są przyczyny, dla których mamy dziś w kraju więcej pojazdów proveniencji niemieckiej niż wyrobów rodzimych. Paradoks ten sprawia, że największym obecnie rarytasem dla zbieraczy są pojazdy polskie, zwłaszcza pochodzące ze wschodnich województw i znakomitych firm powoźniczych. Co do pojazdów pochodzenia niemieckiego, to przedstawiają poziom bardzo zróżnicowany: od egzemplarzy pośledniej klasy, o niewielkiej wartości do bardzo cennych, wyprodukowanych w znakomitych fabrykach berlińskich.

Najwspanialszym zbiorem pojazdów w Polsce jest oczywiście Powozownia Zamkowa w Łańcucie, skupiająca egzemplarze prawie wyłącznie fabrykacji zagranicznej. W swych podstawowych zasobach jest to pałacowa, rezydencjonalna kolekcja magnacka, licząca obecnie 54 pojazdy zbierane przez rodzinę Potockich od początku XIX wieku. W okresie międzywojennym nie miała ona sobie równej. Są tam egzemplarze z najlepszych fabryk Wiednia, Paryża i Londynu, służące wszelkim potrzebom życia pałacowego. Są więc pojazdy reprezentacyjne, podróżne, wyjazdowo-komunikacyjne, spacerowe, myśliwskie, gospodarcze, miejskie i wiejskie – przegląd tego wszystkiego, co w Europie było najlepsze i najwytworniejsze. To samo dotyczy wspaniałych kompletów uprząży wiszących na ścianach salonowych szorowni. Już poza kolekcją Potockich Muzeum w Łańcucie zgromadziło drugie tyle obiektów, ratując od zagłady ciekawsze egzemplarze najrozmaitszego pochodzenia. Całość stanowi zbiór tej klasy, że wymaga odrębnego, obszernego opracowania. Specjalne, albumowe wydanie na ten temat jest właśnie w przygotowaniu.

ZAPRZĘGI I ICH STYLE

Zapręgę jest środkiem transportu lub komunikacji poruszającym przy pomocy siły żywej. W zależności od rodzaju użytej w zaprzęgu siły pociągowej mamy do czynienia z zaprzęgami o trakcji ludzkiej i zwierzęcej: bydłowej, psiej, konnej. Na całość zaprzęgu składają się następujące elementy: siła pociągowa, w naszym przypadku konie, bo o konnych zaprzęgach będzie wszak mowa, pojazd kołowy lub sanie, uprzęż – element łączący dwa poprzednie oraz obługa, jej strój i akcesoria. Są to nierozdzielnie ze sobą związane cztery części jednej całości; przy braku którejkolwiek z nich nie możemy mówić o zaprzęgu. Na prawidłowość, jakość, styl itp. zaprzęgu składają się prawidłowość, jakość i styl poszczególnych jego elementów.

Mniej więcej od połowy XIX wieku, gdy pojazdy stały się ostatecznie wytworem przemysłu, a konie do nich produktem wyspecjalizowanych hodowli i ośrodków handlowych, zapręg określał pozycję i zamożność właściciela, a miejscem jego oceny stały się nie tylko parady, promenady i korsa kwiatowe, ale również konkursy na wystawach rolniczo-hodowlanych. Dla zaprzęgów spełniały one rolę analogiczną do dzisiejszych salonów i wystaw automobilowych, podczas których nagradza się premiami i medalami najlepszych, wyróżniających się prawidłowością, bezpieczeństwem i pięknem. Przy czym pod pojęciem piękna w naszym przypadku rozumie się szlachetność gatunku, swoistą elegancję i wytworność, a przede wszystkim zgodność z reprezentowanym stylem. Te kryteria zachowały swą wagę do dziś i w dziedzinie sportu powożenia nadal się nimi posługują sędziowie przy ocenie zawodnika i jego zaprzęgu. Trzeba powiedzieć, że dzięki takiemu potraktowaniu zaprzęgów osobowych w dziedzinie sportu, nie uległy one i nadal nie ulegają jakimś niepożądanym przemianom i wypaczeniom, mimo upływu lat i utraty znaczenia użytkowego. Na ziemiach polskich przez wiele lat przed pierwszą wojną światową, a nawet jeszcze po niej, pokaz był jeżeli nie jedynym, to w każdym razie jednym z zasadniczych konkursów zaprzęgów. Dzięki tym konkursom przetrwały tak długo zaprzęgi bałagulskie, które dają się dziś z powodzeniem odtworzyć.

Niewątpliwie przy ocenie zaprzęgu najmniej trudności sprawia jego prawidłowość i bezpieczeństwo. Rzeczą bowiem oczywistą jest dobór do

zaprzęgu lekkiego koni lekkich, do cięższego – cięższych, do roboczego – koni pogrubionych¹ czy wręcz ciężkich zimnokrwistych². Wiadomo również, jaka dla określonego zaprzęgu ma być uprzęż, jak powinna być dopasowana, aby nie powodować obrażeń, aby nie była za duża lub za mała, tak jak nie budzi wątpliwości, że do zwózki siana czy zboża powinien być wóz drabiniasty, do sportu – pojazd sportowy, do pojedynki³ – jednokonny a do czwórki – czterokonny. Podobnie bezpieczeństwo zaprzęgu daje się dość jednoznacznie ustalić, gdyż wiadomo jakie i gdzie siły działają przy uciągu⁴, przy cofaniu i przy pokonywaniu zakrętów, a stąd nietrudno ocenić prawidłowość i wytrzymałość poszczególnych części uprzęży lub zorientować się w wielkości i wytrzymałości czterokonnego pojazdu czy też w szybkości kół⁵ w zależności od jego ciężaru. Te cechy poddają się ocenie jednoznacznie i wymiennie.

Kłopoty pojawiają się, gdy musimy ocenić piękno zaprzęgu, a więc jego estetykę i stylowość. Są to bowiem cechy mało uchwytnie, podlegające ocenie subiektywnej. Styl bowiem jest rzeczą tradycji i historii.

Dla jasności sprawy musimy przyjąć, że cel któremu zapręg służy określa nam typ zaprzęgu. Mamy więc do czynienia z zaprzęgami roboczymi, towarowymi, osobowymi, a wśród nich z gospodarczymi, komunikacyjnymi, wyjazdowymi, sportowymi, reprezentacyjnymi itp. Natomiast styl zaprzęgu jest to zespół charakterystycznych cech poszczególnych jego elementów, zgodnych z ustalonym wzorcem. Wzorce takie ukształtowały się w różnym czasie i w różnych krajach czy regionach, wywodząc się najczęściej z potrzeb użytkowych, na które nałożyły się cechy określonego regionu czy kraju. Nie miejsce tu na historyczny wywód różnych stylów zaprzęgowych, znajomość jednak historii i historii hodowli rzecz znakomicie ułatwia. Tak więc możemy mieć do czynienia np. z typem towarowego zaprzęgu w stylu krakowskim, podlaskim czy też angielskim, lub też np. z typem zaprzęgu osobowego reprezentacyjnego

1. Typ pośredni między koniem ciężkim i lekkim.

2. O dużym ciężarze ciała, o temperamentie ospałym i powolnym.

3. Tu: zapręg jednokonny.

4. Moc zaprzęgu skupiona na haku pojazdu lub narzędzia.

5. Nachylenie szprych w stosunku do płaszczyzny obwodu, powodujące nieco stożkowy kształt koła.

w stylu węgierskim, krakowskim czy dworskim *a la d'Aumont*⁶, jednym słowem, każdy typ zaprzęgu może być w różnym stylu. Historia sprawiła, że niektóre style zaprzęgowe stały się ogólnoeuropejskimi a nawet światowymi a inne pozostały krajowymi czy też regionalnymi. Takim ogólnoswiatowym stylem jest niewątpliwie styl angielski. Międzynarodowy zasięg ma styl węgierski. Natomiast bardzo specyficzny, rodzimy styl rosyjski nie przekroczył granic swego kraju. Zaprzęgi, np. krakowski, podlaski czy bałagulski pozostały regionalnymi.

ANGIELSKI STYL ZAPRZĘGU

Ten styl zaprzęgu ukształtował się na terenie Anglii na dobrych, bitych drogach już w początkach XIX wieku, w warunkach hodowlanych szczególnie korzystnych i w ogólnie wysokiej kulturze. Konstrukcja angielskiej uprzęży chomątowej, a ściślej – budowa samego chomąta – pozwala na wykorzystanie siły uciągu do maksimum, bez powodowania u konia jakichkolwiek obrażeń czy odparzeń, pod warunkiem idealnego dopasowania uprzęży, a przede wszystkim chomąta i jego kieszki. Styl angielski charakteryzuje się więc poważnym skrępowaniem koni, zwłaszcza dyszlowych, przez napięte naszelniki i pasy pociągowe, zakładane wprost na orczyce stałą⁷, z pominięciem orczyków⁸. Takie zaprzęganie koni daje nie spotykana w innych stylach precyzję jazdy, bowiem najmniejszy ruch koni powoduje natychmiast odpowiedni ruch pojazdu. Zapewne temu zawdzięczać należy, że styl angielski rozprzestrzenił się szybko, przede wszystkim w miastach, stał się właściwie synonimem zaprzęgu miejskiego. Jeżeli do tego dodamy, że zmusza on niejako konie do szczególnej elegancji jazdy, wytworności i szlachetności w ruchu, to nie dziwnym jest, że zaprzęgi najbardziej paradne, reprezentacyjne były właśnie w stylu angielskim.

Taki zaprzęg wymagał koni postawnych, z natury wysoko się noszących⁹, o możliwie wysokiej akcji przednich kończyn¹⁰ i wydajnej akcji zadu¹¹, a w zależności od wielkości i ciężaru pojazdu bardziej lub mniej kalibrowych¹². O ile w zaprzęgu jed-

nokonnym powinien być koń proporcjonalnie duży i masywny, o tyle w zaprzęgach parow- i czterokonnym konie mogą być nieco drobniejsze, przy czym w tym ostatnim przypadku para lejcowa¹³ może być w minimalnym stopniu drobniejsza od dyszlowej¹⁴, nigdy odwrotnie. Jednak w zaprzęgu czterokonnym zawsze ideałem pozostanie jednakowy wzrost i kaliber całej czwórki. W tym stylu większy nacisk kładzie się na paradzkie cechy koni¹⁵ niż ich wydajność, ale dotyczy to w zasadzie przede wszystkim zaprzęgów wyjazdowych i reprezentacyjnych. Najbardziej pożądanymi maściami¹⁶ w stylu angielskim są maści podstawowe: siwa, kara, kasztanowata i gniada, przy czym dobór koni pod tym względem powinien być taki, aby wszystkie w zaprzęgu były maści jednakowej, w ideale – nawet z odmianami, jeżeli takie istnieją¹⁷. Jednym słowem – w zaprzęgach, i to nie tylko w stylu angielskim, chodziło i chodzi o to, abyśmy mieli do czynienia nie z dwoma czy czterema końmi, a z ich parą lub czwórką. Jedynie maść siwa ma przywilej łączenia z inną, przy czym w zaprzęgu czterokonnym, jeżeli występują dwa konie siwe z jakimikolwiek innymi, czwórka z końmi zaprzężonymi na krzyż będzie wyżej ceniona niż czwórka z podziałem na lejcowe i dyszłowe. W zaprzęgach np. sportowych styl angielski dopuszcza i inne maści oprócz wyżej wymienionych, ale w tych przypadkach już łączenie z maścią siwą nie wchodzi w rachubę.

Jak już wyżej powiedziano styl angielski jest wysmakowany i wypielęgnowany w wysokiej kulturze, stąd i odpowiednia toaleta koni. Do pierwszej wojny światowej powszechnie było kurtyzowanie¹⁸ koni luksusowych. W połowie zaś XIX wieku w modzie było anglezowanie koni czyli stosowanie zabiegu operacyjnego, skutkiem którego kurtyzowany ogon pozostawał zawsze w nienaturalnej pozycji

⁶ Odmiana angielskiego stylu polegająca na powożeniu zaprzęgiem przez jezdnych forsyjów z siodła.

⁷ Krótki drąg drewniany przyczepiany do pojazdu, służący do umocowania orczyka. Była stała lub ruchoma.

⁸ Krótkie drążki drewniane przyczepiane do pojazdu, służące do zakładania pasów pociągowych uprzęży.

⁹ Efektowny chód konia wysoko noszącego głowę.

¹⁰ Wyrzut przednich nóg w czasie chodu.

¹¹ Ruch tylnych kończyn stanowiących wraz z zadem główną siłę motoryczną ruchu konia.

¹² O odpowiednio dużych wymiarach.

¹³ W wielokonnym zaprzęgu „w lejc” konie najbardziej wysunięte do przodu.

¹⁴ Konie zaprzężone przy dyszlu.

¹⁵ Zdolność do efektownego, paradnego stępa i klusa.

¹⁶ Barwa sierści grzywy, ogona i skóry.

¹⁷ Przypomnijmy najbardziej znane maści koni: bulany, bulanek – sierść żółtawa w różnych odcieniach, grzywa, ogon i przęga na grzbiecie ciemniejsze; dereszowaty, deresz – sierść mieszana, ciemna z białą; gniady, gniadosz – sierść czerwono-brązowa, grzywa, ogon, pięciny czarne; izabelowaty – sierść zbliżona do koloru niewypieczonej bulki, grzywa, ogon i kopyta jaśniejsze; jabłkowity – sierść przeważnie szpakowata o ciemniejszych i jaśniejszych plamach w kształcie i wielkości jabłka, kary – sierść w całości czarna; kasztan, d. cisawy – sierść czerwono-ruda; myszaty – sierść barwy myszy polnej, grzywa, ogon i przęga na grzbiecie ciemniejsze; siwy, siwek – sierść biała lub biała jednolicie przyciemniona; srokaty, srokacz – sierść w nieregularne plamy białe na ciemnym tle lub odwrotnie; szpakowaty, szpak – sierść ciemnosłowa; tarant – sierść siwa, na niej plamy wielkości od orzecha włoskiego do jabłka.

¹⁸ Operacyjne skracanie ogona.

cji skierowany ku górze. Dziś oba te zabiegi nie są stosowane ze względów humanitarnych. Tym bardziej cenione są czynności pielęgnacyjne grzywy i ogona. Grzywy mogą być strzyżone, ale wówczas nie można dopuszczać do odrostów, bo to wygląda bardzo niechlujnie. Jeżeli grzywy pozostają, to powinny być ładnie uformowane, zdegażowane¹⁹ i dobrze zaczesane na zewnętrzne strony, co jednak nie jest regułą. Stosuje się również grzywy splecione w klocki²⁰. Ogony mogą pozostać w swym kształcie naturalnym, można je też skracać na kilka przyjętych ogólnie sposobów. Czasami dodatkowo obwiązuje się przednie nogi flanelowymi bandażami w kolorach harmonizujących z maścią koni lub z barwą tapicerki pojazdu. Oczywiście, niezależnie od zabiegów wyżej wspomnianych mają zastosowanie wszystkie inne obowiązujące przy toalecie koni szlacheckich – mowa tu o przystrzyganiu pęczin, wystrzyganiu nadmiernego owłosienia w uszach, smarowaniu kopyt itp.

Jak wspomniano, ogólną niejako cechą pojazdów w stylu angielskim jest ich miejski charakter. Wyraża się to w tym, że mamy tu do czynienia przeważnie z kryjącymi, ciemnymi kolorami. Do zupełnych wyjątków należą pojazdy malowane jasną farbą lub w kolorze naturalnego drewna. Te ostatnie cechują zaprzęgi bardzo ekskluzywne o wiejskim charakterze. Pojazdy reprezentacyjne, wyjazdowe, komunikacyjne są przeważnie lakierowane w ten sposób, że części „konstrukcyjne” czyli wszelkie listwy, obrzeża, obudowa kozła, części metalowe podwozia są barwy czarnej, a tzw. tablice czyli płaszczyzny są utrzymane w kolorach kryjących, ciemnych – ciemnego granatu, bardzo ciemnego błękitu, ciemnej zieleni tzw. butelkowej, ciemnej wiśni, wiśni z brązem. Wszystkie wachlarze czyli błotniki takich pojazdów sporządzone są z czarnej skóry. Z takiej samej skóry jest i buda składana, o ile pojazd ją posiada. Komfortowo wykończone wnętrza pojazdów, również w ciemnych kolorach, mają tapicerkę dość bogato pikowaną, uzupełnioną ozdobną pasmanterią o motywach roślinnych lub rzadziej, geometrycznych. Nie są to reguły zbyt rygorystycznie przestrzegane, jednak ogólnie można powiedzieć, że stanowią cechy dla angielskiego stylu pojazdów reprezentatywnych. W rachubę tu wchodzi kalesze, landa, landolety, wszelkiego typu karety, wiktorie, milordy, diuki, faetony, breki, gigi, szarabany, *mail-coach* i wiele innych, o których będzie mowa w części szczegółowej.

¹⁹. Tu: zabieg pielęgnacyjny polegający na odpowiednim przerzedzeniu owłosienia grzywy lub ogona.

²⁰. Tu: odpowiedni spłot grzywy w malutkie warkoczki o kształcie klocków.

Kolorystyka w zaprzęgach, zwłaszcza reprezentacyjnych, odgrywała ongiś dużą rolę. Dotyczy to zaprzęgów w stylu angielskim, ale nie tylko. W wieku XIX w sferach dworskich i arystokratycznych przestrzegano pewnych, skrupulatnie ustalonych zasad. I tak, w barwie harmonizującej z kolorem pola tarczy herbowej powinny być kolory pojazdu, tapicerki i surduta liberyjnego dla służby. Natomiast w kolorze odpowiadającym godłu herbowemu, a więc złotym lub srebrnym, powinny być okucia uprzęży i guziki liberyjne. Już jednak pod koniec XIX wieku a zwłaszcza w okresie *belle époque* ta zależność od barw heraldycznych zaczęła stopniowo ustępować na rzecz ogólnego szarmonizowania kolorystyki całego zaprzęgu.

Elementem wyróżniającym najbardziej i na pierwszy rzut oka jest w stylu angielskim uprzęż (il. 1). Charakteryzuje się tym, że zasadniczą częścią ciągnącą jest chomąto, składające się z dopasowanej do nasady szyi konia kieszki, czyli podkładu, usztywnionego metalowymi kleszczynami, zaś kielcno²¹ przy takiej uprzęży jest zawsze munsztukowe. Upręż wyrabiana bywa prawie zawsze z czarnej, blankowej²² skóry. Do zupełnych wyjątków zaliczyć należy uprzężę z blanku brązowego. Upręż parokonna musi być oczywiście kompletna, stanowić jednolitą całość, tzn. że wszystkie sprzączki, klucze, pierścienie, rozetki i inne części metalowe winny być jednakowego wzoru. To samo dotyczy szczegółów wykończenia części skórzanych, wszelkiego typu ozdóbek i szycia.

Lejce w stylu angielskim muszą być typu angielskiego lub niemieckiego. Obydwa typy różnią się właściwie tylko długością poszczególnych elementów. Trzeba pamiętać, że lejce nie stanowią z uprzężą jednolitego kompletu i ich barwa obecnie odbiega często od koloru skóry uprzęży. W zaprzęgach, zwłaszcza jednokonnych, często w damskich, spotykało się nieraz lejce z końcówkami z kolorowego partu²³.

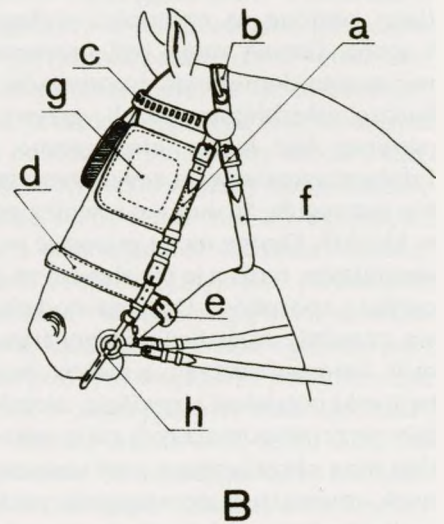
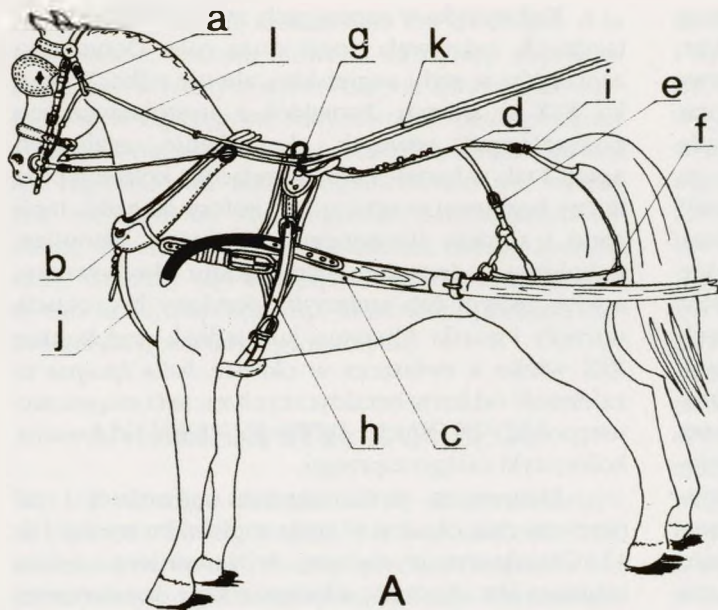
W zaprzęgach reprezentacyjnych zawsze, a w jazdowych często, używano tzw. fasulcy czyli wypinaczy. Są to rzemieńne wodze, które z jednej strony unieruchamiają łby koni, z drugiej zaś wyrównują ich ustawienie na jednym poziomie.

W czasach, gdy zaprzęgi konne stanowiły powszechny środek lokomocji istniał przepis, dotyczący stylu angielskiego, że gdy zaprzęg powożony jest przez profesjonalnego stangreta naszelniki są

²¹. Umieszczony w pysku konia metalowy element, służący do powodowania koniem. Rozróżnia się wędzidło, munsztuk i pelam.

²² Także blank – sposób wyprawy skóry bydłowej.

²³ Rodzaj bardzo mocnej i twardej tkaniny.



1. Uprząż jednokonna w stylu angielskim (wg Wrangla)

A. a.uzda, b.chomąto, c.pas pociągowy, d.natylnik, e.szelki natylnika, f.pas oporowy, g.nagrzbietnik, h.podpinka, i.podgonie, j.podpierśnik, k.lejce, l.fasulce

B. Uzda
a.policzko, b.nagłówek, c.naczólek, d.nachrapnik, e.podbródek, f.podgardle, g.okulary, h.kielzno (munsztuk)

skórzane, natomiast przy zaprzęgu dżentelmeńskim²⁴, a więc o charakterze sportowym lub spacerowym naszelniki mogą być łańcuchowe.

Uprząż chomątowa (il. 2) bywa lekka i cięższa, przystosowana do pojazdów cięższych i wielokonnych. Ta ostatnia bywa wyposażona w natylniki z pasem oporowym. Stanowią one wraz z naszelnikami i podogoniami zespół części wstrzymujących. Uprząż lekka natomiast wyposażona jest jedynie w szelki nośne pasów pociągowych.

Przyjęte jest ozdabianie uprzęży różnego rodzaju emblematami. Dawniej były to herby, korony lub monogramy z koronami. Potem, w czasach dominacji bogatego mieszczaństwa, spotykało się same monogramy; obecnie mamy do czynienia w zaprzęgach sportowych z emblematami klubowymi lub emblematami ośrodków hodowlanych. Rzecz w tym, że ozdoby te muszą być jednakowe, tego samego kroju i wzoru. Umieszczane są na okularach ogłowi²⁵ i na nagrzbietnikach. Przy uprzężach bardziej ozdobnych stosuje się dodatkowe elementy dekoracyjne w formie małych skórzanych tarczek, umieszczonych na ogłowiach, na piersiach konia i przy końcówkach natylnika. Bywają one z lakierowanej skóry, ozdabiane często koronkami lub innymi emblematami.

²⁴. Powożonym przez zawodnika, amatora lub właściciela zaprzęgu.

²⁵. Zespół rzemieni opinających łeb konia.

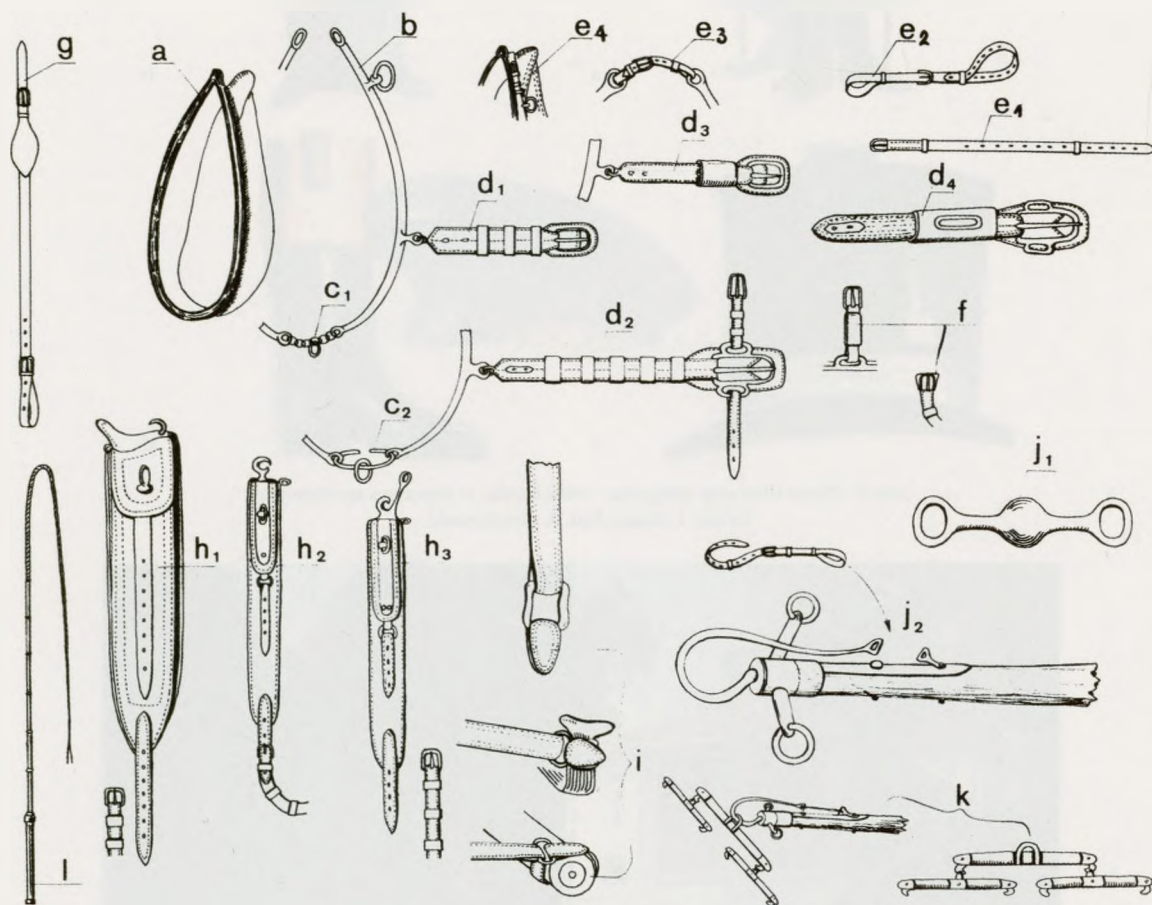
Ostatnim, ale równie jak poprzednie istotnym elementem zaprzęgu w stylu angielskim jest ubiór obsługi: stangretów, lokajów, chłopców stajennych (z ang. *groom*'ów) a w sporcie luzaków²⁶ i zawodników (il. 3 a b c d). Składa się on z nakrycia głowy w formie cylindra, białej koszuli, ciemnego surduta, białych spodni i długich butów do konnej jazdy. Cylinder powinien być czarny, ewentualnie ze złotym lub srebrnym otokiem, ozdobiony kokardą po lewej stronie. Na białą koszulę z białym krawatem zakładano jednorzędowy surdut liberyjny do pól uda, w barwach raczej ciemnych, harmonizujących z tapicerką pojazdu. Do tego kołnierz czarny, aksamitny. Na nogi stangret zakładał obcisłe białe spodnie i długie czarne buty z wyłogami ze skóry naturalnego koloru. Na jesień i zimę obowiązywał dwurzędowy płaszcz liberyjny w takich samych jak surdut kolorach, ewentualnie z futrzanym kołnierzem czarnej barwy. Lokaje mogli nosić długie spodnie, natomiast chłopcy stajenni byli ubrani identycznie jak stangreci. W zaprzęgach reprezentacyjnych (il. 4) i sportowych obowiązywała i nadal obowiązuje zasada, że przy zaprzęgu parokonnym powinny być dwie osoby obsługi a przy czterokonnym – trzy, w zaprzęgach zaś sportowych – odpowiednio jeden i dwóch luzaków. Na ziemiach polskich taki strój obsługi stosowano do zaprzęgów reprezentacyjnych osób wysoko postawionych i zamożnych. Inne zaprzęgi,

²⁶. Tu: pomocnik zawodnika w sportach konnych.

czy to miejskie czy wiejskie, były obsługiwane przez stangretów ubranych nie w cylindry, lecz w okrągłe, półsłotkowe czapki z ceratowym denkiem i z koronką na czole (il. 5 a b c d e). Było to częste zwła szcza w zaborze rosyjskim, zaś po pierwszej wojnie światowej używano takiego stroju niemal powszechnie w całym kraju. Stał się on również obowiązującym wśród warszawskich dorożkarzy, mimo, iż same dorożki należały do zupełnie innego stylu.

Z akcesoriów w angielskim stylu zaprzęgu szczególnie ważny był bat, którego wygląd i sposób, jakim się nim posługiwano miał wielkie znaczenie przy ocenie zaprzęgu. Przede wszystkim bat w stylu

angielskim musi być kabłąkowany oraz koniczny, a więc taki, którego końcówka, pleciona z białych nici lub z cienkiej skórki, równomiernie zwężała się ku końcowi. Bywała ona często zaopatrzona w ma- lutki bawełniany pędzelek, zwany pękawką, do ewentualnego „strzelania” z bata. Biczysko było naj- częściej w naturalnych lub ciemnych kolorach a sam bat biały. Czasami spotykało się biczyska oplecione skórką a w zaprzęgach sportowych i dżentelmeń skich cenione były biczyska z egzotycznego drewna, z sęczkami. Były one luksusowo wykończone, z rę- kojeścią ze skórzanym uchwytem i srebrną gałką na końcu.



2. Detale uprzęży chomątowej w stylu angielskim (wg Wrangla)

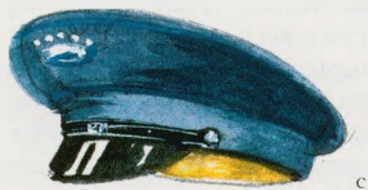
- a.główka (kiszka chomątowa), b.kleszczyna,
c1.zamek kleszczyn uprzęży jednokonnej, c2.zamek kleszczyn uprzęży parokonnej,
d1.szytca chomątowa uprzęży jednokonnej,
d2.szytca chomątowa uprzęży parokonnej,
d3 i d4.przykłady wsuwek skrzynkowych,
e1.pasek spinający kleszczyny
i e2,e3,e4.sposób jego spinania, f.paski nośne, g.podpierśnik,
h1.nagrzbietnik uprzęży jednokonnej, h2.nagrzbietnik uprzęży parokonnej
i pary lejcowej uprzęży czterokonnej,
h3.nagrzbietnik pary dyszłowej w zaprzęgu czterokonnym,
i.szkołbice, j1.okulary, j2.kaczka, k.orczyce doprzęgowe, l.bat kabłąkowany



3abcd. Ubiór liberyjny stangreta – strój luzaka w zaprzęgu sportowym.
Całość i detale. Mal. A. Grzybowski



4. Zaprzęg kareciany w stylu angielskim z dwuosobową obsługą.
Zbiory Powozowni łańcuckiej. Fot. Z. Raplewski



5abcde. Ubiór liberyjny stangreta w Polsce od około połowy XIX w.
Warianty na różne pory roku. Mal. A. Grzybowski

WĘGIERSKI STYL ZAPRZĘGU

W przeciwieństwie do angielskiego, węgierski styl zaprzęgów ukształtował się w surowych warunkach klimatu kontynentalnego i związany był z trudami pokonywania długich dystansów po marnych drogach czy wręcz bezdrożach, zaś dominującą cechą tych zaprzęgów była szybkość. Stąd stosunek siły pociągowej do wagi pojazdu był tu znacznie korzystniejszy niż w zaprzęgach zachodnioeuropejskich. Nie zapominajmy bowiem, że prawdziwy, klasyczny zaprzęg węgierski jest zaprzęgiem pięciokonnym z trójką w leju i parą w dyszlu, a pojazdy węgierskie są przecież od tamtych znacznie lżejsze. Na marginesie warto przypomnieć, że Węgry, a ściślej biorąc miejscowość Kocs, od XVI wieku były kolebką nowożytnego i lekkiego pojazdu i zaprzęgu w Europie. Stąd takie nazwy i pojęcia jak: kocz, *coach*, *Kutsche*, *coche* i wszystkie od nich pochodne.

Złe warunki jazdy wymagały takiego zaprzęgnięcia koni, aby im dać możliwie dużą swobodę w wybieraniu sobie drogi. Były więc sprzęgane stosunkowo luźno. Już sama konstrukcja uprzęży szorowej daje po temu większe możliwości, gdyż napierśnik uprzęży układa się elastycznie w zależności od określonego w danym momencie ustawienia piersi konia. Dzieje się to jednak kosztem znacznie gorszego wykorzystania siły uciążu i oczywiście kosztem precyzji jazdy. Tak więc, podczas gdy kilkunastu dżentelmenów odbywało majestatyczny spacer z Londynu do Brighton sportowymi, poczwórnymi karetkami (*mail-coach*'ami), na Węgrzech dwóch lub trzech młodych ludzi pędziło kawalerską jazdą małą koszykową bryczką, zaprzęzoną w czwórkę lub piątkę lekkich a rącznych koni jukierskich²⁷. Za czasów monarchii austro-węgierskiej, gdy Prater stał się miejscem popisów najlepszych, szybkie, lekkie zaprzęgi budziły taki podziw, że je czasem nawet wiedeńskimi zwano. W tym miejscu należy stwierdzić, że rozwój i warunki kształtowania się zaprzęgów na ziemiach polskich, w dawnej Galicji i Królestwie Polskim, wiele z zaprzęgiem węgierskim miały wspólnego.

Takie potrzeby i kryteria zdeterminowały typ koni w stylu węgierskim, czerpiącym oczywiście z tradycji hodowlanych c.k. monarchii. A więc drobniejsze, lekkie, ale wytrzymałe i rączne, czasem dość wysokonożne jukiery, jak ongiś je nazywano, spełniały konieczne warunki. Nie parada, a wyciągnięty kłus, szybki chód był ich cechą najwyższej cenią. Nie tyle wykwin i wynik cieplarnianych warunków wychowu, co dzielność i zahartowanie w każdych

²⁷. Także jukierów, lekkich koni zaprzęgowych, często wysokonożnych.

okolicznościach musiały być właściwościami tych koni. A więc i bardziej naturalny wygląd w zaprzęgu, większa swoboda w doborze maści i większa ich różnorodność, jako że chętnie widziano konie srokaty, dereszowate, bułane czy jabłkowite szpaki. Wypielęgnowane, ale nie formowane naturalne grzywy i ogony, a inne zabiegi toalety bez specjalnych upiększeń i sztuczności. Jednym słowem *au naturel*, czyli te znamiona wyglądu, które najchętniej i przez polskich hodowców, sportsmenów i właścicieli zaprzęgów były widziane – koń w swojej naturalnej i szlachetnej urodzie.

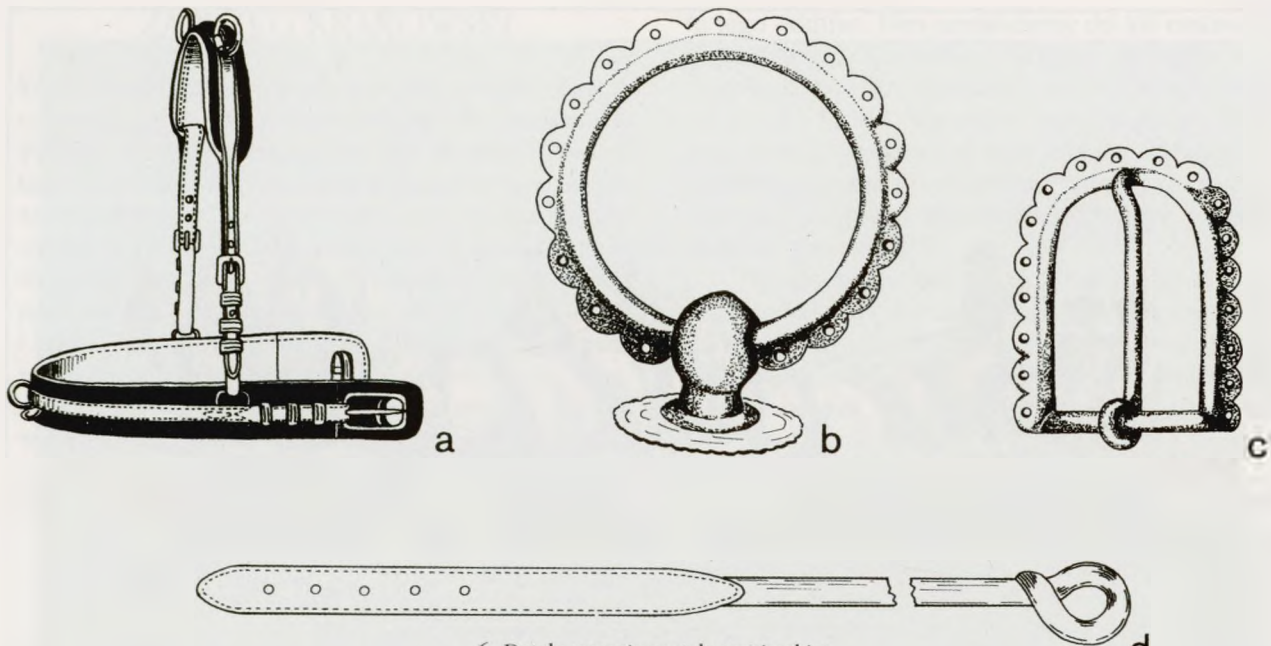
Jak powiedziano, wszystkie elementy zaprzęgu węgierskiego powinny być lekkie nie tylko w rzeczywistości, ale i z wyglądu. Pojazdy – to bryczki wszelkiego rodzaju, o siedzeniach na jednakowej wysokości, do złudzenia przypominające nasze, polskie, powszechnie używane na wsi folwarcznej i włościańskiej, zwłaszcza kresowej lub galicyjskiej. Bywają przeważnie jesionowe, w kolorze naturalnego drewna, a bardzo często wyplatane z wikliny. Oczywiście Węgrzy rozróżniają subtelne różnice między swoimi rodzajami bryczek np. *cseklesi* czy *esterbazy*, tak jak my określamy bryczkę mazowieckokujawską, „urbaniankę”²⁸, „kabasówkę”²⁹ czy wolantową. Wszystkie części żelazne były zwykle lakierowane na czarno, z odpowiednim zdobnictwem w postaci żyłkowania, harmonizującym z kolorem nadwozia. Zaznaczyć przy tym trzeba, że gdy nadwozie jest koloru naturalnego drewna, to żyłkowanie bywa żółte. Stosuje się chętnie okucia i uchwyty mosiężne. Tapicerka pojazdu była często z brązowej skóry, sukienka lub welwetowa w kolorach granatowym, popielatym, brązowym lub zielonym.

Uprząż jest oczywiście szorowa (il. 6), z podogoniem, nakarczkiem z pojedynczymi szelkami, z naszelnikiem przeważnie karkowo-piersiowym³⁰. Uprząż szorowa, to taka, w której zasadniczymi częściami ciągnącymi są napierśnik i pasy pociągowe. Na szczególną uwagę zasługuje wystrój tej uprzęży, który na ziemiach polskich nie był stosowany, ale którego przestrzeganie jest warunkiem stylu węgierskiego w jego klasycznej formie. Taką cechą szczególną są pasy pociągowe, które w 4/5 swej długości, licząc od końca, powinny być zszyte na okrągło i zakończzone specjalnymi pętlami bez jakichkolwiek okuć. Pętla te zakłada się w odpowiedni sposób na

²⁸. Model bryczki produkcji firmy braci Węgrzeckich w Szydłowcu z okresu międzywojennego.

²⁹. Tak nazywano wyroby firmy A. Kabasa w Zamościu w okresie międzywojennym.

³⁰. Element wstrzymujący w uprzęży szorowej. Składa się z pętli naszelnika otaczającej szyję konia dołem, przewleczonej przez szkolbę napierśnika i rzemienie naszelnika.



6. Detale uprzęży w stylu węgierskim
a.napierśnik, b.klucz (pierścień nagrzbietnikowy), c.sprzączka, d.pas pociągowy

orczyki. Z wykończenia ozdobnego stosuje się często fantazyjne wzory szycia, czasem doszywanie drobnych elementów z różnobarwnej skóry, czasem ząbkowane zakończenia niektórych części skórzanych.

Szczególnie ozdobne są okucia uprzęży, które powinny być mosiężne. Wszystkie sprzączki, klucze, pierścienie i rozetki mają brzegi ząbkowane. W stylu węgierskim, który preferuje większe rozluźnienie i rozciągnięcie koni w zaprzęgu, stosuje się kielzno wędzidłowe; normalne wędzidło ogniwowe z czterema pierścieniami lejcowymi o ząbkowanych krańcach zewnętrznych.

Między nakarczkiem³¹ i nagrzbietnikiem zawieszony jest tzw. blendysz – ozdobny, pleciony rzemyk, często zaopatrzony w małe chwaściki. Stanowi on małą kompozycję zaplotek ozdobioną małymi gwiazdkami lub puklami czyli małymi, ozdobnymi ćwiekami. Podobny element spotykamy w uprzęży krawowskiej.

