

Historia w karetach zaklęta

**Rozmowa z Teresą Fabijańską-Żurawską, wieloletnim
kustoszem Powozowni Zamkowej w Łąncucie.**



Teresa Żurawska w Łąncucie.

Z panią Teresą Żurawską przyjaźnię się od wielu lat. Zaczęło się od rozmów ze starszymi osobami w mojej rodzinie, słuchania z zapartym tchem opowieści o dawnym obyczaju, balach, polowaniach, sportach, zjazdach rodzinnych i bytności różnych znanych, historycznych postaci w domu mojego dziadka. Tego świata już nie było koło mnie. Były bloki, podwórko, piaskownica, „babie górki”, było ślicznie i zielono, ale gdzie te sanie, powozy,

długie suknie i rytuał picia herbaty punktualnie o 16.00. Próbowałam odszukać ten zaginiony świat na starych pocztówkach. Uzbierała mi się niemała kolekcja. Poprzez pocztówki dotarłam do Łańcuta i autorki książki o obyczajach związanych z pojazdami konnymi z łańcuckiej kolekcji. Książka była pożyczona z biblioteki, ale żał było mi się z nią rozstać, więc ją całą przepisałam. Chodziłam wtedy do 4 klasy szkoły podstawowej. Po informacji o odkryciu przez Teresę Żurawską - kustosza Powozowni, słynnej ambony z Radacza, zbudowanej z części karet Sobieskiego, o czym było głośno w prasie, odważyłam się napisać list do Łańcuta. Zaczynał się od słów: „Mam 10 lat, chodzę do 4 klasy...”. Jakież było moje zdziwienie, gdy bardzo szybko dostałam poważną odpowiedź. Zaczęła się długoletnia korespondencja i przyjaźń. W Łańcucie odnalazłam świat sztuki, kultury, dawnych obyczajów. I poznałam bliżej panią Teresę, wspaniałego człowieka, który ma tak wielki wkład w tworzenie naszej kultury i reprezentowanie Polski na zewnątrz kraju, tak wielki dorobek pisarski, a jednocześnie tyle ciepła, stylu, elegancji, urody zewnętrznej i urody ducha. Jest to prawdziwa pani na Łańcucie.

Joanna Sokołowska-Gwizdka

Joanna Sokołowska-Gwizdka:

Ta wielka kolekcja powozów w Łańcucie, jedna z największych w Europie, jest w jakimś stopniu i pani dziełem. Jak do tego doszło, że pani, absolwentka KUL-u zajęła się historią pojazdów konnych i przyczyniła się pani do stworzenia nowej gałęzi historii sztuki?

Teresa Żurawska:

Oboje z mężem, Jerzym Żurawskim, przybyliśmy do Łańcuta w 1963 r. na usilne prośby ówczesnego dyrektora Muzeum-Zamku w Łańcucie, Antoniego Dudy-Dziewierza, wspaniałego człowieka, działacza i ideowca z przedwojennego PPS-u. Mąż został głównym kustoszem w randze wicedyrektora do spraw naukowych. Oboje mieliśmy już mały staż pracy w Olsztynie, zaraz po studiach zatrudnieni do misji kulturalnej, której nadano tajemniczą i brzmiącą konspiracyjnie nazwę „AKCJA 666”. Chodziło o rejestrowanie opisem, fotografią oraz danymi administracyjnymi, obiektów architektury zabytkowej, tak świeckiej, jak i sakralnej na Warmii i Mazurach. Jako historycy sztuki jeździliśmy po wypalonych, zrujnowanych miasteczkach, zniszczonych nie na skutek działań wojennych, lecz z rozkazu Stalina, by nie oddać tego, co ocalało po wojnie i miało w nowym podziale terytorialnym Europy przypaść Polsce. Akcja trwała trzy lata i nagle została przerwana, choć nie zakończona. Straciliśmy pracę i to oboje. Na świecie był już nasz syn Wrzesław. Trzeba

było szukać zarobku.

Przypadek sprawił, że w podróży do moich rodziców, którzy mieszkali w Zamościu, spotkaliśmy konserwatora wojewódzkiego z Rzeszowa. W rozmowie padła konkretna propozycja etatu w Urzędzie Wojewódzkim w Rzeszowie na stanowisku z-cy konserwatora. Bez zastanowienia przyjęliśmy tę możliwość jako szansę. W Rzeszowie upłynęły nam kolejne lata: ciekawy teren dużego wojewódzkiego miasta, dość zaniedbanego, ale bogatego w piękne obiekty architektury renesansowej, barokowej, drewnianej. Zaczęłam pracę w Muzeum Okręgowym i nawet miałam publikacje naukowe i popularne, z zakresu malarstwa i wystaw artystycznych, zorganizowałam znaczącą wystawę i całkiem dobrze się czułam w kręgu ludzi kultury rzeszowskiego środowiska. Jednak nasz syn zaczął w przedszkolu chorować i to zdecydowało o podjęciu decyzji przeniesienia się do Łańcuta.



Teresa Żurawska przed zamkiem w Łańcucie.

Miejsce pracy zachwycające, ale ileż tam było do zrobienia! Trzeba było wszystko, prawie od początku zorganizować, aby stworzyć z Łańcuta placówkę naukową promieniującą na całe południe Polski i nie tylko. Wieść o Zamku i Powozowni słynącej z najwspanialszej kolekcji pojazdów konnych szybko się rozprzestrzeniła. Do Łańcuta przybywały tłumy ludzi. Urządzano sesje naukowe, seminaria, odczyty, zjazdy i koncerty. Życie kulturalne kwitło, a my mieliśmy coraz mniej pracy. Nowy statut muzeum przewidywał podział ogromnego terytorialnie i merytorycznie zespołu na odpowiedzialne, samodzielne działy. Wyodrębniono również Dział Pojazdów Konnych, obejmujący dwa budynki ekspozycyjne, a w nich pojazdy, uprząże, akcesoria i

wszystko to, co wiąże się z kulturą i obyczajem i jest ściśle związane z koniem. Moją ambicją było stworzenie ośrodka wiedzy na temat historii pojazdu zaprzęgowego, by służyć ludziom kultury informacjami, ikonografią, zasobem biblioteki specjalistycznej. W Łańcucie były wzory, perły, z których można czerpać wiedzę i do filmu, i do literatury, uczyć się obyczaju i elegancji. Przymuszona przez dyrektora do objęcia funkcji kustosa w tym dziale, zaczęłam uczyć się sama. Pomogły mi w tym wyjazdy na stypendia do Francji, Włoch, liczne podróże prywatne i popierane przez Ministra Kultury i Sztuki, udział w międzynarodowych zjazdach i wreszcie długoletnia przynależność do Międzynarodowego Stowarzyszenia Muzeum Transportu /IATM/ przy wielkiej międzynarodowej organizacji muzeów /ICOM/. Brałam w nich czynny udział, wygłaszałam referaty, zawsze na tematy polskie, jako przedstawicielka naszego kraju.