Najbardziej charakterystyczną ozdobą uprzęży węgierskiej są szalanki. Są to długie chwasty rzemieńne, u nasady swojej bardzo bogato, płasko zaplecione. Istnieje mnóstwo wzorów tej plecionki, od skromnej do bardzo bogatej. Niegdyś sploty takie stanowiły znak własności zaprzęgu i było wiadome, że taki to a taki właściciel posługuje się takim a nie innym wzorem szalank. Często plecionki te bywają ozdobione małymi mosiężnymi gwiazdkami lub puklami. Szalanki najczęściej bywają zawieszane

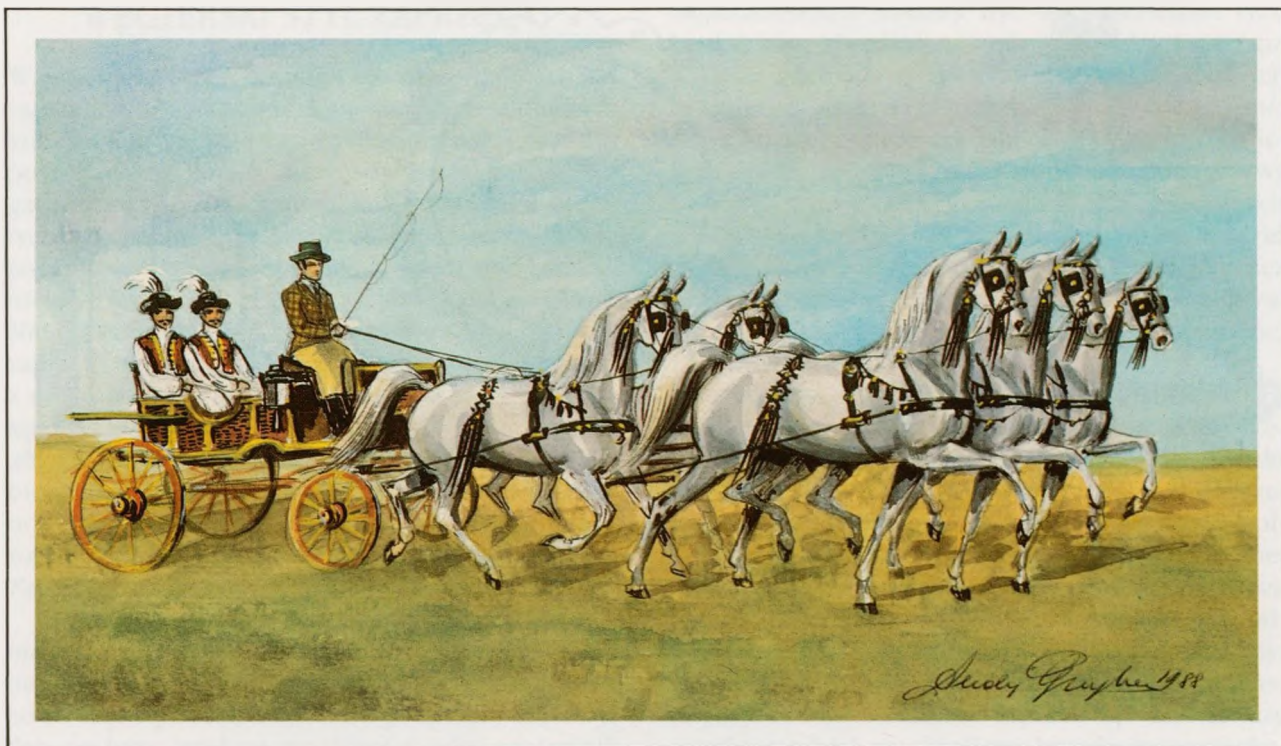
u uprzęży w czterech miejscach: u nagłówków, u policzków i dwie u upinacza podogonia. Rzecz bardzo strojna, ma swoje uzasadnienie praktyczne jako ochrona koni przed muchami i bąkami. Inną, mniej strojną ozdobą są różne rozetki, owale, trójkąty itp. drobne nakładki z kolorowej skóry, z ząbkowanymi obrzeżami, przyszywane na stałe do ogłowi i pasa przezkonnego u końców nagrzbietników. Ozdoby takie są często spotykane poza Węgrami, stanowią swoiste nawiązanie do stylu węgierskiego.

Innym charakterystycznym elementem wystroju węgierskiego są mosiężne dzwonki o jasnym dźwięku, przypięte do bocznych sprzączek pasów pociągowych. Obowiązują przy zaprzęgach wielokonnych a przy parokonnych są dopuszczalne na drogach publicznych, na śniegu i piachu.

Osobnym zagadnieniem są lejce, które nie stanowią przecież części wystroju, a należą do technicznej strony zaprzęgu. Mają one inną konstrukcję niż omawiane wcześniej lejce angielskie. W zaprzęgu parokonnym nie ma bowiem krzyżaków³², a dwie pary lejce sięgają niemal ręki powożącego. Tuż przed ręką jest umieszczona tzw. żabka, spinająca oddzielnie lejce prawe i lewe. Na samym ich końcu, za dłonią powożącego, spięte są ze sobą w jedną całość przy pomocy dwóch sprzączek i krótkiego rzemyka. Lejce takie zostały po raz pierwszy zastosowane około połowy XIX wieku i zdobyły odtąd wielkie uznanie w Wiedniu, wśród sportsmenów c.k. monar-

³¹. Część napierśnika utrzymująca go w należytym położeniu.

³². W zaprzęgu parokonnym część lejcy spinająca konie do wewnątrz.



7. Zaprzęg szorowy w klasycznym stylu węgierskim. Widoczne szalanki.
Mal. A. Grzybowski

chii i fiaków. Stąd ich powszechna nazwa: „lejce wiedeńskie”. Określenie to było rozpowszechnione również w Polsce i niejeden ze starszych miłośników zaprzęgów je pamięta.

Na Węgrzech stosowany jest przy klasycznym stylu zaprzęgu (il. 7) strój obsługi huzarski lub csikoski³³. W Polsce nie był on przyjęty, dlatego też opis jego pominiemy. W naszym kraju obowiązywał ubiór mniej formalny, opisany już przy okazji zaprzęgu w stylu angielskim, tzn. płaszcz liberyjny dwurzędowy i okrągła czapka półszyćwna z denkiem ceratowym.

Bat w zaprzęgu węgierskim to ogólnie u nas znany bat roboczy. Składa się z trzciniowego biczyska zakończonych małą skórzaną pętelką, do której przywiązany jest rzemienny bat właściwy. Bywa on w swej górnej części zaplatany, bywa wyposażony w węzłki i ozdobiony małym włóczkowym pomponikiem. Końcówkę takiego bata tworzy pękawka z małego bawełnianego chwaściku lub ze skrawka skórki węgorka.

Zaprzęg węgierski, a właściwie jego styl wyróżnił z wiejskiego zaprzęgu roboczego i jako taki, w odróżnieniu od stylu angielskiego, ma wybitnie rustykalny charakter. Droga jego rozwoju ma wiele cech wspólnych i analogii z rozwojem polskiego zaprzę-

gu krakowskiego czy też bałagulskiego; stąd też, co potwierdza historia, zamilowanie Polaków do tego zaprzęgu. Bowiem w XIX i początkach XX wieku obok krakowskiego zaprzęgu roboczego używano u nas pospolicie wyjazdowych i roboczych zaprzęgów szorowych. Można także stwierdzić, że o ile w omawianym okresie drugiej połowy XIX wieku i *belle époque* w miastach, wśród zaprzęgów wyjazdowych osobowych, przeważał styl angielski, o tyle na polskiej wsi zdecydowanie dominował zaprzęg szorowy, dziś przez nas zwany węgierskim oraz zaprzęg krakowski.

Styl węgierski ma znacznie więcej odmian niż angielski, bardziej od niego rygorystyczny. Wyżej opisano zaprzęg węgierski w jego klasycznej postaci, takiej jaka występuje na Węgrzech. Polacy również używali szorów, ale z pewnymi modyfikacjami. Przede wszystkim odrzucono właściwie wszelkie zdobnictwo, uważane za zbędne. Nie przyjął się też zupełnie paramilitarny strój huzarski obsługi, gdyż jego tradycji nie było w Polsce. W niektórych regionach natomiast dodawano pewne dyskretne ozdoby, ale różne od węgierskich. Mowa tu o krzyżkach z cienkiego rzemyka między naczółkiem i nachrapnikiem, o małych rozetkach i skrzydełkach z odmiennie barwionej skóry, umieszczanych niekiedy na ogłowiach i nagrzbietnikach. Wreszcie o wisiorze pod podgardlem na wzór husarskiego buńczuka.

³³. Ubiór csikosów, pasterzy z Puszczy węgierskiej.

ZAPRZĘG KRAKOWSKI

Trudno dziś dociec, kiedy i w jaki sposób ukształtował się styl zaprzęgu krakowskiego. Pozostawmy tę kwestię przyszłym badaczom, nie piszemy bowiem historii zaprzęgów. Można jedynie stwierdzić, że już w najdawniejszej polskiej ikonografii odnajdujemy wyraźne cechy charakterystyczne dla tego stylu. Stwierdzić ponadto należy, że powstały niewątpliwie jako wiejski, ludowy, po odpowiednich adaptacjach i wzbogaceniach stał się on z czasem zaprzęgiem zdecydowanie dworskim, szlacheckim, ale nie magnackim. W wielkich rezydencjach bowiem hołdowano przede wszystkim modom ogólnoeuropejskim. Krakowska uprzęż zapanowała również w miastach, zwłaszcza w zaprzęgach towarowych i komunikacyjnych.

Podział kraju stanowił pewną tamę w rozprzestrzenianiu się zaprzęgu krakowskiego i sądzić należy, że gdyby nie ta okoliczność, występowałby on dziś zapewne prawie w całej Polsce. Obserwujemy wszak, że poza regionem krakowskim i podhalańskim zaprzęg ten znajdujemy na terenach prawie całego b. Królestwa Polskiego, z wyjątkiem obszarów dawnych guberni północno-wschodnich i wschodnich. Tam bowiem dominował styl podlaski i lubelski. We dworach natomiast, poza Wielkopolską, zaprzęgi krakowskie spotkać można było wszędzie, nawet na Kresach. Zresztą granice zasięgu poszczególnych stylów zaprzęgowych w miarę upływu lat bardzo się zmieniały, a obecnie, wobec wpływu industrializacji, zasięg zaprzęgu krakowskiego wyraźnie się kurczy. Wspomnieć tu trzeba, że prowadzone w Polsce w okresie międzywojennym prace nad normalizacją uprzęży uwzględniły zaprzęg krakowski jako chomątową uprzęż ogólnokrajową.

Jak dotąd nieznaną jest historia nazwy tego zaprzęgu. Kiedy się ona pojawiła? W każdym razie Gloger używa jej w sensie oczywistym, opisując chomątą w ogólności. Podobnie Spiridon Ostaszewski w swoim „Miłośniku koni” z 1852 roku wylicza chomąta krakowskie, lipskie, angielskie i ruskie. A. Czapski, który niestety dość bałamutnie opisuje dawne uprzęże, wspomina chomątą krakowskie zaraz po tym pisząc: „U chomątów polskich ważną rolę odgrywają płaty, które bywały już to wełniane, już to ze skór lisich, lamparcich, tygrysiich lub niedźwiedzich i więcej do przepychu niż do użytku jakiego służyły”. Płaty to charakterystyczne ozdoby chomąta krakowskiego. A zatem autor utożsamia nawet pojęcie chomąta polskiego z pojęciem chomąta krakowskiego.

Rozprzestrzenienie się zaprzęgu krakowskiego na ziemiach naszych, jego rozwój i użytkowanie w różnych regionach, spowodowało powstanie wie-

lu jego odmian. Nim przejdziemy do ich omówienia skonstatujmy, że tylko uprzęż i jej techniczno-konstrukcyjne cechy pozostały we wszystkich odmianach takie same. Wszystkie inne elementy uległy zmianom, co sprawia, że dziś pojęcie zaprzęgu krakowskiego jest bardzo szerokie. Dlatego też opis klasycznego zaprzęgu krakowskiego będzie podstawą dalszych omówień.

Wiadomą jest rzeczą, że w całej dawnej Galicji dominował typ konia zbliżony do orientalnego, lekki, drobny, wytrzymały a przy tym dość efektowny. Taki koń był przez długie lata preferowany tak w hodowli włościańskiej jak i dworskiej, i takiego też konia spotykamy w klasycznym zaprzęgu krakowskim.

Mały wózek z drewna jesionowego, o kołach średnio 70 i 80 centymetrów wysokości, o wasągu z plecionki wiklinowej, bez podjazdu³⁴, najczęściej nie miał w ogóle resorów. W wersji ulepszonej wasąg był zawieszony na trzech resorach: w przodzie na półresorze poprzecznym a w tyle na dwóch resorach podłużnych, eliptycznych. Takich wózków, z jednym lub z dwoma siedzeniami, do dziś dnia spotyka się tyle rodzajów, ilu stelmachów we wsiach je wytwarzało.

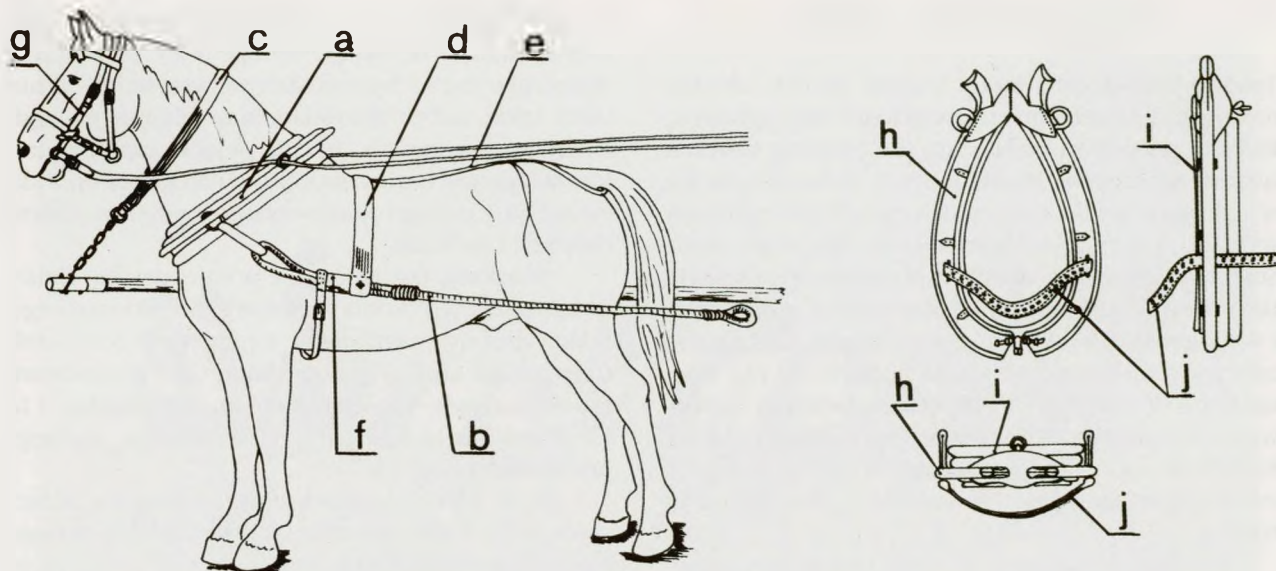
Klasyczny zaprzęg krakowski jest zasadniczo zaprzęgiem parokonnym. I taka jest przede wszystkim uprzęż krakowska (il. 8). Składa się ona z ogłowia, chomąta z postronkami lub pasami pociągowymi, pasa przezkonnego i podogonia.

Ogłowie stanowi dość prosta uzda, złożona z policzków, nachrapnika, naczółka, nagłówka i podgardla; wszystko to wykonane z czarnego blanku lub blanko juchtu. Zdobia ją mosiężne kółka, czasem kwadraty, na wąskich, krótkich paskach przypinane do policzków, po dwa lub trzy z każdej strony. Kółka są średnicy około 5 centymetrów i takieże średnicy są rozety, również mosiężne, nawlekane w miejscu łączenia się policzków, nagłówków i naczółków. Niekiedy zdarza się też zdobienie naczółków i nachrapników małymi puklami lub ćwiekami.

Na marginesie należy wspomnieć, iż mosiężne kółka i inne ozdoby spotykane w polskich zaprzęgach są gładkie i skromne. To odróżnia je od analogicznych ozdób, spotykanych w całej niemal Europie, charakteryzujących się bardzo bogatą ornamentyką; obecnie są tam one przedmiotem specjalnego zbieractwa.

Najbardziej charakterystyczną częścią uprzęży krakowskiej, nadającą jej specyficzny charakter, jest chomąta. Dopasowane do kształtu nasady szyi konia kleszczyny z drewna bukowego, w górnej swej

³⁴. Specjalne ukształtowanie dolnej części nadwozia, umożliwiające zmieszczenie kół przednich przy skręceniu osi.



8. Schemat upręży chomątowej w stylu krakowskim (wg Rerutkiewicza i Tobiaszewskiego)

a.chomąto, b.postronek lub pas pociągowy, c.naszelnik karkowy,

d.pas przekonny, e.podogonie z upinaczem, f.obładra,

g.uździenica, h.kleszczyny drewniane, i.podkład chomąta,

j.poprzeczka chomąta do naszelnika piersiowego

części odgięte są na zewnątrz, tworząc swego rodzaju ozdobę zwaną „konikami”. Kleszczyny te u dołu związane są na stałe rzemiennym trokiem z siarkowej skóry lub surówki³⁵. U góry kleszczyny połączone są przy pomocy takiego samego troka oraz nakrycia górnego czyli tzw. kapki, odpowiednio wyciętej ze skóry. Od tylnej strony kapka jest ozdobiona mosiężnymi puklami, często o różnej średnicy. Od wewnętrznej strony kleszczyny wyłożone są tzw. główką, czyli poduszką w kształcie kiszki z juchtovej skóry wypchanej słomą. U szczytu główki, od tylnej strony, umocowane jest strzemionko lub pierścień do upinacza podogonia. W odległości mniej więcej 1/3 od dołu umocowane są do kleszczyn, od tylnej ich strony, żelazne ucha, przez które przewleczone są zszyte pasy pociągowe. Czasami zamiast uch wykonane są odpowiednio szerokie, podłużne otwory w kleszczynach, przez które te pasy się przewleka. Nieco powyżej w kleszczynach bywają inne otwory dla przewlekania poprzeczki³⁶. Nie jest to regułą, gdyż dotyczy tylko chomąt tzw. rzymskich, o których będzie jeszcze mowa. U góry kleszczyn, prawie pod samymi „konikami”, przytroczone są lub wkręcone mosiężne pierścienie lejcowe, tzw. klucze. To tak wysokie umiejscowienie lejca w zaprzęgu krakowskim jest również jedną z charakterystycznych jego cech. Jest ono konieczne z technicznego wzglę-

du, gdyż uprzęż krakowska pozbawiona jest jakiegokolwiek podtrzymania lejca nad grzbietem końskim.

Pod chomąto wkłada się podkład miękko tapicerowany, który przylega równomiernie do nasady szyi konia i zapobiega ewentualnym urazom. W zależności od rodzaju pracy bywa podkład cieńszy lub grubszy.

Do szczytu chomąta, w jego klasycznej wersji, przymocowuje się tzw. płaty, o których już tu była mowa. Ich zadaniem jest ochrona od deszczu kłębu konia i główki chomąta, a przez to samo zmniejszenie niebezpieczeństwa odparzeń w razie zamoknięcia. W zaprzęgu krakowskim stały się one przede wszystkim znakomitą ozdobą. Płaty bowiem to chusty na łokieć mniej więcej szerokie, a długie na tyle, aby sięgać z dwóch stron do długości około 2/3 chomąta. Z materii wełnianej, gładkie, w zdecydowanych kolorach, nieraz zdobne są przez szerokość szlakiem innej barwy, czasem zaopatrzone w krótkie frędzle. Zresztą, jak podaje cytowany Czapski, odmian tych ozdób bywało mnóstwo i każdy właściciel dobierał je według własnego gustu i zamowności. Do dziś płaty te przetrwały jedynie w podhalańskiej odmianie krakowskiego zaprzęgu.

Jak już wspomniano, do chomąta przymocowane są krótkie, przesyte pasy pociągowe a do nich postronki. W ulepszonej upręży roboczej jak i w wyjazdowej postronki zastąpione są właściwymi pasami pociągowymi. W wersji roboczej pasy takie zakończone są łańcuchami, które zakłada się na orczyki.

³⁵. Także skóra surowcowa – skóra po wstępnym wyprawieniu.

³⁶. Wstrzymująca część chomąta krakowskiego.

Tymi łańcuchami reguluje się również długość pasa pociągowego. W wersji wyjazdowej pas pociągowy przecięty jest w odległości około 50 centymetrów od chomąta lub od końca i połączony przy pomocy dużych sprzączek dla jego regulacji. Chomąto wraz z pasami pociągowymi lub postronkami tworzy zasadniczy zespół części ciągnących.

Do utrzymania pasów pociągowych lub postronków w należyтым położeniu służy pas przezkonny wraz z podbrzusznikiem. Jest to część upinająca uprzęży, bardzo charakterystyczna i wyróżniająca zaprzęg krakowski spośród innych. Podbrzusznik ma ponadto za zadanie wspomaganie podogonia przy hamowaniu, przy ewentualnym przesuwaniu się chomąta ku przodowi.

Pas przezkonny, wykonany z czarnego blanku szerokości około 8 centymetrów, jest tak długi, aby podtrzymywane przez niego pasy pociągowe lub postronki, będąc w napięciu, tworzyły linię prostą od chomąta do orczyka. Bywa on umieszczony nieco w tyle w porównaniu z nagrzbietnikami w innych uprzężach. W swej środkowej części ma podszytą wsuwkę, przez którą przechodzi upinacz podogonia. Pas ten najczęściej jest ozdobiony mosiężnymi puklami w formie kólek lub kwadratów. Mają one pośrodku dwie szczeliny do przewlekania troka,

którym pukle są przyszywane do pasa. Końce pasa okute bywają dużymi, nieraz fantazyjnie wykończonymi klamrami. Do końców pasa przyszyte są też sztywne, około 20-25 centymetrów długie wsuwki-ochraniacze, przez które przechodzą pasy pociągowe lub postronki. Te ochraniacze, zwane obładrami, obejmują pasy pociągowe w najszerszym miejscu konia, zapobiegając wycieraniu się włosa i ewentualnym odparzeniom. Obładry są od zewnętrznej strony wykonane z tłoczonej skóry, przy czym tłoczenia te tworzą fantazyjne i ozdobne wzory. Od przedniej strony ochraniaczy przyszyta jest podpinka i przystuła, tworzące podbrzusznik.

Między chomątem a pasem przezkonnym, po zewnętrznej stronie uprzęży, umocowanych bywa kilka pasków, ozdobionych małymi kólkami lub puklami mosiężnymi. Są to tzw. blendysze, które luźno zwisając tworzą charakterystyczną ozdobę. Rodzajów tej ozdoby jest mnóstwo, od skromniejszych do bardzo bogatych, czasami na zaplatanych paskach. Blendysze to pozostałość po dawnym sposobie podtrzymywania pasów pociągowych, gdy nie używano pasa przezkonnego. Ozdoba ta ma analogie w uprzęży węgierskiej, ale styl i sposób jej wykonania świadczą, że nie jest to rzecz zapożyczona z zaprzęgu węgierskiego, ale wytwór rodzimy.



9. Zaprzęg w klasycznym stylu krakowskim.
Mal. A. Grzybowski

Przedłużony upinacz podogonia, sięgający od chomąta do podogonia, w miejscu spięcia z podogonem zaopatrzony jest w trok do wiązania pasów lub postronków pociągowych. Trok taki powinien być ozdobiony pomponem z czerwonej włóczki.

W zaprzęgach krakowskich parokonnych stosuje się bardzo charakterystyczny, wspomniany już tzw. naszelnik rzymski. Chomąto zaopatrzone jest na wysokości 1/3 od dołu w rzemienną poprzeczkę, przez którą przewleka się pas naszelnika, regulowany za pomocą sprzączki. Naszelnik musi być do dyszla umocowany przy pomocy „okularów”.

Powszechnie używane są lejce parokonne z krzyżakami. Nieodzownym akcesorium jest bat o biczysku trzciniowym. Bat właściwy zrobiony jest z troka rzemiennego z zaplecionymi węzłkami w swej górnej części, a ozdobiony być powinien czerwonym, włóczkowym pomponem. Często rękojeść biczyska bywa lamowana skórą z fantazyjnym wykończeniem.

Już z samej nazwy wynika, że zaprzęg krakowski (il. 9) wymaga krakowskiego stroju. Jeżeli nie dotyczy to wszystkich jadących, to obowiązywać powinno obsługę. Strój krakowski, jak wiadomo, ma wiele odmian i niuansów. Wybór będzie zależał od okoliczności, strojności i zamożności. Ubiór ten jest tak powszechnie znany, że opisywanie go tutaj wydaje się zbędne. Przypomnieć tylko warto, że tak, jak dla wielu synonimem stroju polskiego jest strój krakowski, tak opisany zaprzęg krakowski jest synonimem zaprzęgu polskiego.

W klasycznej swej formie zaprzęg krakowski przetrwał do dziś właściwie już tylko na Podhalu, przy czym, rzecz jasna, strój góralski zastąpił w nim ubiór krakowski. Stąd niektórzy, zwłaszcza rzemieślnicy-rymarze taki zaprzęg nazywają góralskim.

W innych dzielnicach kraju, gdzie występuje zaprzęg krakowski, znajdujemy go przeważnie bez żadnych ozdób z wyjątkiem mosiężnych kółek przy policzkach ogłowi i puklach na pasie przekonnym.

Wśród drobnego chłopstwa rozpowszechniła się na dużych połaciach naszego kraju szczególna forma zaprzęgu, prawie nie spotykana w innych krajach. Chodzi mianowicie o zaprzęg jednokonny przy jednodyszlowym wozie. To swoiście polskie zjawisko warto jest odrębnej analizie, gdyż upatrywanie jego przyczyn wyłącznie w złym ekonomicznym położeniu najdrobniejszych gospodarstw chłopskich byłoby chyba błędem i zbyt wielkim uproszczeniem. W tej chwili stwierdzić można tylko, że ta odmiana zaprzęgu krakowskiego, jednokonnego i z mazowieckim małym wózkiem w deskach³⁷, o koleinie 90

centymetrów, jest najpowszechniejszą na polskiej włościańskiej wsi w granicach byłej Kongresówki, z wyjątkiem jej wschodnich i północno-wschodnich regionów.

Żeby podkreślić ogromną różnorodność i bogactwo polskie w tym względzie, przypomnijmy, z rozwoju historycznego powstały wybujały regionalizm z jego znakomitym przykładem, wspaniałym książęco-łowickim zaprzęgiem, księżackim popularnie zwanym, gdzie do dziś dnia krakowskie uprzęże suto mosiądzem kraszone, zawsze parokonne, gdzie konie kalibrowe, pogrubione, a z wysoka się noszące, gdzie wozy z fantazyjnymi okuciami. Łowicki zaprzęg stanowi niejako enklawę w mazowieckim ubóstwie zaprzęgów chłopskich i po nim widać jak to się „księżakom” ongiś pod prymasowskim panowaniem powodziło. A przecież takich enklaw mamy więcej i wszystkie one polskiego, krakowskiego zaprzęgu dotyczą.

Mówiąc o ludowych odmianach stylu krakowskiego należy jeszcze wspomnieć o szczególnej ozdobie, bardzo charakterystycznej, czyli o tzw. konikach. W wielu regionach występowania zaprzęgu krakowskiego, na Podhalu, w Krakowskim, często w innych południowych dzielnicach, spotyka się u szczytu kleszczyń, w miejsce ozdobnego, drewnianego zakończenia, mosiężne okucia w kształcie małej końskiej główki. Stąd nazwa zakończenia kleszczyń: „koniki”. Motyw końskiej główki jest często spotykanym okuciem ozdobnym w uprzężach roboczych i towarowych na zachodzie Europy, jednak polska wersja tego motywu jest unikalna i występująca jedynie w uprzęży krakowskiej.

Mówiliśmy już, że zaprzęg krakowski przeszedł historyczną drogę ze wsi do dworu. Otóż wraz z utworzeniem popańszczyźnianego folwarku, zarówno w dawnej Galicji, jak i Królestwie, robocza uprzęż krakowska stała się powszechnym sprzętem sprzężaju. Za ogłowie służyła wówczas prosta uździenica³⁸ oraz wędzidła z werblikami, a zamiast postronków stosowano łańcuchy obszyte dla ochrony skórą. W tej folwarcznej odmianie żadnych ozdób nie stosowano. Qdąd, aż do upaństwowienia gruntów wielkiej własności ziemskiej w 1945 roku i wprowadzenia sprzężaju mechanicznego, obraz polskiej wsi folwarcznej na tych terenach kojarzył się nieodłącznie z roboczym zaprzęgiem krakowskim.

Od wersji roboczej uprzęży do wyjazdowej tylko jeden krok. Obie wykonywał najczęściej ten sam miejscowy rymarz. Do wyjazdów była więc uprzęż podobna, ale już z czarnego bluku i z pew-

³⁷. Wózek, którego nadwozie tworzy skrzynia z desek.

³⁸ Ogłowie przystosowane do uwiązania konia i do jazdy w uprzęży roboczej; wówczas uzbrojona jest w wędzidło.

nymi odmianami. Przede wszystkim stosowano tu ogłowie z okularami, postronki lub łańcuchy zastępowano pasami pociągowymi. Co zaś do wystroju, to jak pamiętamy, odmian krakowskiej uprzęży było wiele, od zupełnie skromnych do bardzo bogatych, w zależności od regionu, mody, zamożności właściciela i okoliczności, w jakich uprzęż miała być użyta.

To, co wyżej powiedziano nie oznacza jednak, że wcześniej, jeszcze w czasach zależności pańszczyźnianej, w szlacheckich dworach nie używano uprzęży krakowskiej. Mamy dość źródeł ikonograficznych, aby twierdzić, że służyła ona zaprzęgom już w XVII i XVIII stuleciu.

Od drugiej połowy XIX wieku poczynając, aż po kres komunikacji konnej po drugiej wojnie światowej, królowała we dworach i dworach, w bogatszych gospodarstwach chłopskich, na plebaniach, wśród drobnych przedsiębiorstw wyjazdowa uprzęż krakowska, jaką wcześniej opisano. Skromna, bez bogatych ozdób, co najwyżej z rozetkami przy ogłowach, wisiorami u policzków i czasami łańcuszkami na naczółkach. Jesionowa, popularna bryczka mazowiecko kujawska lub kielecka, czasem waszątek z tapicerskimi siedzeniami, a w nich, ale tylko we dworach, stangret lub chłopiec stajenny w ciemnym, liberyjnym płaszczu z metalowymi guzikami z koronkami i w okrągłej czapce również z koronką, oto atrybuty tego zaprzęgu.

W najskromniejszych nawet dworach, nie mówiąc już o bardziej zasobnych, bywały zwykle dwa lub trzy „garnitury” uprzęży wyjazdowej. Jeden skromniejszy, na co dzień, używany na wyjazdy po sprawunki do miasta, drugi zaś paradniejszy, na szczególne okazje, święta, uroczystości rodzinne itp. Ten pierwszy to najczęściej uprzęż krakowska, drugi – to szory, używane do powozów, karet czy sań petersburskich. W niektórych jednak regionach dawnego Królestwa i u niektórych amatorów używano uprzęży krakowskiej także i od parady.

W dawnej zachodniej Galicji, na kielecczyźnie, a sporadycznie nawet bardziej ku północy posługiwano się dla parady zaprzęgiem krakowskim w jego najbardziej strojonej formie. Do ogłowi dodawano oczywiście okulary, strojąc je koronkami lub herbami. Inne okucia były często cyzelowane, wszystkie sprzączki jednakowe, często dwuskrzydłkowe, kleszczyny zakończone główkami końskimi. Przede wszystkim zaś uprzęż taka była szyta z czarnego blanku, a poszczególne jej części zszywano podwójnie, mizdrą³⁹ do siebie. Niekiedy stosowano wsuwki metalowe i także zakończenia przystulek⁴⁰. Przy

takich zaprzęgach liberię stangreta stanowił strój krakowski specjalnie dobrany – przeważnie kierezja suto haftowana, ozdobny pas i konfederatka z pawimi piórami.

W rejonach Warszawy i Łodzi wytworzyła się szczególna odmiana wyjazdowego stylu krakowskiego (il. 10). Była ona powszechna nie tylko na wsi, ale i w miastach, szczególnie w samej Warszawie. A oto jej wygląd: ogłowie z czarnego blanku, podwójnie zszyte z okularami zdobnymi w monogramy, koronki lub herby, naczółka z ozdobnymi łańcuszkami z alpaki (okuć mosiężnych w tych okolicach używano znacznie rzadziej), także rozety u naczółków, sprzączki dwuskrzydłkowe, po dwa wisiorzy u policzków z każdej strony oraz bogato ozdobiony puklami nachrapnik; wielkość tych pukli była różna – największy w środku, malejące ku bokom. Kleszczyny chomąt zakończone były specjalnym okuciem, przypominającym nieco wykrojem drewniane „koniki” z uprzęży roboczej lub czasem zaokrąglone i zakończone gałeczką. W miejsce skórzanej kapki między „konikami” wszywano tego samego kształtu kapkę metalową. Pierścienie lejcowe – klucze – wkręcano do kleszczyn tuż pod „konikami”. Pas przeczony, podobnie jak w klasycznym zaprzęgu krakowskim, nabijany dwudziestoma puklami, okrągłymi lub kwadratowymi, zakończony był dużą kłamrą. W tej odmianie chomąt stylu krakowskiego stosowano kleszczyny węższe, bardzo wąskie kieszki i niewielkie, mało wystające spod chomąt podkłady. Dawało to znacznie większą zgrabność całemu zaprzęgowi. Całości dopełniał płaszcz liberyjny i okrągła czapka stangreta. Była to bardzo ciesząca oko wersja zaprzęgu krakowskiego. Niestety, po pierwszej wojnie światowej na wsi zarzucona została na rzecz uprzęży szorowej, w miastach zaś zanikła na skutek postępu automobilizmu.

Mówiąc o różnych terytorialnych odmianach zaprzęgu krakowskiego nie sposób nie zatrzymać się dłużej przy samej Warszawie, w której wytworzył się swoisty, bardzo specyficzny styl zaprzęgów osobowych i towarowych, wynikający z położenia miasta na granicy zasięgu z jednej strony zaprzęgu krakowskiego, z drugiej – podlaskiego. Nie zapominajmy bowiem, że aż do połowy lat dwudziestych naszego stulecia Warszawa była najbardziej na zachód wysuniętym miejscem, gdzie widywało się chłopski, podlaski zaprzęg z dugą.

Z drugiej strony stolica lubowała się w zaprzęgach paradnych, obowiązywał tu specjalny fason i przemożny wpływ warszawskiej dorożki. Mimo wspomnianych odrębności techniczno-konstrukcyjne rozwiązania pozostawały te same, mamy tu do czynienia ciągle z jednym i tym samym zaprzęgiem krakowskim w jego różnych wersjach i odmianach.

³⁹. Spodnia, szorstka strona wyprawionej skóry.

⁴⁰. Także przystula – pas, rzemień lub jego koniec z dziurkami do zapinania.



10. Zaprzęg dworski w stylu krakowskim – odmiana warszawska. Zaborówek, 1914 r.
Fotografia archiwalna

Otóż od końca XIX wieku aż do pierwszej wojny światowej królował w Warszawie styl najelegantszych dorożek w bardzo specyficznej i powiedzieć można, wyrafinowanej odmianie zaprzęgu krakowskiego (il. 11). Zasadnicza odmienność polegała na tym, że chomąto warszawskie stanowiło jakby połączenie chomąta krakowskiego z angielskim. Kleszczyny były w nim bowiem metalowe, z zamkiem na dole, z uchwytami pasów pociągowych i stałymi pierścieniami lejcowymi (kluczami) identycznymi jak w chomątach angielskich. U szczytu zaś kończyły się metalowymi „konikami” z takąż kapką, wieńczącą u góry wykończoną po krakowsku kiszkę. Ta z kolei uformowana była tak, jak do kleszczyn metalowych. Pod kiszką był nikły podkład. Często stosowano wsuwki metalowe. Ogłowia miały na nachrapnikach fantazyjne podłużne okucia i rozetki, białą skórką ozdobiennie lamowane naczółka. Na okularach umieszczano monogramy lub puste kartusze herbowe, zaś na policzkach, miast kółek, bardzo ozdobne wisiory, często na skórkowej podkładce. Inne elementy tego zaprzęgu pozostawały takie jak w dworskiej uprzęży wyjazdowej, wcześniej opisanej. Dorożkarze warszawscy do końca nosili takie płaszcze liberyjne jak stangreci zaprzęgów prywat-

nych. Batów, ani w Warszawie ani w całym Królestwie nie używano do zaprzęgów osobowych, czy to dorożkarskich pierwszej klasy, czy też prywatnych, innych jak tylko kabląkowate, powozowe. W Warszawie nie wiadomo kto na kogo miał większy wpływ – zaprzęgi dorożkarskie na prywatne czy odwrotnie, faktem jest natomiast, że najelegantsze zaprzęgi prywatne ze sfer kupieckich czy drobnoprzemysłowych widziało się właśnie takie, jak opisane wyżej. Mieszkająca w Warszawie arystokracja, miejscowa plutokracja i przedstawiciele zamożniejszej inteligencji oraz wolnych zawodów preferowali zaprzęgi w stylu angielskim.

Do drugiej wojny światowej poza zaprzęgami pierwszej klasy istniała także wśród dorożek warszawskich druga, skromniejsza, jednokonna ich odmiana. Używano w niej malowanych kleszczyn drewnianych, „koników” i kapek z białego metalu, dwóch dyszelków oraz natylnika z pasem oporowym przypiętym do tych dyszelków. W warunkach ruchu miejskiego pas oporowy przy zaprzęgu jednokonnym jest konieczny. W słotne dni zakładano pod pas przezkonny skórzane czapraki. Czerwone bandaże na przednich nogach i takiegoż koloru dyszelki stanowiły barwne akcenty dorożkarskich zaprzęgów.



11. Warszawskie dorożki z 1910 r. Widoczne metalowe kleszczyzny, wisiory, okucia i metalowe wsuwki.
Fotografia archiwalna

Pewne ślady tego stylu można jeszcze dostrzec w ostatnich, istniejących jeszcze w Warszawie dorożkach.

Jest tu okazja, by zwrócić uwagę na różnice, jakie istniały między dawnymi fiakrami⁴¹ krakowskimi a ich odpowiednikami w Warszawie. Otóż w Krakowie uprzęż fiakerska zawsze wyposażona była w blendysze, w okucia zwykle mosiężne, a strój fiakerski to ubiór „cywilny” plus, wiedeńską modą, melonik.

Autor musi się zastrzec, że do tematu dorożek i fiaków sięga tylko dla ukazania wpływu zaprzęgu krakowskiego na publiczne środki lokomocji. Dorożka warszawska, ze swoją bogatą historią, wywarła swoiste piętno w rozwoju cywilizacyjnym miasta, znalazła określone miejsce wśród innych zaprzęgów komunikacji miejskiej w Europie i wymaga już dziś odrębnego potraktowania i opracowania.

Aż do drugiej wojny światowej na ulicach Warszawy spotykało się powszechnie towarowe zaprzęgi w krakowskiej uprzęży. Używały jej wszystkie służby miejskie oraz przedsiębiorstwa transportowe i spedycyjne, dla których solidna, dobrze utrzymana

uprzęż i pojazd, a nade wszystko dobry wygląd koni, stanowiły swego rodzaju reklamę. Szczególną chlubą właścicieli i woźniców były znakomite tradycyjne zaprzęgi browarniane Haberbuscha i Schielego. Pary kalibrowych, rosłych koni pogrubionych, gniadych, ze strzyżonymi grzywami, w krakowskich chomątach, zawsze wypielęgnowanych, ciągnęły specjalnie przystosowane do przewozu beczek wozy-platformy. Istniała pod tym względem swoista rywalizacja między zaprzęgami browarnianymi Haberbuscha, arcyksiążęcego browaru z Żywca czy też browaru okocimskiego.

Najciekawsze jednak były zaprzęgi towarowe jednokonne. Jako się rzekło, Warszawa, położona na granicy dwóch obszarów wpływów – zaprzęgu krakowskiego i podlaskiego, wytworzyła konglomerat, nigdzie poza nią nie spotykany. Dotyczyło to zaprzęgów towarowych różnych typów i do różnych celów używanych, przede wszystkim jednak służących do przewozu dużych ładunków. Najbardziej charakterystyczne, to specjalne zaprzęgi do przewozu węgla, zwane węglarkami. Koń przy nich, zwykle bardzo rosły i kalibrowy, „ubrany” był w uprzęż krakowską z natylnikiem. Natomiast wóz, w przypadku węglarki duży z kłapami z desek lub z siatki żelaznej, a więc

⁴¹. Dorożki lub dorożkarze.

zamykany, miał wpasowane na stałe hołoble⁴², umieszczone na odpowiednim poziomie i rozwarte ku przodowi. Rozwarcie to, jak w zaprzęgu podlaskim, usztywniały odosy⁴³. Zaprzężony między hołoblami koń miał na sobie chomąto krakowskie z pasami pociągowymi. Chomąto to było z hołoblami połączone za pomocą pętli rzemiennych, przypominających używy⁴⁴ z zaprzęgu podlaskiego. Że jednak takie duże chomąto krakowskie ważyło wiele, a hołoble, choć wpasowane, także ciążyły, stosowano siodelko⁴⁵ z dwoma walcowatymi wrotkami drewnianymi. Rozpięty na nich rzemień obejmował konia i hołoble, podtrzymując i usztywniając dodatkowo cały zaprzęg. To połączenie pewnych elementów zaprzęgu krakowskiego i podlaskiego musiało dawać dobre wyniki, skoro takie zaprzęgi istniały całe dziesięciolecie i do dziś można je spotkać na ulicach Warszawy.

Jak wspomniano, współcześnie zasięg występowania zaprzęgu krakowskiego wyraźnie ulega ograniczeniu. W produkcji przemysłowej państwowej i spółdzielczej nastawiono się wyłącznie na wytwarzanie uprzęży roboczej szorowej, która w znacznie gorszym niż krakowska stopniu wykorzystuje siłę konia, ale jest za to mniej od niej kłopotliwa w wyrobie. Skutek dało to taki, że w okolicach, gdzie dotąd tradycyjnie używano uprzęży krakowskiej, widzi się coraz częściej szory. Ratuje sytuację jedynie rzemiosło, ale naprawiając stare uprzęże, gdyż nowych prawie nie wyrabia z braku surowców. Szkoda, gdyż fachowcy tego stylu zaprzęgowego jeszcze istnieją. Dlatego należałoby namawiać środowiska związane z hodowlą koni do pielęgnacji stylu krakowskiego, jako bardzo polskiego, nie skażonego żadnymi obcymi wpływami.

ZAPRZĘG PODLASKI

Zaprzęg, zwany podlaskim, nazwę swą zawdzięcza współcześnie podejmowanym próbom usystematyzowania zasobów, które obecnie w tej dziedzinie posiadamy. Dawniej, jeszcze do ostatniej wojny nie miał on jakiejś konkretnej nazwy; mówiono po prostu – zaprzęg „z dugą” lub „w hołoblach”. W Siedleckim określano go czasem mianem „ruski”. Bo też pod względem proveniencji jest on odmienny od innych, istniejących na ziemiach pol-

skich. U swych początków pochodzenia obcego, z czasem tak silnie wrósł w polską kulturę materialną i polski pejzaż, że możemy o nim bez wahania mówić jako o spolszczonym stylu zaprzęgu konnego.

W wielu okolicach zaprzęg podlaski utożsamiano z chłopskim. Istotnie, o ile inne, znane w Polsce zaprzęgi (prócz angielskiego), wywodzące się z regionalnych, ludowych, dostąpiły z czasem swojej nobilitacji stając się dworskimi, wyjazdowymi, tak na wsi jak i w mieście, to zaprzęg z dugą na ziemiach zamieszkałych przez Polaków pozostał wyłącznie chłopskim, włościańskim. Zrobił natomiast niebywałą karierę jako zaprzęg rosyjski, stając się symbolem zaprzęgu narodowego, niejako wizytówką rosyjskiej kultury. Powstała z jamszczyckich⁴⁶ zaprzęgów „trojka”⁴⁷ (bo o niej tu mowa) utworzona została w ten sposób, że do jednokonnego wózka lub tzw. prelotki⁴⁸ zaprzęgano najpierw jednego konia a potem dodatkowo doprzęgano jeszcze dwa. Jednokonne pierwotnie zaprzęgi jamszczyckie odznaczały się dużą chyżością, a dodanie im dwóch koni orczykowych bardzo wzmocniło siłę uciągu. Ostatecznie od połowy XIX wieku „trojka” rozpoczęła odrębne życie w swojej klasycznej formie z klusakiem⁴⁹ (rysakiem) w hołoblach z dugą i dwoma, galopującymi ze skręconymi na zewnątrz łbami, końmi orczykowymi. Tak oto powstał jeden z najbardziej ozdobnych w Europie zaprzęgów, który jednak nie przekroczył granic Rosji.

Na ziemiach polskich na wschód od Wisły i na Białorusi, ukształtowany jeszcze przed rozbiorami jednokonny zaprzęg z dugą pozostał w swej pierwotnej formie i z niewielkimi zmianami przetrwał przez całe XIX stulecie aż do naszych dni. Na tę jego reliktową niemal niezmiennosc i na nie hamowane rozprzestrzenianie się w północno-wschodnich guberniach b. Królestwa Kongresowego decydujący wpływ wywarły specyficzne, trudne warunki egzystencji na tych terenach: rozległe niziny o niezbyt urodzajnych ziemiach, bezdroża lub drogi piaszczyste, sarkastycznie „polskimi” nazywane. Niestety, burzliwy rozwój cywilizacji sprawił, że zasięg jego występowania uległ gwałtownemu ograniczeniu. A jeszcze na fotografiach Warszawy z końca ubiegłego wieku wśród zaprzęgów chłopskich widać prawie wyłącznie zaprzęgi z dugą. Jeszcze też w okresie międzywojnia na bazarach i targach, zwłaszcza

⁴². Dyszelki w zaprzęgu jednokonnym stylu podlaskiego.

⁴³. Pręty żelazne łączące końce osi przedniej pojazdu z hołoblami celem ustawienia ich w odpowiednim do konia położeniu.

⁴⁴. Pętla z rzemienia surowcowego służące do połączenia hołobli z dugą w zaprzęgu podlaskim.

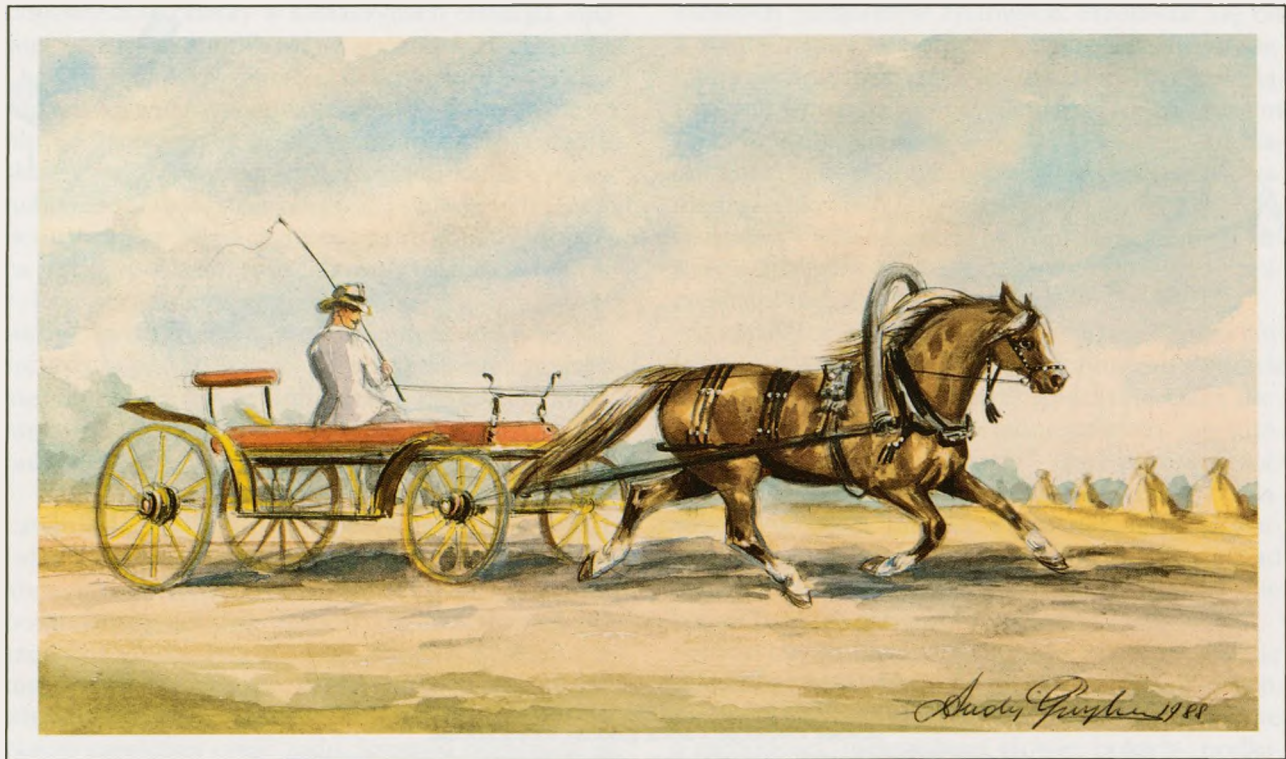
⁴⁵. Nagrzbietnik w uprzęży jednokonnej.

⁴⁶. Jamszczyk (ros.), woźnica szybkich rosyjskich zaprzęgów komunikacyjnych.

⁴⁷. Narodowy styl rosyjskiego zaprzęgu, w którym środkowy koń klusuje a dwa boczne galopują.

⁴⁸. Mały powozik w zaprzęgach rosyjskich.

⁴⁹. Rasa koni o bardzo wydajnym i szybkim klusie.



12. Zaprzęg podlaski z dugą. Pojazd – linijka. Mal. A. Grzybowski

na słynnym placu Kazimierza można było często takie zaprzęgi spotkać. Także bezpośrednio po drugiej wojnie światowej we wschodnich powiatach województwa warszawskiego zaprzęg z dugą nie należał do rzadkości. Dziś ostał się on już tylko w województwach białostockim i siedleckim. Powstaje więc pilny problem ochrony tego bardzo oryginalnego zaprzęgu przed ostateczną i całkowitą zagładą. Powołane do tego celu placówki muzealne same nie będą w stanie ochrony takiej zapewnić. Należy więc zachęcać gospodarstwa hodowli koni i osoby prywatne do wprowadzenia zaprzęgu podlaskiego nie tylko tam, gdzie jest jego ostoja ale wszędzie, gdzie jest to możliwe. Sytuację pogarsza fakt, że w przemysłowej produkcji uprzęży zaprzęgu podlaskiego w ogóle nie bierze się pod uwagę, natomiast lokalny wyrób rzemieślniczy, zgodny ze specyfiką i tradycją regionu, zanika w szybkim tempie.

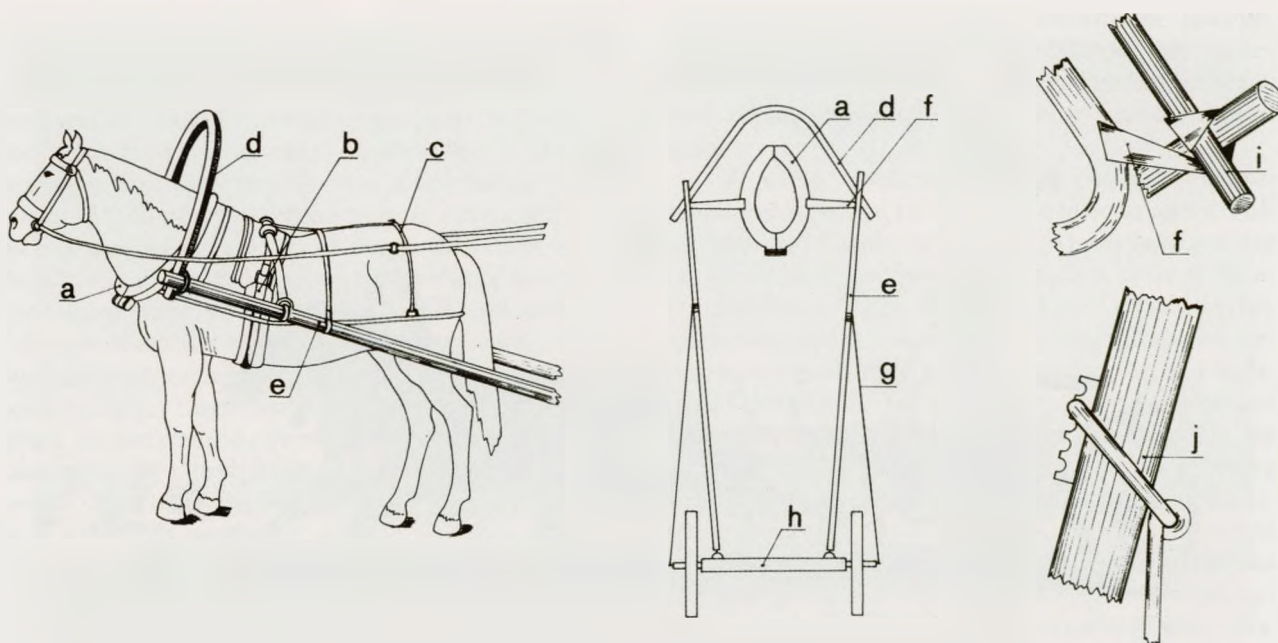
O ile klasyczny zaprzęg węgierski jest zawsze pięciokonny, z trójką w leju, angielski – czterokonny w leju, bałagulski – czterokonny w poręcz, krakowski zaś parokonny, to podlaski jest zawsze zaprzęgiem jednokonnym. W tym chłopskim zaprzęgu, bardzo lekkim i niewielkim, mamy oczywiście do czynienia z koniem takim, jaki na danym terenie występuje. Nie ma jednak przeszkód, by podjąć działania na rzecz uszlachetniania tego zaprzęgu.

Nasuwa się tu od razu pewna ogólna zasada dotycząca zaprzęgów w ogóle, a która przy okazji omawiania zaprzęgu jednokonnego powinna być powiedziana. Chodzi mianowicie o to, że jeśli przy zaprzęgach wielokonnych można sobie pozwolić na konie nieco drobniejsze, to przy zaprzęgu jednokonnym koń powinien być raczej większy, bardziej kalibrowy, w zależności oczywiście od typu zaprzęgu. Trudno w tym przypadku o jakieś szczególne rygory stylu co do doboru właściwego konia. Można jednak przyjąć za rzecz oczywistą, że tak jak w podlaskim zaprzęgu roboczym naturalny jest np. koń sokolski⁵⁰ lub kopczyk podlaski⁵¹, tak w przypadku zaprzęgu osobowego w dudzie będzie odpowiedni wzrostem koń ramiasty⁵², niezbyt wysoko się noszący, ale za to o wydajnym klusie. Nie wspominamy tutaj o najbardziej z natury rzeczy odpowiednim – klusaku. Omawiamy tu bowiem zaprzęg podlaski a nie rosyjski, a po wtóre klusaków u nas nie ma i nigdy ich w Polsce nie hodowano. Były co prawda tu i ówdzie sporadycznie sprowadzane do Królestwa przez amatorów, korzystali z nich też ongiś, po zakończeniu kariery wyścigowej, warszawscy dorożkarze. Okoli-

⁵⁰ Rasa koni pogrubionych z województw płn.-wsch. o cechach pozwalających na wszechstronne, robocze użytkowanie.

⁵¹ Prymitywna rasa koni z Podlasia.

⁵² Koń o dużych wymiarach wysokości i długości.



13. Uprząż podlaska i schemat zaprzęgu podlaskiego
 a.chomąto, b.siodelko i pas przezkonny, c.natylnik (pas oporowy i szelki),
 d.duga, e.hołoble, f.użwa, g.odosy, h.ós z kołami,
 i.sposób łączenia hołobli, chomąta i dugi, j.sposób łączenia odosów z hołoblami

czność ta jednak przy omawianiu zaprzęgu podlaskiego nie ma znaczenia.

Tak jak w zaprzęgu krakowskim, tak i podlaskim różnica między zaprzęgiem osobowym i towarowym jest nieuchwytna, bo przecież wózek krakowski czy wasąg podlaski służą w równej mierze do obydwu tych celów. A więc wóz albo wasąg podlaski jest na podobieństwo innych pojazdów rozwozowych⁵³, z półkoszkami, o kolejniackim rozstawie kół⁵⁴. O odmienności stanowi natomiast jego wyraźnie wschodnie piętno; jest wydłużony, osadzony na stosunkowo niskich kołach, a górne krawędzie drabin ma wygięte łukowato na zewnątrz i w dół, rozłożyste. Konstrukcja przedniej części podwozia, przystosowana do zaprzęgu jednokonnego, nie ma śnic⁵⁵ i podymy, a dyszelki – albo właściwie je tu nazywając – hołoble – są zawiasowo umocowane do przedniego progu. W zdecydowanie osobowym zaprzęgu podlaskim stosowana bywa mała bryczka wasągowa z dwoma lub jednym siedzeniem. Pasuje tu również mały, wschodniego typu powozik, podobny do warszawskiej dorożki, wąski, kolejniacki, z małym koziółkiem. Natomiast pojazdem

typowym dla polskiej wsi, dziś niesłusznie zapomnianym a znakomicie odpowiadającym stylowi podlaskiemu, jest linijska (il. 12). Do niej należałoby powrócić i gorąco zalecać tym, którzy pragnęliby osobowy zaprzęg z dugą dla celów gospodarczych czy pokazowych odtworzyć. Wszystkie wymienione pojazdy muszą mieć zakończenia przedniej osi przystosowane do zaczepienia ogniwka odosu. Najczęściej ogniwko takie zakłada się bezpośrednio na koniec osi i zabezpiecza przed spadnięciem zatyczką. W pojazdach osobowych ogniwka odosów bywają zaczepiane na hakach umieszczonych na końcach orczyka stalej.

Konstrukcja uprzęży (il. 13), a szczególnie sposób połączenia jej z koniem są w zaprzęgu podlaskim zupełnie odrębne i gdzie indziej nie spotykane. Koń tu bowiem ciągnie pojazd za pomocą chomąta, hołobli i odosów, bez udziału orczyka i pasów pociągowych. Chomąto połączone jest z hołoblami przy pomocy użw. Aby jednak hołoble nie obijały boków konia i aby były odpowiednio rozparte na zewnątrz, stosuje się właśnie odosy, żelazne pręty umieszczone po zewnętrznych stronach hołobli, przyczepione na 4/5 ich długości. Miejsce łączenia hołobli z odosami jest jednocześnie regulacją rozwarcia hołobli. Dla usztywnienia tego zespołu stosuje się dугę, czyli bukowy lub brzoźowy gięty pałak, który ponad karkiem konia łączy hołoble ze sobą. Użwy to pętla z surowej skóry długości mniej więcej 40 centymetrów, które przewleczone przez

⁵³. Pojazd o podwoziu, w którym część przednia z tylną połączona jest rozwarą, specjalnym drągiem.

⁵⁴. Rozstaw około 100 cm powszechny do dziś na terenach b. zaboru rosyjskiego

⁵⁵. Dwie belki drewniane, tworzące wraz z podymą element przedniej części podwozia w pojazdach o skręcie wozowym.

odpowiednie otwory w kleszczynach chomąta, opasują w dość skomplikowany sposób końce hołobli i końce dugi. Wszystko to razem tworzy zespół ciągnący, usztywniony i oddalony od konia, złączony z nim jedynie przez użyty i chomąto. To ostatnie składa się z drewnianych kleszczyn, kieszki i ewentualnie podkładu, sięgającego 2/3 długości kleszczyn licząc od góry. Kleszczyny nie są ze sobą zespolone na stałe; po założeniu chomąta i połączeniu go z dugą i hołoblami ściąga się je na dole na sztywno surowcowym trokiem, tzw. suponiem. Od góry kleszczyny są płasko ścięte i przykryte małym czapraczkiem, chroniącym je oraz kieszkę i podkład od zamoknięcia. Czaprachek ten bywa często ozdobiony puklem.

Częścią wstrzymującą uprzęży podlaskiej jest natylnik, złożony z pasa oporowego, otaczającego całego konia i przypiętego po dwóch stronach do kleszczyn chomąta. Na odpowiednim poziomie podtrzymują go dwa zespoły pasków, tworzących szelki natylnika. Przedni zespół trzech wąskich rzemyków otacza granicę części grzbietowej z lędźwiową, tylny zaś, złożony z dwóch takich rzemyków, otacza najwyższą część zadu. Rzemyki połączone są z pasem oporowym za pomocą wszytych małych kótek mosiężnych.

Ponieważ hołoble, duga i chomąto są dość ciężkie, zastosowano siodełko z poprzęgiem i pasem przekonnym, który otacza konia wraz z hołoblami, okręcając je. W ten sposób cały ciężar części ciągnących opiera się na grzbiecie, zamiast na karku konia.

Części prowadzące, to ogłowie bez okularów, z kielznem wędzidłowym oraz zwykle, pojedyncze lejce.

Oczywiście, taki zaprzęg można podrasować, stosując skórę blankową, lepsze mosiężne sprzączki na ogłowiu itp. Nie należy natomiast uprzęży ozdabiać puklami czy też innymi ozdobnymi okuciami. Zbyt nawiązując do stylu rosyjskiego zatracilibyśmy wówczas podlaski charakter zaprzęgu.

ZAPRZĘG BAŁAGULSKI

Bałagulszczyzna, to „kontestacyjny”, jak byśmy dzisiaj powiedzieli, ruch polskiej młodzieży szlacheckiej na Wołyniu i Podolu, zapoczątkowany około roku 1835. Sama nazwa była zapożyczeniem, gdyż wcześniej, w 1. połowie XIX wieku bałagulami nazywano na tych ziemiach Żydów, trudniących się zawodowo przewozem poczty, ludzi i towarów.

Ruch bałagulski miał za przyczynę ówczesną polityczną i gospodarczą sytuację Kresów, ogólną stagnację, marazm i zniechęcenie, brak jakichś jaś-

niejszych perspektyw życiowych. Przejawiał się on z jednej strony w ostentacyjnym i hałaśliwym demonstrowaniu pogardy i lekceważenia dla obowiązujących wówczas form życia towarzyskiego i norm życia w społeczeństwie w ogóle, z drugiej – afirmacją „mocnych” przeżyć, tężyzny fizycznej, umiłowania szeroko, po kresowemu pojmowanej swobody. Dzisiejszy badacz obyczajów prawdopodobnie z łatwością znalazłby analogię bałagulszczyzny ze współczesnymi ruchami młodzieżowymi.

Profesor Witold Pruski, zmarły przed kilku laty znakomity uczony, wybitny znawca historii hodowli koni, pozostawił nam w swej spuściźnie rzecz nieocenioną. Chodzi o pracę monograficzną, zatytułowaną „Bałaguli i ich zaprzęgi”. Píše tam profesor: „Bałaguli prowadzili tryb życia próżniaczy i hulawczy. Polowania, pijatyki, włóczenie się po jarmarkach, różne burdy publiczne i pastwienie się nad Żydami, hazardowa gra w karty i stałe handlowanie końmi było ich głównym zajęciem.”

Styl życia bractwa bałagulów manifestował się wyraziście w używanych przez nich zaprzęgach. Rącze, zwrotne i nadzwyczaj wytrzymałe konie o garbonosej, niekształtnej głowie, bokach „podkaszanych” i zapadłych, wyglądzie niechlujnym, z oparzelinami lub wybitym okiem, w surowej, prymitywnej uprzęży szlejowej⁵⁶ z postronkami – ciągnęły małe, karkołomne wózki poszyte łubem, z siedzeniami ze słomy, na drewnianych osiach, z prostą maźnicą na smołę. Takim zaprzęgiem powoził bałagula, przekornie odziany w świtkę kozacką i juchtowe buty.

Mimo wielce krytycznych, często zresztą słusznych osądów, jakie ruchowi bałagulskiemu wystawili współcześni, nie należy zapominać, że większość tej zwichrowanej, romantycznej młodzieży, gdy zaszła potrzeba, okazała dowodnie swoją patriotyczną postawę i, jak pisze dalej prof. Pruski: „... wielu z nich należało do Powstania w 1863 roku i wyemigrowało za granicę, ... wielu zaś zesłano na Sybir, gdzie podzielali z godnością los innych wygnañców.”

Kres tej fazy bałagulszczyzny przyniosło powstanie styczniowe i lata popowstaniowych represji caratu. Należy ją traktować dzisiaj już wyłącznie w kategoriach zamkniętego okresu historycznego.

Odrodzenie ruchu, ale w jakże odmienionej postaci, nastąpiło około roku 1880, po blisko dwudziestoletniej przerwie. Ten drugi okres w dziejach bałagulszczyzny, wyodrębniony przez prof. Pru

⁵⁶ Także szleja – uprząż, której istotną część ciągnącą tworzy tylko napiersie z nakarczkiem, z postronkami pociągowymi. Uprząż wykonana z partu łub z kręconej skóry, powszechna wśród włościańskiej ludności na pld. wsch. Kresach.

skiego, charakteryzowało wyzwolenie się z dawnych grzechów i wad, przede wszystkim zaś pielęgnowanie owego własnego, polskiego zaprzęgu, tak pełnego uroku i odrębności. Demonstracja przekory zamieniła się w demonstrację dobrego smaku, dorobku hodowlanego, kunsztu wykonawstwa, swoistej elegancji i koneserstwa. Z dzisiejszej perspektywy patrząc, należałoby się w tym działaniu poprzez polski zaprzęg dopatrywać nawet pewnej demonstracji patriotycznej, skoro w tych czasach i miejscu jakakolwiek inna manifestacja narodowa była nie do pomyślenia.

Ta faza wspaniałego rozwoju i pielęgnacji tradycyjnych wartości stylu bałagulskiego trwała w całej okazałości do pierwszej wojny światowej, zamknięta niejako głośnym konkursem czwórek bałagulskich, zorganizowanym przez Równieńskie Towarzystwo Zachęty do Wyścigów Konnych w dniu 12 września 1912 roku. W stopniu znacznie niż dotąd skromniejszym zaprzęgami bałagulskimi posługiwano się w okresie międzywojennym na terenach dawnych województw wołyńskiego i tarnopolskiego. Z tych lat pochodzą wspomniane wcześniej, zachowane do dziś nieliczne bałagulskie uprzęże.

Współcześnie próby odtworzenia zaprzęgu bałagulskiego z jego pierwszej, pionierskiej niejako fazy poniosłyby, z braku w pełni wiarygodnych źródeł, całkowite fiasko. Zamiarem autora jest natomiast zachęta do szukania wzorów w tradycji drugiego, lepiej udokumentowanego okresu ruchu. Dlatego też podany tu opis zaprzęgu bałagulskiego dotyczyć będzie jego form z lat po roku 1880. Jeśli ten opis stanie się impulsem do ożywienia stylu bałagulskiego dzisiaj, jeśli okaże się przydatny w rozwianiu wątpliwości i przyczyni do wyjaśnienia szczegółów, to jego zadanie zostanie spełnione ku satysfakcji autora.

Zacznijmy od spraw ogólnych i oczywistych, o których jednak powiedzieć trzeba. Odtworzenie jakiegokolwiek zabytku w jego pełnym kształcie, bez jakichkolwiek skażeń jest właściwie niemożliwe, bo inna epoka, inne warunki i inne miejsce go stworzyły. Rzecz w tym, by zdawać sobie sprawę, jakie skażenie jest nieuniknione i dopuszczalne, a jakie nie powinno mieć miejsca; gdzie istnieje nieuchwytna granica, wyznaczająca istotę i ducha danego stylu, której przekroczyć już nie wolno. I tak na przykład skoro wiemy, że zaprzęg bałagulski jest czterokonny w poręcz, to uchybieniem nie będzie użycie zaprzęgu parokonnego, bo i takie w swoim czasie bywały, natomiast założenie czwórki bałagulskiej w lejc będzie stylem tego zaprzęciem i bezsensownym dziwactwem. Również zupełnie prawidłowy będzie dobór koni jednomaścistych, bo takie w tym drugim okresie bałagulszczyzny sprzęgano, niedo-

puszczalne natomiast byłoby użycie koni z grzywami strzyżonymi lub splecionymi w klocki. Tak samo nie będzie uchybieniem zastosowanie uprzęży z czarnego blanku, zamiast ze skóry kręcanej⁵⁷, ale karygodnym brakiem znajomości rzeczy i gustu byłoby zastosowanie do niej okuć chromowanych lub niklowanych. Musimy zawsze mieć świadomość tego, że tak jak zaprzęg krakowski lub wiele innych wyrósł z zaprzęgu chłopskiego, ludowego, tak prądzrodłem zaprzęgu bałagulskiego jest parciana szleja ukraińska, która doczekała się swoistej nobilitacji, nie zatraciwszy jednak swego rustykalnego charakteru.

Jakichś szczególnych wymagań co do rasy koni w stylu bałagulskim nie ma. Zwykle półkrewki⁵⁸ czy podrasowane mogą tu być wykorzystane na równi z bardzo rasowymi, pięknie się prezentującymi końmi wyjazdowymi. Istotną rzeczą jest natomiast dobór maści koni. I jak wyżej powiedziano, mogą być one tak jednomaściste jak i odmastne⁵⁹. W tym drugim przypadku każdy koń z czwórki powinien być innej maści, a nie w kombinacjach np. 2+2 lub 3+1. Oczywiście, różnomaścista czwórka, do tego ze srokaczem, będzie na pewno bardzo interesująca, pod warunkiem jednak, że wszystkie cztery konie będą sobie odpowiadać chodami, temperamentem i pokrojem⁶⁰. Jeżeli tych cech zabraknie, na nic się zdadzą wszelkie zabiegi, choć byśmy dysponowali do zaprzęgu nawet srokaczem, bułanym, izabelowatym i tarantem. Natomiast o dobrym wyczuciu stylu bałagulskiego zdecydowanie świadczyłyby wysiłki nad zebraniem czwórki szpaków lub srokaczy, czwórki bułanej czy myszatej. Toaleta koni powinna być jak najbardziej naturalna, bez jakiegokolwiek formowania grzyw i ogonów, natomiast zabiegi pielęgnacyjne powinny być tak wykonywane, aby nie było można ich rozpoznać. W tzw. odmianie pocztowej stylu bałagulskiego stosuje się podwiązywanie ogonów.

Jeżeli skrupulatnie i wnikliwie prześledzi się pracę prof. Pruskiego, przejrzy dokładnie fotografie zaprzęgów bałagulskich, zapozna z dwoma pojazdami Potockich z Antonin, znajdującymi się obecnie w Łańcucie, to dojdzie się do wniosku, że pojazdy w zaprzęgu tego stylu przeszły ogromną ewolucję, stanowiły wielką różnorodność rodzajów. Właściwie można by powiedzieć, że każda nasza bryczka typu wschodniego, każdy wyplatany wózek mogłyby w tym zaprzęgu być użyte bez uchybienia stylowi.

⁵⁷ Prymitywny sposób gospodarczego garbunku za pomocą tłuszczy i mechanicznej obróbki w specjalnym kieracie.

⁵⁸ Koń półkrwi.

⁵⁹ W zaprzęgu konie jednakowej lub różnej maści.

⁶⁰ Budowa zewnętrzna konia, dająca się ocenić wizualnie.



14. Bryczka bałagulska używana do 1. wojny światowej.
Mal. H. Balicka Fribes

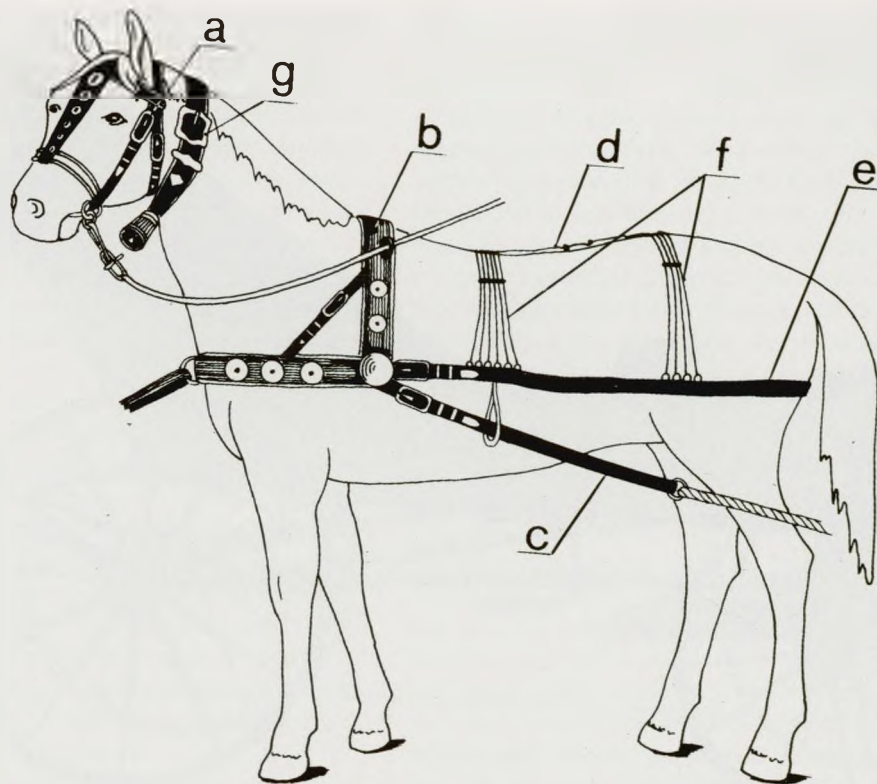
I tu znów jest kwestią wycucia, gdzie znajduje się owa nieprzekraczalna granica. O ile bowiem nie do pomyślenia jest łączenie z zaprzęgiem bałagulskim np. landa, o tyle można by dopuścić w naszych obecnych warunkach cztero- lub parokonny, jedno-maścisty zaprzęg z jesionowym, małym powozikiem z brezentową budą. Byłoby to oczywiście skażenie stylu, ale w dopuszczalnym jeszcze stopniu. Tym wszakże, którzy chcieliby odtwarzać taki zaprzęg z zachowaniem wszelkich rygorów, należałoby polecić wykonanie takiej samej kopii wózka rozgonnego⁶¹, jaką dla Stadniny Koni w Płekitach sporządziła w 1973 roku firma inż. Bogajewicza.

Wydaje się jednak, że rozwiązaniem najlepszym byłoby odtworzenie specjalnej bryki bałagulskiej i potraktowanie jej jako modelu dla dalszych powiełań (il. 14). Powinien to być pojazd o podwoziu rozworowym, zawieszony na półresorze poprzecznym w przodzie i dwóch resorach eliptycznych w tyle, o kołach na żelaznych obręczach i szkieletowym, jesionowym wasągu wypełnionym wikliną lub flisa-

mi⁶² z drewna gruszkowego. Bryka taka powinna mieć dwa siedzenia zawieszane na pasach i powinna być zaopatrzona w brezentową budę i skórzane fartuchy. Ponadto pojazd taki musiałby być zaopatrzony w posmyki, przy pomocy których ciągną konie orczykowe. Posmyki to drewniane ciągła umocowane do tylnej osi w miejscu gdzie styka się ona z rozworą, wychodzące na zewnątrz ku przodowi. Na przedni koniec posmyka zakłada się pierścień okucia orczykowego. Umieszczony od góry czop zapobiega zsuwaniu się pierścienia. Posmyki są podtrzymywane na odpowiednim poziomie przy pomocy troka rzemiennego lub łańcuszka przypiętego do drewnianego pręta, umocowanego do górnej krawędzi przedniej ściany wasąga. Jest to ta istotna część konstrukcyjna zaprzęgu bałagulskiego, dzięki której konie orczykowe ciągną pojazd za tylną oś. Ma to ogromne znaczenie dla wykorzystania mocy uciągu, ponieważ jedna para koni ciągnie pojazd od przodu a druga za tylną oś. Pojazd powinien być w kolorze drewna jesionowego, z okuciami lakierowanymi na

⁶¹. W dawnych folwarkach lekki wózek do szybkiego, podręcznego zaprzęgu.

⁶². Drewniana tablica osadzona między listwami.



15. Uprząż bałagulska (wg Pruskiego)
 a. uzda, b. szleja, c. postronki, d. natylnik, e. pas oporowy,
 f. szelki natylnika, g. dzwonki

czarno. Sposobów wykończenia takiej bryki może być mnóstwo i tylko gustowi wykonawcy i zachowaniu wierności dla ducha stylu zawdzięczać będziemy, czy rekonstrukcja taka się uda. W pracy niniejszej zajmujemy się w zasadzie tylko obiektami istniejącymi. W tym przypadku zrobiono wyjątek dla szczególnych względów, jakimi ten styl zaprzęgu obdarzamy.

Najbardziej charakterystyczną i właściwie decydującą częścią zaprzęgu bałagulskiego jest uprzęż (il. 15). Wywodzi się ona oczywiście z uprzęży ludowej – na Wołyniu i Podolu królowała wśród zaprzęgów chłopskich szleja parciana z konopnymi postronkami, z również parcjanymi uździenicami i lejcam. Taka uprzęż używana była przez całe XIX stulecie a przetrwała wśród uboższego chłopstwa do 1939 roku. Bogatsi włościanie używali już uprzęży ze skóry kręczonej przy pomocy specjalnego urządzenia kieratowego, z życiem dziegiu i łoju. Taką właśnie uprzęż w czterdziestych latach XIX wieku przejęli wraz ze swoją nazwą od żydowskich woźniców twórcy ruchu bałagulskiego.

W drugim okresie bałagulszczyzny, do którego tu nawiązujemy, a więc od lat osiemdziesiątych XIX wieku, uprzęż szlejowa była już wyrabiana z czarnego bluku, zachowując jednak wszelkie cechy tej

dawnej, np. swoisty prymityw połączony z kunsztem wykonawstwa.

Tak więc części ciągnące uprzęży bałagulskiej, to szleja z postronkami. Sama szleja składa się z napiersia, szerszego od napiersia uprzęży szorowej i z nieco węższego niż tam nakarczka, połączonych grubym pierścieniem stalowym, często mosiądźowanym. By zapobiec otarciu, zakończenie szlei jest tak wykrojone, że tworzy pod pierścieniem podkładkę. W zależności od kształtu nasady szyi konia kąt między napiersem i nakarczką jest regulowany małymi rzemykami po obu stronach szlei z zapinką, czyli przystulką i sprzączką. W uprzęży tzw. pocztowej pod napiersem stosuje się szerokie fartuchy, przypięte rzemykami. Na napierciu pary dyszlowej, pośrodku, przy pomocy fantazyjnie wykrojonej naszywy przymocowana jest szkoblica naszelnika⁶³. Naszelniki nie różnią się niczym od naszelników piersiowych w uprzęży szorowej czy też chomątowej. Od pierścienia między napiersem i nakarczką odchodzi krótki na 12–15 centymetrów, z kilku warstw zszyty mocny rzemień, zakończony tzw. rolką

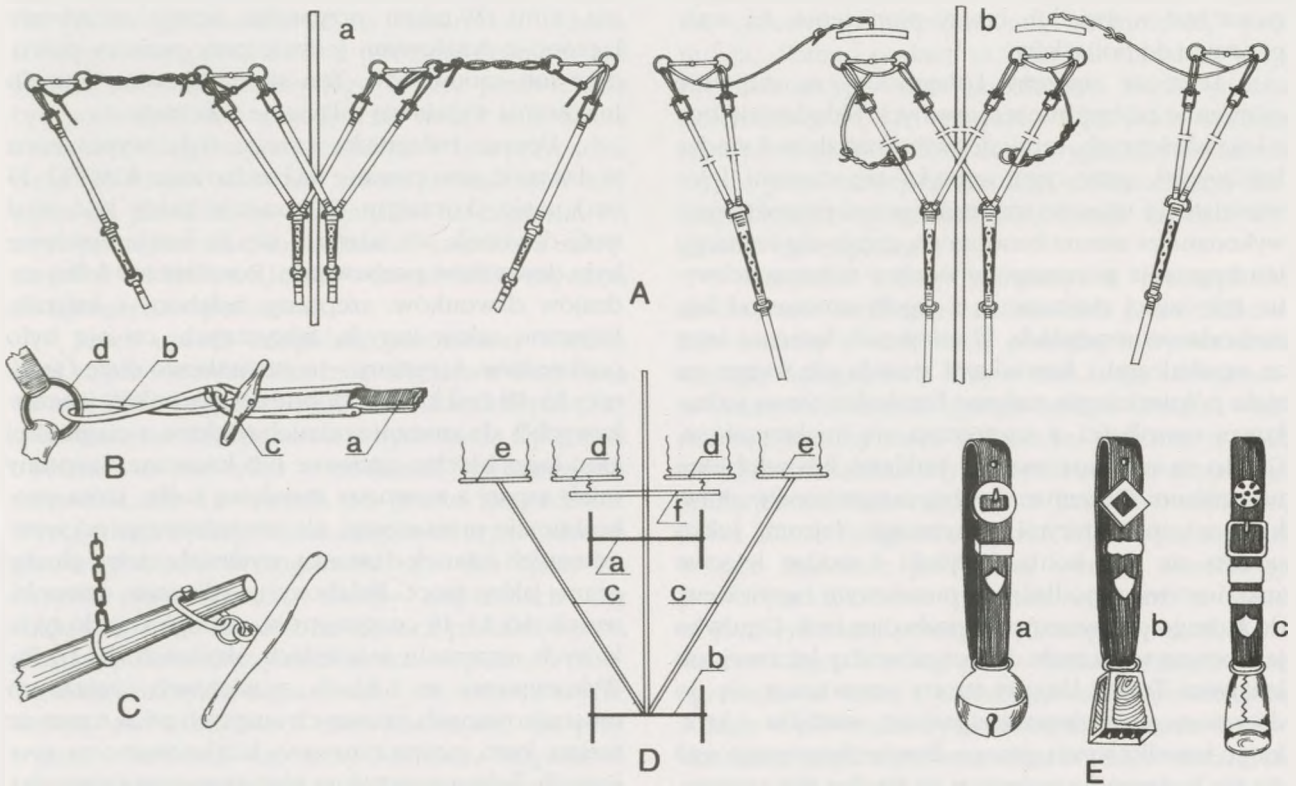
⁶³ Metalowe ogniwo łączące pas naszelnika z napiersem lub ogniwo specjalnego kształtu, służące do utworzenia pętli na pasie pociągowym celem założenia go na orczyk.

z podkładką, przez którą przewleka się pętla postronka. Postronek, podobny do tych jakich używa się przy uprzęży roboczej, jest pleciony ze sznurków konopnych i gotowany w dziegiu z lojem, czerniony i osmalany. W uprzężach bardziej eleganckich cały postronek lamowano cienką skórką. Aby postronek nie ocierał boków koni, zakłada się nań mufkę skórzaną uformowaną płasko i od dołu zszytą. Jej zsuwaniu się ku orczykowi zapobiega trok rze mienny przymocowany pętlą do szlei.

Częścią wstrzymującą, oprócz naszelnika, o którym już była mowa, był specjalnie skonstruowany natylnik, składający się z upinacza, szelek i pasa oporowego. Podogoni w uprzęży bałagulskiej nie było. Natylniki stosowano zwykle tylko u koni dyszlowych, spotykało się jednak czasami natylniki na wszystkich czterech koniach – oczywiście na orczykowych miały one jedynie charakter dekoracyjny. Pas oporowy, przypięty sprzączkami po obu

stronach konia do pierścieni szlejowych, jest regulowany zależnie od wielkości konia a utrzymywany na odpowiednim poziomie przy pomocy szelek natylnika. Szelki te tworzą dwa zespoły wąskich pasków; pierwszy, w połowie między kłębem a krzyżem, składał się z 5-9 pasków, drugi, na granicy lędźwi z krzyżem, z 3-7 pasków. Liczba pasków powinna być w obu przypadkach parzysta lub nieparzysta. Paski po obu stronach konia są przyszyte do małych mosiężnych kólek wszytych w pas oporowy. W połowie długości paski są ozdobnie zszyte trokiem lub połączone mosiężną skuwką.

Upinacz natylnika składa się zwykle z dwóch kolejnych pasków, przymocowanych do nakarczka sprzączkami po obu stronach kłębku. Paski te tuż za kłębem przechodzą pod pierwszym zespołem szelek i dalej łączą się z drugim zespołem pasków – szelek. To ostatnie połączenie jest zwykle bardzo fantazyjne i tworzy tzw. różę, złożoną z kilku warstw skóry



16. Części i detale zaprzęgu i uprzęży bałagulskiej (wg Pruskiego)

- A. Schemat lejcowania
 - a.za pomocą czumburów, b.za pomocą powodów
- B. Sposób łączenia lejcy z wędzidłem
 - a.lejca, b.trok, c.werblik, d.pierścień wędzidłowy
- C. Sposób łączenia posmyka z orczykiem
- D. Schemat zaprzęgu
 - a.oś przednia, b.oś tylna, c.posmyki, d.orczyki konia dyszlowego, e.orczyki konia orczykowego, f.orczyca
- E. Dzwonki
 - a.szeptun, b.kałatał, c.balabon

ozdobionej merezkowatymi nacięciami i nacina-
nymi frędzlami. Nad „różą” znajduje się okucie
mosiężne w kształcie skuwki, przez które przecho-
dzą szelki drugiego zespołu i szeroki pasek łączący
się z paskami upinacza. Cały ten dość skompliko-
wany układ ukazuje załączona ilustracja (il. 16).

Części prowadzące to uzda i lejce. Uzda, a właś-
ciwie uździenica, bo ogłowie bałagulskie pełni obie
te funkcje, składa się z policzków bez okularów,
nagłówka, naczółka, nachrapnika i podgardla. Szczególnie charakterystyczną ozdobą, nigdzie indziej nie
spotykaną, jest zwężający się ku nachrapnikowi rze-
mień, łączący nachrapnik z naczółkiem, okuty od
góry do dołu coraz mniejszymi pukłami mosiężnymi.
Rzemień ten jest umocowany za naczółkiem do
nagłówka. Sprzączki policzków i podgardla umie-
szczone są wyłącznie po zewnętrznych stronach, tzn.
po lewej stronie koni lewych i po prawej – prawych.
Nachrapniki, naczółka i policzka są pojedyncze
i bardzo szerokie, albo wąskie, ale wówczas pod-
wójne. Kielzno, zawsze wędzidłowe, zaopatrzone
może być w dwa lub cztery pierścienie, na stałe
przyszyte do policzków.

Lejce w uprzęży bałagulskiej są zupełnie
odmienne od ogólnie stosowanych. Składają się one
z lejca właściwych, sztukulców⁶⁴, krzyżaków i wodzy
lejcowych⁶⁵, przy czym spotyka się czasami lejce
właściwe (a więc te trzymane przez powożącego)
wykonane ze sznura konopnego, często dla lepszego
ich trzymania wiązane w węzły w miejscu uchwy-
tu. Ich części skórzane są z reguły szersze od lejca
zachodnioeuropejskich. W miejscach łączenia lejcy
ze sztukulcami i krzyżakami stosuje się wszyte na
stałe półpierścienie stalowe. Sztukulce nie są jedna-
kowej szerokości, a rozszerzają się ku krzyżakom.
Często są nabijane małymi pukłami lub zdobione
naszywkami. Czasem też bywają zaopatrzone w skuw-
ki mosiężne, którymi, potrząsając lejcem, lekko
uderza się zad konia. Krzyżaki i wodze lejcowe
zakończone są podłużnym metalowym ogniwkiem,
do którego przywiązuje się podwójny trok. Ogniwo
jest przyszyte na stałe do końca wodzy lejcowej lub
krzyżaka. Trok z drugiej strony przywiązuje się do
drewnianego, zazwyczaj z grabiny, werblika – krótkiego
kawałka wystruganego drewnianka zwężającego
się ku końcom i z wcięciem w środku dla przywią-
zania troka. Ogniwo jest prostokątne, długości 8–9
centymetrów a trok – długości około 25 centyme-
trów. Krzyżak lub wodzę lejcową łączy się z pierście-
niem wędzidła w ten sposób, że werblik wraz z

przywiązanym trokiem przewleka się przez pierścień
wędzidłowy a następnie przez ogniwo.