Widok na kolekcję pojazdów konnych w łańcuckiej Powozowni.

Powozy, to też ludzie, ich życie i obyczaje. Jakie tajemnice kryje łańcucka Powozownia?

Łańcucka Powozownia jest właściwie nieporównywalna z żadnym innym zbiorem na świecie, gdyż jest jedyną całkowicie zachowaną powozownią zamkową, rezydencjonalną, stworzoną ponad 100 lat temu.

Najwyższej klasy artystycznej, bo tak trzeba określić to rzemiosło, karety, powozy, breki i każdy inny pojazd kryją wiele tajemnic. Tymi skrywanymi wewnątrz są np. ukryte nazwiska

twórców. W przypadku karety galowej Berlina jest to wiedeński siodlarz Karasch i karetnik Marker, a na stopniach stangreckich znajduje się dobrze zakamuflowana data „1830”. Odnajdywanie takich tajemnic jest wielką radością. Są też zagadki, których nie udało się rozwiązać do dzisiaj, gdyż odległość czasowa nie uruchamia naszej wyobraźni w sposób wystarczający. Furgon bagażowy z około połowy XIX w. zaskakuje małymi urządzeniami w podwoziu i nie wiemy do czego służyły. Czasem wewnątrz karety całkiem młodej, bo zaledwie stuletniej, znajdują się uchwyty trudne do zidentyfikowania. Są schowki, jakieś skomplikowane „skrzyneczki” nie wiadomo w jakim celu wmontowane itd. Na koczku gdańskim inicjały umieszczone na drzwiczkach, ułożone w ornament pod koroną nie zostały odczytane. Na szczęście herb rodziny szlacheckiej Faustów, która na prawdę istniała i występuje w „Błękitnym Almanachu”, został przeze mnie odczytany i znaleziony w starym, niemieckim herbarzu z 1654 r. Co to za radość po wielu miesiącach usilnych poszukiwań!

Sensacją w świecie nauki było odkrycie i udowodnienie, że ambona w małym kościółku w Radaczu koło Słupska, wykonana została z części karet Jana III Sobieskiego. Zrekonstruowane karety pokazane zostały w 2003 roku na wystawie w Wilanowie z okazji 320 rocznicy zwycięstwa pod Wiedniem. Czy uważa Pani to znalezisko za największe swoje odkrycie, czy były też inne równie ważne?

Czasem zdarza się, że praca historyka sztuki, na ogół żmudna i monotonna, przeobrazi się wielką życiową przygodę. Tak było z rozszyfrowaniem ambony z Radacza, którą zrobiono w 1742 roku z trzech karet - dwóch króla Jana III Sobieskiego i jednej Marii Kazimiery, królowej, żony Jana.

W Wilanowie, na wystawie w 2003 roku pokazano, jaki miały kształt, wielkość, jak były zrobione i co znaczyły metafory, alegorie i symbole barokowe w ich dekoracji malarskiej i rzeźbiarskiej. To dzieła sztuki jeżdżące na złotych kołach. Rozszyfrowanie tego metajęzyka zajęło mi sporo czasu, ale też dało mi możliwość, zagłębienia się w historię, ceremoniał dworski, obyczaje epoki. Uważam, że było to moją życiową misją, aby Polsce oddać trzy królewskie, paradne karety najbardziej kochanego króla.



Wizyta Mieczysławy Cwiklińskiej w Łańcucie w 1968 roku. Od lewej: M. Cwiklińska, A. Grzybowski, T. Żurawska, red. Radomiński.

Kto ze znanych, sławnych i ciekawych ludzi, którzy odwiedzili Powozownię, najbardziej utkwił Pani w pamięci?

W Łańcucie jestem ponad 50 lat, z tego 30 pracowałam na rzecz Zamku i Powozowni. Przede wszystkim opracowałam zbiory, powiększałam je, zbierałam książki z zakresu historii pojazdów konnych, sama pisałam książki i artykuły, ale w moich czasach Zamek był tak popularny, że zjeżdżało doń mnóstwo ludzi wielkich i sławnych. Koronowane głowy, ambasadorowie, ludzie pióra, teatru, filmu i telewizji. Pamiętam wizytę Wielkiej Księżnej Luksemburga, której towarzyszyłam podczas zwiedzania zamku.

Przyjechał z nią cały dwór i co mnie zdziwiło, najbardziej słyhać było język polski, bo damy dworu to księżne i księżniczki Polki – Sapieżyny i Sapieżanki. Oprowadzałam też belgijskiego następcę tronu – księcia Filipa w towarzystwie ambasadora Belgii w Polsce, wysokiego arystokraty. Miałam zaszczyt oprowadzać naszego prymasa, ks. kardynała Józefa Glempa. Było bardzo zabawnie, bo Jego Eminencję wpakowaliśmy do karety generała Piotra Szembeka z XIX w. Z aktorów najmilej wspominałam Aleksandrę Śląską, a z reżyserów Janusza Majewskiego. Nigdy nie zapomnę rozmowy z Marią Kuncewiczową, czy z Jerzym Waldorfem. Z zagranicznych gości świata artystycznego wspomnę piękną Juliette Greco. Nie sposób wymienić tu choćby połowy. Na prawdę było wiele osób wspaniałych.

Łańcut przechodził różne okresy. Była Pani świadkiem przyjazdów Cyrankiewicza, Hermaszewskiego, potem przyjeżdżali państwo Potoccy z Peru, prawowici spadkobiercy zamku. Jak wspomina pani tamte czasy?