Również lejcowanie w zaprzęgu bałagulskim
jest niepodobne do żadnego innego. Powożący
trzyma w rękę dwie pary lejca: parę lejca koni dyszlo-
wych i parę lejca – bez krzyżaków – koni orczyko-
wych⁶⁶. Te ostatnie łączyły się z zewnętrznymi pier-
ścieniami wędzidłowymi⁶⁷. Natomiast wewnętrzny
pierścień wędzidłowy konia orczykowego łączy się
powodem⁶⁸ lub czumburem ze szkobicą napiersia
konia dyszlowego lub z pierścieniem zewnętrznym
wędzidłowym tego samego konia. Czumbury zawsze,
a powody czasami, wiąże się do tylnej części
nachrapnika konia dyszlowego, tej, która znajduje się
z tyłu za policzkami, a bywa nieraz nazywana pod-
bródkiem. Inny sposób lejcowania polega na tym, że
konie orczykowe powodowane są⁶⁹ przez powożą-
cego przy pomocy lejca i krzyżaka przypiętych do
tego samego konia, do jego prawego i lewego pier-
ścienia wędzidłowego. W rezultacie konie orczy-
kowe były wstrzymywane bez możliwości kierowa-
nia nimi. W takim przypadku konie orczykowe
łączono z dyszłowymi jedynie przy pomocy powo-
dów lub czumburów. Ten skomplikowany sposób
lejcowania wyjaśniają załączone schematy.

Uprząż bałagulska zawsze była wyposażona
w dzwonki, umocowane na bardzo szerokim (12–14
cm) pasie skórzanym. W zasadzie każdy koń miał
swoje dzwonki, ale zdarzało się, że konie dyszłowe
były dzwonek pozbawione. Rozróżniano kilka ro-
dzajów dzwonek: szeptuny, bałabony i kałatały.
Używano także innych, fabrycznych, co nie było
pochwalane. Szeptuny – to stosunkowo duże (śred-
nicy 13–18 cm) kule, podobne do dzwonek janczar-
kowych⁷⁰, ale znacznie od nich większe, z ciągnionej
albo kutej blachy, nitowane lub lutowane. Szeptuny
miały szpary a wewnątrz metalową kulkę, która swo-
bodnie się przetaczając, ale nie odrywając od wew-
nętrznym ścianek dzwonka, wydawała cichy, głuchy
szum, jakby szept. Bałabony to blaszane dzwonki,
wysokości 14–16 centymetrów, analogiczne do tych,
których używa się w górskich okolicach dla bydła.
Wykonywano je z blach mosiężnych, żelaznych
mosiądzowanych, ze starych zużytych pił, a nawet ze
srebra, kuto, potem nitowano lub lutowano na spo-
jeniach. Żeby zapewnić im różne natężenie dźwięku,
obszywano je cienką skórą, każdy na inną długość.

⁶⁴ Część lejcy między rękami powożącego z krzyżakami.

⁶⁵ Część lejcy parokonnych łącząca zewnętrzne pierścienie kielzno z ręką powożącego.

⁶⁶ Konie poprzedzające parę dyszłową w zaprzęgu czterokonnym.

⁶⁷ Pierścień, do którego przypina się wodze lub lejce.

⁶⁸ Rzemień lub postronek przypinany do ogłowia celem panowania nad koniem.

⁶⁹ Oddziaływanie na konia celem zmiany kierunku jego ruchu.

⁷⁰ Także janczarskie lub janczarki – kuliste dzwonki umieszczone gęsto na pasie rzemiennym okalającym szyję konia.

Serca wykonane były z rogu i również dla zmiany tonu wieszane na różnych wysokościach. Dla odmiany kałatały to jakby kołatki wykonane z cienkich, suchych deszczulek dzikiej gruszy, łączonych ze sobą mosiężnym okuciem. Wewnątrz miały po dwa lub trzy bijaki zawieszane na różnej wysokości i dawały bardzo charakterystyczny, przytłumiony dźwięk. Zamocowanie dzwonek na pasie było sztywne, co zapobiegało obijaniu szyi konia. Były one przeważnie domowej roboty, nie miały jakichś ustalonych rozmiarów, wydawały różne głosy i odzwierciedlały upodobania właścicieli.

Wspominaliśmy już o czumburach. Były to długie na 3–3,5 metra, cienkie, plecione na okrągło sznury konopne, czasami czernione i osmalane. Grubszy koniec czumbura był obszyty cienką skórą surowcową na długość 14–18 centymetrów, drugi, cieńszy koniec był również obszyty, ale na długość 4–5 centymetrów. Czumbury używane w zaprzęgu (zamiennie z powodami z surowcowej skóry) wiązane były do tylnej części nachrapnika, albo wręcz do lejcowego pierścienia na nakarczku. U koni, u których nie pełnił funkcji powodu, czumbur był swoistą ozdobą. Cieńszy jego koniec przewlekany był podwójnie lub pojedynczo wokół szyi konia i przechodził przez pętlę naczółka. W tym przypadku naczółek musiał na swych zakończeniach mieć trzy pętle: na policzka, na podgardle i na czumbur. Po zewnętrznej stronie konia koniec czumbura zakręcany był od dołu w „babkę”. Czumburów używano do uprzęży tzw. pocztowej.

Jeżeli uprzęż bałagulską porównamy z każdą inną, to przede wszystkim rzuci się nam w oczy duża na niej ilość bogatych okuć oraz charakterystyczny sposób szycia. Zasadą bowiem było szycie wyłącznie trokiem i to nie tylko w miejscach wymagających zszywania, ale i w innych, po prostu ku ozdobie. Szycia takie tworzyły nieraz bogate wzory o formach geometrycznych. Występowały one nie tylko na dużych płaszczyznach, choćby napiersiach czy nakarczках, ale również na wąskich paskach, np. na pasach oporowych czy sztukulcach. W późnym okresie bałagulszczyzny dopuszczano już niekiedy szycie dratwą, ale w miejscach niewidocznych, np. przy końcach policzek lub przy końcach krzyżaków. Obecnie nie sposób jest podać pod tym względem jakiegokolwiek reguły. Przy próbach odtworzenia pozostaje jedynie wzorowanie się na istniejących egzemplarzach oryginalnej uprzęży lub korzystanie z archiwalnych fotografii, o ile się takie jeszcze zachowały.

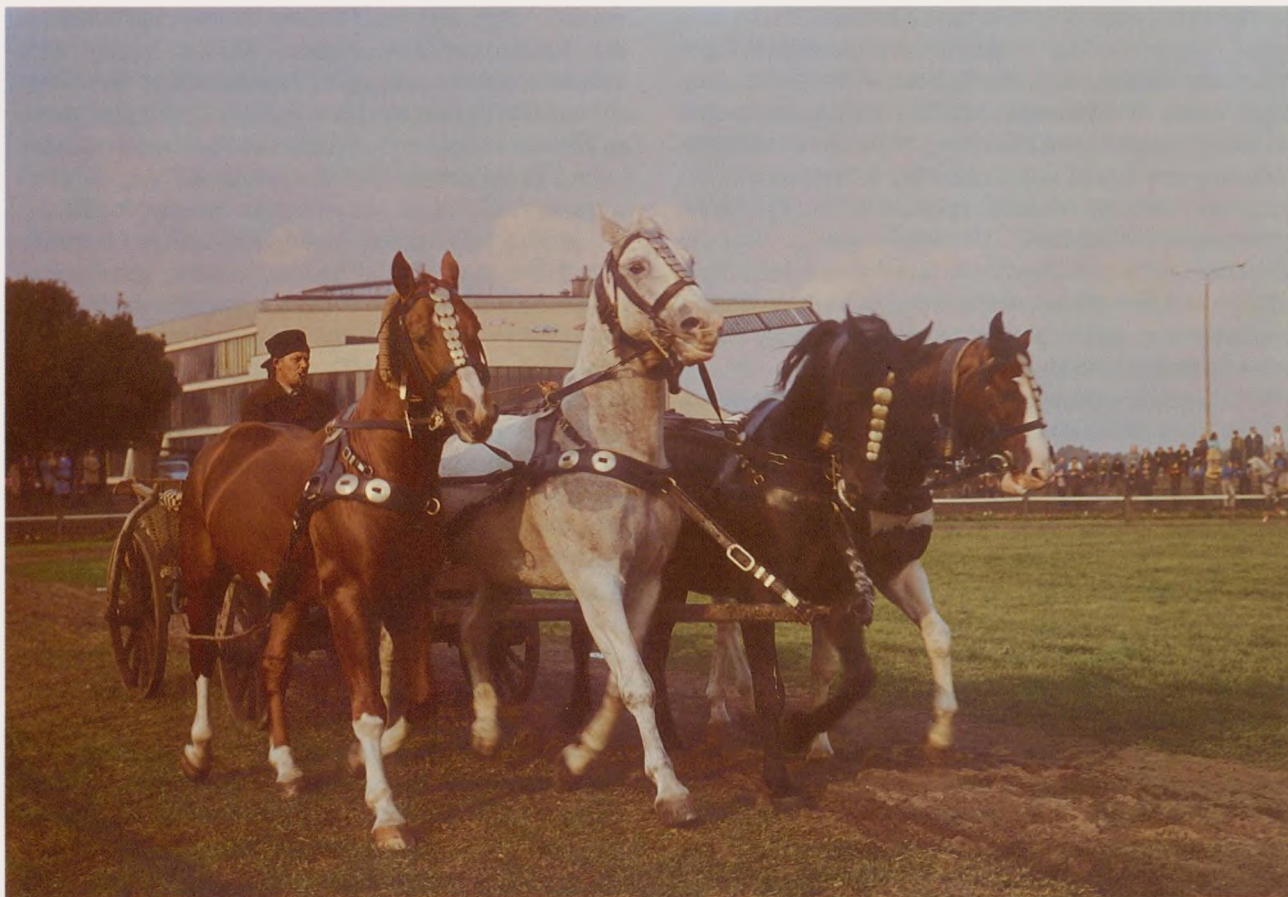
Innym elementem zdobniczym są okucia, zawsze mosiężne, i zawsze nie polerowane – matowe. Niewymyślne, raczej proste i surowe w kształcie, o cechach produkcji amatorskiej, domowej, ich

rekonstrukcja nie przedstawia zatem zbyt wielkich trudności. Przede wszystkim bardzo bogate były wszelkie okucia pracujące, znacznie przy tym większe niż takie same okucia w innych uprzężach. Mowa tu przede wszystkim o sprzączkach, zawsze podwójnych, skrzydełkowych, ale także, ze względu na większą szerokość używanych pasów i pasków, wszystkich wsuwkach i zakończeniach (końcówkach). Inne stosowane okucia, te tylko ku ozdobie, oczywiście mosiężne, to: lustra, częściej w kształcie kół o średnicy 8–9 i 2,5–4,5 centymetrów, czasem też kwadratów; pukle, czyli małe guzy wszywane do sztukulców; luski – zespół półksiężyców, stosowanych przy pasach bałabonowych.

Wszelkiego rodzaju pierścienie pełniące funkcje konstrukcyjne dla zachowania jednolitości kolorystycznej wystroju wykonywano z mosiądzowanej stali. Stalowe najczęściej były również wędzidla, ale chętnie widziano i mosiężne.

Musimy sobie zdać sprawę z tego, że styl uprzęży bałagulskiej powstał i utrwalił się na gruncie całkowicie indywidualnej, „domorosłej” produkcji, dlatego podany tu opis ma charakter jedy nie orientacyjny. Bez popelnienia błędu można powiedzieć, że nie spotykało się dwóch uprzęży identycznych w wykonaniu i wyglądzie. Świadczą o tym, poza istniejącą skromną dokumentacją ikonograficzną, wspomniane, zachowane do dziś oryginalne egzemplarze.

Wszystkie cztery komplety są niewątpliwie autentyczne i wykonane na Kresach przez fachowców-rymarzy z wieloletnią praktyką w wytwarzaniu uprzęży bałagulskich. Trzy z nich mają udokumentowane pochodzenie. Uprzęż, będąca obecnie własnością Stadniny Koni w Racocie, wykonał w 1942 roku Jan Puchalski z Ołyki na polecenie ówczesnego komendanta Stadniny Koni w Janowie Podlaskim, ppłka Hansa Fellgiebla. Uprzęż znajdująca się dziś w tejże Stadninie janowskiej, według wszelkiego prawdopodobieństwa powstała również w czasie wojny, wykonana przez wołyńskiego rymarza, Koźniarowskiego. Według prof. Pruskiego obydwie te egzemplarze wraz z końmi i polskim personelem zostały w 1944 roku wywiezione do Niemiec w okolice Hamburga, a po wyzwoleniu dzięki staraniom pracowników polskich stadnin i oficerów polskich znajdujących się na Zachodzie, powróciły do kraju. Uprzęż z Państwowego Stada Ogierów w Starogardzie Gdańskim pochodzi sprzed roku 1939 i została wykonana przez nieznanego z nazwiska rymarza z Włodzimierza Wołyńskiego. Po wojnie, za dyrekcji inż. Kazimierza Stawińskiego została zakupiona dla Stada od pierwszego jej właściciela, osiadłego na Pomorzu. Czwarta uprzęż, jedyna w tej grupie parokonna, dziś należąca do osoby prywatnej, hodowcy



17. Zaprzęg bałagulski odtworzony w 1972 r.
Fot. Z. Raplewski

koni spod Świdnicy, również została nabyta od repatrianta ze Wschodu. Poza ostatnią, uprzęże wyposażone są w bałabony, przy czym komplet starogardzki, choć ma je dorabiane już po wojnie, posiada najwięcej walorów autentyczności, jest klasycznym przykładem swego stylu, najokazalej zdobionym i zaopatrzone w czumbury, co jednoznacznie określa jego „pocztowe” przeznaczenie.

Styl zaprzęgów bałagulskich (il. 17) nosi znamię nigdzie indziej nie spotykane, a zrodził się z ducha i upodobań Polaków żyjących niegdyś na dawnych kresach Rzeczypospolitej. Styl ten – własny, samorodny, pełen uroku i swoistego kunsztu, zawie rający wiele pierwiastków zdobnictwa ludowego – odzwierciedlał rozmach kresowego życia, tamtejsze stosunki, atmosferę, potrzeby kulturowe i estetyczne.

Bałagulszczyzna ze swymi zaprzęgami odeszła już bezpowrotnie w przeszłość. Ale przeszłość ta wszystkim Polakom, zwłaszcza miłośnikom koni, jest szczególnie bliska. Na tym środowisku spoczywa dziś ogromny, nigdzie nie sprecyzowany obowiązek podtrzymywania i pielęgnowania tradycji narodowej

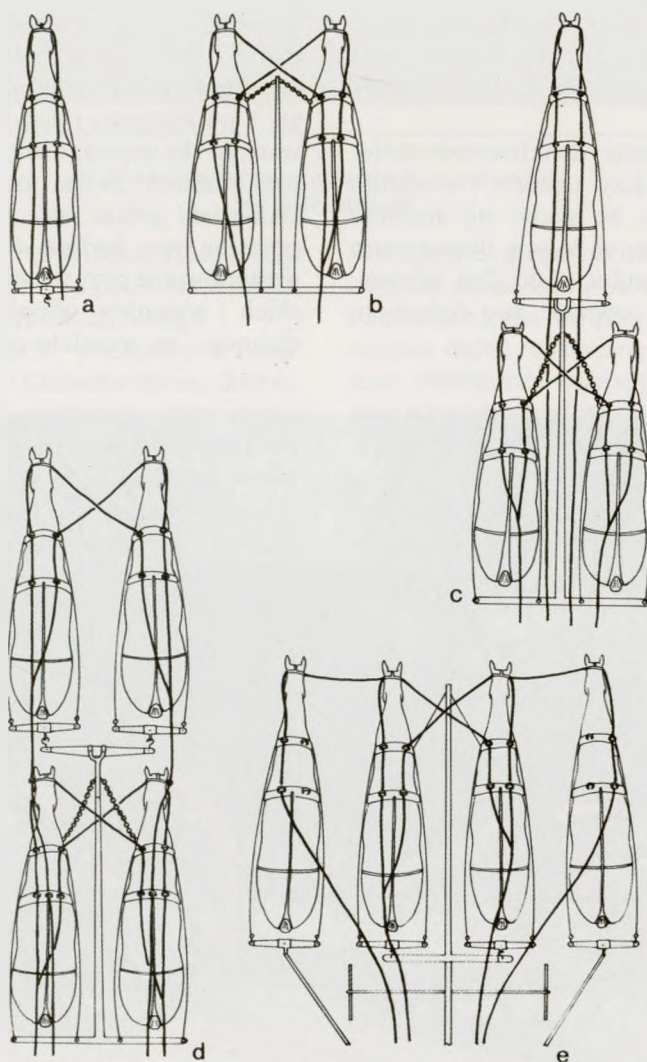
z koniem związanej i tej tradycji przekazania kolejnym pokoleniom. Same opracowania historyczne, choć stanowią podstawę działania, do tego nie wystarczą. Jeżeli nie chcemy zatracić spuścizny poprzednich pokoleń i jeżeli chcemy zachować naszą kulturę, tak jak to czynią inne, oświecone narody, potrzebna jest kontynuacja tradycji żywej. A czyż byłoby to możliwe, że prócz tych czterech ocalałych uprzęży nic się po bałagulszczyźnie nie ostało? Być może gdzieś jeszcze, w miejscach osiedlenia ludności z Wołyńskiego i Tarnopolskiego, jakieś bałagulskie ślady nie uległy zatarciu? Ich zabezpieczenie, ujawnienie i otoczenie opieką byłoby ze wszelkich miar wskazane.

• • •

Kończąc rozdział o stylach zaprzęgowych, być może należałoby jeszcze wspomnieć o szorze poznańskim i lubelskim oraz o chomątowym stylu śląskim. Nie było jednak zamiarem autora opisywanie wszystkich istniejących w Polsce zaprzęgów, a te pominięte nie wniosłyby tu wiele nowych, interesujących treści. Przedstawiono zaś te style, które stano-

wią niejako wizytówkę polskiej kultury materialnej i hodowlanej. Umiejętna bowiem demonstracja w zaprzęgach rodzimego dorobku wiele mówi o nas samych, o docenianiu przez nas tego wszystkiego, co w tradycji i we współczesności polskiej łączy się z koniem. A mamy się przecież, choć nie zawsze tego świadomi, czym pochwalić. Dzieje Polski potoczyły się akurat tak, że w dziedzinie zaprzęgów dorobiliśmy się niezwykle bogactwa i nie ma kraju, który mógłby się wykazać większą różnorodnością i zróżnicowaniem w tym względzie.

Może kiedyś pokusi się ktoś na prawdziwie pełny pokaz zaprzęgów używanych w Polsce. Na czołowych miejscach winny by się w nim znaleźć: linijka w zaprzęgu podlaskim w dudze, parokonnny zaprzęg krakowski z wózkiem lub bryczką małopolską, czterokonnny zaprzęg krakowski wyjazdowy z landem, powożony z lewego konia dyszlowego, zaprzęg bałagulski, sportowy zaprzęg czterokonnny w stylu węgierskim i czterokonnny zaprzęg reprezentacyjny w stylu angielskim. Podobnego zestawu nie znaleziono by w żadnym innym kraju Europy.



18. Rodzaje zaprzęgów
a.jednokonnny, b.parokonnny, c.trzykonnny „w szydło”,
d.czterokonnny „w lejc”, e.czterokonnny „w poręcz”

ZABYTEK NIEZWYKŁY

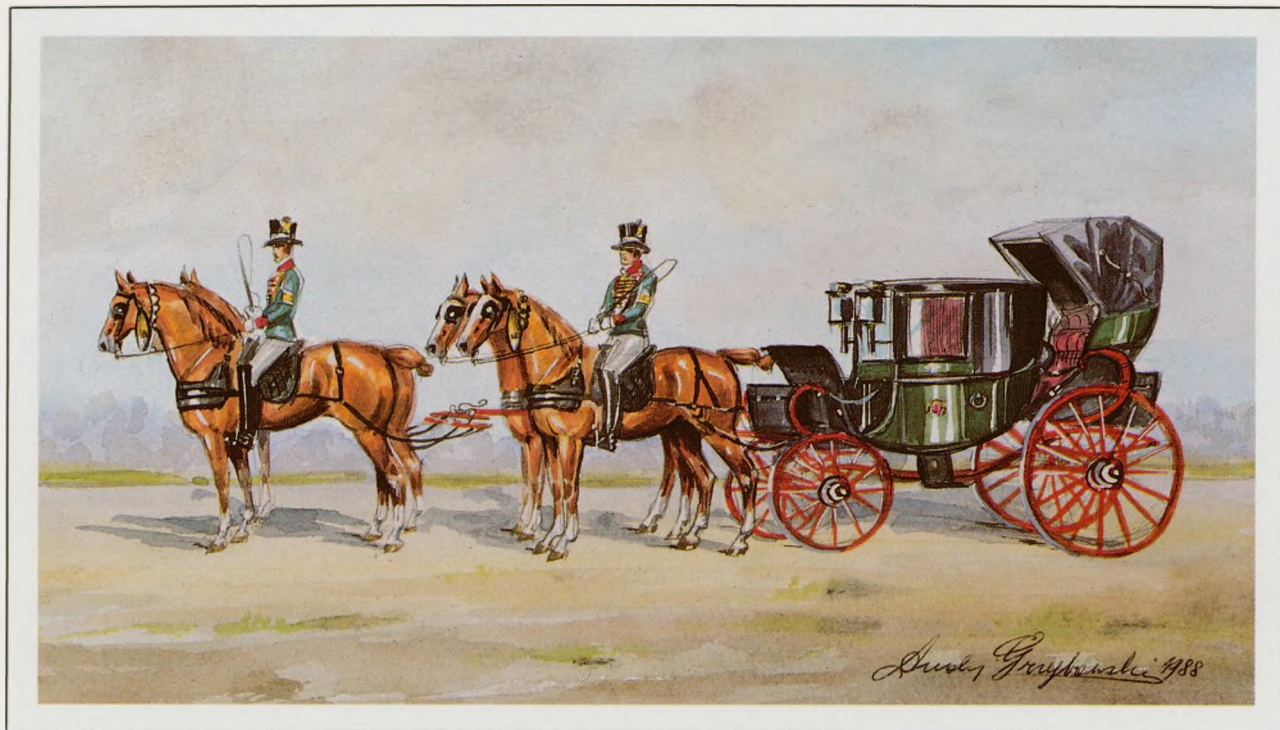
W szacownej Bibliotece Kórnickiej, w Archiwum Działyńskich, pod pozycją 7330 znajduje się list Jana Działyńskiego pisany do ojca, Tytusa, o treści następującej: „... Lord Pembroke, bardzo majątny człowiek, sprzedawał też powozy angielskie, doskonale i bardzo mało używane, które go 1250 funtów szterlingów kosztowały w Londynie. Nie chciał pojedynczo sprzedawać, więc razem kupiłem kocz, landarę poczworną i podwójną do drogi, wszyscy tak chwalą, że tanio i dobrze kupione. Paryż 24 kwietnia 1856 r.” Natomiast pod pozycją 7477 tegoż Archiwum jest rewers, którym woźnica lorda Pembroke’a, William Polley (jako, że wówczas finalizowanie transakcji przeprowadzano zwykle przez oficjalistów) kwitował odbiór 6000 franków francuskich za trzy powozy z datą 17 kwietnia 1856.

Nie przypuszczał wtedy dwudziestosiedmioletni podróżnik, a późniejszy uczony i uczestnik walk niepodległościowych, że stanie się autorem jedyne go chyba dokumentu w Polsce, dotyczącego pojazdów z połowy XIX stulecia, do dziś istniejących, co do których mamy pewność, że z dokumentem tym są związane.

Sam zaś Robert Henryk Herbert XII hrabia Pembroke, pierwszy ich właściciel, urodzony 19 września roku 1791, po dość burzliwych przeżyciach we Włoszech przebywał pewien czas w ojczyźnie, w 1827 roku odziedziczył po ojcu tytuł lordowski, a od 1833 roku mieszkał w Paryżu, gdzie był znany z wystawnego życia i doskonałych koni i gdzie zmarł w roku 1862. Informacja, że został przez królową Wiktorię mianowany ambasadorem przy dworze petersburskim i niezwłocznie po tym z tej misji odwołany, jest nie sprawdzona i mało prawdopodobna. Gdyby jednak tak było, to sprzedane Działyńskiemu pojazdy można by uważać za wyposażenie dyplomaty. Bowiem ich dobór, przeznaczenie i cechy istotnie na taką możliwość wskazują. Komplet składa się z podróznego pojazdu typu dormeza przystosowanego do spania, a więc do pokonywania szybko, przy pomocy ekstra poczty dużych odległości, jak Działyński pisze: „do drogi”, z reprezentacyjnego pojazdu typu *berline de gala*, przeznaczonego do występowania przy wszelkich uroczystościach dworskich i wyjazdów oficjalnych oraz z koczka, przewidzianego na wszelkie okoliczności w okresie wio-



19. Dormeza. Barker and Co., Londyn, połowa XIX w.
Fot. Z. Raplewski



20. Dormeza w zaprzęgu pocztowym (*post française*).
Mal. A. Grzybowski

senno-letnim, na otwartym powietrzu. Takie trzy pojazdy zaspokajały w zupełności potrzeby wynikające z wymagań protokołu dyplomatycznego.

Wszystkie trzy ekipaże pochodzą z firmy Barker and Co. w Londynie (Chandos Street, Covent Garden). Mają jednakowe podwozia rozworowe, jednakowe też w nich są konstrukcje kół, skrętów⁷¹, typ osi, rozwidlenia rozwory⁷², połączenia rozwory ze skrętem, sposób zawieszenia na resorach eliptycznych i pasach, wykończenie szczegółów, wreszcie wystrój malarski i żyłkowanie w dekoracji nadwozia. Świadczy to dowodnie, że wszystkie pojazdy zostały wykonane na jedno zamówienie i że stanowią niejako jeden „garnitur”.

Nadwozia są oczywiście różne, tak jak odmienne było przeznaczenie każdego z pojazdów. A więc dormeza (il. 19) przystosowana do pocztowego zaprzęgu (tzn. takiego, którym powożą jadący na lewych koniach jezdni pocztylioni – il. 20) pozbawiona jest kozła, posiada przestronne, zamknięte pudło kareciane o dwuosobowym siedzeniu. W miejscu kozła umieszczona została płaska, wysunięta ku przodowi, skrzynia, stanowiąca jakby przedłużenie pudła karety i pozwalająca przekształcić siedzenie

w wygodne, dwuosobowe łóżko. Wszystkie otwory okienne zaopatrzone są w szyby, drewniane żaluzje i automatycznie zwijane zasłony. Wykładane ze ścianek drzwi rozkładane stoliki zapewniały w podróży maksimum wygody, dopełnionej specjalnym oświetleniem wnętrza, wykładanymi irchą skrytkami, szufladkami, dużymi skórzanymi kuframi i ukrytym schowkiem na broń. Za pudłem znajduje się tzw. kabriolet, czyli miejsce specjalne, dwuosobowe dla służby osobistej, z fartuchem i podnoszoną budą. Dla zapewnienia bezpieczeństwa jazdy wyposażono pojazd w urządzenie do hamulca sanicowego⁷³, zapasowe haki doprzęgowe i specjalne liny obszyte skórą. Sądząc po zachowanym na drzwiach herbie Pembroke'a i plakietek z jego nazwiskiem na kufkach, dormeza prawdopodobnie nie była już przez Działyńskich, a potem Zamoyskich, ostatnich właścicieli Kórnika, zbyt często używana.

Nadwozie *berline de gala* (il. 21), którą Działyński nazywa landarą poczworną, posiada również zamknięte pudło, ale wyposażone w dwa naprzeciwległe siedzenia dwuosobowe. Stąd jej podobieństwo do landa i stąd nieprecyzyjna, a w tamtych czasach często używana nazwa „landara”. Przy drzwiach umieszczono potrójne stopnie, wykładane na ze-

⁷¹ Urządzenie przedniej części podwozia umożliwiające skręt przedniej osi pojazdu zaprzęgowego.

⁷² Sposób łączenia rozwory z tylną częścią podwozia.

⁷³ Hamowanie polega tu na podkładaniu pod koło sanicy (plozy) żelaznej, unieruchamianej łańcuchem do podwozia.



21. Berlina. Barker and Co., Londyn, połowa XIX w.
Fot. Z. Raplewski

wnętrz, pozwalające na wygodne wejście i zejście z wysoko zawieszonoego pojazdu. Czynność wyklądania takich stopni mogła być dokonana wyłącznie z zewnątrz, stąd m.in. konieczność posiadania służby lokajskiej, dla której przeznaczono specjalne miejsce za pudłem pojazdu. Lokaje jechali stojąc i trzymając się specjalnych, bardzo zdobnych uchwytów w formie taśm pasmanteryjnych. Przed pudłem, umieszczony bezpośrednio na podwoziu, na oddzielnym rusztowaniu, wznosi się wysoki kozioł z granatowym, sukiennym czaprakiem, wykończonym również czerwono-żółto-granatową pasmanterią, ozdobami szmuklerskimi i frędzlami. Taki czaprak był zawsze elementem bardzo strojnym, zaś jego kolorystyka była dyktowana barwami heraldycznymi właściciela. *Berline de gala*, po polsku nazywana po prostu berliną, wymagała zaprzęgu parolub czterokonnego – jak to sugeruje Działyński, w uprzęży chomątowej w stylu angielskim, zapewne ciężkiej, z natylnikami, bogato okutej i ozdobionej herbami właściciela. Do takiego zaprzęgu wymagano obsługi w bogatej liberii z suto szamerowanym płaszczem, krótkimi spodniami do kolan, białymi pończochami, czółenkami na stopach, kapeluszami z piórami strusimi i guzów herbowych.

Nadwozie trzeciego pojazdu, który Działyński nazywa koczem (il. 22), jest całkowicie od poprzednich odmienne. Otwarta, płaska, łódkowatego kształtu, wysoko zawieszona skrzynia sprawia wrażenie niezwyklej lekkości, a dwa dwuosobowe, naprzeciwległe siedzenia zmuszają wprost do przyjęcia godnej postawy przez jadących. Gdy zajęte jest tylko tylne siedzenie, przednie można przykryć specjalną klapą, tak, by pojazd nie sprawiał wrażenia niezapełnionego. Wysoki, tym razem bez czapraka, kozioł o lekkiej konstrukcji przymocowany jest bezpośrednio do skrzyni, co ze względu na kołysanie się nadwozia na pasach wymaga szczególnej zręczności w powożeniu. Do tego pojazdu obowiązuje zaprzęg parokonnny, również w uprzęży w stylu angielskim. Kalesze po odjęciu kozła mogły być przystosowane do czterokonnego zaprzęgu, powożonego przez jezdnych forysiów i wówczas przyjmowały najbardziej reprezentacyjny styl *a la Daumont*. Kocz kórnicki tych możliwości nie posiada. W zasadzie pojazd ten jest przystosowany do jazdy w pogodne dni, podnoszona buda stanowi tylko dodatkowe zabezpieczenie. Gdy mimo sloty pojazd był w użyciu, istniała możliwość przekształcenia go w całkowicie zamknięty przez odpowiednie przedłużenie ku przodu.



22. Kocz. Barker and Co., Londyn, połowa XIX w.
Fot. Z. Raplewski

dowi budy i użycie specjalnych rozbieralnych okien, osłaniających przód i boki. Pięć dużych tafli szklanych dawało znakomity wgląd do wnętrza i szerokie pole widzenia na zewnątrz ekwipażu.

Takimi oto środkami lokomocji przebył Jan Działyński Europę, gdy wracając do Kórnika przywoził swój nabytek. Czy i w jakim stopniu pojazdy były używane przez kolejnych właścicieli dóbr, tego dziś dokładnie nie wiemy. Po ostatniej wojnie miejsce ich przechowywania na zamku kórnickim kilkakrotnie zmieniano; dziś stoją w specjalnie wybudowanym pawilonie zadumane we własnej świetności. Bo istotnie, mają się czym chlubić. Wykonane z myślą

o wielkiej karierze, stanowiły ongiś wyraz najnowszych osiągnięć techniki; zadziwiająco solidna budowa, w najdrobniejszych szczegółach przemysłane rozwiązania konstrukcyjne, wreszcie wykończenie o znamionach wytwornego luksusu pozwoliły im oprzeć się niszczącemu działaniu czasu. Zachowały się bowiem znakomicie. Inna rzecz, że są pod dobrą opieką i pracownicy muzealni dokładają wszelkich starań dla należytego konserwowania tych świetnych pojazdów. Choć to kolekcja nieduża, ale w naszym kraju unikalna; fakt, że stanowi pewien komplet, pewną całość i to, że jest należycie udokumentowana, powiększa jej wartość muzealną niepomiarnie.

PLĘKICKI PARK POJAZDÓW KONNYCH

Stadnina Koni Płękity położona jest w województwie olsztyńskim, w gminie Małdyty, w pagórkowatej i malowniczej okolicy, wśród sześciu jezior, przy szosie Warszawa-Gdańsk. Prawdziwą atrakcją dla zwiedzających Stadninę jest znajdująca się przy niej powozownia, jedna z większych w kraju.

Płękicki park pojazdów konnych powstał od podstaw w latach siedemdziesiątych, za dyrekcji inż. Ryszarda Witoszyńskiego. Powstał i był uzupełniany z pewną myślą, z uwzględnieniem szlachetnego typu koni hodowanych w Płękicach oraz usytuowania geograficznego Stadniny. Zgromadzone 23 pojazdy zebrano w specjalnie w tym celu wzniesionym budynku a sposób ekspozycji pozwala je traktować jako kolekcję muzealno-użytkową. Nie jest to więc tylko magazyn stadninowego sprzętu do objeżdżania koni, ale w pełnym tego słowa znaczeniu powozownia, pokazywana zwiedzającym, jako zbiór ciekawych i cennych przedmiotów związanych nieodłącznie z hodowlą koni. Zasadą Stadniny jest nie tylko wyposażenie gospodarstwa w potrzebny sprzęt za przęgowy, ale i jednocześnie uratowanie od zagłady naprawdę cennych z punktu widzenia ich wartości zabytkowej egzemplarzy. Zresztą z taką postawą będziemy spotykać się wszędzie.

W chwili obecnej znajdujemy w powozowni płękickiej pojazdy konne osobowe, przeznaczone niemal na każdą okazję i przy niewielkich uzupełnieniach w uprzęży Stadnina może zademonstrować zaprzęgi o wielkiej różnorodności stylów.

W grupie pojazdów wyjazdowych widzimy dwa powozy. Pierwszy z nich to typ milorda o lekkiej i bardzo estetycznej sylwetce. Posiada on wszelkie cechy pojazdów budowanych na terenach dawnej Kongresówki, a został wykonany przez renomowany zakład Filipa Loretza w Warszawie przy ul. Leszno 23. Wraz z kareta tej samej firmy stanowił kiedyś środek lokomocji biskupów kieleckich, najprawdopodobniej w dniu 16 czerwca 1910 roku zakupiony przez kurię. W 1932 roku hierarchowie kieleccy woleli już przesiąść się do samochodów, a pojazd zakupił jeden z obywateli Kielc, p. Rutczyński. Jego syn w 1969 roku sprzedał kareta do powozowni nieborowskiej a w kilka lat później przekazano milorda do Stadniny w Płękicach. Remont przeprowadzony w warsztacie inż. Bogajewicza przywrócił blask temu ekwipażowi, który wraz z angielską chomątową uprzężą i odpowiednio dobranymi końmi przedsta-

wia znakomity przykład eleganckiego zaprzęgu, dominującego w naszym kraju w pierwszej ćwierci naszego stulecia. Rzecz tym cenniejsza, że należy do nielicznie zachowanych produktów czołowych wytwórców polskich.

Drugi powóz to wiktoria produkcji niemieckiej o niewiadomej bliżej proveniencji. Przykuwa ona jednak uwagę swoją rzadko dziś spotykaną linią w jej najbardziej klasycznej postaci. Taką właśnie formę osobistego wehikulu upodobała sobie szczególnie brytyjska monarchini i od jej imienia wywodzi się nazwa tego najpopularniejszego na przełomie wieków pojazdu *bon monde'u*. Wiktoria została przez Stadninę zakupiona w stanie kompletnej dewastacji, wydawało się, że jakakolwiek nad nią praca nie da rezultatów. Jednak mozolny i długotrwały trud doprowadził do uratowania tego arcyciekawego powozu. Pasowałby do niego najbardziej zaprzęg jednokonny w rosłego i kalibrowego konia w chomątowej uprzęży angielskiej, o którą dziś bardzo trudno.

Drugi zespół w kolekcji płękickiej, złożony również z dwóch egzemplarzy, stanowi para sportowych pojazdów w stylu angielskim. Na pierwszym miejscu zdecydowanie postawić należy faeton (il. 23); nie dość bowiem, że faetonów w ogóle mamy w Polsce bardzo mało, to ten stanowi egzemplarz szczególny. Jest to mianowicie tzw. *stanhope-faeton*, nazwany tak od nazwiska angielskiego rysownika z połowy XIX wieku. Projekt był tak udany, że pojazd bardzo szybko rozpowszechnił się wśród ówczesnej society. W swojej rodzinie faeton ten należy do najlżejszych. Jego produkcję skwapliwie podchwycili powoźnicy wiedeńscy; egzemplarz płękicki, który z powodzeniem może być uznany za perłę w kolekcji, to fabrykat właśnie wiedeńskiej firmy Lohnera. Firma była to znakomita, bo zaliczana do dostawców dworu cesarza Franciszka Józefa. Znana była przede wszystkim z pojazdów spacerowych, sportowych i pojazdów o charakterze wiejskim. Jej wyroby ceniono powszechnie w całej monarchii habsburskiej, a ziemiaństwo małopolskie licznie pojazdy Lohnera zamawiało, stąd też kilka ich znalazło się w Łańcucie. Faetonu jednak w kolekcji łańcuckiej brak. Egzemplarz płękicki to idealny sportowy pojazd parolub czterokonny do powożenia przez zawodnika lub amatora, a nie przez profesjonalnego stangreta. Wymagana jest do niego uprzęż chomątowa w stylu angielskim, łańcuchowe naszelniki itp.



23. Faeton. J. Lohner, Wiedeń, prawdopodobnie 1. ćwierć XX w.
Fot. Z. Raplewski

przepisowe akcesoria. Należałoby tu wyjaśnić nazwę faetonu. Imię mitycznego syna boga Słońca, Heliosa, nadano pojazdowi zbudowanemu dla ówczesnego księcia Walii, późniejszego Jerzego IV. Była to pierwsza konstrukcja przeznaczona do samodzielnego powożenia, posiadająca główne siedzenie w przodzie nadwozia. Od tej pory, po dzień dzisiejszy, w języku angielskim każdy pojazd przystosowany do powożenia dżentelmeńskiego nazywa się faetonem.

Drugim przykładem pojazdu sportowego w Płkitach jest małe *dos a dos* (plecy do pleców) zaprojektowane i zbudowane przez firmę Bogajewicza. Lekki, bardzo zwrotny wehikuł, przeznaczony jest do zaprzęgu pojedynczego lub parokonnego. Bardzo udany model.

Następny w kolekcji zespół to wieloosobowe pojazdy, przeważnie spacerowe, o charakterze zdecydowanie wiejskim, najbardziej użyteczne w zakładach hodowli koni. Takich w Płkitach jest sześć. Stylem i elegancją wyróżnia się spośród nich *vis à-vis*, model oparty na wzorach wiedeńskich. Piękna, wydłużona sylwetka, przy jednoczesnym wrażeniu niezwykle lekkości. Dwa naprzeciwległe, pasażerskie siedzenia mieszczą wygodnie cztery osoby, a ażurowe oparcia i barwa naturalnego jesionu

z orzechowym wykończeniem wskazują, że mamy do czynienia ze znakomitym przykładem luksusowego pojazdu na letnie przejażdżki.

Drugi z tej grupy pojazd to bryka myśliwska, wykonana na wzór pruski. Sylwetką swoją ani budową nie zachwyca, natomiast konstrukcja rozwojowego podwozia sprawia, że dzięki szeroko rozstawionym tylnym resorom eliptycznym i wąsko zamocowanym resorom przednim pojazd staje się niezwykle elastyczny i idealny na wyboiste drogi.

Trzecia, to znakomita bryka sześciuosobowa o wielostronnym przeznaczeniu, w stylu zdecydowanie węgierskim, charakteryzującym się żeberkowaniem ścian skrzyni wyplatanych wikliną. Jest to rasowy pojazd do szorowego zaprzęgu pięciokonnego w stylu węgierskim.

Ostatnim nabytkiem Stadniny w tej grupie jest kujawsko-mazowiecka bryczka, wysoko osadzona, o prostokątnych formach, w kolorze naturalnego drewna jesionowego. Ta typowa przedstawicielka przedwojennej folwarcznej wsi wykonana została zapewne w którymś z drobnych warsztatów na Kujawach lub Mazowszu.

Jeszcze jeden, już istotnie muzealny obiekt, to kielecka bryczka braci Buraków (il. 24), firmy słynnej



24. Bryczka. Bracia Burak, Kielce, okres międzywojenny.
Fot. Z. Raplewski

na Kielecczyźnie. Do niedawna żyjący jeden z dawnych właścicieli był bardzo dumny z faktu, że jedyny polski pojazd z kolekcji Potockich w Łańcucie to właśnie bryczka od Buraków. Pojazd o bardzo charakterystycznych kształtach, nigdzie indziej nie spotykanych. Wyróżniają go szczególnie oparcia siedzeń, bardzo typowe dla tej firmy. Z tego co do tej pory wiemy, należy sądzić, że bryczek takich zostało się do dziś zaledwie kilka.

Są też w Płękitach pojazdy nie dające się pogrupować, pojedyncze, każdy w swoistym typie i rodzaju.

A więc znów przedstawicielka wsi dworskiej, ale w Wielkopolsce, w Polsce Centralnej nazywana polówką. Ten egzemplarz reprezentuje wszystkie cechy pojazdów budowanych na terenach byłego zaboru pruskiego. Mimo że przeznaczona dla dwóch tylko osób, jest szeroka, rozłożysta, bardzo solidna, robi wrażenie ciężkawej. Nie przeszkadza to, że do objeżdżania pól jest bardzo wygodna. W bardziej luksusowych wersjach wyposażona bywała w małe, umieszczone z tyłu siedzenie dla chłopca stajenego, który miał obowiązek trzymania koni w razie, gdyby powożący pojazdem chciał go opuścić. Wówczas nabierała charakteru spacerowego. Jest to

wehikul typowy dla właścicieli ziemskich lub administratorów.

Dla urozmaicenia możemy w Płękitach znaleźć i pojazd amerykański, ściśle mówiąc fabrykacji niemieckiej według wzoru amerykańskiego. To *buggy*, które jest dosłownie, w najdrobniejszych szczegółach, kopią swych pierwowzorów zza Oceanu. Wszystko wskazuje na to, że egzemplarz płękitcki jest wytworem znakomitej berlińskiej firmy J. Neussa. *Buggy's* to pojazdy rozworowe o wysokich, jednakowej lub prawie jednakowej średnicy kołach z drewna hikorowego⁷⁴. Koła *buggy* płękitckiego mają 116 i 120 centymetrów średnicy; jego podwozie charakteryzuje się brakiem podjazdu przednich kół, co oznacza, że przy skręcie przednie, wysokie koła nie mogą się zmieścić pod nadwoziem. Powoduje to, że pojazdy tego rodzaju są bardzo mało zwrotne. Na wąskiej, płytkiej skrzyni umieszczone są dwa dwuosobowe siedzenia. Cała konstrukcja sprawia nie tylko wrażenie niezwyklej lekkości, ale lekka jest istotnie. Niestety, Stadnina w Płękitach nie dysponuje do *buggy* uprzężą w stylu amerykańskim. Tę

⁷⁴. Hicory (ang.), odmiana amerykańskiego dębu, cechująca się wielką twardością i wytrzymałością.



25. Polska bryka pocztowa z 1845 r. Rekonstrukcja M. Bogajewicza z 1973 r.
Fot. Z. Raplewski

również cechuje duża lekkość i przystosowanie do biegu koni w bardzo wydajnym i szybkim klusie.

Jak gdyby dla kontrastu mamy w powozowni pękickiej rzecz zupełnie odmienną, unikalną. Mowa tu o zrekonstruowanej staropolskiej bryce (il. 25), mogącej jednocześnie służyć do zaprzęgu bałagalskiego. Powstała więc kopia dziewiętnastowiecznej bryki, ściśle według rysunku i opisu technicznego z 1845 roku, zamieszczonego w okólniku Dyrekcji Generalnej Poczty Królestwa Polskiego. Bryki takie kursowały na terenach dawnego Królestwa i na Kresach. Jest to jedyny egzemplarz tak zrekonstruowany i tak wiernie dający świadectwo o polskich bryczkach, które ongiś były najpopularniejszym środkiem lokomocji w naszym kraju. Rekonstrukcji dokonał warsztat Bogajewicza w Pniewach w 1973 roku.

Do tej samej co bryka rodziny należy zaliczyć dwa nowo nabyte wózki krakowskie. O tego rodzaju pojazdach będzie jeszcze mowa.

Poza pojazdami kołowymi w powozowni pękickiej znajdujemy kilkoro sań, wśród nich duże sanie niemieckie. Jedne z nich to „muszelkowe”,

zwane tak dla charakterystycznego motywu dekoracyjnego. Motyw ten często jest spotykany w saniach o zachodnioeuropejskiej proveniencji. Drugie to sanie, których nadsanie⁷⁵ wplecione jest z wikliny. Taki kosz zwykle bywa malowany na jasne kolory. Sanie niemieckie mają to do siebie, że są duże, wysokie a siedzenia mają uformowane podobnie jak w pojazdach kołowych. Przeważnie są czterokonne i wymagają angielskiego stylu uprzęży z dzwonekami kulistymi albo kielichowymi, przykręcanymi do nagrzbielnika. Ponadto w Pękicach są sanie małopolskie i góralskie. O tym rodzaju sań będzie jeszcze mowa.

Dodać należy dla potwierdzenia różnorodności i bogactwa zbiorów w tej Stadninie, że w szorowni pękickiej wiszą dwie pary chomątowej uprzęży angielskiej, trzy pary uprzęży w krakowskim stylu, dwie czwórki szorów dla zaprzęgu sportowego i dwie pary szorów wyjazdowych.

⁷⁵. Odpowiednik nadwozia w saniach.

U BOKU KONI PEŁNEJ KRWI

Staraniem nieżyjących już dyrektora mgr. inż. Jerzego Jurgi i inżyniera-hodowcy Macieja Świdzińskiego przybyła na początku lat osiemdziesiątych nowa, zasługująca na uwagę kolekcja pojazdów Ludowego Zespołu Sportowego Żołędnica. Została ona zgromadzona w specjalnie odnowionym, zabytkowym budynku folwarcznym w gospodarstwie hodowlanym koni pełnej krwi angielskiej w Golejewku, w województwie leszczyńskim (dawny powiat rawicki).

Kolekcja obejmuje 27 pojazdów osobowych, różnej wartości i przeznaczenia. Są więc pojazdy gospodarcze, spacerowe, sportowe, myśliwskie, wyjazdowe letnie, zimowe i całoroczne, typowo reprezentacyjne i sanie. Niektóre z nich służą jako element zaprzęgu sportowego, niektóre do celów rekreacyjnych, spacerowych itp., a inne będą zapewne używane wyłącznie do pokazów. Znajdziemy w tym zbiorze wyroby znakomitych firm wiedeńskich i berlińskich, znajdziemy egzemplarze, których pochodzenia obecnie nie sposób dociec, ale których sposób wykonania mówi o randze wytwórcy, znajdziemy wreszcie wyroby dawnych okolicznych kołodziejów lub takie, których pochodzenia możemy się

tylko domyślać. Są pojazdy z początków naszego stulecia i są wykonane już po wojnie. Niektóre zostały wciągnięte w rejestr zabytków, inne, choć utrzymane są w swoim stylu jeszcze do tego się nie kwalifikują.

Stadnina Koni Golejewko, położona w Wielkopolsce, a więc na terenach objętych dawnym zaborem pruskim, jeszcze przed wojną, jako własność Janusza hr. Czarneckiego, prowadziła z dużym powodzeniem hodowlę koni pełnej krwi angielskiej. Dzisiaj, już jako obiekt państwowy, prowadzi ją nadal stając się pepinierą w naszym kraju, produkującą obecnie najbardziej szlachetne konie z zachodnioeuropejskim rodowodem. Nie są to co prawda konie do zaprzęgu, ale pochodzące zdecydowanie z zachodniego kręgu kultury hodowlanej; z tegoż kręgu wywodzi się styl pojazdów tam zbieranych. Pod tym względem golejewski zbiór, z małymi wyjątkami, jest jednorodny.

Golejewko, jako stara polska siedziba dostało się w ręce niemieckie. Odkupił je Marceł hr. Czarnecki, zaś syn jego, Antoni, wybudował tam w 1848 roku na średniowiecznych fundamentach pałac. W jednej z sal tego pałacu, usytuowanego w pięknie



26. Kalesza w zaprzęgu w stylu angielskim.
Mal. A. Grzybowski



27. Kalesza. Wytwórnia nieznana, Wrocław, prawdopodobnie 1890 r.
Fot. Z. Raplewski

utrzymanym parku, zgromadzono nagrody i wstęgi honorowe, obrazujące osiągnięcia koni – wychowanków Stadniny i tworzące muzeum hodowlane.

Na takim tle powstała powozownia może być uważana nie tylko za kolekcję samą w sobie, ale również za powozownię rezydencjonalną.

Z pojazdów reprezentacyjnych najbardziej efektowna jest kalesza. Nazwa ta wymaga wyjaśnienia. Wywodzi się od rosyjskiego słowa *kaleso*, od którego powstała polska „kolasa” a potem „kolaska”. Zawędrowała następnie do Francji, gdzie przyjęła formę *calèche* – słowo to oznaczało najbardziej wykwintny, czasem nawet ceremonialny pojazd, o łódkowatej płytkiej skrzyni, otwarty, ale zaopatrzone w rozkładaną, podnoszoną budę. Do czasu wprowadzenia samochodu służył on głowom państw, panującym i innym najwyższemu postawionym osobistościom do uroczystych i oficjalnych przejazdów (il. 26). W tym znaczeniu i po francuskiej metamorfozie wróciła do nas spolszczona nazwa „kalesza”. Na terenach zamieszkałych przez Polaków w czasie zaborów nie istniał dwór monarszy, nie było dworów książąt udzielnych, nie było głowy państwa, nie było rządu – nie było prawdopodobnie i kaleszy. Przynajmniej nic o tym nie wiadomo. Po odzyskaniu niepodległości mieliśmy prezydenckie lando i już nie sięgano do tamtego ceremonialnego rekwizytu. Dopiero w 1924 roku przybyła do naszego kraju pierwsza kalesza. Był to spadek jaki

otrzymał Alfred hr. Potocki z Łańcuta po swoim dalekim kuzynie Mikołaju, posiadaczowi ogromnej fortuny i wspaniałych zaprzęgów w Paryżu.

Dziś mamy w Polsce trzy kalesze: w Łańcutcie, w PSO Starogard i właśnie w Golejewku. Egzemplarz golejewski (il. 27) jest wśród nich najskromniejszy i najmniejszy. Odnacza się natomiast piękną sylwetką, szlachetną linią i zgrabnością. Posiada stały kozioł, może więc być powożony wyłącznie z kozła. Na nim jest miejsce dla stangreta i dla lokaja, który mógł być pomocny przy wsiadaniu i wysiadaniu. Konstrukcja nadwozia pozwala jednak na otwieranie i zamykanie drzwi przez samych pasażerów i nie ma wykładanych stopni, jest tylko jeden, stały. Wnętrze, zgodnie z zasadami, jest tapicerowane czarną, pikowaną skórą. Przy takim zaprzęgu obsługę, a więc stangreta i lokaja, obowiązuje czarny cylinder z kokardą, ciemny surdut liberyjny i krótkie do kolan spodnie, białe pończochy i czarne czółenka. Zaprzęg w zasadzie był parokonnny, tylko w zupełnie wyjątkowych przypadkach dopuszczano czterokonnny. Pojazd jest cały czarny, posiada jedynie złote żyłkowanie. Jest to zestaw kolorów nie spotykany w innych typach pojazdów.

W następnej grupie pojazdów wyjazdowych lando, dwa landolety, dwie karety-*coupe*, znakomity powóz-wiktoria i dwa powozy typu milord należą do rodzajów dziś już w stadninach nie używanych dla celów użytkowych, a służą raczej pokazom i w



28. Wózek „biskupiński”. Wielkopolska, 1. ćwierć XX w.
Fot. Z. Raplewski

szczególnych okolicznościach mogą spełniać rolę reprezentacyjną. Mimo swego zróżnicowania, mają jednak pewne cechy wspólne. Chociaż były używane zarówno w miastach jak i na wsi, mają niejako miejski charakter. Do pierwszej wojny światowej w miastach były nawet liczniejsze, spełniając rolę dzisiejszego samochodu osobowego (nie było ich oczywiście tak wiele, zwłaszcza w naszym kraju). Natomiast w okresie międzywojennym już w miastach się ich nie widziało, pozostały prawie wyłącznie domeną dworskiej wsi. Wszystkie są utrzymane w barwach raczej ciemnych, dobranych według określonego wzorca; w grę wchodzi ciemne granaty, ciemne zielone, ciemne brązy – wszystkie w połączeniu z czarnym. Równie ciemna jest ich tapicerka w harmonizujących z nadwoziem kolorach. Wszystkie mają alpakowe⁷⁶ lub mosiężne okucia a wachlarze (błotniki) z bukatowej czarnej skóry. Wśród amatorów, koneserów rozmiłowanych w zaprzęgach, tych, którzy swe zaprzęgi przedstawiali na konkursach i korsach kwiatowych, zasadą było przestrzeganie pewnych reguł dotyczących kolorystyki całego zaprzęgu, zwłaszcza miejskiego. Tapicerka pojazdu

⁷⁶. Alpaka – stop metali imitujący srebro.

powinna harmonizować więc z kolorem zewnętrznym, ściśle mówiąc z barwą tablic⁷⁷ pojazdu, z którą powinna harmonizować też liberia stangreta. Jeżeli okucia pojazdu były np. mosiężne, to także mosiężne powinny być okucia na uprzęży, zaś guziki u liberii w kolorze złotym. Jeżeli okucia u pojazdu i u uprzęży były alpakowe, to obowiązywały guziki srebrnego koloru.

Pojazdy miejskie, jako przystosowane na drogi twarde i bruk uliczny, nie były budowane z myślą o koleinie. Wszystkie mają przeważnie 130–145 centymetrów rozstawu kół, a zdarzały się nawet i takie, które pozostawiały po sobie cztery ślady, czyli, że miały rozstaw kół przednich mniejszy od rozstawu kół tylnych.

Zupełnie innym, a unikalnym w naszym kraju jest golejewski faeton – sportowy pojazd w stylu angielskim. Jego cechą szczególną jest to, że łączy w sobie cechy faetonu z pojazdem o nazwie *wagonette*. Oznacza to, że miejsca dla luzaków są ustawione poprzecznie do kierunku jazdy a oni sami wchodzi tam przez drzwiczki umieszczone w tylnej ścianie skrzyni wehikulu. Ponadto pojazd jest typu

⁷⁷. Różnokształtne płaszczyzny nadwozia osobowego.



29. Sanie koszykowe. Niemcy, I. ćwierć XX w.

Fot. Z. Raplewski

ralli, co oznacza, że boczne ściany skrzyni są w swej górnej części jakby odgięte na zewnątrz, tworząc wachlarze boczne. Jest to wyrób znakomitej wytwórni wiedeńskiej S. Armbrustera, pochodzący najprawdopodobniej z pierwszej ćwierci naszego stulecia.

Zupełnym przeciwstawieniem tego ostatniego jest tzw. wózek osadników pruskich, zwany również wózkiem „biskupińskim” (il. 28), a w istocie będący przykładem pojazdu z bogatej wielkopolskiej wsi włościańskiej z przełomu XIX i XX wieku. Wózek jest znakomitym dowodem na to, jak dalece sięgały wpływy zaborców i w jakiej mierze odbiło się to na naszej kulturze materialnej. Znacznie bardziej przypomina on podobne pojazdy niemieckie niż polskie z Mazowsza lub inne, z centralnych dzielnic naszego kraju. Egzemplarz golejewski jest już rzadko spotykanym okazem wiejskiego rękodziela.

Cała następna grupa pojazdów ma w Stadninie zdecydowanie użytkowy charakter a jej wiejski styl przejawia się tym, że części drewniane pozostają w kolorze naturalnego jesionu, a wszystkie części żelazne lakierowane są na czarno, przeważnie z złotym żyłkowaniem (dekoracją w formie wąskich pasków). Nie przedstawia ona walorów zabytkowych,

ale wykonana prawidłowo, zgodnie z obowiązującym od prawie stu lat stylem tego regionu, daje się znakomicie połączyć z grupą poprzednią, tworząc wspólnie piękny, wszechstronny, ale jednocześnie jednorodny park pojazdów konnych wielkopolskiej stadniny.

Od tej reguły są jednak wyjątki i odstępstwa. Do nich należy znakomita bryczka w stylu węgierskim. Wykonana jest co prawda w niemieckiej fabryce L. Walza z Karlsruhe, ale z niemiecką pedanterią, niezwykle wiernie utrzymana jest w czystym węgierskim stylu. Ma nadwozie z plecionej wikliny, w kolorze czarnym i o proporcjach dających wrażenie szczególnej lekkości, co jest cechą wyrobów pochodzących ze wschodnich terenów europejskich. Pojazd ten wręcz „aż się prosi” o zaprzęg rącznych koni, tzw. jukierów w uprzęży węgierskiej z szalankami.

Drugim wyjątkiem jest linijka, która, choć spotykana na wsi wielkopolskiej, z proveniencji i stylu należy do krajobrazu polskiej folwarcznej wsi zaboru rosyjskiego a zwłaszcza Kresów Wschodnich. Rodzajów linijek było chyba tyle ile powiatów i warsztatów ich rozwiązania techniczne były najrozmaitsze. Natomiast losy linijki potoczyły się tak niefortunnie,

że okres ostatniej wojny był właściwie zagładą tego pojazdu i o autentyk sprzed wojny dziś bardzo trudno. Tym większa to zasługa Stadniny, że posiadany egzemplarz po generalnym remoncie został uratowany dla przyszłości.

Kolekcja golejewska zawiera kilkoro sań. Przeważnie są tu sanie typu niemieckiego, o cechach już omówionych. Należy zwrócić uwagę na duże, spacerowe sanie (il. 29), plecione ze słomianego warkocza, które są tak skonstruowane, że powożący siedzi nie z przodu, lecz za nadsaniem, na specjalnym siodełku, okrakiem. Jest to rozwiązanie w saniach dość często spotykane. Z przodu widnieją dwa wachlarze siatkowe, zabezpieczające przed pecynami śniegu spod kopyt końskich.

Inne sanie, przypominające typ petersburski⁷⁸ to trzeci wyjątek w dominującej zachodnioeuropejskiej atmosferze powozowni golejewskiej. Zgodnie z charakterem wschodnich pojazdów zaprzęgowych są one znacznie mniejsze od poprzednich, przeznaczone

dla dwóch pasażerów. W takich saniach powożący w czasie jazdy w zasadzie stoi, może jedynie przysiąść na specjalnie w tym celu skonstruowanym koziołku. Takie sanie wymagają uprzęży szorowej z janczarkami, czyli kulistymi dzwonkami na pasie, zawieszonym z szyi koni. Można przy nich zastosować siatki przykrywające konie i zaczepione u przodu sań.

Wszystkie obiekty w powozowni golejewskiej są w znakomitym stanie, po generalnych remontach w firmie Bogajewicza i warsztacie Grzymisławskiego w Gostyniu. Budynek, w którym kolekcja się mieści, stwarza bardzo dobre warunki ekspozycyjne. Każdy też egzemplarz opatrzony jest stosowną notą informacyjną.

⁷⁸. Małe sanie jedno lub parokonne, przeznaczone dla dwóch pasażerów i stangreta powożącego w postawie stojącej, utrzymane przeważnie w ciemnych kolorach, popularne na terenach b. zaboru rosyjskiego.

W CIENIU PAŁACU PANI WALEWSKIEJ

Stadnina Koni Walewice położona jest w centrum Polski, 24 kilometry na zachód od Łowicza i należy do najbardziej znanych w kraju prowadząc hodowlę koni półkrwi anglo-arabskiej, zgodnie z obecną nomenklaturą – rasy małopolskiej. Walewice, jako rezydencja, od zarania swych dziejów były własnością rodziny Colonna Walewskich. Owiany legendą napoleońską pałac klasycystyczny, wybudowany w 1783 roku według projektu Hilarego Szpilowskiego, odrestaurowany, w bardzo dobrym stanie, mieści w pięknie ozdobionych sztukateriami wnętrzach stylowe meble, obrazy i wazy. Tu urodził się w roku 1810 syn Napoleona i Marii z Łączyńskich z Kiernozi Walewskiej, Aleksander Florian Józef hr. Colonna-Walewski, uznany za syna jej pierwszego męża, Anastazego. Aleksander, jako dwuletnie dziecko obdarzony został przez cesarza tytułem hrabiego oraz wyposażony w ogromną, na ówczesne czasy, fortunę w wysokości 169.516 franków rocznie. Późniejszy książę Francji, wybitny polityk, piastował za

czasów Napoleona III urząd ministra spraw zagranicznych. Legenda zaś napoleońska wymaga małego sprostowania, bowiem cesarz nigdy w Walewicach nie był.

Pałac położony jest malowniczo w parku krajobrazowym, zaprojektowanym i założonym przez Władysława Kronenberga w 1886 roku. Zwraca uwagę wzorowy układ kompozycyjny i bardzo urozmaicony drzewostan. Od połowy XIX wieku posiadłość przeszła w ręce rodziny Grabińskich. Ostatnią właścicielką Walewic była Jadwiga z hr. Potockich, zamięlowana i utalentowana hodowczyni koni.

Przed pałacem, koło podjazdu, w cieniu wspólnych czterech dębów piramidalnych, po dwóch stronach, symetrycznie, widnieją dwa skromne, wcześniejsze od pałacu osiemnastowieczne budynki gospodarcze. Były to stajnie i powozownia wyjazdowa, służąca w każdej chwili potrzebom właścicieli. Patrząc na fronton pałacu stajnię mamy po



30. Lando. Bracia Markow, Moskwa, 1918 r.
Fot. Z. Raplewski



31. Powóz - milord. A. Hertel, Warszawa, początek XX w.
Fot. Z. Raplewski

prawej stronie, a powozownię – po lewej. Budyńki te swoje dawne funkcje pełnią nadal.

W powozowni na szczególną uwagę zasługuje grupa zabytkowych, wyjazdowych i reprezentacyjnych ekwipaży, związanych z rezydencją. Ponadto zobaczyć tu można kilka pojazdów sportowych, gospodarczych i spacerowo-komunikacyjnych mniejszej wartości, jednak równie stylowych. Są one użytkowane w sporcie, albo podczas polowań, których tutaj w sezonie odbywa się dużo.

W pierwszej kolejności należy wymienić lando (il. 30). Egzemplarz to nie podobny do żadnego innego ze znajdujących się w naszym kraju. Już samo to, że jest produkcji rosyjskiej, stawia je w sytuacji wyjątkowej, bo wyrobów tej proveniencji mamy zaledwie kilka. Lando walewickie jest produkcji wytwórni braci Markow w Moskwie i zostało zakupione przez byłego właściciela Walewic, Stanisława Grabińskiego w 1918 roku. Nietypowa jest budowa skrzyni tego pojazdu. Znane w Polsce landa mają bowiem skrzynię albo kanciastą, ewentualnie lekko zaokrągloną, albo zdecydowanie łódkowatą. Tu zaś mamy do czynienia z rozwiązaniem pośrednim. Boczne tablice skrzyni są przedzielone listwą, co jest zupełnym ewenementem. Również zupełnie

nie spotykany jest sposób zamocowania okien w drzwiach. Szyby bowiem są w stałych ramach, przy mocowanych do drzwi od wewnętrznej strony za pomocą zawiasów. Sylweta pojazdu jest nieco ciężkawa, a mimo to w liniach nadwozia dostrzegamy wiele szlachetności. Lando wyposażone jest w rzadko w Polsce spotykane okrągłe, pionowe latarnie. Ogólnie można stwierdzić, że mamy tu do czynienia z klasycznym przykładem wytwórczości rosyjskiej z okresu poprzedzającego pierwszą wojnę światową.

Drugim pojazdem należącym wcześniej do dawnych właścicieli Walewic jest powóz milord (il. 31). Obiekt to tym cenniejszy, że pochodzi ze znakomitej warszawskiej firmy. Jak już mówiliśmy, warszawskie wytwórnie były szczególnie chętnie widziane przez klientelę, znane bowiem były z dobrego gustu, a wzorowały się w tym na przodujących w Europie fabrykach wiedeńskich lub paryskich. Do takich należała fabryka powozów Adolfa Hertla, mieszcząca się przy ul. Długiej 16. Powóz walewicki odznacza się wszystkimi zaletami, z których słynęła wytwórnia Hertla w Królestwie i Cesarstwie. Przede wszystkim więc, mimo że należy on do miejskich, tzw. półtoracznych a więc dość szerokich pojazdów, przeznaczonych do paro- lub czterokonnego zaprzę-

gu, to sprawia wrażenie niezwyklej lekkości i elegancji. Wszelkie wykończenia powozu noszą znamiona luksusu, co dotyczy np. skórzanych wachlarzy i znakomitej tapicerki sukiennej. Zupełnym unikatem są tu latarnie karbidowe – to jedyna taka para w kraju (il. 32).

Obydwa wyżej opisane pojazdy są osadzone na kołach wykonanych według prawideł najnowszej wówczas techniki, to znaczy z bandażami z masywnej gumy, naciąganych na żelazne obręcze; na dawało to wehikułowi wielokrotnie tu podkreślaną lekkość.

Cechy tej pozbawiona jest natomiast kareta *-coupe* (tzn. przeznaczona dla dwóch osób). Jej koła, o konstrukcji typowo niemieckiej, bardzo solidne, mają na obwodach, złożonych z dwóch drewnianych dzwon, żelazne obręcze, a dopiero na nie naciągnięte bandaż z masywnej gumy. Powoduje to dużą grubość obwodów kół, a w efekcie sprawia wrażenie „ociężałości” całego wehikułu. Kareta, o której mowa (il. 33), egzemplarz przeznaczony do eleganckiego zaprzęgu parokonnego ze stangetem i lokajem, to znakomity produkt renomowanej firmy, znanej w Europie fabryki berlińskiej Josefa Neussa. Jak wszyscy cenieni wytwórcy, Neuss numerował swoje wyroby; pojazd z Walewic nosi numer kolejny 6523.

Kareta miała swą bogatą i niecodzienną historię. Zakupiona została przed pierwszą wojną światową w Berlinie, gdzie Radziwiłłowie mieli swój pałac. Niedługo po tej wojnie znalazła miejsce przy pałacu na Bielańskiej w Warszawie, kiedy to uczestniczyła w życiu publicznym, jako że jej właścicielem był Janusz ks. Radziwiłł, mąż stanu, senator i przywódca konserwatystów. Pobyt karety w Warszawie trwał krótko, gdyż wyparły ją szybko wchodzące w modę samochody. Znalazła więc schronienie w Nieborowie i tam służyła swym nowym właścicielom do 1945 roku, kiedy ci, w obawie przed zbliżającym się frontem, próbowali uciec się w kierunku zachodnim. Dojechali zaledwie do Walewic. Kareta więc została w Walewicach, miejscu oddalonym o 34 kilometry od Nieborowa. Może tam kiedyś wróci? Ekwiπαż ten jest przykładem znakomitego i bardzo solidnego wykonawstwa oraz wytwornego wykończenia.

Jest w Walewicach także druga kareta, która się tam znalazła po ostatniej wojnie, po przyłączeniu do Stadniny pobliskiego majątku Sobota, dawnej siedziby Zawiszów. Stamtąd pochodził słynny działacz niepodległościowy i bohater powstania listopadowego Artur Zawisza. Potem Sobotą władali Stokowscy, a ostatnim właścicielem majątku był Wiktor Przegaliński. Wspomniana kareta, również typu



32. Unikalne latarnie powozowe, karbidowe. A. Hertel, Warszawa, początek XX w.
Fot. Z. Raplewski



33. Kareta - coupe J. Neuss, Berlin, początek XX w.
Fot. Z. Raplewski



34. Bryczka wasągowa. Nieokreślony warsztat wiejski, okres międzywojenny.
Fot. Z. Raplewski

coupe, jest mniejsza od poprzedniej i niewątpliwie mniej luksusowa. W mniejszym pudle karecianym mogą się zmieścić trzy osoby, przy czym ta trzecia na malej, dodatkowej, rozkładanej ławeczce. Ten egzemplarz jest dużo zgrabniejszy od poprzedniego i ma wszelkie cechy produkcji polskiej, prawdopodobnie warszawskiej. Obiekt przechodził w 1984 roku remont w firmie Bugajewicza w Pniewach.

Spośród pojazdów sportowych w Walewicach zasługuje na uwagę amerykańskiej niemieckiej produkcji z okresu międzywojennego. Amerykan – to nazwa nieprecyzyjna; do drugiej wojny światowej utarło się tak nazywać różne pojazdy przeznaczone do powożenia amatorskiego. W tym wehikule siedzisko dla powożącego jest siedziskiem głównym; za nim znaj-

duje się miejsce dla obsługi zaprzęgu, które można zająć dopiero po rozłożeniu głównego siedziska. Gdy tylne siedzenie nie jest zajęte można je przykryć specjalną klapą. Taka skomplikowana konstrukcja powoduje, że jest to pojazd bardzo niewygodny i niezbyt urodziwy. W Polsce mamy takie dwa obiekty, drugi znajduje się w Państwowym Stadzie Ogierów w Białym Borze.

Z pojazdów używanych obecnie w Walewicach do polowania należałoby wymienić bryczkę wasągową (il. 34). O tym typie pojazdów będzie jeszcze mowa. Tu stwierdzić należy, że jest to obiekt charakterystyczny dla polskiej folwarcznej wsi i bogatszego włościanstwa z południowych, wschodnich i częściowo centralnych regionów naszego kraju.

W ŁĄCKU

Wzniesiony w 1923 roku przez inż. arch. Józefa Głowczewskiego kompleks zabudowań Państwowego Stada Ogierów w Łącku otoczony jest swoistą legendą. To, wśród równin mazowieckich, 10 kilometrów od Płocka położone Stado stało się niejako symbolem myśli hodowlanej dwudziestolecia międzywojennego i świadectwem wielkiego trudu, jakiego dokonano dla odbudowania jej po pierwszej wojnie światowej i przystosowania dla potrzeb odrodzonego, niepodległego państwa. Legendę tę utrwała również piękna architektura budynków Stada z okresu jej znakomitego rozkwitu w tzw. dworskim stylu. Te walory i dobre tradycje, położenie w centralnym regionie kraju, niedaleko od stolicy, naturalnie wprost predestynują do działalności wykraczającej poza obowiązki wyłącznie hodowlane. Do takich działań należy jazda zaprzęgami, a co za tym idzie, odpowiednia organizacja parku pojazdów konnych.

Historia Stada w Łącku rzutuje na zawartość tego parku, bo mamy tu pojazdy sprzed drugiej wojny, obiekty zgromadzone w czasie okupacji jak i egzemplarze nabyte ostatnio. Te trzy okresy wyraźnie wpłynęły na charakter zbioru i aczkolwiek taki podział zdecydowanie różnicuje pojazdy, to jednak występuje tu również wspólna ciągłość, tak jak nieprzerwana jest działalność Stada od początku jego istnienia, bez względu na okoliczności. Taki też zastosujemy podział omawianych tu pojazdów.

Z plakiety inwentarzowej można domniemywać, że najstarszym pojazdem w Łącku, istniejącym do dziś, jest myśliwska bryka pruska *Jagdswagen* znajdująca się w Stadzie od 1931 roku. Ten rodzaj pojazdu wymaga objaśnienia. To duży, sześcioposobowy, wielozadaniowy wehikuł, wytwór pruski z XIX wieku, przystosowany do polowań i do wielokrotnych zaprzęgów. Zbudowany jest w ten sposób, że może być obsługiwany zarówno przez służbę profes-



35. Bryczka mazowiecko-kujawska. Nieokreślony warsztat w centralnej Polsce, 1934 r.
Fot. Z. Raplewski



36. Dokart dwukolowy (tandem). E. Zimmermann, Berlin, prawdopodobnie okres międzywojenny.
Fot. Z. Raplewski

jonalną jak i przez towarzystwo amatorów. Za nadwoziem umieszczony jest składany kosz na ubitą zwierzynę. Pojazd szeroki, duży, bardzo wygodny, o wyraziście ukształtowanym wzorcu. Ten styl pojazdu w wersjach luksusowych i poślednich bardzo lubiany w ziemiańskich i wojskowych sferach niemieckich, szybo przyjął się na Pomorzu i w Wielkopolsce, zdobył sobie na tych terenach uznanie i był chętnie kopiowany. Egzemplarz łącki został wyprodukowany w wytwórni braci Waberskich w Gnieźnie przy ul. Rzeźnickiej 5, prawdopodobnie w 1929 roku. Jest to pojazd bardzo stylowy, dobrze wykonany, zadość czyniący wszelkim wymogom wzorca. Należy do niewielu już obiektów pozostałych po tej znanej i zasłużonej firmie.

Drugim okazem z tej grupy jest bryczka mazowiecko-kujawska (il. 35), jak mówi ustny przekaz – produkcji miejscowej, co choć nie wykluczone jest mało prawdopodobne. Przed wojną bowiem ani w Płocku, ani w żadnej innej pobliskiej miejscowości fabryki pojazdów nie było, działały natomiast liczne małe warsztaty kowalskie i kołodziejskie, w których można było przy zakupie odpowiednich części zmontować bryczkę systemem gospodarczym. Ta bryczka została zbudowana prawdopodobnie w 1934 roku i jest przykładem bardzo popularnego

pojazdu z polskiej wsi dworskiej i bogatszej włościańskiej. Stosowano do niej zaprzęg parokonny w szorach lub chomątach krakowskich.

Do omawianej grupy należy jeszcze zaliczyć dość prymitywne sanie parokonne, jesionowe, spacerowe. Wiąże się z nimi legendę, że były chętnie używane przez marszałka Rydza Śmigłego, który często rezydował w miejscowym pałacu. Sanie te jednak nie przedstawiają sobą jakichś szczególnych wartości, a legenda, aczkolwiek możliwa, nie jest dziś do zweryfikowania.

Okres okupacji w Łącku łączy się z osobą majora Georga Steinkopfa, niemieckiego komendanta Stada, który podjął działalność zaraz po zakończeniu kampanii wrześniowej w 1939 roku. Należy przypuszczać, że skoro Steinkopf sprowadził z Niemiec aż pięć pojazdów, to sprzed wojny w powozowni łąckiej pozostało wówczas niewiele.

Z ówczesnych nabytków przede wszystkim wymienić tu wypada dwukolowy dokart (il. 36) przystosowany do zaprzęgu tandemowego, jeden z dwóch istniejących w Polsce egzemplarzy; drugi znajduje się w Państwowym Stadzie Ogierów w Gnieźnie. Dokart łącki pochodzi najprawdopodobniej z okresu międzywojennego, ze znanej berlińskiej firmy Zimmermanna i posiada klasyczną formę tego



37. Zaprzęg typu sportowego „wazydło” (tandem).
Mal. A. Grzybowski

stylu. Kiedyś, jeszcze na początku XIX wieku, w Anglii używano takich pojazdów do przewozu psów, m.in. na polowania (stąd nazwa *Dog-Cart*). Czterookonowe nadwozie, z dwoma siedzeniami zwróconymi plecami do siebie, tworzy klatkę, zawieszoną na dwóch eliptycznych półresorach i długich dyszlach. Możliwość przesuwania nadwozia i wysokie na 150 centymetrów koła dają możliwość idealnego wyważenia pojazdu. Dokart jest tym cenniejszy, że w szorowni Stada znajduje się specjalna, unikalna uprząż chomątowa do zaprzęgu tandemowego. Uprząż w stylu angielskim posiada specjalną konstrukcję umożliwiającą doprzężnięcie konia lejcowego do dyszlowego. Zaprzęg tandemowy, czyli parokonny „wazydło” – co oznacza, że konie są ustawione jeden za drugim – to zaprzęg bardzo trudny, ale znakomicie się nadający do różnych pokazów i mówiący wiele o wyszkoleniu koni (il. 37).

Kareta *coupe* o dwuosobowym pudle przypomina wcześniej już opisane. Osadzona na kołach o żelaznych obręczach, zupełnie jest pozbawiona wachlarzy. Inne jej cechy wskazują jednoznacznie na produkcję niemiecką.

Niespotykanym rodzajem pojazdu, unikalnym w naszym kraju, jest duża, sześćoosobowa bryka (il. 38), tak jak dokart fabrykacji Zimmermanna, zaku-

piona prawdopodobnie w firmie Hofschulte w Berlinie i pochodząca najpewniej sprzed pierwszej wojny światowej. Dwudzwonowe, z drewna hikorowego, zgrabne, delikatne a jednocześnie mocne koła, harmonijne nadwozie z trzema siedzeniami, tworzą bardzo stylową sylwetkę pojazdu. Na szczególną uwagę zasługują zespolone na stałe z pojazdem latarnie o niespotykanym kielichowym kształcie (il. 39). Paro- lub czterokonny zaprzęg w lejc w stylu angielskim lub piątka w stylu węgierskim mogą stworzyć z tym pojazdem całość wybitnej i bardzo rzadkiej urody.

Par excellence sportowym pojazdem, widywanym na zawodach w powożeniu rozgrywanych obecnie, jest faeton, czołowy przedstawiciel angielskiego stylu, zbudowany w firmie Levy z Hamburga, prawdopodobnie w okresie międzywojennym. O faetonach już była mowa, więc przy tej okazji należy podkreślić, że jest to piękny i bardzo utrzymany w stylu egzemplarz, charakteryzujący się znakomitą proporcją kół, które mimo że mają obwoły z drewna, żelaza i masywnej gumy, są w rysunku szczególnie delikatne.

Ostatnim pojazdem z grupy sprowadzonych przez mjra Steinkopfa jest brek bagażowy. Został on wyprodukowany w wytwórni niemieckiej, ale pocho-



38. Bryka sześćoosobowa. E. Zimmermann, Berlin, początek XX w.
Fot. Z. Raplewski



39. Latarnia o kielichowym kształcie. E. Zimmermann, Berlin, początek XX w.
Fot. Z. Raplewski



40. Polówka. W. Wierzbicki, Warszawa, okres międzywojenny.
Fot. Z. Raplewski

dzi podobno z dworu holenderskiego. Bardzo solidnie i mocno zbudowany, posiada klasyczne „brekowe”, z okutego drewna rozwiązanie konstrukcji przedniej części podwozia i koźlowej części nadwozia. Jego część bagażową tworzy płaska skrzynia platformowa. Pojazd nadaje się szczególnie do pokazów wielokonných zaprzęgów ciężkich koni.

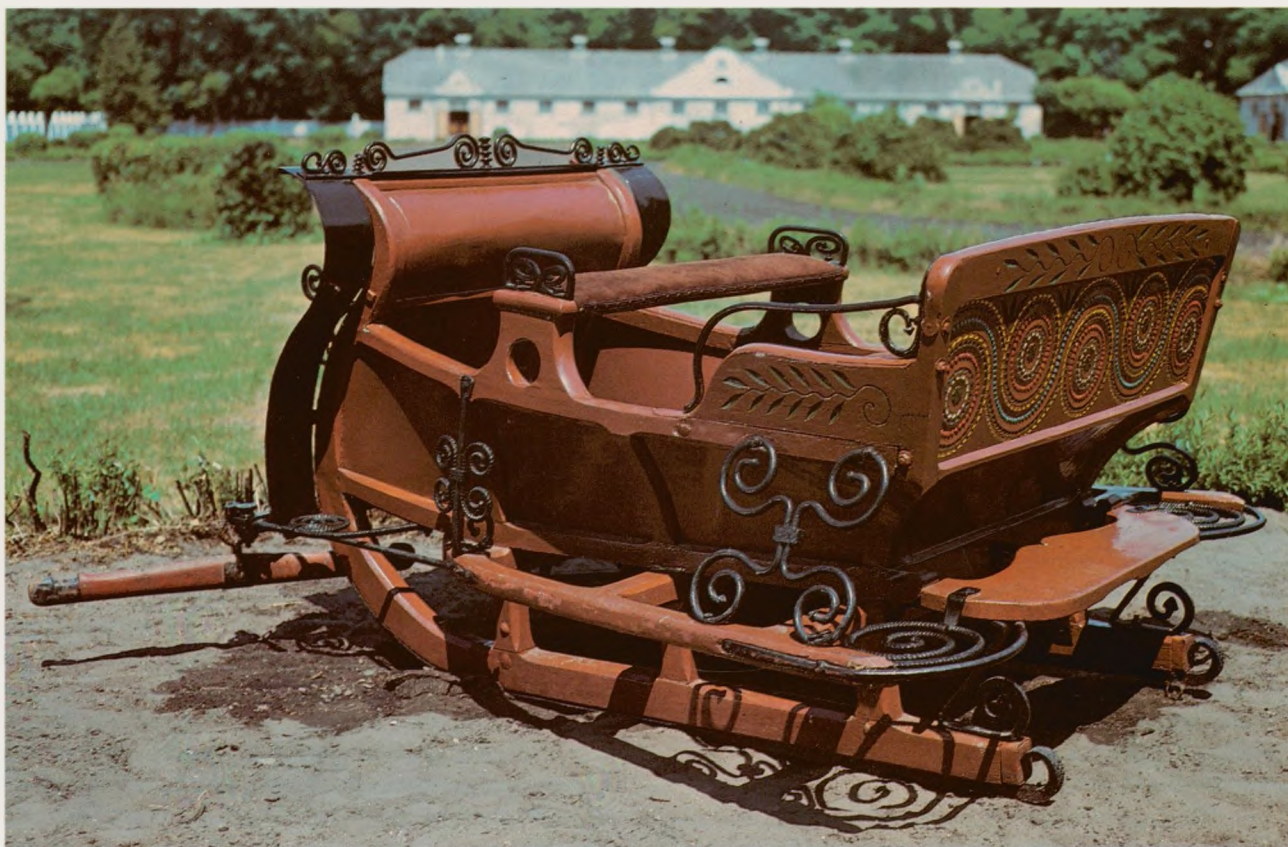
Obecnie Stado zaczyna uzupełniać swój park pojazdów. Centralne położenie w kraju przemawia za gromadzeniem obiektów przede wszystkim pochodzących z tych właśnie terenów i regionów. I takie tendencje dają się uchwycić, gdy przyjrzymy się ostatnim nabytkom.

Do niedawna nie dysponowano w Łącku powozem – pojazdem wszak najbardziej popularnym. Ostatnio przybyły dwa takie egzemplarze, obydwa o cechach produkcji z terenów dawnego zaboru rosyjskiego, ale wyprodukowane prawdopodobnie już w drugiej ćwierci XX wieku. Jeden z nich jest szczególnie cenny będąc pojazdem tzw. kolejniackim, to znaczy o rozstawie kół 100 centymetrów, czyli o koleinie obowiązującej powszechnie właśnie na tych terenach i jest przystosowany do zaprzęgu podlaskiego z dugą. Obydwa powozy są charakterystyczne dla naszej komunikacji wiejskiej i małomiasteczko-

wej. Najwłaściwiej powinny być prezentowane w krakowskim stylu, w warszawskiej jego odmianie.

Innym pojazdem, pochodzącym z tego samego kręgu kulturowego, jest niedawno nabyty wiejski wolant. To również pojazd dworski i bogatszej wsi włościańskiej, używany w letnie, pogodne dni. Niestety, określenie jego wytwórcy jest dziś bardzo trudne lub w ogóle niemożliwe. Cały jesionowy, w kolorze naturalnego drewna, odkryty, stanowił dość częsty widok przed wojną. Używany był prawie zawsze w zaprzęgu parokonnym, w uprzęży szorowej.

Przedstawicielką przedwojennego folwarku jest również polówka (il. 40), o której wiemy, że pochodzi z okresu międzywojennego, a zbudowana została w warsztacie Wacława Wierzbickiego, mieszcącym się przy ul. Leszno 45 w Warszawie. Ten bardzo cenny i zabytkowy obiekt jest w znakomitym stanie po generalnym remoncie w warsztacie inż. Bogajewicza. Jest to bryczka małych rozmiarów, przeznaczona dla administratora lub właściciela majątku do objazdu pól i gospodarstw. nieskomplikowane nadwozie mieści jedno dwuosobowe siedzenie i nie przewiduje, poza powożącym, innej obsługi zaprzęgu. Bryczka ta przystosowana jest do zaprzęgu paro-



41. Sanie we wschodnim stylu. Nieokreślony warsztat podlaski, 2. ćwierć XX w.
Fot. Z. Raplewski

lub jednokonnego; szczególnie lubiane były przy takich bryczuszkach kuce⁷⁹. Rodzajów polówek było tyle, ilu stelmachów i kowali. Przeglądając katalogi przedwojennych wytwórni spotkać można ich wiele i w najrozmaitszych formach; od kresowych kałama-szek⁸⁰ po wielkopolskie parkowce.

Łącki park pojazdów wzbogacił się również o dwoje bliźniaczo podobnych sań z regionu podlaskiego (il. 41). Bogato zdobione kowalską robotą, są typowym przykładem wschodnich wpływów na naszych ziemiach. Są to sanie głębokie, zapewniające ciepło pod baranicą, a przypominające omawiane wcześniej sanie petersburskie, chociaż w szczegółach nie mają z nimi nic wspólnego. Miejsce dla stangreta tu również wymusza postawę stojącą w czasie jazdy. Do sań takich stosuje się parokonny zaprzęg w chomątach krakowskich z janczarkami u szyi lub zaprzęg jednokonny, podlaski z dugą, również z janczarkami. Tak jeździła chętnie szlachta z zaścianków podlaskich.

⁷⁹ Male konie do 148 cm wysokości.

⁸⁰ Nieduży, jednokonny pojazd typu bryczki bez resorów, rozpowszechniony na Białorusi, Litwie i Ukrainie wśród miejscowej ludności i uboższej szlachty polskiej w XIX i na pocz. XX w.

Pojazdem również nowo nabytym, ale już zupełnie innego pochodzenia i odmiennego gatunku jest landolet produkcji wiedeńskiej z warsztatu lub składu polskiego F. Sobolewskiego. Ten zakup stał się jednocześnie odkryciem; sądzono bowiem dotychczas, że jedynie krakowska wytwórnia J. Weigla miała swój skład w Wiedniu. Lekki, bardzo zgrabny, niewielki pojazd jest reprezentantem przede wszystkim miejskiej komunikacji i był znacznie bardziej niż u nas rozpowszechniony w krajach zachodnich. Landolet to małe lando, w którym buda składa się jedynie do tyłu a nadwozie, w przeciwieństwie do czteroosobowego landa, mieści w zasadzie dwoje pasażerów. Jest to rodzaj pojazdu bardziej od landa uniwersalny i był chętnie wykorzystywany w roli dorożki. Egzemplarz łącki przedstawia dużą wartość zabytkową.