Państwo Potoccy ożywili Łańcut po latach stanu wojennego i przemian, podczas których miejsce to, jakby straciło na popularności. Zamek znów zaczął rozbrzmiewać muzyką kameralną, odbywały się przyjęcia dla kilkudziesięciu osób. Zjeżdżała na nie arystokracja polska, francuska, hiszpańska, dyplomatyczne osobistości z krajów latynoskich i rodzina Potockich ze wszystkich żyjących jeszcze linii. Myślę, że nawet

przed wojną nie było tak licznych zjazdów i o takiej wysokiej randze społecznej, tyle książąt, hrabiów. Zaczęło się od ślubu Rosy i Stanisława Potockich z Peru, którzy właśnie w Łańcucie zapragnęli związać się węzłem małżeńskim. Nawet kaplicę zamkową na tę okazję ksiądz proboszcz specjalnie wyświęcił. No i to, co stało się ważne dla historii Łańcuta, w 2001 roku Państwo Potoccy z pomocą wielu osób zorganizowali uroczysty, z wojskowymi honorami pogrzeb ostatnich właścicieli: Elżbiety z Radziwiłłów Romanowej Potockiej, ich dwóch synów Alfreda - ostatniego ordynata i Jerzego, adiutanta marszałka Józefa Piłsudskiego, później ambasadora Polski przedwojennej w Turcji i w Stanach Zjednoczonych wraz z żoną Susaną Ytterregui, Peruwianką. Te cztery osoby były pochowane we wspólnym grobowcu w Lozannie (Szwajcaria). Teraz znajdują się w mauzoleum rodowym pod prezbiterium kościoła farnego w Łańcucie.



Teresa Żurawska z synem Wrzesławem Żurawskim (który zaprojektował m.in. winietę magazynu „Culture Avenue”).

Żyjąc w takim miejscu jak Łańcut, bogatym w tradycje, a jednocześnie mając szeroki kontakt ze światem, (miała pani szereg wystąpień naukowych zarówno w Europie, jak i w Ameryce, jest pani autorką wielu poszukiwanych książek), czy rzeczywiście trzeba pokazywać Europie, nasze bogactwo kulturowe, gdyż wiele lat myślano o nas, że żyjemy daleko od centrum kultury, a takie miejsce, jak Łańcut położone jest pośród stepów, na kulturowej pustyni?

U naszych zachodnich sąsiadów dość powszechnie utrwalił się

wizerunek Polski, jako kraju pozbawionego kultury, nieciekawego, uważano, że „na wschód od Łaby nic nie ma”. I oto jakże daleko na wschód od Łaby istnieje taki zamek w Łańcucie i jeszcze dalej Krasieczyn, a w międzyczasie tyle prześlicznych zabytkowych kościołów, murowanych i drewnianych katolickich i prawosławnych. Nie mówiąc już o dworach i pałacach jeszcze dość licznych. Zdziwienie wtedy jest wielkie.

Czy gdyby jeszcze raz kończyła Pani studia, wybrałaby Pani Łańcut, jako swoje życiowe miejsce? Czy Łańcut jest dla Pani tym wymarzonym domem?

Łańcut dla mnie był wynikiem sytuacji życiowej, o której wspomniałam na początku, ale przyznać muszę, że to miejsce jest szczególne i szalenie inspirujące, niezwykle poszerzające wiedzę, bo trzeba znać się po trosze na wszystkim. Opanować trzeba historię Polski i Europy, w dużym zakresie genealogię, obyczaje i ogólnie kulturę, nie mówiąc już o historii sztuki, zwłaszcza czasów nowożytnych. Teraz już bym Łańcuta nie zdradziła, tyle tu mojego trudu, nieprzespanych nocy, przepracowanych dni i wieczorów, tyle emocji, eksploatowanej energii, tyle przyjaźni, spacerów i oddychania pięknem. Jeździłam w świat, ale świat też przyjeżdżał do Łańcuta i do mnie osobiście, zresztą przyjeżdża do dzisiaj. Wiele, nie wstydzę się tej megalomanii, eksponatów i książek przybyło tu za moim

pośrednictwem. Cała druga kolekcja pojazdów konnych, uratowanych od zagłady lub wywiezienia. Przez to wszystko Łańcut stał się moim Łańcutem. Czy wymarzone? - Nie wiem, nie miałam takich konkretnych marzeń, ale stał się nim z pewnością.



Babunia, Maria Joanna Anzelmowa z Moszyńskich De Schmieden Kowalska z córkami. Siedząca (bez torebki) matka Teresy Żurawskiej.

A jaki był Pani dom rodzinny, dwór w Czumowie, dom w Zamościu, ojciec, który wrócił pieszo z obozu oficerskiego we Francji do domu, do rodziny? Czy miłość do piękna, ideały, wartości, wszystko co jest w pani i czym pani emanuje, dając innym tak wiele, było w Pani domu?

W Zamościu był dom rodzinny, w którym urodziłam się i ja i mój syn. Do śmierci Taty w 1972 był moim azylem. Drewniany, niezbyt duży, z gankiem oszklonym i werandą od południa, położony wśród ogrodów, z dala od ulicy, przypominał z wyglądu i z obyczajów w nim panujących dwór polski.

Pielęgnowało się wszystkie tradycje świąteczne, katolickie i patriotyczne, chociaż po wojnie zakazane. Ciepło moich kochających rodziców (przeżyli 49 lat we wzorowej wprost harmonii), gościnność, atmosfera życzliwości, spokój ducha i równowagi psychicznej, były skarbami, które otrzymałam na całe życie, jako fundament mocny i niepodważalny. Jeszcze kilka lat po wojnie była z nami babunia, matka mojego ojca, jak zwykł był o niej mówić „Mateńka”. Kto dziś tak nazywa swoją matkę? A to takie piękne. Mówimy tak modląc się, upraszając o łaskę, ale do Matki Bożej. Myśmy to mieli w codziennych rozmowach przy stole, który jednoczył nas dwa razy dziennie – na obiad i na kolację, czasem był jeszcze czas na podwieczorek.

Jestem z czworga rodzeństwa, była więc z nas siedmioosobowa

rodzina. Ojciec przez 6 lat był w niewoli. Najpierw pojmany we wrześniu z 17/ 18 pod Równem wraz z całym taborem polskim. Zapakowali żołnierzy do bydłych wagonów i wozili po terenie południowej Rosji, aż po Ural, dając raz dziennie kubek kawy i kromkę spleśniałego chleba. Spali na mokrych liściach. Ta wędrówka bez celu trwała 7 tygodni. Przy wymianie jeńców (Sowieci z Niemcami), oddano Polaków do niewoli niemieckiej. Mój ojciec znalazł się wtedy w obozie międzynarodowym w miejscowości Oschatz w Saksonii. Ciężkie to były lata, wielu nie przeżyło, wielu zachorowało psychicznie. Mój ojciec, rezerwista, już nie młody (miał 40 lat, gdy wybuchła wojna), był bardzo schorowany, cierpiący na bóle stawowe. Jednak wytrzymał i postanowił wrócić do rodziny, bo tak pojmował swój obowiązek wobec społeczeństwa i państwa. Chodził w jednym ubraniu jakie miał, amerykańskim mundurze oficerskim. Na pewno nie ułatwiło mu to życia w pracy.



Pałac w Czumowie.

Czumów - dwór, a właściwie pałac z wysoką wieżą, jest do dzisiaj najjaśniejszym promyczkiem w moim dzieciństwie. Najlepiej pamiętam ostatnie długie wakacje 1939 r. Nasze zabawy ze starszym bratem i wyprawy, trochę tajemnicze, trochę zakazane np. na ową wieżę, gdzie gnieździły się sowy i kawki. Grzebanie w starych papierach, odkrywanie schowków, wyprawy po miód trzmieli i asystowanie przy lokomobili, a potem jazda na workach pełnych pszenicy do spichlerza. To była jeszcze większa frajda, niż zjeżdżanie ze sterty słomy. Radość nasza zakończyła się nawałnicą wojenną. Pamiętam panikę ludzi, gorączkowe rozmowy, przyjmowanie uciekinierów z poznańskiego i z

Warszawy. Wszędzie tłok. Wreszcie zapadła decyzja i babcia z mamą postanowiły uciekać za Bug, gdzie mieliśmy rodzinę ze strony ojca. Bryczka mało pojemna i furka z jednym woźnicą, który zechciał jechać z nami wyruszyły ostatnim promem przez Bug w kierunku Uściługa i Włodzimierza Wołyńskiego. Nigdy nie zapomnę widoku tłumów na drodze. Nie dało się jechać. Świetnie przedstawił tę scenę znakomity pan Antczak w filmie „Noce i dnie”. On pochodzi z Włodzimierza, sądzę więc, że widział to, co działo się na tych ziemiach Wołynia we wrześniu 1939 roku. To tak wyglądało w rzeczywistości. We mnie te obrazy wędrówki, pola po bitwie, palącego się samolotu, świst i warkot maszyn w powietrzu walczących myśliwców, strzelanina i wybuchy pozostały i w oczach i w uszach.

Na długie lata przyćmiły je wydarzenia, które przyniosły lata powojenne. Myślę, że oglądanie od dziecka albumów z kolorowymi widokówkami Kossaków, Andriollego, reprodukcji malarstwa Młodej Polski, które Mama zbierała i pozwalała nam oglądać, zwłaszcza podczas choroby, również encyklopedia Guttenberga, z barwnymi tablicami, oczywiście czasopisma o słodkich obrazkach, może nawet ckliwych, miały ogromny wpływ na kształtowanie się zainteresowań i umiłowań. Trochę wzięłam z genami Babci, z domu Moszyńskiej, która miała rzadkie poczucie estetyki na każdym kroku, wszędzie w najmniejszym drobiazgu. No i ta babcina, słynna już elegancja, nienaganny żabot, zapinka złota lub kamea, staranne uczesanie jeszcze z

epoki *fin de siècle'u*, przytrzymane ogromnymi szpilami. To była prawdziwa i ostatnia dama w naszej rodzinie. Takie kobiety potrafiły prowadzić piękny dom.

Co chciałaby Pani najcenniejszego przekazać swoim wnukom?

Chciałabym, aby moje wnuki, a mam ich czworo, były szlachetne wewnątrz, umiały odróżnić dobro od zła i kierować się dobrem, uczciwością, prawością. Chciałabym, żeby były nie tylko piękne z urody, ale i też piękne z wnętrza. Umiały być czułymi, współczującymi, rozumiejącymi i kochającymi. To chyba najważniejsze, no i szanowały swoje korzenie, tak rodzinne, jak i historyczne.

TERESA ZOFIA FABIĄŃSKA-ŻURAWSKA *ur. 30 września 1932 r. w Zamościu, w Polsce, emerytowany starszy kustosz Muzeum-Zamku w Łańcucie, jest historykiem sztuki ze specjalnością w dziedzinie pojazdów konnych. W 1956 r. ukończyła studia Historii Sztuki na Wydziale Humanistycznym Katolickiego Uniwersytetu Lubelskiego /KUL/ otrzymując tytuł magistra. Doktoryzowała się w Warszawie w Instytucie Sztuki Polskiej Akademii Nauk uzyskując tytuł doktora nauk humanistycznych w 1982 r. W latach 1963-1994 pracowała w*

Muzeum-Zamku w Łańcucie kierując Działem Pojazdów Konnych. W latach 1984-1987 wykładała na Katolickim Uniwersytecie w Lublinie. Były to wykłady monograficzne z zakresu historii pojazdu zaprzęgowego, jego miejsca w kulturze, sztuce i obyczajach. Słuchaczami byli studenci Historii Sztuki - III-V roku studiów. Podczas wielu lat pracy w Muzeum organizowała wystawy na terenie Polski i w samym Łańcucie, prowadziła działalność popularyzatorską i dydaktyczną. Napisała i opublikowała 36 książek i artykułów związanych z dziedziną pojazdów konnych, innych publikacji ponad 100. Od 1965-1993 roku brała czynny udział w konferencjach Międzynarodowego Stowarzyszenia Muzeów Transportu /IATM/ przy ICOM /International Council of Museums/ reprezentując Polskę i Łańcut, wygłaszając referaty o polskich zbiorach muzealnych, problemach konserwatorskich dotyczących różnych eksponatów np. kolaski polskiej z XVIII w., na temat rekonstrukcji karet Jana III Sobieskiego i w pracach dydaktycznych w muzeach. Wszystkie wygłoszone referaty zostały opublikowane w roczniku Stowarzyszenia IATM pt. „The transport Museums”, miejsca gdzie odbyły się te konferencje to: Budapeszt, Frankfurt/M, Paryż, Praga, Waszyngton. Dla pogłębienia wiedzy wyjeżdżała na stypendia do Francji, Portugalii, Włoch oraz do Belgii, Holandii, Anglii, Niemiec, Austrii, Szwajcarii, Danii, Szwecji, USA, Rosji, do Czech i na Węgry, służbowo lub prywatnie, zapoznając się tam z muzeami państwowymi i kolekcjami prywatnymi dotyczącymi pojazdów konnych, obyczajów i etykiety dworskiej i

dyplomatycznej. W Paryżu, pod patronatem Sorbony odbywała badania i poszukiwania archiwalne, poznawała kolekcje i biblioteki m.in. słynne zbiory „Hermesa” przy Faubourg St. Honore i Compliegne poza Paryżem. Stale kontynuuje kontakty profesjonalne, publikuje, opracowuje i popularyzuje.