Poza interesującymi pojazdami Stado dysponuje bogatą i dobrze zorganizowaną szorownią⁸¹, w której wiszą czterokonne komplety uprzęży chomątowej w stylu angielskim, także komplety parokonne, wspomniana uprzęż tandemowa, wiele kompletów szorowych oraz parokonna uprzęż krakowska.

⁸¹ Pomieszczenie do przechowywania uprzęży.

PO ŻREBIĘTACH KSIĘCIA PANA

Miejscowość Klikowa, obecnie przedmieście Tarnowa, do 1944 roku należała wraz z całym otoczeniem miasta do dóbr tarnowskich Romana ks. Sanguszki, ostatniego właściciela klucza. Ośrodkiem dóbr były Gumniska, gdzie dziś dawny pałac książęcy, otoczony dobrze utrzymanym parkiem, mieści Technikum Rolnicze. Gumniska to siedziba znakomitej stadniny czystej krwi arabskiej. Założona w 1836 roku przez Władysława ks. Sanguszkę z klaczy uzyskanych ze słynnej stadniny arabskiej w Sławucie na Podolu, największy rozkwit i rozgłos osiągnęła w okresie międzywojennym, kiedy stała się czołową prywatną stadnią arabską w naszym kraju. Teren obecnie zajmowany przez Państwowe Stado Ogierów Klikowa to dawna żrebięciarnia ks. Sanguszki. Samo Stado należy do młodszych w kraju, bo założone zostało w 1955 roku, kiedy zabudowania żrebięciarni przerobiono i zaadaptowano dla jego potrzeb.

W ciągu ostatnich dwudziestu lat Stado, dosłownie z niczego, dorobiło się największego po Łąncucie zbioru pojazdów konnych w Polsce. Cała kolekcja liczy bowiem 41 obiektów oraz wiele kompletów uprzęży. Powstała ona staraniem niezwykłego

już inż. Adama Niedziałkowskiego, dyrektora Stada, a zgromadzone tu pojazdy przedstawiają sobą wielką różnorodność i niemal pełny przekrój tego, co się w Polsce mogło zobaczyć w przeciągu ostatnich stu lat. Położenie geograficzne Klikowej przesądziło o tym, że mamy tu sporo obiektów z kręgu wytwórczości powoźniczej dawnej monarchii austro-węgierskiej. Niemniej jednak, są tu także wyroby berlińskie czy wielkopolskie.

Wśród pojazdów komunikacyjnych i wyjazdowych zgromadzono tu lando, karetę *coupé*, trzy powozy typu milord i powozik jesionowy.

Zarówno lando, produkt wrocławskiej firmy Wildin, jak i kareta *coupé* z raciborskiej filii fabryki Schustali w Wiedniu, mają typowe cechy pojazdów komunikacyjnych bardzo popularnych w Niemczech, często spotykanych w miastach. Nie grzeszą zbytnio urodą, zwłaszcza lando, które swymi kanciastymi kształtami i niezbyt elegancką sylwetką zdradza małomiasteczkowy, niemiecki gust. Nie możemy bowiem zapominać, że w Niemczech „landauery” to jedne z najpowszechniejszych dawniej środków lokomocji, szczególnie lubiane w małych miastach.



42. Fiaker praski. Klubal i Ska, Praga, 1. ćwierć XX w.
Fot. Z. Raplewski



43. Powozik. A. Sutowicz, Kielce, okres międzywojenny.
Fot. Z. Raplewski

W innych krajach landa służyły do bardziej reprezentacyjnych funkcji i miały kształty, o czym już była mowa, zupełnie inne.

Bardzo ciekawym obiektem w tej grupie jest praski fiakier, produkt firmy Klubal i Ska w Pradze (il. 42), który jest znakomitym przykładem wiedeńskiego stylu dorożek. Wachlarze drewniane, buda z dodatkowym okapem, cała tapicerka z czarnej skóry, koła dość masywne na gumowych bandażach – oto charakterystyczne cechy tego pojazdu. Powoził nim, z końmi w uprzęży szorowej, rozparty fiakier, zawsze w czarnym meloniku.

Dwa powozy-milordy są produkcji austriackiej i niemieckiej, ale na specjalną uwagę zasługuje jesionowy powozik polskiej proweniencji (il. 43). Wykonała go wytwórnia o nazwie „Zakład Powozów i Bryczek A. Sutowicz – Kielce, Starowarszawska 53”. Mały, bardzo zgrabny, typowo polski w stylu, osadzony na stosunkowo niskich (68 i 86 centymetrów średnicy) kołach, jest przykładem rodzimej wytwórczości prowincjonalnej i rodzimych gustów. Cały w kolorze naturalnego jesionu, z brązową, skórzaną tapicerką i juchtową budą, stanowi bardzo interesujący obiekt.

Stado dysponuje aż pięcioma bryczkami. Poza jednym wyjątkiem wyrobu Bogajewicza, pozostałe były wykonane bądź to w samym Tarnowie, bądź w najbliższej okolicy. Są bardzo do siebie podobne; mają szerokie koziołki, zaokrąglone oparcia siedzeń, przybliżoną formę bocznych wachlarzy i korbowo-

klockowe hamulce⁸². Jeden z egzemplarzy ma okucia z nierdzewnego metalu.

Bryczka nie mieszcząca się w tej grupie, szósta w kolekcji, to autentyczna bryczka węgierska (il. 44) pochodząca z Budapesztu, która trafiła do Klikowej z Łącką Nowosądeckiego. Jej charakterystyczną cechą są ażurowe oparcia siedzeń z toczonych trałek, płaski kształt nadwozia, wysokie zawieszenie i forma wachlarzy. Jest jedynym takim egzemplarzem w naszym kraju.

Wśród pojazdów przeznaczonych dla zawodników w konkurencji powożenia trzeba wymienić przede wszystkim faeton, produkt być może paryski. O tym typie pojazdu już była mowa. Wyjątkowość tego egzemplarza polega na tym, że jest jedynym u nas jak dotąd faetonem z budą. Ponadto ma rzadko spotykany hamulec korbowo-klockowy przy lawce dla służby. Dziś taki pojazd nie byłby do zawodów dopuszczony, gdyż, pod groźbą eliminacji, hamulca używać może wyłącznie zawodnik.

Innym obiektem z Klikowej, budzącym szczególne zainteresowanie, jest czterokołowy dokart znakomitej firmy, o której już wielokrotnie była mowa, mianowicie E. Zimmermanna z Poczdamu pod Berlinem (il. 45). Na tabliczkach firmowych i na plakietkach tej fabryki zaznaczano, że to *Königliche Hofwagen Fabrik*, a wszystkie pojazdy były nume-

⁸². Hamowanie polega tu na przyciskaniu drewnianych klocków do obwodu koła; urządzenie jest uruchamiane korbą.



44. Bryczka węgierska. Nieokreślona wytwórnia, Budapeszt, 2. połowa XX w.
Fot. Z. Raplewski



45. Dokart czterokołowy. E. Zimmermann, Berlin, 20. lata XX w.
Fot. Z. Raplewski



46. Dokart czterokołowy. M. Bogajewicz, Pniewy, 3. ćwierć XX w.
Fot. Z. Raplewski

rowane. Nadwozie dokartu jest tak skonstruowane, że podnóżem tylnego siedzenia (tyłem do kierunku jazdy) jest otwierana tylna kłapa jego skrzyni. Siedzenia, dla wygody jadących, w miarę potrzeby dają się przesuwac ku tyłowi lub przodowi. Ten egzemplarz wyposażony jest w białe gumy na kołach. W okresie międzywojennym było to modne, białe gumy dodawały szyku i jako extra wyposażenie były dodatkowo płatne. W istocie, podkreśla to urodę pojazdu. Dokart jest tym cenniejszy, że pochodzi ze znakomitej powozowni ks. Donnersmarcków ze Świerklańca, niemieckich magnatów, do 1945 roku dysponujących w swoich stajniach pierwszorzędnymi końmi, bardzo bogatymi uprzężami i ponad setką pojazdów znakomitych firm powoźniczych.

Drugi czterokołowy dokart, udany model firmy Bogajewicza (il. 46), to pojazd bardzo przydatny do konkursu jazdy z przeszkodami i do ujeżdżania, o zgrabnej, lekkiej sylwetce i nadwoziu ozdobionym ażurowymi poręczami siedzeń z toczonych trałek.

Inny w Klikowej model tej samej firmy został zaczerpnięty z katalogu nie istniejącej już fabryki St. Gąsiorowskiego z Lublina. W Lublinie działały dwie wytwórnie Gąsiorowskich, braci Stanisława i Stefana, znane zwłaszcza przed pierwszą wojną światową; do drugiej wojny fabryka Stefana Gąsiorowskiego zaopatrzyła nie tylko centralną Polskę i pozostawiła kilka

całkowicie oryginalnych i udanych modeli. Właśnie jeden z nich, zaadaptowany do dzisiejszych potrzeb sportowych, odtworzył inż. Bogajewicz i nazwał go „Olimpic”. Pojazd ma charakter polskiej bryczki, ale przecież bryczką w całym tego słowa znaczeniu nie jest, natomiast znakomicie się nadaje do węgierskiego stylu uprzęży szorowej.

Następna grupa pojazdów to trzy wózki krakowskie (il. 47). Są to, jak przystało, wózki wasągowe, w których żeberkowany kadłub nadwozia posyty jest koszem. Jeden posiada plecionkę z wikliny, drugi z lyka jesionowego a trzeci z korzenia jałowca. Mamy wśród nich okazy z siedzeniami stałymi i siedzeniami zawieszonymi na pasach. Dwa są na żelaznych obręczach, a jeden na masywnych gumowych obwodach (bandażach). Wózki te to typowe obiekty w naszym polskim, rodzimym stylu, lekkie i zgrabne pojazdy, widywane często na drogach i na jarmarkach wiejskich w południowych i wschodnich regionach kraju. Dziś to zabytek bardzo cenny i wiele mówiący o polskiej kulturze materialnej. Taki wózek z końmi w krakowskich chomątach to pyszny dziś widok dla chłonnych oczu.

W grupie pojazdów spacerowych zwróćmy uwagę na pojazd o nieprecyzyjnej nazwie diuk (*duc*). W polskiej terminologii nazwy dla takich pojazdów nie mamy. Niemcy nazywają je *Selbstfab*



47. Wózek krakowski. Nieokreślony warsztat wiejski, 2. ćwierć XX w.
Fot. Z. Raplewski



48. Bryka spacerowa. J. Neuss, Berlin, prawdopodobnie 1. ćwierć XX w.
Fot. Z. Raplewski

rer, a był czas, że w Wielkopolsce używano określenia „samojezd” lub czasami „parkowiec” (od *Park wagen*). Ten egzemplarz jest szczególnie urodziwy i sprawia wrażenie niezwykle lekkości, zwłaszcza że oparcia siedzenia są ażurowe, z toczonych tralek, wypełnione przypinaną tapicerką. Pojazd to o tyle wygodny, że nadaje się zarówno do uprzęży chomątowej w stylu angielskim, jak i uprzęży szorowej dla jednego lub pary koni. Jest produkcji niemieckiej, ale bliżej nie określonej.

Dwa wolanty znakomicie ilustrują to, co już było powiedziane o podobieństwie produkcji niemieckiej i wielkopolskiej i o wpływach niemieckich na polskie powoźnictwo. Jeden z egzemplarzy to wyrób firmy Schustala, o której już była mowa, drugi zaś jest produktem fabryki braci Waberskich z Gniezna, też już wcześniej wspomnianej. Ten ostatni jest zdecydowanie zgrabniejszy. Charakterystyczne nadwozie wolantu chętnie używane było w polskiej, przeważnie dworskiej wsi.

Szczególne uwagę skupia inny spacerowy pojazd w Klikowej, którego nietypowe nadwozie jest jakby skrzyżowaniem bryki myśliwskiej z brekiem typu szaraban. Być może, był on używany na polowania. Pojazd ciężki, w zasadzie czterokonny, zbu-

dowany ze smakiem, przystosowany do dżentelmeńskiego powożenia, przy udziale dwóch luzaków, jak dawniej mówiono – *groom*ów, dla których miejsce było na tylnej ławce, tyłem do kierunku jazdy. Jest on wytworem znanej nam już firmy Neussa z Berlina i ma typowe dla produkcji niemieckiej koła o dwóch dzwonach. Egzemplarz klikowski pochodzi albo z Gumnisk, albo z powozowni barona von Götza z Okocimia.

Następnym, niecodziennym i równie trudnym do sklasyfikowania i nazwania pojazdem spacerowym jest inny wyrób Neussa. Chodzi tu o dużą brykę spacerową (il. 48), której niezwykłość polega nie tylko na niespotykanych rozwiązaniach konstrukcyjnych, lecz także na wystroju; poza bowiem wszystkimi tablicami także wachlarze są tu mahoniowe, co stanowi dużą rzadkość. Ten pojazd pochodzi z Olesna.

Wśród pojazdów fabrykacji niemieckiej należy jeszcze zwrócić uwagę na sulkę – dwukołowy pojazd ćwiczebny do zajeżdżania koni, czyli do uczenia pracy w zaprzęgu. Mamy ich w Polsce wiele, a obecnie wyrabia się je na rowerowych kołach i używa do wyścigów kłusaków. Egzemplarz tu przedstawiony ma szczególnie ciekawe koła, o niezwyklej lekkości



49. Uprząż w stylu krakowsko podhalańskim. Nieokreślony warsztat wiejski, 70. lata XX w. Konie rasy huculskiej.
Fot. Z. Raplewski

i wytrzymałości, wykonane bowiem z drewna hikorowego. Nadwozie sulki składa się jedynie z małego siedziska i podnóża dla powożącego.

Na koniec należy się przyjrzeć w Klikowej małej bryczuszcze o płytkiej skrzyni i kwadratowym siedzisku dla czterech osób, siedzących do siebie plecami. Takich lub podobnych bryczek chętnie używano na Kresach Wschodnich i tam nosiły one nazwę patelni. Tutejszy egzemplarz jest szczególnie urokliwy, gdyż siedzenie ma pokryte łaciatą, czarno-białą skórą z cielaka.

W Klikowej jest też pięć sań. Najciekawsze z nich to niskie sanie polskie, których pochodzenie nie jest jednoznaczne. Według jednej wersji mamy tu do czynienia z saniami wykonanymi na zamówienie bylej Stadniny Koni w Albigowej, druga zaś powiada, że sanie te pochodzą z Szepetówki. Tak czy inaczej, należały kiedyś do rodziny Potockich i reprezentują wzorzec z żebrowanym nadsaniem nisko zawieszonym, z szerokim tylnym siedziskiem dla dwóch osób i małym koziołkiem dla stangreta. Sanie te są w kolo-

rze jesionowego drewna, z ciemniejszym flisem, do zaprzęgu wymagają uprzęży szorowej z janczarkami na szyjach koni.

W szorowni w Klikowej przechowuje się parę i czwórkę uprzęży chomątowej krakowsko-podhalańskiej (il. 49), a więc tej bardzo zdobnej i suto nabijanej wszelkiego typu puklami i ćwiekami. Oprócz nich mamy tu m.in. jedną parę chomąt w stylu angielskim, komplet paro-, cztero- i pięciokonny uprzęży szorowej z brązowego blanku oraz podobne komplety z czarnej skóry blankowej. Osobliwością jednak jest uprzęż czterokonna w stylu bałagulskim, będąca wierną kopią oryginalnej uprzęży, zachowanej do tej pory w Janowie Podlaskim. Na uwagę również zasługuje jedyna jak do tej pory w kraju uprzęż do zaprzęgu „trojki” rosyjskiej, wykonana współcześnie. Jest to ten jej rodzaj, w którym środkowy klusak ma na sobie chomąto z dugą, a konie orczykowe są zaprzężone w szleje. Bardzo bogata to uprzęż i bardzo pracochlonna w wykonaniu.

ŚLADAMI PIĘKNEJ DAISY

Książ to miejsce zaiste niezwykle, to wielka i wspaniała magnacka rezydencja. Założony przez Bolka I Świdnickiego w latach 1288–1291 jako zamek obronny, przeszedł bardzo zmienne i burzliwe koleje losu. Należał do Piastów Śląskich, potem przez sto lat do różnych władców czeskich a od 1509 roku władał nim stary ród Hochbergów, wywodzący się jakoby od Piastów. Do tradycji tej rodziny należało, że w każdym pokoleniu jeden z synów nosił imię Bolka. Widowym znakiem tego ciągu historycznego są wielopolowe tarcze herbowe, na których widnieje godło czeskiego lwa, Ślepowron Macieja Korwina, trzy pagórki na szachownicy Hochbergów, orzeł piastowski i godło austriackie. W 1840 roku, po połączeniu księstwa pszczyńskiego z wolnym rodowym majątkiem Książ, całość tego latyfundium obejmowała olbrzymi obszar 400 kilometrów kwadratowych i łączyła się z tytułem książęcym. Jak opisuje w pracy „Zamek Książ” Alfons Szyperski, podjęto w tym czasie wiele działań dla jeszcze większego podkreś-

lenia wspaniałości rodu i rezydencji. Książ już wówczas tworzył cały zespół rezydencjonalny, składowany z zamku z przyległościami o kilkuset pomieszczeniach, tarasów z 26 fontannami, rzezbami oraz alpejską roślinnością, z cennej biblioteki, zbiorów sztuki, dziedzińca otoczonego osiemnastowiecznymi posągami, z pięknego, dwustuhektarowego parku i ogromnej masztarni ze stajniami zbudowanymi w roku 1844. Stajnie zamkowe zbudowane w 1920 roku zamknęły kompleks budynków ustawionych w czworobok. Trzy człony tego czworoboku to stajnie salonowe⁸³, stanowiskowe⁸⁴ (il. 50), stajnie boksowe⁸⁵ i garaże; czwarty bok był powozownią, gdzie stało około 120 wspaniałych pojazdów

⁸³. Stajnie o bogatym, komfortowym wyposażeniu.

⁸⁴. Stajnie o pomieszczeniach trójściennych, gdzie konie stoją uwiązane.

⁸⁵. Stajnie o pomieszczeniach zamkniętych, czterościennych, w których konie przebywają luzem.



50. Ogólny widok stajni w Państwowym Stadzie Ogierów w Książu.
Fot. Z. Raplewski



51. Szaraban. Nieokreślona wytwórnia i czas powstania.
Fot. Z. Raplewski



52. Wagonette. L. Bogajewicz, Pniewy, 2. ćwierć XX w.
Fot. Z. Raplewski

konnych, służących na każdą okoliczność życia zamkowego, ponadto szorownia, siodlarnie, kryta ujeżdżalnia, pomieszczenie gospodarcze, mieszkania dla służby. W 1936 roku powozownię zlikwidowano, a jej budynek przerobiono na jeszcze jedną stajnię; w tym samym roku sprowadzono tu Stado Ogierów śląskich z Lubiąży. Obiekt ten nie ma sobie równego i jest najwspanialszym w obecnych granicach naszego kraju.

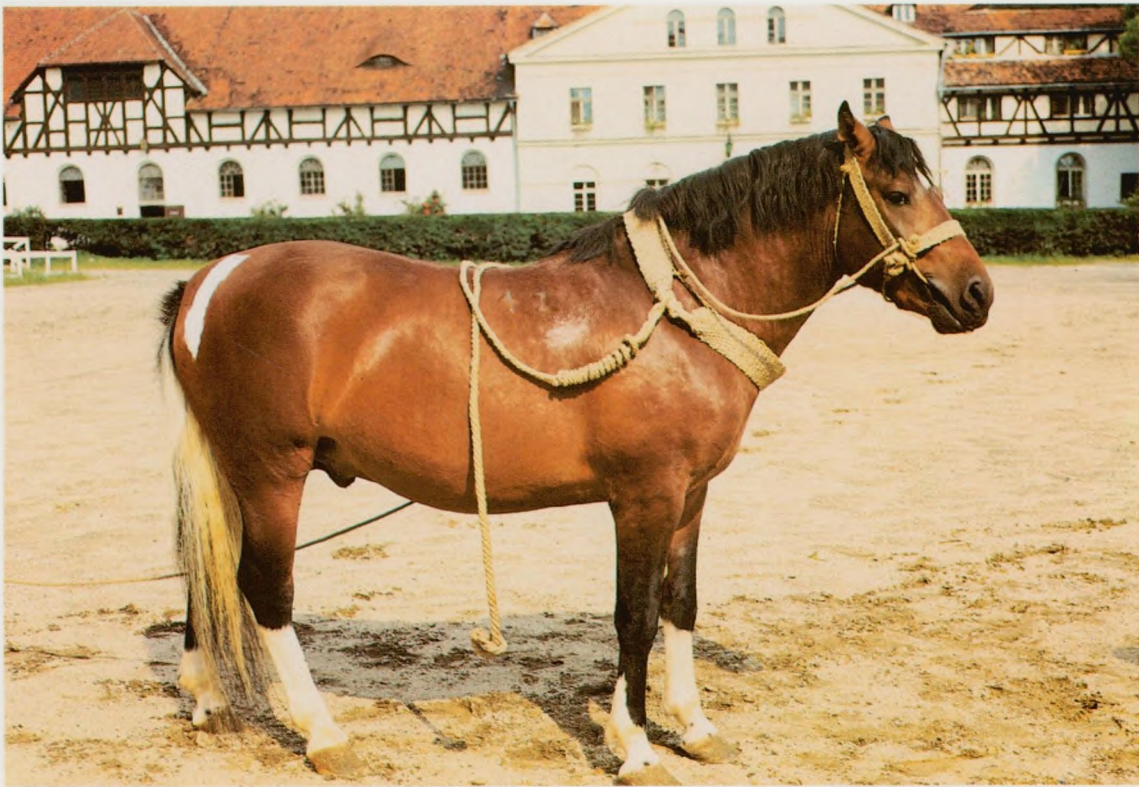
Dzieje ostatnich właścicieli Książa były niesłychanie burzliwe a niekiedy tragiczne. Są one opisane dokładnie w pamiętniku „Taniec na wulkanie”, którego egzemplarz znajduje się w bibliotece łańcuckiej. Autorką tych dzienników jest słynąca z piękności Maria Teresa księżna Pszczyńska, z domu angielskiego Cornwallis West, popularna w salonach Europy i znana jako Daisy of Pless. Przymusowo rozwiedziona, matka otrutego przez hitlerowców ukochanego syna, zmarła ona w zupełnym osamotnieniu w parkowej willi w 1944 roku.

Taka oto atmosfera i taka legenda otacza obecne zbiory Państwowego Stada Ogierów Książ. Wśród niewielu pamiątek z dawnych lat zachował się mundur ostatniego koniuszego stada z lat 1936–1944 i prawdopodobnie jeden z pojazdów. Mowa tu o lu-

ksusowym pojeździe do zaprzęgów wielokonnym o nazwie brek-szaraban (il. 51) – jedynym dziś istniejącym w Polsce egzemplarzu. Typowe, ciężkie jego podwozie rozworowe dźwiga dużą skrzynię, na wierzchu której umieszczono cztery siedzenia. Przednie, dla dwóch osób, wyposażone jest w specjalny klin skrzynkowy⁸⁶ do powożenia zaprzęgiem wielokonnym. Następne dwie ławki, naprzeciwległe, mieszczą sześciu pasażerów, a ławka ostatnia, umieszczona na żelaznych wspornikach, jest przeznaczona dla dwóch osób obsługi zaprzęgu.

Z 21 pojazdów kołowych i sań znajdujących się w zbiorach Książa wymienić zwłaszcza należy powóz-wiktoria i *wagonette* – wyroby firmy Leonarda Bogajewicza, ojca obecnego właściciela fabryki. *Wagonette* (il. 52) – to kopia przedwojennego modelu tego typu ekwipażu, przeznaczonego zarówno do sportu jak i do jazdy spacerowej. Ciekawym pojazdem jest również landolet fiakerski o otwieranym pudle nadwozia, używany jako środek lokomo-

⁸⁶. Siedzisko dla powożącego. Może być twarde, wyścielane, pojedynczy lub podwójny dla profesjonalnego stangreta, może być miękki, tapicerski, dżentelmeński, może być skrzynkowy na pojazdach wielokonnym.



53. Ukraińska uprzęż szlejowa, parciana. Rekonstrukcja. Koń rasy huculskiej.
Fot. Z. Raplewski

cji przede wszystkim w małych miastach niemieckich. Bardzo interesującym obiektem są sanki szlichtadowe (a właściwie ich resztki) z czwartej ćwierci XVIII stulecia, najprawdopodobniej pochodzenia niemieckiego. Sanki takie odznaczały się bardzo bogatą, nieraz wręcz dziwaczną dekoracją rzeźbiarską, a służyły do jazd rekreacyjnych i zabaw na lodzie.

Na szczególnie jednak uznanie w Książu zasługuje szorownia paradna. To jedyna w Polsce, czynna w ośrodku hodowlanym szorownia, pełniąca, wzorem dawnych lat, rolę salonu. Taki bowiem był ongiś obyczaj w ziemiańskich, dworskich i magnackich siedzibach, że zwiedzanie stajni należało do obowiązku towarzyskiego. Siodlarnia lub szorownia była wówczas miejscem recepcyjnym. Otóż w Książu mamy taki salon, gdzie eksponowane są uprzęże, siodła zabytkowe lub ich kopie, kopie oporządzenia jeździeckiego z czasów średniowiecza, ciekawe przybory i akcesoria jak kielzna, bity itp. Wśród uprzęży

trzeba wymienić kopię oryginalnej uprzęży szlejowej z południowo-wschodnich Kresów (il. 53). Uprząż ta charakteryzuje się tym, że cała, łącznie z ogłowiami i lejcamy jest wykonana z partu. Inną ciekawostką jest kopia jednej z trzech uprzęży bałagulskich (il. 54), o których już była mowa. Ponadto znajdujemy tu uprzęże krakowskie w wersji podhalańskiej, uprzęże szorowe i bardzo prawidłowy komplet uprzęży chomątowej w stylu angielskim, z czarnej blankowej skóry i okuciami z białego metalu. Specjalnymi niejako eksponatami są dwa rzędy mongolskie, zupełnie odmienne od europejskich, przystosowane do małych koni i specjalnego dosiada⁸⁷ azjatyckiego. W latach sześćdziesiątych zostały one podarowane generałowi Marianowi Spychalskiemu przez delegację rządową Mongolii, a następnie przekazane do Powozowni Zamkowej w Łańcucie skąd z kolei trafiły do zbiorów Książa.

⁸⁷. Sposób siedzenia w siodle.



54. Bałagulska uprzęż szlejowa. Rekonstrukcja. Koń szlachetnej półkrwi.
Fot. Z. Raplewski

PASJA ARTYSTY Z TUŁOWIC

Tułowice to wieś położona na zachodnich krańcach Puszczy Kampinoskiej, nieopodal zabytkowego Brochowa, przy szosie łączącej Sochaczew z Wyszogrodem. Artysta zaś to Andrzej Novak Zempliński, malarz. Pasja artysty płynie trzema nurtami, które tworzą: malarstwo koni, zwłaszcza ich portretów, odbudowa starego dworu i kolekcja pojazdów konnych. Trzeba tu podkreślić słowo „kolekcja”, bowiem zbiór tułowicki powstawał i nadal powstaje z konkretną myślą – centralne położenie Tułowic i stosunkowo niewielka odległość od Warszawy skłoniły zbieracza do gromadzenia pojazdów przede wszystkim z tych okolic. Zadanie ambitne, gdyż, jak już o tym mówiliśmy, obecnie najmniej w Polsce mamy obiektów polskiego pochodzenia; są one więc tym cenniejsze i tym większa zasługa w ich ratowaniu.

Ze wszystkich prywatnych zbiorów, a jest ich już w Polsce kilka, ten jest największy i najcenniej-

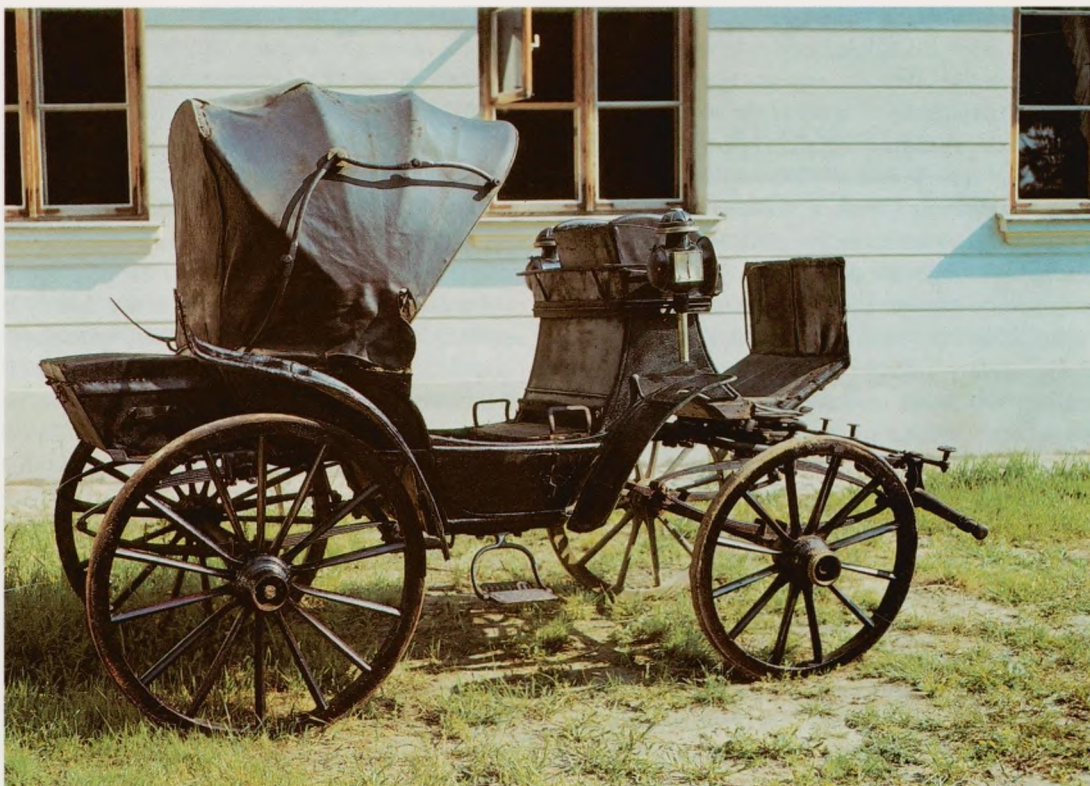
szy. Artysta nie tylko zbiera coraz to nowe okazy, ale zadbał o ich przechowywanie i ekspozycję. Przeznaczył na ten cel zupełnie zniszczony dawny budynek stajenny, odbudował go, nadał mu właściwe kształty i przystosował do potrzeb powozowni (il. 55). W innym, już od nowa wznoszonym budynku, będzie mieścić się stajnia i szorownia. Całość zostanie utrzymana w pięknym dworskim stylu.

Niewątpliwie najwięcej szacunku w zbiorze tułowickim budzi powóz z firmy Jana Stopczyka, mieszczącej się ongiś w Warszawie przy ul. Elekto-ralnej 7 (hip. 794c). Ten numer hipoteczny podkreślamy celowo, gdyż świadczy on dowodnie, że firma istniała już w 1869 roku, wtedy, gdy w Warszawie wprowadzono numery policyjne. Powóz (il. 56) pochodzi prawdopodobnie z 1885 roku i przedstawia typowy podróży pojazd ze schyłku epoki dylizan-sów w Królestwie Polskim. Za takim właśnie podróz-

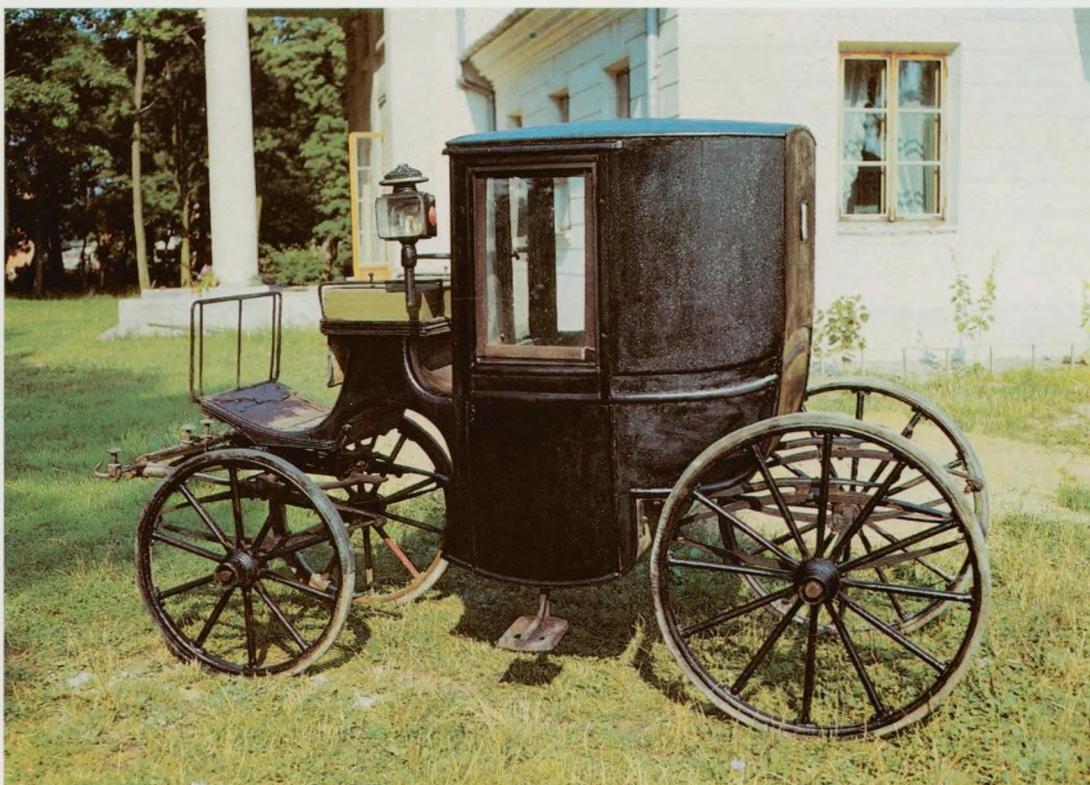


55. Ogólny widok odbudowanej powozowni w Tułowicach.

Fot. Z. Raplewski



56. Powóz podróżny. J. Stopczyk, Warszawa, prawdopodobnie 1885 r.
Fot. Z. Raplewski



57. Karetta - *coupé*, jednokonna. Wytwórnia prawdopodobnie warszawska, początek XX w.
Fot. Z. Raplewski

nym jego charakterem przemawia specjalny kufer, kształtem przystosowany do troczenia przy pojeździe. Podobnych powozów z tego okresu prawie już się nie spotyka. Dla kolekcjonera egzemplarz to tym cenniejszy, że pochodzi od jego rodziny z Głanowa koło Skąły.

Podobny charakter pamiętki rodzinnej mają także inne pojazdy w Tułowicach. Wśród nich bardzo interesujący jest wolant zbudowany w warsztacie braci Buraków w Kielcach w 1918 roku. Wolant to zasadniczo pojazd bez budy, w Polsce bardzo lubiany. Niektórzy jednak entuzjaści tego typu wygodnych powozików kazali swoim dostawcom wyposażać wolanty w budy składane. Były one z reguły brezentowe, w bardzo jasnych, beżowych odcieniach. Właśnie taką, brezentową, odejmowaną budę mamy przy tym wolancie. Podobne budy stosowano w niektórych okolicach naszego kraju nawet przy bryczkach. Wolant braci Burak to kwintesencja polskiego stylu w budowie pojazdów i charakterystyczne dla ich warsztatu cechy: lekkość i zgrabność.

Trzecim z tradycją rodzinną związanym pojazdem Novaka-Zemplińskiego jest letni powozik, podobnie jak wolant cieszący się kiedyś dużym powodzeniem wśród użytkowników. O ile jednak wolant to atrybut skromnej wsi ziemiańskiej, a nawet w nie

których regionach bogatszej wsi włościańskiej, o tyle letni powozik należał już do pojazdów bardziej wyszukanych. Kłopot jest z właściwym jego nazwaniem. Polska wieś, chętnie się nim posługując, nie umiała znaleźć dlań rodzimej nazwy, ani zaadaptować obcej. Rzecz w tym, że pojazd ten ma dwie postacie: raz jest małym letnim powozikiem a kiedy indziej, po odkręceniu koziółka, przyjmuje właściwie charakter diuka. Diuk to jednak bardzo wytworny damski pojazd, zaś omawiany obiekt tych cech raczej nie posiada. Zostańmy zatem już przy polskiej nazwie powoziku. Gdy odejmiemy od niego mały, jednoosobowy koziółek, otrzymujemy bardzo zgrabny i wygodny pojazd do powożenia samodzielnego, bez udziału służącego. To zaś oznacza, że pojazdu opuścić nie można, chyba że się znajdzie odpowiedni uwiąz dla koni. Jeżeli jednak koziółek osadzimy w tyle pojazdu, to stanowi on wówczas miejsce dla chłopca stajennego, który koni dopilnuje. Powozik ten pochodzi z krakowskiej, bliżej nieznannej firmy z początków XX wieku.

Wózek krakowski i linijka to również pozostałości po krakowskiej wsi rodzinnej Andrzeja Novaka-Zemplińskiego. Do tej grupy należy także zaliczyć niskie, szerokie sanie w kolorze naturalnego jesionu, drugie – brązowe i trzecie, największe – czarne.



58. Lando. „Nowy Tattersall” (W. Cybulski i M. Konopnicki), Warszawa, 1. ćwierć XX w.
Fot. Z. Raplewski



59. Bryczka wolantowa. L. Wierzbicki, Warszawa, prawdopodobnie okres międzywojenny.
Fot. Z. Raplewski

W ostatnim okresie produkcji powozów w Warszawie święciła swój triumf firma M. Hieropolitańskiego (d. Sękulskiego) przy ul. Marszałkowskiej 81. Z niej pochodzi powóz wiktoria o bardzo eleganckich i nobliwych kształtach. Powóz to duży, mieszczący wygodnie czterech pasażerów, stangreta i ewentualnie służącego, a przy tym bardzo zgrabny, posiadający wszystkie cechy najlepszego warszawskiego rzemiosła. Należał on dawniej do A. Czechowskiego z Trębek koło Garwolina.

Polskiej również produkcji, chociaż nieznaney wytwórni jest kareta-*coupe* (il. 57), zapewne z początku XX wieku. Kiedyś służyła w majątku pod Kutnem, a po wojnie była własnością proboszcza z Krośniewic. Jest o tyle ciekawa, że reprezentuje sobą szczególny rodzaj pojazdu używanego w miastach. Posiada bowiem bardzo małe, chciało by się rzec filigranowe rozmiary – mieści we wnętrzu z trudem dwie osoby. Takie jednokonne karetki były chętnie używane zwłaszcza przez lekarzy i innych przedstawicieli wolnych zawodów, którzy musieli odwiedzać klientów. W kolekcji tułowickiej jest to depozyt aktora warszawskiego Andrzeja Grzybowskiego.

Do największych jednak rarytasów tego zbioru należy niewątpliwie lando firmy „Nowy Tattersall” (il. 58). Należy tu przypomnieć, że na przełomie wieków przy ul. Trębackiej 11 w Warszawie powstał ośrodek hippiczny, założony przez Cybulskiego i Konopnickiego, słynący przede wszystkim znakomitymi zaprzęgami, który zyskał sobie najbardziej wybredną klientelę, zdobywając wiele nagród i medali na wystawach i konkursach, nie tylko w Warszawie. Spółka ta sama nie budowała pojazdów, ale prowadziła montaż i handel nimi, firmując, ówczesną modą, swoje ekipaże nazwą „Nowy Tattersall”. Jak dotąd wiadomo, po firmie tej pozostały dziś zaledwie trzy pojazdy. Jeden z nich, to kareta kardynała Aleksandra Kakowskiego, pełniącego niegdyś nieformalnie funkcję prymasa Królestwa Polskiego a pod koniec pierwszej wojny światowej jednego z członków Rady Regencyjnej. Kareta ta staraniem dyr. Berenta przeszła generalny remont w firmie M. Bogajewicza i znajduje się obecnie w PGR Dzierżanowo w województwie płockim. Drugi ocalały pojazd to właśnie omawiane lando. Podobnie jak inne pojazdy polskie odznacza się ono bardzo elegancką, zgrabną sylwetką, zarówno przy zamkniętej



60. *Sociable*. Nieokreślona wytwórnia niemiecka, początek XX w.

Fot. Z. Raplewski

budzie, jak i w postaci pojazdu otwartego. Niestety, jego historia nie jest na razie znana, wiadomo jedynie, że pochodzi z Łodzi. Stan zachowania pojazdu jest wyjątkowo dobry. Trzecim pojazdem firmy „Nowy Tattersall” jest kareta, obecnie własność Muzeum Łowiectwa i Jeździectwa w Warszawie.

Z dwóch bryczek w Tułowicach szczególnie interesująca jest bryczka wolantowa (il. 59). To jeden z najbardziej popularnych pojazdów mazowieckiej wsi, wśród bogatszych chłopów. Często bywała zaprzęgnięta w jednego konia, rzadziej w parę, ale prawie zawsze w krakowskich chomątach, w odmianie warszawskiej. Ta bryczka jest fabrykacji warsztatu Leonarda Wierzbickiego przy ul. Leszno 34 w Warszawie, specjalizującego się właśnie w produkcji bryczek dla Mazowsza i okolic.

Z polskich wyrobów w kolekcji tułowickiej wymienimy jeszcze wolant regionalny z okolic Poznania; w tym zestawieniu służy on dowodnie do badań porównawczych nad produkcją pojazdów konnych i jej zróżnicowaniem w zależności od historii terenów, na których ją podejmowano. Tu wspomnieć tylko wypada, że w oczach tzw. królewiaków aż do drugiej wojny światowej wielkopolskie wyroby

nie cieszyły się zbyt estymą. Poznaniacy zaś wykpiwali często małe rozmiary i rzekomą karkołomność lekkich pojazdów „ze wschodu”.

Wśród fabrykatów firm obcych zwrócić należy uwagę na pojazd produkcji rosyjskiej, drugi z omawianych w tej książce. Chodzi o powóz-milord, o którym wiadomo, że został zbudowany w Petersburgu, a prawdopodobnie w znanej tam firmie Nobla. Już samo to wyróżnia go znacząco spośród innych egzemplarzy kolekcji. Powóz ten pochodzi z Podlasia, a ostatnio był użytkowany przez proboszcza we wsi Powsin.

Bardzo cenne jest lando znakomitej firmy wiedeńskiej Nesselendorfa, która już była tu wymieniana parokrotnie. Pojazd posiada wyraźne cechy produkcji cesarsko-królewskiej monarchii, co zawsze było rękojmią dobrego smaku, wygody i szczególnej estetyki wykończenia.

Inny pojazd z tej grupy to *sociable* (il. 60). Jest to ekwipaż bardzo rzadko spotykany w naszym kraju, coś, co można by określić jako skrzyżowanie kaleszy z powozem-milordem. Płytki skrzynia z drzwiczkami mieści dwa naprzeciwległe siedzenia dwuosobowe, a składana buda kryje siedzenie główne; nad siedze-



61. *Wagonette*. Wytwórnia niemiecka (Kolobrzeg?), prawdopodobnie 1. ćwierć XX w.
Fot. Z. Raplewski

niem przednim, które jest umieszczone tyłem do kierunku jazdy, znajduje się zamykana kłapa, stanowiąca jednocześnie oparcie. To typowy pojazd spacerowy, powożony przez profesjonalnego stangreta parą lub czwórką koni w angielskich chomątach, idealny do paradnych przejażdżek, towarzyskich eskapad i kors kwiatowych. Typowy produkt *belle époque*, kiedy to przeżywał apogeum swojego powodzenia. W Polsce był mało popularny. Ten egzemplarz jest nieznaney fabrykacji niemieckiej z początku XX wieku.