Co dalej z karetami
króla Jana III
Sobieskiego?



Wystawa „W purpurze i złocie. Karety paradne króla Jana III Sobieskiego” w Wozowni przy pałacu w Pszczynie, fot. Wrzesław Żurawski.

Wrzesław Żurawski

Wiosną 1980 r. media zainteresowały się opracowaniem dziejów ambony z Radacza koło Szczecinka przez Teresę Fabijańską-Żurawską, kustosz Muzeum-Zamku w Łańcucie, zajmującą się historią pojazdów konnych. W „Spotkaniach z Zabytkami” ukazał się obszerny artykuł na ten temat (Teresa i Wrzesław Żurawscy, *Karety Jana III Sobieskiego*, nr 1, 1983, s. 47-50). Ambona od

zawsze była owiana legendą, jakoby kiedyś była wozem tryumfalnym Jana III Sobieskiego, otrzymanym po wiktorii wiedeńskiej od wdzięcznego cesarza Leopolda I. Badania samego obiektu oraz wielu źródeł historycznych wykazały, że wdzięczności cesarskiej nie było, natomiast ambona składa się z elementów trzech karet zrabowanych w Oławie rodzinie Jakuba Sobieskiego. Dokonał tego w 1741 r. pruski generał Alexander von Kleist, po czym zafundował w swym protestanckim kościółku kolatorskim w Raddatz ambonę, nie ukrywając, że wiąże się ona z osobą Jana III. Szczęśliwie przetrwała liczne wojny. Po 1945 r. zdemontowana, przechowywana w Szczecinku, trafiła po 1960 r. do Wilanowa.

Muzeum Narodowe w Warszawie, do którego należał wówczas Wilanów, wysłało ambonę w depozyt do Muzeum Pomorza Środkowego w Słupsku, gdzie była eksponowana od 1966 do 1983 r. Fragmenty zespołu ambony nadal pozostawały w Wilanowie.



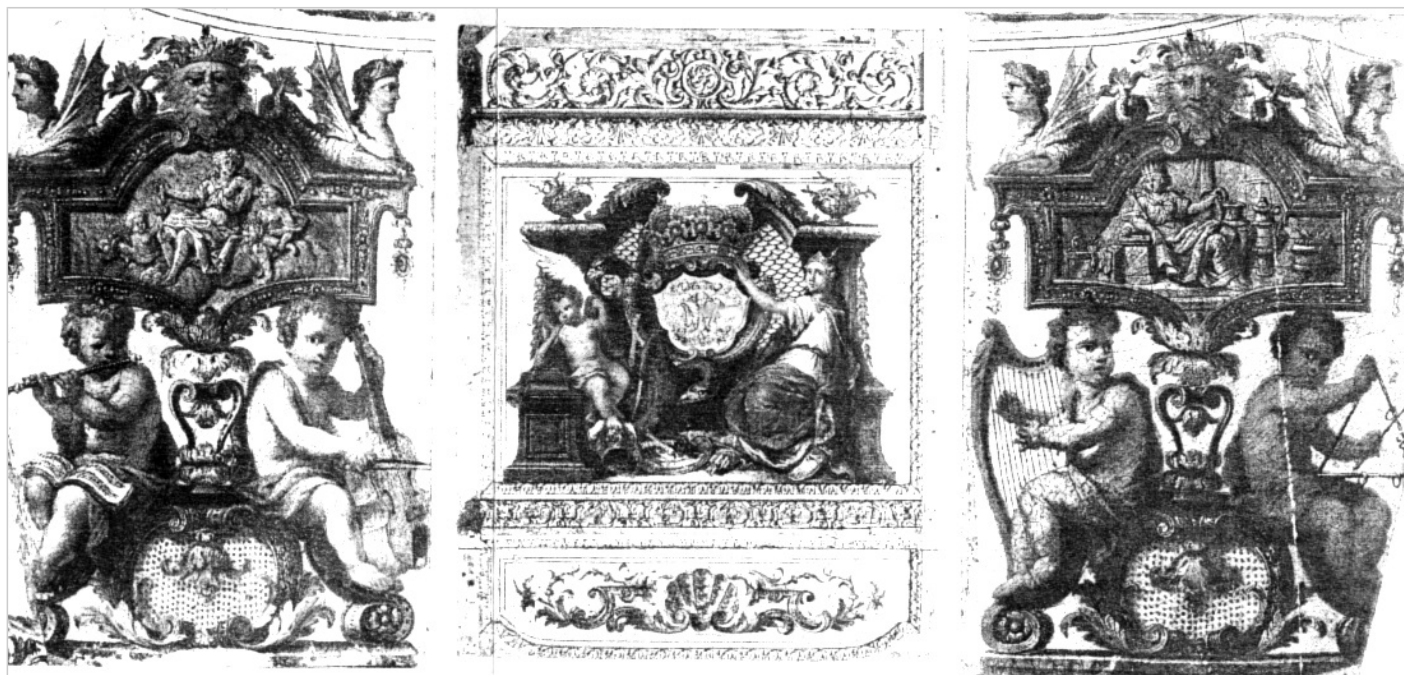
Fragment malowidła na drzwiach karety paradnej.

Teresa Fabijańska-Żurawska musiała długo przekonywać, że ambonę wykonano z elementów nadwozi trzech karet królewskich i należy podjąć próbę ich rekonstrukcji. Zainspirowany tymi ustaleniami zebrałem materiał fotograficzny i rysunkowy w czasie pobytu w Muzeum Karet w Lizbonie w 1981 r. i wykonałem inwentaryzację jednej z karet francuskich z drugiej połowy XVII w. w tamtejszych zbiorach. Prace badawcze kontynuowałem w Lizbonie podczas dziewięciomiesięcznego stypendium Fundacji Calouste'a Gulbenkiana w latach 1982-1983. Przygotowania te pozwoliły na pierwszy etap

prezentacji elementów karet w ramach wystawy „Chwała i sława Jana III Sobieskiego” w Pałacu Wilanowskim jesienią 1983 r. Ambona została przywieziona ze Słupska do Wilanowa i rozebrana. Złoczone rzeźby, listwy i płyciny z dekoracją malarską były eksponowane na tle dużej sylwetki karety w konfiguracji wskazującej ich pierwotne położenie. Teza, że mamy elementy z trzech karet obroniła się.