Pojazdem o podobnym co poprzedni przeznaczeniu jest *wagonette* (il. 61). O ile jednak *sociable* to ekwipaż zdecydowanie miejski, o tyle tutejsza *wagonette* ma charakter rustykalny. Cały pojazd, utrzymany w kolorze naturalnego jesionu, posiada górną część nadwozia żeberkową, z trałeczkami, co nadaje jego sylwetce wyraz niezwyklej lekkości. *Wagonette*, to pojazd, w którym za siedzeniem dla powożącego i jego towarzysza umieszczone są dwa dwuosobowe siedzenia, bokiem do kierunku jazdy – jest to więc mały brek i niekiedy nazywa się go brek *wagonette*. Istnieje wiele odmian tego typu pojazdu. Egzemplarz tułowicki należy do rzadkości, a jest

fabrykacji niemieckiej, prawdopodobnie z Kolobrzegu, z pierwszego ćwierćwiecza naszego wieku.

Jako ostatni eksponat wymienić trzeba istne kuriozum, mianowicie mały wózek wasągowy przeznaczony dla dzieci, do zaprzęgu w jednego kucyka (il. 62). Sam wasąg żeberkowy, posyty wiklinowymi półkoszkami, umieszczony jest na dwóch resorach poprzecznych na rozworowym podwoziu. Uwagę zwracają bardzo delikatne a dość wysokie koła. Na tabliczce fabrycznej napis „wyrób krajowy – Wirginowo” który, jak dotąd, niewiele nam mówi. Ciekawy to i unikalny eksponat.

Z wiszących w tułowickiej szorowni trzech par uprzęży chomątowej angielskiej na uwagę zasługuje komplet uprzęży cięższej z natylnikami z czarnego blanku, z okuciami z białego metalu, wyrób firmy J. Blumenberga przy Krakowskim Przedmieściu 64 w Warszawie. Taka typowo miejska uprzęż, w naszych, raczej równinnych warunkach to rzadkość. Bowiern natylniki stosowano albo do cięższych pojazdów albo w terenach górzystych, gdy konieczne jest silniejsze działanie części wstrzymujących uprzęży.

Kolekcja zawiera również parokonną uprzęż

w stylu krakowskim, tak jak poprzednia pochodząca z majątku Trębki opodal Garwolina. Ponadto znajdujemy tu uprzęż szorową z brązowego bluku z żółtymi, mosiężnymi okuciami i chomąta krakowskie warszawskiej produkcji, też z okuciami z mosiądzu.

Gdy w Tułowicach budowa i remont budynków zostaną ukończone, gdy wszystkie pojazdy będą odnowione a uprzęże uporządkowane w szorowni, będzie to stanowiło kolejny, niemały wkład w utrwalenie historii naszej kultury materialnej.



62. Wózek dziecięcy. „Wirginowo” (?), nieokreślony czas powstania.
Fot. Z. Raplewski

ROZPROSZONE RARYTASY

Zasoby krajowe w dziedzinie pojazdów konnych, uprzęży i akcesoriów zaprzęgowych są bardzo niejednolite i zróżnicowane. Ich wartość muzealna, zabytkowa, użytkowa i handlowa jest również bardzo rozmaita. W sumie jednak musimy stwierdzić, że mamy do czynienia z pewnym dobrem, które właściwie dopiero po drugiej wojnie światowej zostało należycie docenione. Powstały więc, zbierane z pewną myślą, otoczone specjalną opieką, mniej lub bardziej zwarte kolekcje. Nie pomniejsza to w niczym działania ośrodków, które jeszcze takich zbiorów nie utworzyły, albo dysponują bardzo ograniczoną ilością egzemplarzy, rozproszonych po powozowniach. Nie wszędzie bowiem są warunki, aby takie kolekcje stworzyć. Czytelnik zapewne zdaje sobie sprawę, że nie opisujemy tu wszystkiego z posiadanych w kraju zasobów, bo to jest niemożliwe i w gruncie rzeczy niepotrzebne. Chodzi natomiast o zwrócenie uwagi

na rzeczy najciekawsze z punktu widzenia ich wartości lub anegdoty z nimi związanej.

Kilka takich rarytasów ma w swojej powozowni Państwowe Stado Ogierów Bogusławice, którego zespół przygotowuje się do zorganizowania sobie nowej, w całym tego słowa znaczeniu, ekspozycji powozowni i masztalerni.

Na pierwsze miejsce w tamtejszych zbiorach wysuwa się brek spacerowo-sportowy typu szaraban (il. 63), tzn. z ławkami ustawionymi w poprzek. Jest to typowy przykład pojazdu do zaprzęgu wielokonnego, czyli cztero- lub ewentualnie sześciokonnego. Wszystko w tym egzemplarzu jest do tego celu przystosowane, zwłaszcza przednie siedzenie, które zgodnie z przepisami umieszczono nad przednią osią, na odpowiedniej wysokości i pozbawiono przedniego wachlarza, co znakomicie ułatwia powożenie i widoczność koni. Pojazd wraz z amatorem



63. Brek typu szaraban. Untermöhle, Kolonia, prawdopodobnie 1. ćwierć XX w.
Fot. Z. Raplewski



64. Lando. J. Stein, Berlin, początek XX w.
Fot. Z. Raplewski

powożącym mieści sześciu pasażerów, a na tylnej ławce dwóch stojących czyli obsługę zaprzęgu. Dla bezpieczeństwa służą dwa hamulce: korbowo-klockowy, uruchamiany przez powożącego i dźwigniowo-klockowy⁸⁸, uruchamiany przez obsługę. Ponadto oparcia pasażerskie są wyposażone w dodatkowe poręcze rzemienne. Kiedy przed pierwszą wojną światową modne były pikniki, posługiwano się wówczas podobnym zaprzęgiem a pojazd, podobnie jak przez nas omawiany, miał urządzenia i schowki piknikowe, z których służba serwowała wiktuły. Bogusławicki egzemplarz pochodzi z niemieckiej firmy Untermöhle z Kolonii i ma numer kolejny 2504. Był kiedyś w posiadaniu ks. Sanguszków w Gumniskach – do Bogusławic trafił zaraz po wojnie.

Do interesujących ze względu na swe pochodzenie fabryczne należy powóz-milord, wyprodukowany przez znakomitą i renomowaną firmę warszawską Adolfa Hertla. Wzorem innych warszawskich wyrobów pojazd ten odznacza się wyjątkowo lekką

⁸⁸ Hamowanie jak przy hamulcu korbowo-klockowym, ale za pomocą ramienia dźwigni.

i zgrabną sylwetką. Do wojny był własnością rodziny Pułaskich z Raciborowic.

Trzecim unikatem w Bogusławicach jest bryka „myśliwska”, której nadwozie tylko w pewnym stopniu przypomina myśliwską brykę pruską – *Jagdwagen*; jest od niej znacznie lżejsza, krótsza i zgrabniejsza. Wygodny to ekwipaż i bardzo przydatny do celów spacerowych w zaprzęgu szorowym na dwa lub cztery konie.

Bogusławice dysponują jeszcze innymi pojazdami, wśród których wymienić trzeba dwa landa niemieckie. W szorowni natomiast znajdziemy duże ilości uprzęży chomątowej angielskiej, szorowej czarnej i brązowej oraz krakowsko-podhalańskie chomąta.

W dawnym Stadzie Ogierów w Koźlu, przekształconym obecnie w zakład treningowy, znajdują się dwa breki. Jeden z nich to egzemplarz należący do największych cymelitów w naszym kraju. Chodzi o brek wyrobu firmy Peters and Sons z Londynu. Ta marka wiele mówi; firma, założona w 1798 roku, wykonywała prace dla brytyjskiej rodziny królewskiej, a jej wyroby odznaczały się szczególną solidnością, elegancją i dobrym gustem. Ten egzemplarz,



65. Sanie kresowe. J. Szmauss, Olyka, początek XX w.
Fot. Z. Raplewski



66. Sanie „słomiane”. Nieokreślony warsztat, Olyka, nieokreślony czas powstania.
Fot. Z. Raplewski



67. Kresowy zaprzęg sań.
Mal. A. Grzybowski

podobnie jak dokart z Klikowej, pochodzi z powozni Donnersmarcków ze Świerklańca. Jest to pojazd ciężki, przystosowany do zajeżdżania koni w zaprzęgach wielokonnych, służący również do spacerów; dzięki umieszczeniu drabinkowych boków na skrzyni zyskuje pozór szczególnej lekkości i wyważenia proporcji między nadwoziem i krótkim podwoziem. Egzemplarz wykończony jest we wszystkich szczegółach niezwykle starannie, rzecz można, luksusowo.

Zbiory pojazdów konnych mieszczą się przede wszystkim w ośrodkach państwowej hodowli koni. Coraz częściej jednak powozy i karety znajdują schronienie także w muzeach lub kolekcjach prywatnych. Oczywiście prym w tym względzie wiedzie Łańcut, ale sporadycznie i w innych muzeach możemy się spotkać z tego rodzaju zabytkami, żeby na przykład wymienić Kórnik, który Czytelnicy już poznali. O ile jednak w stadach lub stadninach koni bywają one czasami używane, to w zbiorach muzealnych pełnią rolę już li tylko eksponatów.

W radziwiłłowskim Nieborowie, dziś należącym do Muzeum Narodowego w Warszawie, znajdziemy takich obiektów kilka. Przede wszystkim eleganckie i bardzo urodziwe lando (il. 64). Zostało ono wyprodukowane przez mało znaną firmę berlińską, która swój okres świetności przeżyła jako *Hof-*

Wagenfabrik J. Steina przy Friedrichstrasse 232. Pojazd o kolejnym numerze 1619, prawdopodobnie został zakupiony do Żywca. Wiemy, że był własnością Karola arcyksięcia Habsburga, po odzyskaniu niepodległości został ofiarowany gen. Dowbór-Muśnickiemu, a po drugiej wojnie światowej trafił do Nieborowa. Sposób rozwiązań konstrukcyjnych i wykończenia wnętrza świadczy, że egzemplarz ten był budowany z myślą o przyszłej jego roli reprezentacyjnej. Zastosowano w nim na przykład tzw. pod wojny klin stangrecki, zakładając, że pojazd będzie obsługiwany przez stangreta i lokaja. Wnętrze przestronnego ekwipażu pokryte jest tapicerką ze znakomitego sukna w głębokim, brązowym kolorze i zdobione dyskretną, w dobrym guście pasmanterią. Bardzo zgrabne, okrągłe latarnie dopełniają reszty. Lando to ma za sobą również karierę filmową, służąc za pojazd prezydenta Narutowicza w filmie „Śmierć prezydenta”. Wybrano je, ponieważ przypominało autentyczny prezydencki ekwipaż.

Innymi unikatami w Nieborowie jest dwoje bardzo oryginalnych sań. Jedne to prawdziwe sanie kresowe (il. 65) – proste, jesionowe, niskie, rozłożyste, ozdobione okuciami, dla dwóch lub trzech osób. Niestety, nie mają tapicerki. Wykonane zostały przez Jana Szmaussa z radziwiłłowskiej Olyki przed drugą wojną światową. Drugie, to również wołyńskie



68. Herb biskupów kieleckich na karecie - *coupe*. Loretz, Warszawa, 1. ćwierć XX w.
Fot. Z. Raplewski

z Ołyki, których wyjątkowość polega na tym, że głębokie, kanciaste nadsanie wypełnione mają plecionką ze słomianego warkocza (il. 66), szkielet zaś i ramy są jesionowe, w kolorze brązowym. Bardzo to cenne zabytki, gdyż kresowych pojazdów tego rodzaju zachowało się mało (il. 67).

Wspomnieć tu jeszcze trzeba karete *coupe* produkcji Loretza z Warszawy, ozdobioną herbem biskupów kieleckich (il. 68). Od kurii odkupił ją Jerzy Rutczyński i w 1968 roku sprzedał do Nieborowa.

W okresie międzywojennym, na obszarach byłego zaboru pruskiego wiele posiadłości ziemskich pozostawało w rękach rodzin niemieckich. Były to przeważnie duże majątki, dobrze zagospodarowane i utrzymane, najczęściej uprzemysłowione. W porównaniu z innymi były też nierzadko zamożniejsze. Do takich należał majątek Pępowo, położony w dzisiejszym województwie leszczyńskim, do 1945 roku *Rittersgut* barona von Örtzena, obecnie zaś Stadnina Koni. Sam ośrodek, zgodny z klasycznym założeniem pałacowym, posiadał wszystkie atrybuty wielkopańskiej rezydencji. Do zespołu zabudowań należy wolnostojący budynek stajni wyjazdowych⁸⁹, jak to się dawniej mawiało – cugowych. Rozplanowany bardzo racjonalnie, mieści w sobie stajnie boksowe i stanowiskowe, siodlarnię i szorownię, małą, krytą ujeżdżalnię i remizę na pojazdy konne. Jak zwykle w takich przypadkach, remiza mieściła kilkanaście najrozmaitszych wehikułów. Tak też pozostało do naszych czasów, a na kilka spośród pępowskich obiektów warto zwrócić baczniejszą uwagę.

⁸⁹ Stajnie, w których stoją konie do zaprzęgów osobowych.

Na pierwszym miejscu wymienić należy jedyną dziś w Pępowie pozostałość po rodzinie Örtzenów. Jest nią stylowe lando – przedstawiciel szlachetniejszego typu, noszące znamiona dyskretnego luksusu i charakterystyczne cechy firmy, która je wyprodukowała, znakomitego Josefa Neussa z Berlina. Pojazd nosi numer 7557 a na jego drzwiach widnieją herby von Örtzena.

Innym pojazdem, choć już nie tak szlachetnym z metryki i wyglądu, jest landolet firmy Jul. Steina z Berlina, tej samej, która zbudowała lando nieborowskie. Landolet nosi numer 1735.

W remizie pępowskiej znajdziemy też karete bliżej nieokreślonej fabrykacji z Hamburga. Bardzo elegancki, zgrabny i szykowny ekwipaż charakteryzuje się niecodzienną budową pudła nadwozia. W dwudziestowiecznych karetach pudło było zawsze, lub prawie zawsze kanciaste. W tym natomiast egzemplarzu krawędzie bocznych ścian pudła ze ścianą tylną są zaokrąglone.

Racot to jedna z trzech przedwojennych stadnin państwowych, położona w odległości 6 kilometrów od Kościana. W tej Stadninie zgromadzono kolekcję pojazdów, pierwszą o charakterze muzealnym. I choć nie ma tam dziś zbyt wielu eksponatów, te które są, stanowią prawdziwe rarytasy.

Klasa najwyższa to spacerowy brek po Mielżyńskich z Pawłowic (il. 69), który podobno przed pierwszą wojną światową został zakupiony od ks. Sulkowskiego z Rydzyny. Pojazd jest produktem firmy Neussa z Berlina, a pochodzi najprawdopodobniej z końca XIX lub z przełomu XIX i XX wieku. O tym ekwipażu można pisać jedynie w samych superlatywach. Jest to niewątpliwie jeden z najładniejszych

pojazdów konnych w naszym kraju. Na bardzo zgrabnych, wysokich kołach zawieszona jest płytka skrzynia z drzwiczkami, mieszcząca dwa naprzeciwległe, dwuosobowe siedzenia dla pasażerów. Przed nią, na żelaznym, fantastycznym stelażu umieszczono mały koziolatek, przeznaczony dla stangreta profesjonalnego, a w tyle pojazdu ławkę dla obsługi. Oparcia siedzeń pasażerskich drabinkowe z traleczkami a do nich przypinane są wyściółki tapicerskie. Całość utrzymana w kolorze czarnym i granatowym, z ozdobną listwą z popielatej, wiklinowej plecionki. Na drzwiczkach herby Mielżyńskich. Tapicerka z popielatego sukna, według wzorów stosowanych w najbardziej ekskluzywnych wehikulach. Pojazd ma fabryczny numer 2836 i zapewne zaliczyć go można do szczytowych osiągnięć fabryki Neussa. Przeznaczony jest do zaprzęgu czterokonnego w stylu angielskim.

Drugim w Racocie pojazdem produkcji Neussa jest faeton bez budy, należący kiedyś do rodziny Örtzenów z Pępowa. Posiada klasyczne kształty i jest typowym egzemplarzem luksusowym. Posiada numer 8782 a na oparciach przedniego siedzenia widnieją herby Örtzenów. Pojazd utrzymany jest w głębokim brązowym kolorze.

Trzecim przedstawicielem tej samej firmy jest brek typu szaraban, przypominający wyglądem znany nam już brek z Bogusławic. Tego typu pojazdy były budowane podobnie, bez względu na to, z której pochodziły fabryki. Ten egzemplarz ma szczególnie rozbudowane oparcie dla sąsiada powożącego. Trzeba tu zwrócić uwagę na pewien szczegół, mianowicie na latarnie. Przy dużych pojazdach, zwłaszcza przeznaczonych do zaprzęgów cztero- lub sześciokonnych, obowiązują latarnie duże, znacznie większe od używanych zwykle. Takie duże latarnie stosuje się do breków, szarabanów i karet sportowych. O ile nam wiadomo takich oryginalnych wielkich latarń w naszym kraju prawie nie ma. Przy tym breku wyjątkowo się zachowały i stanowią swoiste unikaty. Obecnie firma Bogajewicza podjęła produkcję tej wielkości latarń na eksport.

Podane zestawienia pozwalają zrozumieć jak bardzo wielkopolskie ziemiaństwo preferowało wyroby marki Neuss. Nic w tym dziwnego i potwórzmy to jeszcze raz, że firma to była znakomita.

W Racocie należy koniecznie zwrócić uwagę na jeszcze jeden wehikul, skromny, mały, stanowiący przeciwieństwo poprzednich. Mowa tu o amerykańnie, pojeździe którego nazwę mogliśmy poznać



69. Spacerowy brek typu szaraban. J. Neuss, Berlin, przełom XIX i XX w.
Fot. Z. Raplewski



70. Amerykan. S. Gąsiorowski, Lublin, 30. lata XX w.
Fot. Z. Raplewski

w rozdziale „Płękicki park pojazdów konnych”. Bardzo zgrabny ten pojazd (il. 70) do zaprzęgu jednokonnego w stylu angielskim lub do parokonnego w szorach lub w chomątach, posiada płaską skrzynię, a na niej dwa dwuosobowe siedzenia plecami do siebie, oddzielone oparciem z szerokiego rzemienia naciągniętego na stelaż z metalowego pręta. Tylne siedzenie daje się przesunąć na tył skrzyni i wówczas

obydwa siedzenia są ustawione przodem do kierunku jazdy. Półokrągłe boczne wachlarze z uchwytnymi dopełniają tę niecodzienną i ciekawą sylwetkę. Jednak wartość zabytkowa tego obiektu zawiera się głównie w jego pochodzeniu, gdyż jest to produkt znanej lubelskiej firmy St. Gąsiorowskiego, produkt zupełnie oryginalny, ale oparty na modelach zachodnich i odpowiednio zmodyfikowany. Figu-



71. Licznik - taksometr z dorożki, wykonanej w wytwórni Degórskiego, Poznań, okres międzywojenny.
Fot. Z. Raplewski



72. Brek typu szaraban. Untermöhle, Hildesheim - Kolonia, prawdopodobnie przełom XIX i XX w.
Fot. Z. Raplewski

wał w katalogach fabryki jeszcze przed pierwszą wojną światową, był modelem bardzo udanym i chętnie nabywanym w okresie międzywojennym w całej centralnej Polsce. Ten egzemplarz został zakupiony dla Państwowego Stada Ogierów w Białce, skąd trafił następnie do Racotu. Mamy w kraju kilka egzemplarzy tego modelu, między innymi w Stadni nie Koni Michalów, w Stadninie Koni Pruchna oraz w Państwowym Stadzie Ogierów w Gnieźnie. Ten ostatni jednak zapewne nie pochodzi z warsztatu Gąsiorowskiego.

Wielką wartość muzealną posiada oryginalna uprząż bałagulska, z której historią mogli Czytelnicy się zapoznać w rozdziale omawiającym styl bałagulski. Część tego kompletu znajduje się jako depozyt w Muzeum Rolnictwa w Szreniawie.

Wzorem Nieborowa, oddział Muzeum Narodowego w Poznaniu – zespół pałacowy w Rogalinie powołał w 1987 roku do istnienia własną powozownię pałacową. W zamierzeniach chodziło o ekspozycję wielkopolskiej wsi ziemiańskiej jako uzupełnienie zespołu rezydencjonalnego. Na razie skupiono tam 12 pojazdów, pochodzących ze zbioru Michała Bogajewicza, wykupionego przez Urząd Wojewódzki w Poznaniu. Obecnie zbiór ten nie odpowiada jeszcze w pełni przyjętym założeniom. Są

tam dwie karety, lando, kilka pojazdów spacerowych itp., produkcji wielkopolskiej lub niemieckiej. Największy rarytas stanowi poznańska dorożka – ostatni lub jeden z ostatnich egzemplarzy, które kursowały po ulicach stolicy Wielkopolski. Obiekt tym cenniejszy, że jest produktem znanej poznańskiej firmy Degórskiego i że posiada autentyczny taksometr (il. 71), który należał do obowiązkowego wyposażenia pojazdu i pozwalał na odliczanie przebytego dystansu i należności. Dorożka ta pozwala najlepiej dostrzec, jakim wpływom i w jakim stopniu podlegała krajowa produkcja pojazdów. Wystarczy ją zestawić z dorożką warszawską i krakowską.

W najstarszym w obecnych granicach naszego kraju, Stadzie Ogierów w Sierakowie znajduje się brek myśliwski szczególnej urody (il. 72). Swymi kształtami przypomina nieco brek spacerowy Neussa z Racotu. Ten wyraźnie do polowania przeznaczony wehikuł, luksusowo wykonany, odznacza się piękną linią nadwozia zawieszzonego na wysokich kołach. Czterokonny duży brek, trzy osoby służby i miejsce dla czterech pasażerów myśliwych zapewniały maksimum komfortu przy rozwożeniu na stanowiska wysoko urodzonych Nemrodów. Specjalna szuflada na strzelby i drabinka na upolowaną ewentualnie zwierzynę dopełniały reszty. Przy takich zaprzęgach



73. Ogłowie uprząży sześciokonnej. Nieokreślona wytwórnia niemiecka, nieokreślony czas powstania.
Fot. Z. Raplewski

w wielkich pańskich domach obowiązywała służbę specjalna liberia, tzw. strzelecka, w kolorach zieleni we wszystkich odcieniach oraz kapelusze myśliwskie. Konie od much i owadów były okrywane specjalnymi siatkami, często również w rozmaitych odmianach barwy zielonej. Pojazd, jedyny taki model w naszym kraju, został na przełomie XIX i XX wieku wyprodukowany w firmie Untermöhle z Hildesheim,

tej samej, z której pochodzi brek sanguszkowski z Bogusławic. Pozytywne odczucie estetyczne jakie wzbudza widok tego pojazdu zostają zakłócone, gdy sobie uzmyslowimy, że do 1945 roku należał on do rodziny znanego hakatysty Tiedemanna z Jeziorek.

W pięknej szorowni sierakowskiego Stada znajduje się inny unikat, jedyna dziś w kraju kompletna uprząż chomątowa do zaprzęgu sześciokonnego



74. Kalesza. Nieokreślona wytwórnia niemiecka, prawdopodobnie przełom XIX i XX w.
Fot. Z. Raplewski



75. Fragment autentycznej upręży bałagulskiej. Widoczny sposób szycia trokiem.
Fot. Z. Raplewski

(il. 73). Znakomita skóra, luksusowy sposób szycia, okucia z białego metalu; mitry książęce na okularach i na nagrzbietnikach wskazują na jej pochodzenie z siedziby książęcej, niestety, bliżej nieznaney.

Po Łańcucie i Golejewku jeszcze tylko w Państwowym Stadzie Ogierów w Starogardzie Gdańskim znajduje się kalesza, trzecia w naszym kraju (il. 74).

Niestety, wiadomości o niej mamy bardzo mało. Jest na pewno fabrykacji niemieckiej i stanowi podworską pozostałość niemiecką. Należy niewątpliwie do najelegantszych i najbardziej szykownych ekwipaży w polskich zbiorach. Konstrukcja to zupełnie wyjątkowa, gdyż łączy w sobie dwa systemy budowy pojazdów: rozworowy i sworzniowy. Nadwozie bowiem jest od spodu przymocowane do podwójnej



76. Brek typu szaraban. Mühlbacher, Paryż, 1. ćwierć XX w.
Fot. Z. Raplewski



77. Brek. W. Romanowski, Warszawa, przełom XIX i XX w.
Fot. Z. Raplewski

żelaznej rozwory. Elegancji i lekkości dodają pojazdowi wysokie i z pozoru bardzo delikatne koła. Z pozoru – gdyż są wykonane z bardzo mocnej dębiny hikorowej i mają na drewnianych obwodach zaledwie dwa dzwona. Na wrażenie lekkości wpływa również płytka, łódkowatego kształtu skrzynia. Wysoko umieszczony koziół bez przedniego wachlarza pozwala stangretowi na należyte panowanie nad końmi, których zaprzęga się tu dwa lub cztery. Luksusowe wnętrze, z bogato pikowaną rypsową tapicerką w perłowym kolorze, świadczy o szczególnej roli reprezentacyjnej, do jakiej ten ekwipaż był przeznaczony. Podobnie jak w pojazdach kórnickich, przy otwarciu drzwiczek wykładane są podwójne, drabinkowe stopnie, obsługiwane przez służącego, dla którego jest przeznaczone miejsce obok stangreta. Całość pojazdu utrzymana w barwach brązowej i czarnej. Na drzwiczkach, pod szlachecką koroną inicjały HBB. Kalesza ta przeszła generalny remont w firmie inż. Bogajewicza.

W starogardzkiej szorowni znajdujemy także znakomity komplet uprzęży chomątowej angielskiej z mosiężnymi okuciami. Jest to wyrób jednej z najlepszych w Europie wytwórni – Passier und Sohn z Hanoweru.

Innym rarytasem jest jedna z czterech oryginalnych uprzęży bałagulskich, opisana już w rozdziale dotyczącym stylu bałagulskiego (il. 75).

W pięknym i malowniczo położonym zespole zabudowań Państwowego Stada Ogierów w Białce, zbudowanym według projektu inż. arch. Józefa Głowczewskiego (tego samego, który projektował Łąck i słynny w okresie II Rzeczypospolitej hipodrom w Łazienkach Królewskich), w odległości 10 kilometrów od Krasnegostawu, przechowywane są dwa bardzo interesujące obiekty, dwa breki.

Jeden z nich przypomina pojazdy znane nam już z Bogusławic czy z Racotu. Przeznaczony do zaprzęgu wielokonnego (il. 76), jest zbudowany podobnie jak tamte, bardzo mocno i solidnie, siedzenia dla pasażerów ma umieszczone naprzeciwlegle, przodem i tyłem do kierunku jazdy. Ciemne nadwozie spoczywa na bardzo silnym podwoziu koloru czerwonego. Największy jednak walor pojazdu stanowi jego pochodzenie. Jest to bowiem wyrób znakomitej paryskiej firmy Muhlbachera, w której zaopatrywali się najwytrawniejsi koneserzy, m.in. Mikołaj hr. Potocki; po nim właśnie zachowała się w Łańcucie już wspomniana pyszna kalesza przystosowana do stylu *a la d'Aumont*. Brek zaś, o którym mowa, zbudowany najprawdopodobniej tuż przed pierwszą wojną światową, należał dawniej do rodziny hr. Zamoyskich.

Drugi z breków (il. 77), pochodzący również z Ordynacji Zamoyskiej, jest innej budowy. Ma klasyczną sylwetkę, z ławkami dla pasażerów wmontowa-

nymi wzdłuż boków skrzyni, do której wejście umieszczone jest z tyłu pojazdu. Pasażerowie siedzą naprzeciwległe, ale bokiem do kierunku jazdy. Pod wozie typowe dla tego rodzaju pojazdów wielokonnych, z przednią osią pod kozłem i kołami odpowiedniej wysokości, zapewnia wytrzymałość i maksimum bezpieczeństwa. Jednak podobnie, jak w poprzednim przypadku, wartość tego obiektu zasadza się przede wszystkim na jego pochodzeniu (il. 78).

Jest to bowiem produkt znakomitej i głośnej warszawskiej firmy Romanowskiego. Kiedy został zbudowany, tego dokładnie dziś nie wiadomo, na pewno jednak przed pierwszą wojną światową. Jest najprawdopodobniej jedynym brekiem zachowanym z tej wytwórni i prawdopodobnie w ogóle jedynym brekiem polskiej produkcji sprzed 1914 roku. Ta okoliczność sprawia, że mamy do czynienia z zabytkiem najwyższej dla nas wartości.



78. Plakietka firmowa na breku z wytwórni W. Romanowskiego.

Fot. Z. Raplewski

OD PIASTA KOŁODZIEJA POCZĄTEK WZIĘLI

Kołodziejstwo, umiejętność wytwarzania kół jezdnych, należy niewątpliwie do najdawniej uprawianych rzemiosł, ale choć istnieje na ten temat kilka interesujących hipotez, nie wiemy dokładnie, w jaki sposób i kiedy człowiek wynalazł koło jezdne. Wykopaliska w Mezopotamii świadczą jednak, że już około 3000 lat p.n.e. znany był ciężki pojazd na dwóch pełnych, walcowatych kołach, zaś na Krecie wykopano szprychowe koło pochodzące sprzed 2000 roku p.n.e. I tak od pradziejów cywilizacji koło, umożliwiając przemieszczanie ciężarów i ludzi, stało się istotnym czynnikiem postępu.

Złożone na obwodzie z dzwon drewnianych, połączonych szprychami z piastą, koło jezdne, ulepszone przez stulecia, aż do lat siedemdziesiątych XIX wieku nie ulegało jakimś zasadniczym zmianom i przeobrażeniom. Jego budowę zrewolucjonizowało dopiero zastosowanie masywnej gumy na żela-

znym, korytkowym obwodzie. Od tej inowacji był już tylko krok do wprowadzenia ogumienia pneumatycznego, które przyniosło ostatni cios tradycyjnemu rzemiosłu kołodziejskiemu. W Polsce, na skutek wojennego i powojennego zapóźnienia, drewniane koło z żelazną obręczą znikło z dróg i szos dopiero w latach sześćdziesiątych naszego wieku i dziś o nowy wóz-żelazniak bardzo trudno. Kołodziejstwo jednak, jako rzemiosło, istnieje nadal i ujęte jest w spisach cechowych, mimo że kołodziejów prawie już nie ma, a sam ten fach należy dziś do zanikających.

Powstanie każdego pojazdu konnego wymagało współdziałania kilku rzemieślników różnych specjalności: kołodzieje wytwarzali koła, stelmachowie – drewnianą konstrukcję podwozia i skrzynię wozu, wszelkie zaś okucia i wzmocnienia stanowiły domenę kowali. Taki podział zadań był wystarczający

FABRYKA
POWOZÓW
JÓZEFA RENTEL

ulica Leszno
Nr. 724
(nawy 23)
w domu własnym
w Warszawie.

Posiada znaczny dobór wszelkiego rodzaju **Powozów**, podług najnowszych wzorów paryzkich i angielskich, wykwalifikowanie z wszelką akuracją wykonanych. Nie mniej **przyjmuje wszelkie obstarunki i reperacje**, które także podług życzeń na czas umówiony wykonać jest w możności.

Ceny umiarkowane, dokładne i terminowe wykonanie podjętych zobowiązań, wynagrodzone zostały zaufaniem Szanownej Publiczności. Działającą jedyną dążnością jest moja, by zjednać zaufanie i zawsze utrzymać.
Józef Rentel.

79. Anons reklamowy wytwórni Rentel.
„Przewodnik warszawski”, 1869 r.

przy wytwarzaniu prostych wozów towarowych i gospodarskich; w Polsce utrzymywał się on często aż poza połowę obecnego stulecia.

Inaczej rzecz wyglądała przy produkcji pojazdów osobowych, znacznie bardziej złożonej i zróżnicowanej, która wymagała współdziałania rzemieślników różnych, bardzo nieraz odmiennych specjalności. W manufakturach, obok kołodziejów, stelmachów i kowali, niezbędni byli m.in. rymarze, lakiernicy, tapicerzy i pasamonicy. Spośród nich wywodzili się często późniejsi wytwórcy przemysłowi i właściciele firm powoźniczych.

W ostatnim okresie produkcji pojazdów konnych, a więc od lat osiemdziesiątych XIX wieku do drugiej wojny światowej, nastąpiła i rozwinęła się wśród dużych zakładów przemysłowych specjalizacja i obok renomowanych firm, dostarczających na rynek gotowe pojazdy, powstawały często wcale nie mniejsze od nich zakłady, znane już przeważnie tylko w branży, produkujące poszczególne elementy, takie jak: osie z tulejami, latarnie, gumy, okucia, resory itp. Był to okres, gdy w Europie utworzyło się kilka znakomitych ośrodków wytwórczych, narzucających najwyższą jakość i dyktujących modę, często też kształtujących gusty klientów. Trzeba tu wymienić firmy Bindera i Labourdette'a w Paryżu, Petersa w Londynie, Mariusa i Lohnera w Wiedniu czy Neussa i Zimmermanna w Berlinie. Niektóre z firm produkujących powozy i karety dały początek firmom samochodowym, żeby wymienić tylko Daimlera i Mullinera (Rolls-Royce).

Polskie powoźnictwo na tym tle nie przedstawiało się wcale ubogo. Po okresie rozproszonej produkcji rzemieślniczej w XVIII wieku, często podejmowanej w dobrach magnackich i na lokalne potrzeby, nastąpił, zwłaszcza w Warszawie, rozwój działalności manufaktur. Z nich największą była i największy rozgłos zyskała założona w 1776 roku manufaktura Tomasza Danglera z ul. Elektorальной, która nie tylko wyrabiała znakomite powozy, karety, koczki i bryki, ale potrafiła zdobyć dla nich rozległe rynki zbytu poza granicami Litwy i Korony; dała ona początek warszawskiemu przemysłowi powoźniczemu, który skupił się w kwartale ulic Elektorальной, Orlej, Leszno i Solnej. Ten przemysłowy okres wytwórczości wyznaczają takie nazwiska jak Hertel, Romanowski, Stopczyk, Sommer czy najbardziej znany Rentel (il. 79). Wytwarzane pojazdy odznaczały się piękną linią, elegancją, gustownym i luksusowym wykończeniem. W Królestwie prym w tym wiodły wytwórnie warszawskie, z powodzeniem konkurujące z wyrobami Paryża czy Wiednia. W późniejszym okresie, po roku 1900 znakomitą markę miały również pojazdy z innych ośrodków w b. zaborze rosyjskim, takich jak Lublin (Gąsiorowscy),

Łódź (Sommer) czy Włocławek (Andruszkiewicz). Należało by również wspomnieć o młodszych wytwórniach, jak fabryka braci Buraków w Kielcach, Węgrzeckich w Szydłowcu, Kabasa w Zamościu czy Gechberga w Ostrogu nad Horyniem, których wyroby znane były z lekkości i wytrzymałości. Zakłady te przede wszystkim produkowały masowo najprzeróżniejsze, idealne na wyboiste „polskie drogi” wolanty, linijki, połówki, wasażki i bryczki, przeważnie w kolorze naturalnego drewna, które nadawały specyficzny koloryt polskiej wsi aż do drugiej wojny światowej.

Sporo znakomitych polskich firm, wytwarzających równie dobre pojazdy, ale wzorowane na wyrobach Wiednia czy Berlina, było również do pierwszej wojny światowej na terenach b. zaborów austriackiego i pruskiego; np. Weigel w Krakowie czy Byczyszyn we Lwowie, to przedstawiciele wpływu wiedeńskiego. Również Wielkopolska może poszczycić się znakomitymi tradycjami powoźniczymi. Tu działali w Poznaniu w latach międzywojennych: Kruger na Górnej Wildze, Jan Polcyn na Strzałkowej, Degórski, a na Rybakach była słynna firma „Sowa” Marcina Serafina Dziedziuchowicza. W Gnieźnie mieli swoje warsztaty Chojnacki, Kuczyński, Martin, bracia Waberscy i „pojazdnik”, jak się wówczas zwał, Antoni Zientek. W Szamotułach przy Ratuszowej działał Edward Zawadzki, a na Dworcowej cygańskie wozy robił Mieczysław Dorna. W Wągrowcu – Tarnowski, w Kościanie – Grzęślewicz, w Lesznie – Chrost, w Śremie – Pawlak, w Pobiedziskach – Miłostan i wielu innych, których nie sposób tu wszystkich wymieniać. Podobnie jak w Wielkopolsce, nasycenie całego kraju w warsztaty powoźnicze było wielkie; wystarczy przejrzeć ówczesne książki adresowe.

Kres produkcji pojazdów konnych w pierwszej połowie XX wieku przyniósł postępujący rozwój motoryzacji. Proces ten w Europie następował stopniowo, najwcześniej i najszybciej w dużych miastach, doniedawnych „stolicach” luksusowego powoźnictwa. Ograniczały produkcję z braku zamówień i upadały znane i mniej znane firmy, jedne zupełnie zaniechały działalności, inne zaczęły wytwarzać karoserie lub akcesoria samochodowe. Jedyne tam, gdzie dla podtrzymania tradycji z przyczyn protokolarnych czy dla prestiżu zachowano czynne stajnie i powozownie, najczęściej zatem przy dworach monarszych, ostały się drobne, szczątkowe warsztaty, zajmujące się wyłącznie remontami dawniej zbudowanych pojazdów.

W Polsce proces obumierania świetnego ongiś rzemiosła postępowo, podobnie, ale wolniej; do wybuchu wojny w 1939 roku pozostało około 130 zarejestrowanych wytwórni i małych warsztatów w mniejszych, prowincjonalnych miastach.



80. Polówka. A. Bogajewicz, Pniewy, przed 1914 r.
Fot. Z. Raplewski

Ten historyczny rys pozwoli nam lepiej uwypuścić fenomen, jakim jest firma inż. Michała Bogajewicza w Pniewach w województwie poznańskim, szczytująca się dziś stuletnią, nieprzerwaną tradycją w produkcji osobowych pojazdów konnych. Fenomen to tym większy, że w skali całego kontynentu europejskiego, bowiem jeszcze jedynie na Wyspach Brytyjskich przetrwała i zachowała ciągłość niewielka produkcja „hipomobili”.

Dziadek obecnego właściciela firmy, Albin Bogajewicz, urodzony 25 lutego 1865 roku, po ukończeniu nauk zaczął terminować w znanej, wielokrotnie tu wspomnianej berlińskiej fabryce Zimmermanna. Po otrzymaniu dyplomu mistrzowskiego w roku 1890 otworzył w Pniewach, przy obecnej ul. Strzeleckiej, warsztat kołodziejski. Miejsce wybrał na to wcale nie przypadkowo; naprzeciw bowiem, w budynku do dziś zachowanym, znajdowała się ówczesna Poczta Dylizansowa. Początkowo działalność warsztatu ograniczała się do reperacji dylizansów i innych pojazdów podróżnych, jako że właśnie

w Pniewach tamtejsza Poczthalteria trzymała stajnię dla wymiany koni. Taki stan trwał do 1897 roku, gdy wraz z otwarciem linii kolejowej z Poznania do Berlina ze stacją w Pniewach pocztę konną zamknięto. Początek jednak okazał się dla właściciela firmy szczęśliwy, skoro wkrótce zakupił on działkę budowlaną przy ul. Dworcowej 15, na której do 1905 roku postawił warsztaty i dom mieszkalny. Warsztaty te, początkowo kołodziejnia i kuźnia, przekształcono potem w „Fabrykę Powozów, Wozów i Karoserii”. Firma szybko zyskała sobie uznanie, słynąc z rzetelnej roboty, kunsztu i elegancji swych wyrobów. Od początku istnienia przy Dworcowej produkowano pojazdy osobowe, zawsze na składzie były powozy, bryczki i sanie (il. 80). Prowadzono wszelkie renowacje i remonty pojazdów we własnych warsztatach: kołodziejskim, kowalskim, tapicerskim i lakierniczym, wykonywano też specjalne zamówienia na pojazdy oraz części zamienne. Z czasów Albina Bogajewicza zachowało się, co świadczy o solidności wykonania, dość dużo pojazdów; pięć z nich znaj



81. Szkielet sań. A. Bogajewicz, Pniewy, 1891 r.
Fot. Z. Raplewski

duje się dziś w muzeum firmy. Najstarszy z zachowanych obiektów to sanie (il. 81), wykonane w 1891 roku dla niejakiego p. Dymka, z oryginalnym nadsaniem wasagowym z drabin.

Fabryka zaopatrywała głównie rynek lokalny, okolicznych ziemian i bogate wielkopolskie chłopstwo (il. 82). W archiwum firmy zachował się jednak przekaz, mówiący o tym, że dwa powozy sprzedano w 1910 roku także zagranicę do kolonii niemieckiej w Afryce.

W obliczu rozwijającej się szybko motoryzacji Albin Bogajewicz, nie pozbawiony daru przewidywania, już w 1926 roku zakupił, zlokalizowaną również w Pniewach, opodal jego warsztatów, fabrykę maszyn rolniczych. Wytwarzano tam mniejsze i mniej skomplikowane maszyny, wialnie, młynki, kieraty itp., a takie urządzenia, jak lokomobile, aparaty gorzelnicze i inne instalacje potrzebne rolnictwu przyjmowano do remontów i napraw głównych. Ta część przedsiębiorstwa, pracując równoległe z wytwórnią pojazdów konnych pozwoliła na

przetrwanie, gdy rynek na osobowe pojazdy konne zaczął się gwałtownie kurczyć. Temu samemu celowi służyć miało późniejsze przyjęcie większego zamówienia na wózki pod reflektory przeciwołtnicze dla wojska, co już jednak nie zostało zrealizowane ze względu na wybuch wojny 1939 roku. Firma nadal znana była przede wszystkim z produkcji pojazdów konnych, o czym świadczą medale, którymi wyróżniano jej wyroby w Międzychodzie w 1914 roku i w Pniewach w roku 1927. Potwierdzał to też udział w Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu w 1929 i we wszystkich Targach Poznańskich do 1939 roku oraz po wojnie.

W 1931 roku, po śmierci Albina właścicielem fabryki został jego syn Leonard, urodzony 3 października 1903 roku, kontynuujący dzieło ojca do wybuchu drugiej wojny światowej. W tej wojnie los wysiedleńców z terenów Wielkopolski, z tzw. *Wartbegau*, nie ominął i rodziny Bogajewiczów, która pod koniec 1939 roku znalazła się w Jędrzejowie i tam przeżyła całą okupację.