Na odwrocie jednej z płycin snycerowanych pozostała data „1692 Die 23 January” wskazująca, że karety pochodziły z ostatniego okresu życia króla Jana, a program ikonograficzny przedstawień malarskich wyraźnie miał przekonać oglądających do właściwego wyboru następcy tronu, czyli królewskiego syna Jakuba Sobieskiego. Wszystkie trzy karety były pojazdami paradnymi i występowały zapewne razem przy większych okazjach. Jedna z nich, mogąca pochodzić z warsztatu gdańskiego, została roboczo nazwana Tryumfalną. Przedstawienia malarskie, takie jak panoplia oraz postać Herkulesa walczącego z hydrą lernejską, głoszą chwałę zwycięzcy. Druga kareta, nazwana roboczo Osobistą Króla Jana III, niesie opowieść o narodzinach i młodości Herkulesa z użyciem motywu tarczy będącej godłem herbu Sobieskich - Janina. Trzecia, bardzo podobna kareta, nazwana Osobistą Królowej Marii Kazimiery, ma monogramy królowej. Karety osobiste króla i królowej były wykonane przez rzemieślników francuskich, na co wskazują napisy. Dekorację malarską mógł jednak wykonać pracujący dla Sobieskich Jerzy

Eleuter Siemiginowski.

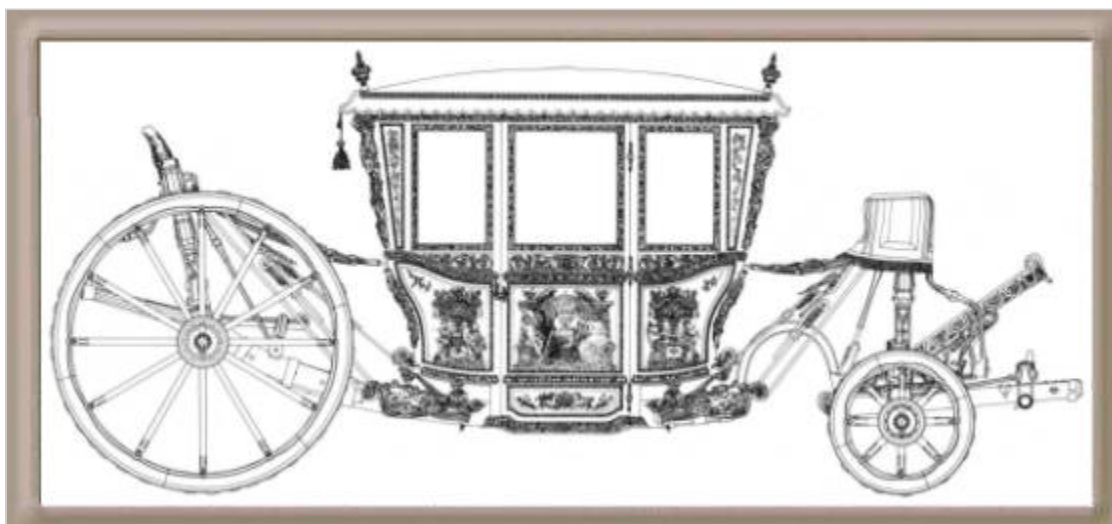


Malowidła na drzwiach karety królowej Marysieńki.

Po wystawie w 1983 r. ambona z Radacza odeszła w niepamięć, pozostały trzy grupy wstępnie posegregowanych elementów, skrzętnie złożonych w magazynach Wilanowa. Pracownicy Warszawskiego Przedsiębiorstwa Geodezyjnego wykonali społecznie inwentaryzację fotogrametryczną wszystkich elementów.

Minęło 20 lat. Zbliżała się kolejna rocznica wiktorii wiedeńskiej, przypadająca jesienią 2003 r. Pałac w Wilanowie był już niezależnym muzeum i kolejny nowy dyrektor pan Paweł Jaskanis postanowił wskrzesić temat karet Jana III. Zdecydowano, że

najlepiej będzie, jeżeli zachowane elementy zostaną wbudowane w odtworzone konstrukcje nadwozi i w ten sposób znajdą się w swojej dawnej roli. Na zlecenie Muzeum Pałacu w Wilanowie zrobiłem szczegółowe opracowanie z numeracją wszystkich zachowanych elementów i określeniem ich funkcji. Równocześnie wykonałem projekt rekonstrukcji nadwozi trzech karet. Trzeba tu podkreślić, że zachowały się jedynie elementy z trzech nadwozi (pudeł) karet, natomiast o podwoziach możemy mieć bogate wyobrażenie na podstawie kilku karet z drugiej połowy XVII w., znajdujących się w zbiorach muzealnych za granicą.



Rekonstrukcja karety paradnej, rys. W. Żurawski.

W Wilanowie ruszyły szybko prace konserwatorskie przygotowujące zabytkowe obiekty do ich montażu w odtworzonych konstrukcjach szkieletowych. Szkielety pudeł karet oraz częściową rekonstrukcję snycerki wykonała firma Art Reno z Zabrze. Efekt tego wysiłku został zaprezentowany na

wystawie, która trwała w Oranżerii wilanowskiej do 2004 r. Została też wydana przez Muzeum Pałac w Wilanowie książka Teresy Fabijańskiej - Żurawskiej *Królewskie karety Jana III Sobieskiego*. Niestety, do dziś zabrakło czasu na zakończenie wszystkich objętych projektem czynności konserwatorskich i rekonstrukcyjnych. Niektóre drobne elementy pozostają nadal w magazynie. Wilanów z braku miejsca na stałą ekspozycję nadwozi karet królewskich zmusza je do peregrynacji po innych muzeach. Obecnie znalazły się w Wozowni przy pałacu w Pszczynie w postaci wystawy „W purpurze i złocie. Karety paradne króla Jana III Sobieskiego”.

Już od ogłoszenia badań nad amboną z Radacza w 1980 r. różni entuzjaści chcieliby zobaczyć przynajmniej jedną z karet w całości na kołach, w zaprzęgu, na ulicach Warszawy. Nasza wiedza pozwala na daleko posuniętą rekonstrukcję samych nadwozi karet w celu ich wyłącznej funkcji muzealnej. Ten etap, mam nadzieję, uda się zakończyć i pokazać na stałej ekspozycji w Wilanowie, bo tu były używane, by służyć utrzymaniu prestiżu króla i jego walce o sukcesję tronu dla syna.

Rekonstrukcja całych karet z podwoziami byłaby już działaniem pozamuzealnym. Składałaby się z kopii oryginalnych zachowanych części i byłaby uzupełniona rekonstrukcją kreatywną, na podstawie porównań ze znanymi nam karetami francuskimi z końca XVII w. Zachowały się projekty karet

robione przez czołowych francuskich architektów dla Ludwika XIV. Są też obrazy przedstawiające uroczystości z udziałem karet. Na nasze szczęście wymiary karet w tamtym czasie, rozwiązania konstrukcyjne i wielkości kół były prawie identyczne. Cechą epoki baroku było zawsze jednak dążenie artystów do stworzenia niepowtarzalnej dekoracji rzeźbiarskiej i malarskiej pod względem kompozycji, detalu i treści. Dekoracja ta była zarówno na nadwoziach, jak i na podwoziach, bogato rzeźbiono tylne kozły, czyli ramy zawieszenia. Rekonstrukcja całych karet zmuszałaby więc do twórczego rozwinięcia symboliki stosowanej w końcu XVII w., by karety mówiły językiem epoki.

*„Spotkania z zabytkami”, 9-10, wrzesień-październik 2016,
s.11-12.*

Karety ulic Warszawy

na obrazach Bernarda Bellotta zwanego Canalettem



Warszawa B. B. Canaletta.

Teresa Fabijańska-Żurawska

Wenecjanin z rodziny artystów malarzy, aspirujący do pochodzenia szlacheckiego opuścił swą piękną ojczystą Wenecję, by udać się do Drezna na dwór królewski Augusta III, gdzie zapewne spotkał grono włoskich artystów. Byli to kompozytorzy, muzycy, poeci, aktorzy, tancerze umilający życie dworskie, a także architekci, rzeźbiarze, malarze, sztukatorzy i rytownicy ozdabiający pałace króla i jego dworzan, dokumentujący epokę bujnego baroku z jej rozrzutnością i barwnością. W Dreźnie przebywał wówczas rzymianin, wielki artysta malarz nadworny królewski Marcello Bacciarelli.

Canaletto już na dworze drezdeńskim zyskał sławę i uznanie Augusta III. Złotą tabakierkę wysadzaną brylantami i 300 luidorów otrzymał od monarchy za widoki stolicy Saksonii, która wtedy stała się siedzibą rezydencjonalną polsko-saskiego dworu monarchy. 10-letni bez mała pobyt Canaletta w Dreźnie zaowocował nie tylko widokami miasta z całym jego ówczesnym przepychem, złotymi karetami króla i magnaterii, ale także obrazami utrwalającymi piękno i malowniczość Pirny i Königsteinu.

Zapoczątkowana w 1756 roku wojna siedmioletnia niszczy zarówno Drezno, jak i cały dwór królewski. Wojska pruskie zajęły stolicę saską, zniszczeniu uległo między innymi mieszkanie

Canaletta, który w tym czasie jako nadworny malarz Marii Teresy przebywał już na dworze w Wiedniu. Po dwuletnim pobycie powrócił do Drezna jakże odmienionego.

Śmierć Augusta III w 1763 roku ujawniła kompletną ruinę finansową państwa, co odbiło się na honorariach nadwornego malarza. Kłopoty pieniężne licznej rodziny zmusiły artystę do szukania innych możliwości. Miał jechać do Sankt Petersburga, na dwór carycy Katarzyny II, ale zatrzymał się w Warszawie i w 1767 roku za pośrednictwem Bacciarellego został malarzem nadwornym ostatniego króla polskiego Stanisława Augusta, wielkiego protektora artystów i miłośnika sztuk pięknych.

Canaletto przyjechał do Warszawy w pełni swoich możliwości twórczych, po wielu różnorodnych doświadczeniach i bogatych obserwacjach, a przypadło to na okres, kiedy kończyła się jedna epoka, a zaczynały się czasy oświecenia niosące ze sobą kontrastowe zmiany stylu w sztuce. Warszawie poświęcił artysta wszystkie swoje umiejętności i talenty. Pozostawił nam, Polakom, jakże piękny dokument w formie perfekcyjnego malarstwa, bogactwa subtelnych kolorów, dający radość oglądania osiemnastowiecznej Warszawy i bujnego, realistycznie ukazanego życia jej ulicy.

Okres, w którym powstały warszawskie obrazy Bernarda Bellotta zwanego Canalettem, jest szczególnie interesujący z powodu

krzyżowania się starych i nowych obyczajów, zmian mody i stylu w sztuce, zapoczątkowania rozwoju gospodarczego, rozbudowy i porządkowania miasta oraz natężenia ożywionego ruchu stołecznego. Dla pojazdów konnych niezwykle istotne było wprowadzenie resorów stojących - wertykalnych, co stanowiło ogromny krok naprzód i miało decydujący wpływ na zmianę konstrukcji i zewnętrznej sylwetki pojazdu. Te wszystkie przemiany z ogromną dokładnością zaobserwowane przez bystrego malarza unaoczniają nam współistnienie wielości form pojazdów w okresie stanisławowskim.

Obrazy Canaletta, malowane w pełnym słońcu, którego ciepło czuje się w ich atmosferze, przedstawiają jedną porę roku - zawsze lato, nigdy zimę. Pełne światło, nigdy szarość wieczoru. Długie cienie pałaców i kamienic jeszcze bardziej kontrastują ze świetlistością nasłonecznionych elewacji. W słońcu poranka, dnia czy popołudnia lśnią złotem i srebrem przebogie zaprzęgi króla, dostojników, magnatów i szlachty. Dzień umożliwia obserwację, dzień przynosi barwność i bogactwo życia miejskiego. Canaletto, należąc do ludzi interesujących się realiami, z dużym rozmachem ożywia place i ulice, wypełniając je ruchem kołowym, konnym i pieszym. Owe ekwipaże malował bez pomocy przyrządu zwanego *camera obscura*. Powstały więc na podstawie własnej obserwacji, pamięci, zapewne szkiców przygotowawczych czynionych w naturze.



Canaletto, Kościół Św. Krzyża

Ich różnorodność i niepowtarzalność, realizm szczegółów, sytuacja topograficzna, skróty perspektywiczne i rozmieszczenie w przestrzeni obrazu świadczą o kronikarskim wręcz zacięciu Canaletta i jego ogromnie dla nas cennym talencie malarza dokumentalisty.