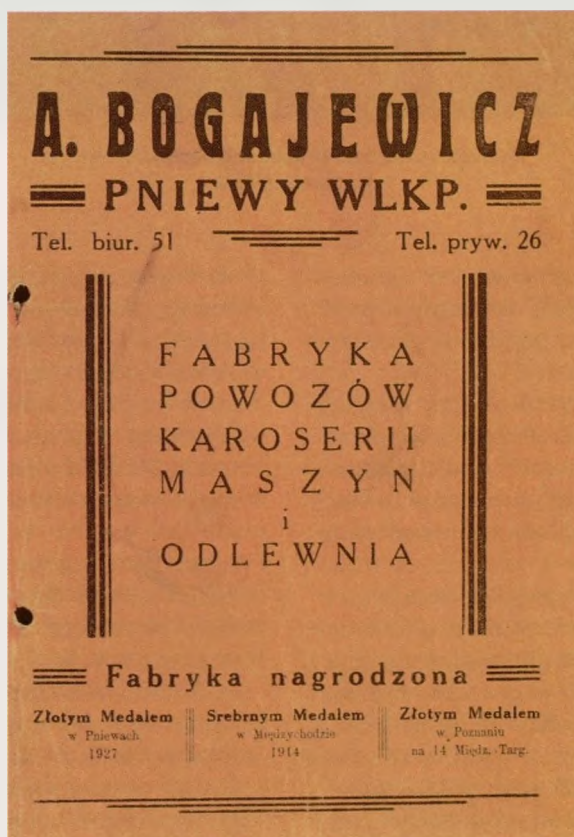
Po powrocie do Pniew w 1945 roku praca Fabryki Maszyn Rolniczych i Warsztatu Powoźniczego została wznowiona i zaznaczyła się udziałem w Targach Poznańskich. Niestety, w 1950 roku przedsiębiorstwo upaństwowiono. Wykonano w tym czasie kilkanaście zleceń, m.in. na pojazdy myśliwskie dla Urzędu Rady Ministrów. Upaństwowienie objęło przede wszystkim Fabrykę Maszyn Rolniczych, natomiast byłemu właścicielowi od 1954 roku zezwolono na podjęcie pracy w Warsztacie Powoźniczym, mieszczącym się nadal w dawnych budynkach, wzniesionych jeszcze przez jego ojca. Od tego czasu, nadal pod tą samą firmą Leonarda Bogajewicza powstał zreorganizowany „Zakład Budowy i Naprawy Pojazdów Konnych”, produkujący dla potrzeb Państwowych Gospodarstw Rolnych, Rolniczych Spółdzielni Produkcyjnych i Państwowych Stad Ogierów.

Leonard Bogajewicz zmarł 12 lutego 1961 roku i warsztat objął jego syn Michał, obecny właściciel firmy. Urodzony 20 września 1935 roku, ukończył wydział mechaniczny Politechniki Poznańskiej w 1956 roku, a następnie w 1961 roku Wyższą Szkołę Ekonomiczną, przygotowując się do oczekujących go zadań. Kontynuacja, w trzecim już pokoleniu, tradycyjnego rodzinnego zawodu, upór w jego zachowa-

niu i doskonaleniu, świadczą dowodnie o szczególnej nim fascynacji; tym bardziej że powoźnictwo, zdawałoby się, to rzecz już dzisiaj ostatecznie przebrzmiała. Ukończenie dwóch fakultetów, żeby robić w drugiej połowie XX wieku powozy i karety, wydaje się rzeczą wprost karkołomną.

Lata sześćdziesiąte to okres, gdy administracja rolnictwa uspołecznionego posługiwała się jeszcze w swojej pracy pojazdami konnymi. Potrzebne były zatem bryczki, polówki i dwukółki, szumnie dokartami zwane. Niestety, nie miały one nic wspólnego z dawnymi, szlachetnymi wyrobami firmy. Były kwin-tesencją złego gustu i brzydoty oraz fałszywie pojętej nowoczesności, wyrażającej się przede wszystkim pneumatycznym ogumieniem kół oraz oświetleniem rowerowymi lub motocyklowymi latarkami zasilanymi z akumulatora.

Wszelkie próby obrony tradycyjnych walorów polskiego pojazdu konnego i przekonywania ówczesnych zleceniodawców o ich opacnym pojmowaniu nowoczesności spełzały na niczym, a wytwórca musiał się dostosować do żądań klientów. Zaledwie od czasu do czasu wpływało zlecenie naprawy dawnego, stylowego pojazdu od którejś ze Stadnin Koni lub Państwowych Stad Ogierów. Zmianę sytuacji przy-



82. Okładka katalogu firmy A. Bogajewicza. Okres międzywojenny



83. Zaprzęg z filmu „Janosik”.
Karetę *Coupe de Gala* według projektu A. Grzybowskiego wykonała firma M. Bogajewicza w 1969 r.
Fot. J. Gawrysiak

niosło dopiero szersze zainteresowanie tym, co dziś określamy ogólnie pojęciem „retro”. Zbiegło się to w czasie ze znacznym ożywieniem działalności Muzeum w Łańcucie, które dla wydzielonego wówczas działu pojazdów konnych zaczęło skupować rozproszone po całym kraju stylowe i zabytkowe wehikuly, często zdezelowane i wymagające fachowej naprawy. Te lata przyniosły również odrodzenie w Polsce sportu powożenia, który, jak wiadomo, wymaga sprzętu stylowego. Dodatkowe ożywienie zainteresowania pojazdami spowodowało podjęcie produkcji takich filmów, jak „Popioły”, „Hrabina Cosel”, „Janosik”(il. 83), „Noce i dnie”, „Lalka” i innych, które wymagały na „planach” rekonstrukcji dawnych pojazdów konnych. Wszystko to razem sprawiło, że od połowy lat sześćdziesiątych zaczęło do firmy napływać coraz więcej zamówień na pojazdy stylowe. Nazywano je wtedy w warsztacie „na wysokich kołach” w odróżnieniu od tych na oponach, ciągle jeszcze wykonywanych.

Wówczas to firma Bogajewicza podjęła się bezprecedensowego, unikalnego i pionierskiego można by rzec, zadania – renowacji najstarszej w Polsce dziś karety, będącej ongiś własnością pułkownika Piotra hr. Szembeka, dowódcy 1. Pułku Strzelców Pie-

szych Królestwa Kongresowego, późniejszego generała. Kareta pochodzi z dwudziestych lat XIX wieku z warszawskiego zakładu kołodziejskiego Petzolda. Istnieje domniemanie, że jeździł nią Fryderyk Chopin na koncerty do obozu wojskowego na Powązkach.

Konserwacja pojazdu wymagała szerokiego zakresu prac. Trzeba było rozebrać wszystkie części konstrukcyjne, oczyścić, zabezpieczyć, uzupełnić rozległe ubytki w partiach drewnianych, zrekonstruować niektóre części żelazne, wykonać całkowitą rekonstrukcję tapicerki i wystroju kolorystycznego wnętrza, uzupełnić brakujące detale przez wykonanie na nowo, według wzorów. Praca ta stała się sukcesem firmy i jednocześnie swego rodzaju nobilitacją – powrotem do dawnej świetności z dodaniem nowej specjalizacji – renowacji konserwatorskiej. Szembekowska kareta uświetnia obecnie hall zabytkowych stajni łańcuckich.

Od tego czasu posypały się zamówienia na takie prace, jak remonty dla Łańcuta, dla Muzeum Poczty we Wrocławiu (dylizanse), dla Nieborowa, Olsztyńka, Szreniawy, Pszczyny, Poznania, konserwacja starych karet, powozów, kalessz, land, bryczek i breków dla Stadnin Koni i Państwowych Stad Ogie-



a



b



c

84abcde. Latarnie powozowe. Produkcja bieżąca firmy M. Bogajewicza.

a.latarnia duża brekowa. b.latarnia mała owalna,

c.latarnia prostokątna, d.latarnia okrągła,

e.latarnia wsteczna, obecnie obowiązująca przy zaprzęgach.

Fot. Z. Raplewski



d



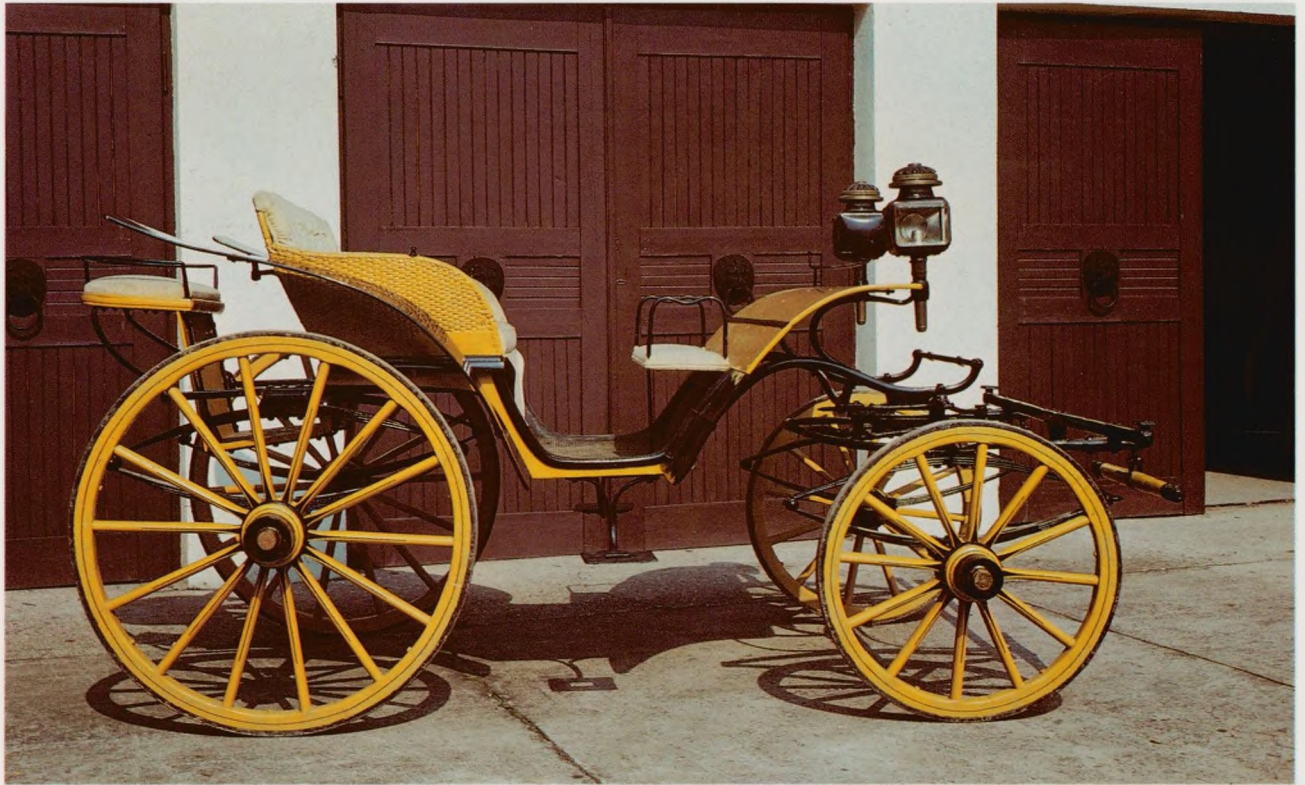
e



85. Ogólny widok pawilonu muzealnego firmy M. Bogajewicza.
Fot. Z. Raplewski

rów. W tym, zdawałoby się bardzo korzystnym dla firmy okresie, jak grom z jasnego nieba spadło, jakże szkodliwe dla rozwoju kultury i opieki nad zabytkami, zarządzanie, wprowadzające od 1970 roku drastyczne ograniczenie obrotów między sektorem społecznym i prywatnym. Wydawało się, że cała działalność firmy została podcięta, gdyż ta inna klienteli, poza społeczną, nie miała. Nie pomogły interwencyjne artykuły w prasie ani odpowiednie działania Muzeum w Łańcucie. Niestety, mur urzędniczej indolencji i kompletnego niezrozumienia problemu był nie do przebicia. A przecież w tych akcjach chodziło nie o firmę Bogajewicza a o rację istnienia całej plejady stelmachów, kołodziejów, cieśli, bednarzy, sztukatorów, szmuklerzy, powroźników, organmistrzów, lutników, stroiciele i innych przedstawicieli unikalnych i ginących zawodów. Na szczęście w resorcie rolnictwa ograniczenia traktowano łagodniej, a warsztat powoźniczy głównie pracował dla gospodarstw hodowlanych. Dodatkowym niejako atutem w tej grze były potrzeby roz-

wijającego się sportu zaprzęgowego. Napływały zamówienia na wykonanie całkowicie nowych, ale ściśle stylowych pojazdów dla polskich drużyn zaprzęgów paro- i czterokonnnych, startujących w kraju i zagranicą. Zbiegło się to z pamiętnymi Mistrzostwami Europy w Powożeniu Zaprzęgami Czterokonnymi w Sopocie w 1975 roku, w których brał udział jako zawodnik prezes ówczesny Międzynarodowej Federacji Jeździeckiej, książę Edynburga Filip, małżonek królowej Elżbiety II. Inżynier Bogajewicz, pomny wówczas postępowania swego dziadka, który produkcję pojazdów konnych uratował kupnem fabryki maszyn rolniczych, podjął starania o produkcję eksportową. Wiedział, że w Europie zachodniej bujnie już kwitnie odrodzony sport powożenia, rajdy i turystyka końmi zaprzęgowymi, natomiast w kraju wielkiego rynku dla tego typu wyposażenia nie należy się już spodziewać. Na Zachodzie zaczęły powstawać podobne do pniewskiej wytwórnie pojazdów, ale żadna nie mogła się pochwalić ciągłością stuletniej pracy.



86. Parkowiec (*basket - druk*). A. Bogajewicz, Pniewy, 1905 r. Pojazd wykonany dla Stanisława Turno z Ohjeziera.
Fot. Z. Raplewski



87. Wolant. L. Bogajewicz, Pniewy, 1932 r.
Fot. Z. Raplewski



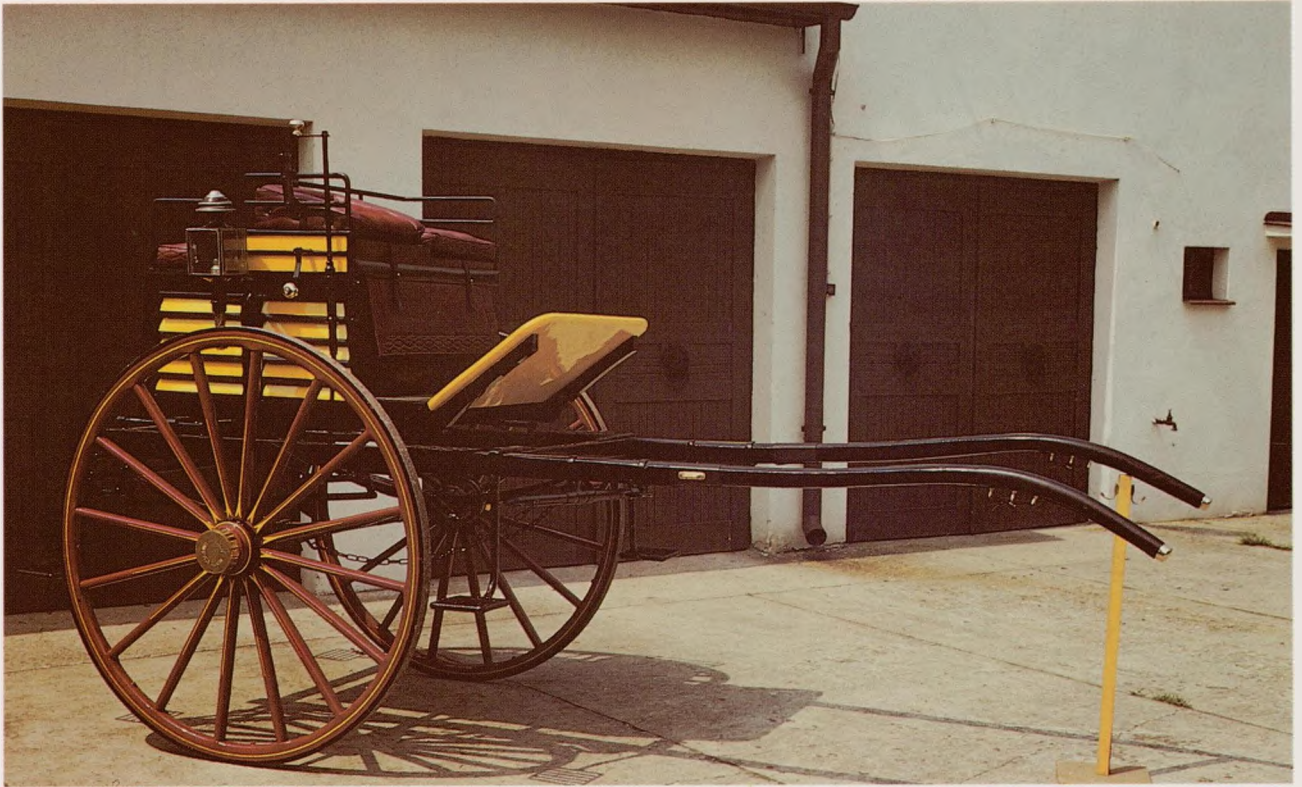
88. Brek typu szaraban. M. Bogajewicz, Pniewy, 1978 r.
Fot. Z. Raplewski

Przygotowania rozpoczęto od intensywnej akcji wystawienniczej: Wystawa Rzemiosł Artystycznych w Poznaniu (1972-1974), Targi Poznańskie (1974, 1977), Wystawa XXX lecia PRL w Paryżu (1974), Jarmark Świętojański w Poznaniu (1976), Objazdowa Wystawa Izby Rzemieślniczej w Poznaniu, Targi w Hannoverze (1983), to tylko niektóre działania w tym kierunku. Pierwszy wyeksportowany pojazd, wykonana dla płk. Blumquista bryczka sportowa, wyjechała do Szwecji w 1972 roku, budząc wśród sportsmenów europejskich duże zainteresowanie. Od tego czasu firma Bogajewicza zaczęła eksportować stylowe pojazdy konne do RFN, Włoch, Belgii, Holandii, Francji, Anglii, Szwajcarii i Kanady. Ukoronowaniem dotychczasowych działań firmy w tym względzie było jej nagrodzenie Złotym Medalem na Międzynarodowych Targach Poznańskich w 1988 roku. Mając już duże doświadczenie w przeprowadzaniu remontów, inż. Bogajewicz podjął się również renowacji starych karet, powozów, land itp. przysyłanych z zagranicy.

Inżynier - rzemieślnik i szef przedsiębiorstwa w jednej osobie, działając w dobrze pojętym interesie własnym i ogólnym, pracując nadal w założonym przez swego dziadka warsztacie, nadał swojej firmie rozmach, jakiego dotąd nie znała. Przyczynił się nie tylko do odrodzenia polskiego powoźnictwa, ale

swym przykładem zachęca innych, czego efektem są już działające, chociaż na mniejszą skalę, warsztaty. Jako jedyny w kraju zdołał odnowić wiele starych technologii, które już za życia jego dziadka zaczęły zanikać. Firma Bogajewicza potrafi dziś już np. wykonywać obwoły na koła powozów z masywnej gumy na zbrojeniu drutowym, które kiedyś stanowiły wyrób specjalistycznych wytwórni, kooperujących z fabrykami powoźniczymi. Dziś, mimo postępu technicznego wiele trudu pochłonęło odtworzenie dawnej metody. Kiedyś było to tajemnicą producenta i dziś jest również jedną z tajemnic, których firma bacznie strzeże. Podobnie było z latarniami powozowymi, które nawet w szczegółach nie różnią się dziś od tych sprzed stulecia (il. 84a, b, c, d, e).

Nowe, stylowe pojazdy wyrabiane przez warsztat i remonty starych obiektów są wykonywane przy użyciu dawnych, odnowionych narzędzi lub specjalnie dla niego zaprojektowanych. Używa się również tradycyjnych materiałów: drewna jesionowego, bukowego, brzoźowego, skóry bukatowej, sukna, lakierów powozowych, stali resorowej, odlewów mosiężnych i staliwnych. Przy dzisiejszym stanie zaopatrzenia zawsze z którymś półproduktem są kłopoty. Z niektórymi są problemy zasadnicze, np. z lakierami. Były ongiś specjalne lakiery powozowe, zbliżone do tych, których używa się nadal w skut-



89. Dokart dwukołowy (tandem). M. Bogajewicz, Pniewy, produkcja bieżąca.
Fot. Z. Raplewski

nictwie, a więc odporne na zmienne warunki atmosferyczne, odpowiednio elastyczne i dające piękny, szlachetny podpowierzchniowy połysk. Niezwykle pracochłonna technologia nakładania tych lakierów polegała na wielokrotnym ich szpachlowaniu i szlifowaniu. Dziś takich lakierów już nie ma nawet za granicą. W Pniewach i z tym problemem potrafiono się uporać.

Swe osiągnięcia zawdzięcza firma perfekcyjnej znajomości dawnych technik i technologii, znajomości stosowanych materiałów i umiejętności najwłaściwszego ich wykorzystania. Nie byłoby to możliwe bez ciągłości stuletniego działania i tradycji, które stanowią niejako gwarancję najwyższej jakości wyrobów, a umiejętnie wyeksponowane są skutecznym chwytem reklamowym.



90. Kosz na laski i parasole. M. Bogajewicz, Pniewy, produkcja bieżąca.
Fot. Z. Raplewski



91. Brek. Nieokreślona wytwórnia szwedzka, okres międzywojenny.
Fot. Z. Raplewski

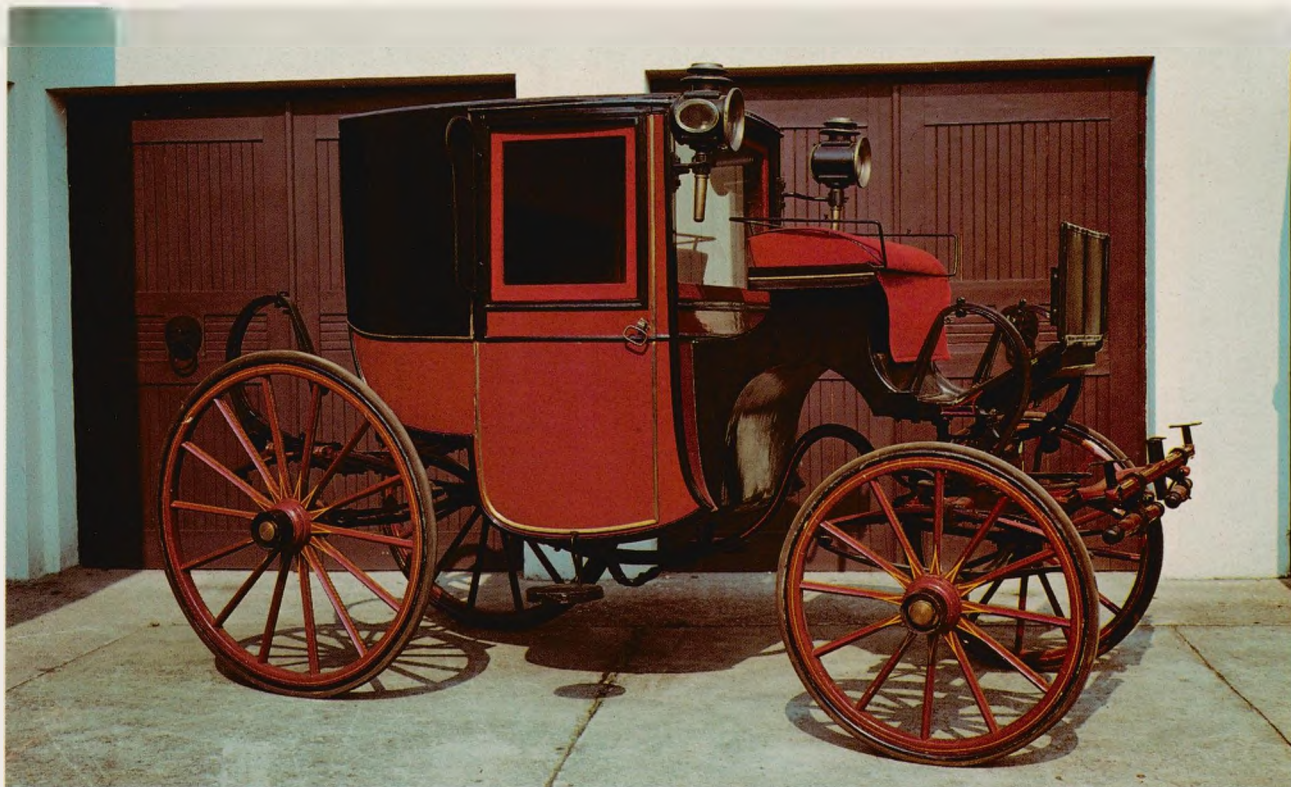
Mamy dziś w Polsce park pojazdów konnych złożony z kilkuset egzemplarzy starych, zabytkowych i stylowych. Są one widowym składnikiem naszej kultury, stanowią wielką wartość historyczną i materialną. Część z nich staraliśmy się Czytelnikom przedstawić. Te spośród nich, które były już remon-
towane, przeszły przez warsztat Bogajewicza. Jako rasowy przedsiębiorca, pomny na dziedzictwo ojca

i dziada, wysoko swą rolę sobie ceni i daje tego dowody jako fundator licznych przedsięwzięć. Wiele nagród ufundowanych na zawodach sportowych, udział w wystroju niejednej powozowni, wykonanie specjalnych pojazdów, jak np. wozu Drzymały w Rakoniewicach, to tylko niektóre z nich.

Szczególnym jednak i unikalnym dokonaniem było założenie firmowego muzeum w specjalnie



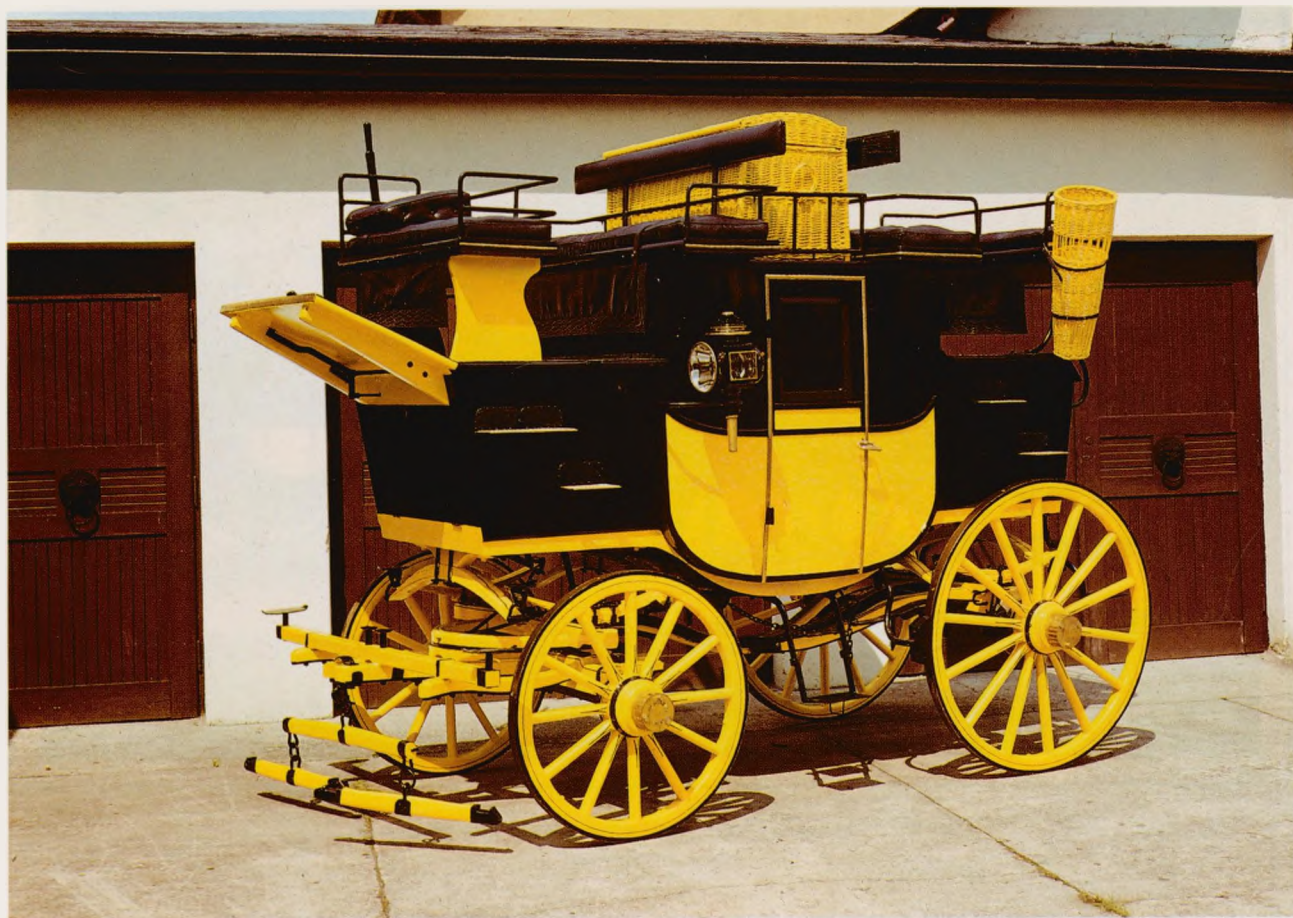
92. Róg „pocztowy” używany przy zaprzęgach wielokonnych w stylu angielskim.
Wytwórnia prawdopodobnie niemiecka, 2. ćwierć XX w. Fot. Z. Raplewski



93. Karetta - *coupe d'Orsay* Barker and co., Londyn, prawdopodobnie przełom XIX i XX w.
Fot. Z. Raplewski



94. Powóz we wschodnim stylu. Nieokreślona wytwórnia, prawdopodobnie z Kresów, 1. ćwierć XX w.
Fot. Z. Raplewski

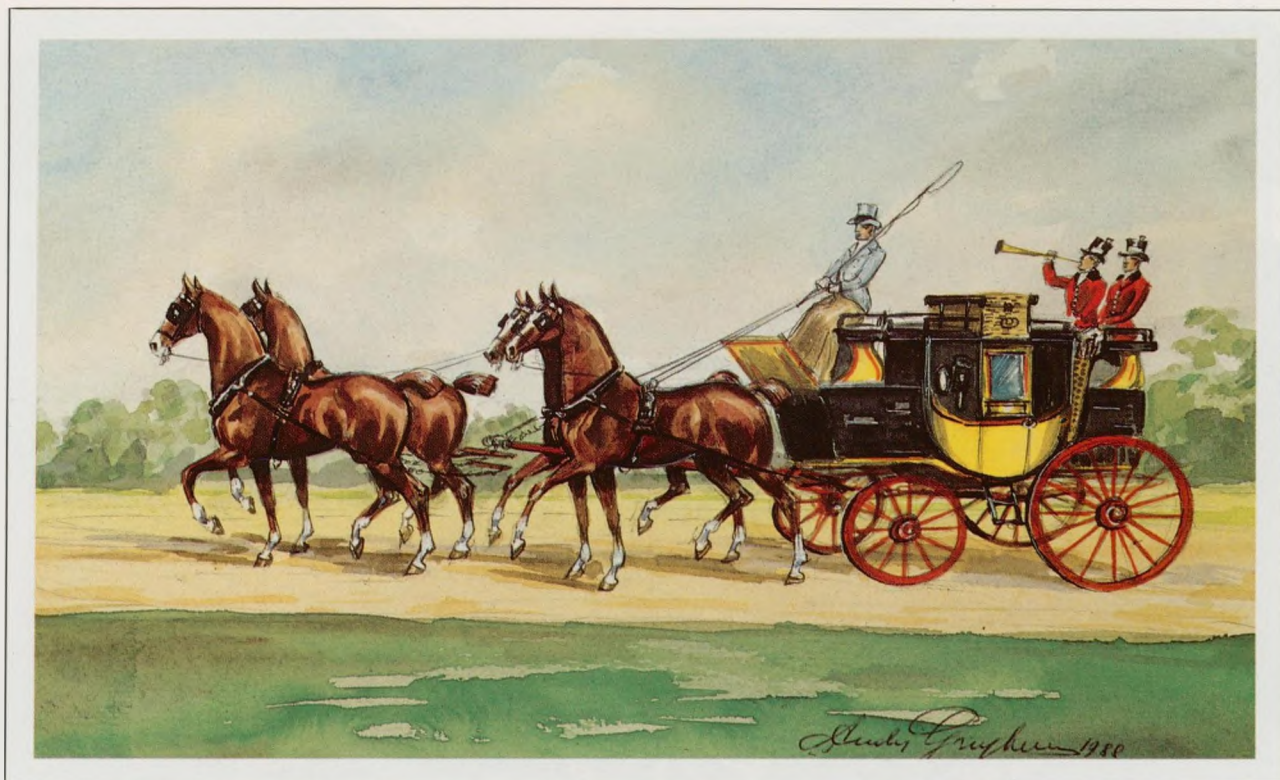


95. Karetka sportowa (*Mail Coach*). M. Bogajewicz, Pniewy, produkcja bieżąca.
Fot. Z. Raplewski

w tym celu wybudowanym pawilonie (il. 85), postawionym przy głównym trakcie z Poznania do Berlina, a więc przy bardzo uczęszczanej trasie. Zbiór składa się z trzech części; w jednej z nich umieszczono magazyn obiektów przeznaczonych do remontu, w drugiej są pojazdy klientów, przygotowane do odbioru a trzecią stanowi właściwie muzeum. Część druga i trzecia są udostępniane zwiedzającym. Muzealną część firmy otwierają wyroby zachowane jeszcze po Albinie Bogajewiczu. O najstarszym zabytku, saniach, już była mowa. Innym pojazdem z tych czasów jest wspaniale odnowiony parkowiec (il. 86), szeroki i rozłożysty, jak na przedstawiciela wielkopolskich pojazdów przystało. Trzecim z tej najstarszej piątki jest wolant (il. 87). Muzeum gromadzi przede wszystkim pojazdy i akcesoria własnego wyrobu (il. 88, 89, 90). Są tu też jednak eksponaty z innych wytwórni, celowo dla muzeum nabyte (il. 91, 92). Zgromadzono więc okazy szczególnie ciekawe, bardzo rzadko spotykane. Najciekawszą wśród nich jest karetka zwana *coupe d'Orsay* (il. 93) wyrób angielskiej firmy Barker and Co, znanej nam jako wytwórca pojazdów kórnickich. Oryginalność ekwi-

pażu polega na tym, że oprócz czterech resorów eliptycznych pudło zawieszono na pasach na stojących resorach w formie litery „C”. Pojazdy kórnickie mają podobne zawieszenie, pochodzą jednak z okresu znacznie wcześniejszego, kiedy takie resorowanie było częste. W latach późniejszych należało ono do rzadkości, było stosowane wyjątkowo i na specjalne zamówienie.

Innym eksponatem, ale już z odmiennego kręgu kulturowego, jest powóz (il. 94) zakupiony od proboszcza z Kempiny pod Łowiczem, dziś z pieczywem odnowiony. Jest to właściwie rodzaj prelotki czyli małego powoziku, jakich wiele było w miastach i miasteczkach Rosji i Królestwa. Posiada bardzo mały, jednoosobowy koziolatek, ciasne siedzenie dla pasażerów i przystosowany jest do zaprzęgu jednokonnego z dugą, rzadziej parokonnego. Innym interesującym obiektem w kolekcji jest karetka sportowa tzw. *Mail-Coach* (il. 95), wytwór kultury Albionu. Jest to odmiana dylizansu, którym, z nastaniem kolei, Anglicy zaczęli jeździć dla przyjemności, na pikniki i krótkie rajdy. Zmiana funkcji pojazdu nie wpłynęła praktycznie na jego wygląd (il. 96). Podobne karety



96. Kareta sportowa (*Mail Coach*) w zaprzęgu w stylu angielskim.
Mal. A. Grzybowski

dylizansowe firma Bogajewicza produkuje teraz na eksport. Ciekawostkę stanowią również dwa karawany. Jeden z nich jest bogato rzeźbiony, drugi, znacznie mniejszy, w białym kolorze, używany był niegdyś do pogrzebów dzieci (il. 97).

Ciągłość tradycji rzemieślniczej to nie tylko hasło; stanowi ją wszystko to, co się w psychice ludzi uprawiających rzemiosło nagromadziło przez lata działalności zawodowej. Ciągłość ta jest czynnikiem szczególnie istotnym, gdy dotyczy pracy rękodzielniczej, wymagającej najwyższej próby manualnego kunsztu, doświadczenia, wiedzy fachowej, precyzji i solidności. W firmie Bogajewiczów kolejni właściciele w naturalny sposób się zmieniali, ale każdy był z nią od młodości trwale zrośnięty, jak nowy pęd rośliny. Obok działali zawsze ludzie, bezpośredni wykonawcy, rzemieślnicy będący niejako łącznikami międzypokoleniowymi w tradycji pracy firmy. W dzisiejszym zespole w Pniewach trzech pracowników to jeszcze uczniowie pierwszego właściciela; o nich można powiedzieć, że przekazali rodzinny warsztat pracy jego wnukowi. Są

to: Walenty Kwaśny, Franciszek Kaczmarek i Józef Czajka. Wśród innych Marian Fornalik-tapicer, Zdzisław Dziurleja-kowal, Henryk Michalak-lakiernik i Kazimierz Przewoźny-kołodziej zaczęli pracę w firmie jako uczniowie, a dziś są jej głównymi pracownikami i pełnią funkcje majstrów.

Negatywną stroną naszej powojennej rzeczywistości jest ciągła tendencja, w imię fałszywie pojętego postępu, do burzenia wszystkiego co było dotychczas. Niedocenywanie skarbów nagromadzonych w ciągłej, tradycyjnej i upartej działalności mści się nieraz dotkliwie. Kultura materialna, jej dobro i postęp takiej postawy nie tolerują. Firma, która rozpoczęła działalność sto lat temu, przeszła przez wszystkie zakręty historii naszego wieku i w jego drugiej połowie, zdawałoby się wbrew logice, istnieje, wykonuje nadal powozy i karety, znajduje na nie zbyt i ciągle się rozwija, jest najlepszym dowodem, że dobra, solidna praca, oparta na zdrowych i sensownych zasadach ekonomicznych, powinna być traktowana jako największe dobro narodowe, niezależnie od warunków, czasów i ustrojów.

Warszawa, dnia 25 kwietnia 1988



97. Karawan dziecięcy. Nieokreślona wytwórnia niemiecka, okres międzywojenny.
Fot. Z. Raplewski



BIBLIOGRAFIA

- Achenbach Benno v. - Anspannen und Fahren, Berlin 1925
Berkebile Donald H. - Carriage Terminology: An Historical Dictionary, 1979 (repr.)
Bogdanowicz Rosco Marian - Wspomnienia, t. I i II, Kraków 1959
Czapski Marian - Historia powszechna konia, Poznań 1874
Dzierzanowski Wiktor - Przewodnik warszawski na rok 1869, (1983 repr.)
Eelking H.M.v. - Gestieft und gespornt, Berlin-Hamburg 1966
Gloger Zygmunt - Encyklopedia staropolska, Warszawa 1972 (repr.)
Gołębiowski Łukasz - Domy i dwory, Warszawa 1830, (1983 repr.)
Grabowski Jan - Hipologia dla wszystkich, Warszawa 1982
Instrukcja taborowa - MSWojsk. 1930
Katalog firmy A. Bogajewicz, 1931
Kniga o loszadi, t. IV, Moskwa 1959
Kutyłowski Roman - Katalogi pojazdów konnych w Dziale Dokumentacji Muz. Nar. w Warszawie, Kwart. Hist. Kult. Mat. Warszawa 1978, nr 2
Magier Antoni - Estetyka miasta stołecznego Warszawy, Wrocław-Warszawa-Kraków 1963
Michalewski Leon - Pojazd konny, Lwów-Warszawa 1936
Pape Max - Die Kunst des Fahrens, Stuttgart 1966
Polański Włodzimierz - Jak przewożono pocztę polską w dawnych czasach, Toruń 1925
Pruski Witold - Balaguli i ich zaprzęgi, Kwart. Hist. Kult. Mat. nr 1/2, Warszawa 1958
Pruski Witold - Hodowla koni, t. I, Warszawa 1960
Pruski Witold - Hodowla Zwierząt Gospodarskich w Królestwie Polskim w latach 1815-1918, Warszawa 1969
Pruski Witold - Hodowla Zwierząt Gospodarskich w Galicji w latach 1772-1918, Wrocław-Warszawa-Kraków-Gdańsk 1975
Przewodnik dla podróżujących w Polsce i Rzeczypospolitej Krajo-wskiej, Warszawa 1821 (1980 repr.)
Rerutkiewicz Jan, Tobiaszewski Aleksander - Rymarstwo, Warszawa 1959
Rütze Max, Hörner Aribert - Rzemieślnicza produkcja pojazdów, Warszawa 1957
Ryder Tom - On the box seat, Londyn 1977
Schoenbeck Richard - Deutsche Fahrkunde, Lipsk 1900
Schoenbeck Richard - Fahr-ABC, Berlin 1893
Szyperski Alfons - Zamek Książ, Wrocław
Thrupp G.A. - The History of Coaches, Londyn 1877 (Amsterdam 1969 repr.)
Uzanne Octave - La Locomotion à Travers l'Histoire et les Moers, Paryż 1900
Vollständiges Handbuch für der Wagenfabrikant, Lipsk 1900 (Zürich 1983 repr.)
Walrond Sallie - Encyclopedia of Driving, Yorkshire 1974
Walrond Sallie - Fundamentele of private Driving, 1969
Watney Marylian - The Elegant Carriage, Londyn 1961
Wrangel C.G. - Des Buch vom Pferde, t. I, Stuttgart 1927
Żurawska Teresa - Polskie powozy, Wrocław-Warszawa-Kra-ków-Gdańsk-Łódź 1982

SPIS TREŚCI

Wstęp	5
Res equitana	7
Zaprzęgi i ich style	9
Angielski styl zaprzęgu	10
Węgierski styl zaprzęgu	16
Zaprzęg krakowski	19
Zaprzęg podlaski	26
Zaprzęg bałagulski	29
Zabytek niezwykły	38
Plękicki park pojazdów konnych	42
U boku koni pełnej krwi	46
W cieniu pałacu pani Walewskiej	51
W Łącku	56
Po źrebiętach księcia pana	62
Śladami pięknej Daisy	69
Pasja artysty z Tulowic	73
Rozproszone rarytasy	80
Od Piasta kołodzieja początek wzięli	92
Bibliografia	109

© copyright by Spółka Wydawniczo-Księgarska, Warszawa 1995
and Michał Bogajewicz, Pniewy 1995

© copyright for text by Zbigniew Prus-Niewiadomski, Warszawa 1995

ISBN 83-7064-049-4

Druk i oprawa: Warszawska Drukarnia Akcydensowa SA

„KARETY, BRYCZKI I UPRZEŻE
W ZBIORACH POLSKICH”

to książka unikalna na polskim rynku wydawniczym.

Jej autor, Zbigniew Prus-Niewiadomski,
jest wybitnym znawcą w tej dziedzinie,

książka zaś,

efektem jego długoletniej
pasji badawczej i kolekcjonerskiej,
w której próbuje ocalić od zapomnienia

ginącą sztukę wytwarzania

najrozmaitszych pojazdów konnych:

bryczek, karet, powozów.

Fascynujące i rzetelne informacje o pojazdach,

uprząży i akcesoriach zaprzęgowych,

zainteresują nie tylko profesjonalistów,

ale także wszystkich miłośników sportów konnych.

Specjalistyczne wiadomości

i mające dokumentalną wartość

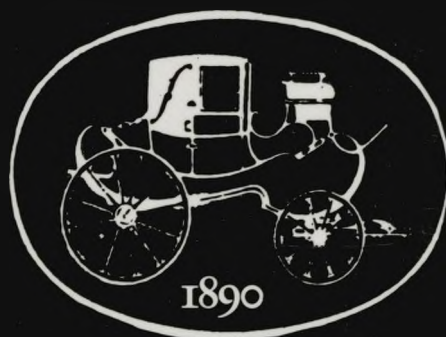
zdjęcia pojazdów i zaprzęgów

stanowią niezaprzeczalny walor dzieła,

które, mamy nadzieję,

przyczyni się walnie do poznania tej dziedziny

kultury materialnej Europy.



Michał Bogajewicz