„We wspaniałych karocach – *jak to ładnie ujął M. Wallis* – poziomkowych, złocistych, zielonkawych, zaprzężonych w dwa, cztery, a nawet w szóstkę koni – siwych, kasztanowatych, jabłkowitych, ze stangretami w połyskliwych liberiach na koźle i hajdukami na tylnych stopniach – przejeżdżają wysocy dostojnicy państwowi, przepasani czerwonymi lub niebieskimi szarfami, wielkie damy w kapeluszach ozdobionych piórami. Na pięknych wierzchowcach paradują strojni jeźdźcy i eleganckie amazonki”.

Tym bezcennym dokumentom epoki stanisławowskiej poświęcono Salę Prospektową Zamku Królewskiego, zwaną Salą Canaletta. Stąd obrazy te były kradzione, przez zaborców zabierane i wywożone wiele razy, ale zawsze szczęśliwie wracały na swoje miejsce. To wielki skarb Warszawy.

Wśród bardzo urozmaiconego ulicznego sztafażu obrazów Bellotta zdecydowanie dominują karety i letnie powozy. Przy pojazdach paradnych zaprzęgi sześciokonne z kawalkadami składającymi się z towarzyszących jeźdźców, poprzedzane parą laufrów w strojach hiszpańskich. Zaprzęgi uroczyste, bogate, błyszczące złotem lub srebrem, konie z czubami, służba w strojnych liberiach. Obok sześciokonnych ekwipaży, które wychodziły już z mody, pojawiają się zaprzęgi parzyste. Jak

powiada Kitowicz:

„w sześciu leciech ostatnich panowania Augusta III poczęli się panowie ujmować w ekwipażach i kawalkatach; odbywszy pierwsze wizyty sześćma końmi z kawalkatą, już dłużej nie jeździli, tylko parą końmi i bez kawalkaty, o jednym za karetą lokaju i hajduku lub też o dwóch lokajach; za których przykładem poszli mniejsi urzędnicy powiatowi i szlachta. Zatem karet używanie, jako w parę koni od sześciu łatwiejsze, bardziej się zagęściło; mało kto z majątnych obywatelów dał się widzieć pieszo, tylko w karecie lub kolasce jakiej takiej, z lada służką stojącym za powozem do otwarcia i zamknięcia drzwi na wsiadaniu i wysiadaniu. Ale w dni galowe u dworu pierwsi panowie zajeżdżali na pałac królewski sześćma końmi z jednym dworzaniem, dniową służbę odbywającym. Hetmani zaś obojga narodów, marszałkowie i kanclerze trzymali się wciąż mody sześciokonnej tak w dni galowe, jako i niegalowe. Panie także wielkie, osobliwe stare matadory (żony dostojników), zawsze się sześćma końmi woziły. Jako używanie sześciu koni do karety służyło nie tylko do samego przepychu, ale też i do łatwiejszego przebycia miejsc błotnistych, tak gdy z tych niemal wszystkie ulice warszawskie zostały oczyszczone przez bruki, przyczyna używania sześciu koni upadła i drugą za sobą, to jest przepychu, pociągnęła”.

Co do ekipażu konnego - bo trzeba pojazd traktować całościowo wraz z końmi, uprzężą i służbą - nie ma wątpliwości, że w owych czasach był on wizytówką właściciela, poświadczeniem jego pozycji społecznej i przynależności klasowej, uzewnętrznieniem piastowanych godności państwowych i zamożności, jak również odbiciem mody i postępu technicznego. Zwyczaj malowania na drzwiczkach herbów rodowych, a na czaprakach umieszczania haftowanych lub aplikowanych inicjałów właściciela pozwalał na szybką jego identyfikację. O to odróżnienie zresztą chodziło. Dodać jednak należy, iż zwyczaj ten nie był jeszcze surową regułą. Dopiero w związku z ogólnym rozwojem gospodarczym w 2. połowie XVIII wieku wzrosła niepomiaralnie liczba pojazdów nie należących do osób utytułowanych. Coraz częściej zdarzało się, że karete prywatną posiadał na przykład zamożny kupiec, bankier czy przemysłowiec. Toteż wiek XIX przynosi ścisłą etykietę, zgodnie z którą przestrzegano barw heraldycznych oraz znakowania pojazdów i uprzęży. Inną przyczyną tego stanu rzeczy było równoczesne rozpowszechnienie się pojazdów do wynajmu.

Przyglądając się szczegółowo obrazom Canaletta, zauważamy kilka typów karek, to jest pojazdów zamkniętych, i kilka typów powozów - pojazdów otwartych, względnie półkrytych z ruchomymi budami. Wśród karek wyodrębniamy: 1. berlinę - typ klasyczny; 2. berlinę zawieszoną na resorach stojących - typ późniejszy; 3. bastardę, względnie baszardę, czyli karete coupé;

4. vis-a-vis; 5. soliterkę lub dezobliżantkę. Wśród powozów: 1. faeton; 2. kariolkę; 3. koczą; 4. powozy vis-a-vis. Z pojazdów prostych wymienić należy platformę browarną, bryki i wasągi oraz wozy chłopskie, które z braku walorów artystycznych nie wejdą w zakres naszych rozważań.



Canaletto, Krakowskie Przedmieście w stronę placu Zamkowego

Karety berliny czterokołowe, czteroosobowe, duże, ciężkie, na wzór drezdeńskich z pudłem esowato zwężonym ku dołowi, osadzone na grubych, rzemiennych pasach utwierdzonych do tylnego i przedniego podwozia, zawieszane między dwoma

prostymi drągami i przypięte do nich asekuracyjnymi rzemieniami (zwanymi targańcami) w obrazach Canaletta występują rzadko. W obrazie „*Krakowskie Przedmieście w stronę placu Zamkowego*” ukazał malarz berlinę dwukrotnie: po prawej stronie obrazu, na drugim planie, stojącą pod bramą pałacu oraz mało czytelną, w głębi obrazu, nieopodal kolumny Zygmunta. W obrazie „*Elekcja Stanisława Augusta*”, wersja I i II, występuje ona dwukrotnie w krajobrazie. W obrazie „*Widok terenów łazienkowskich*” w lewej części widzimy berlinę jadącą między zabudowaniami dworku podmiejskiego. Nie jest sprawą przypadku, że ta okazała, ozdobna, barokowa karetka pojawia się we wczesnych obrazach Canaletta i na bardzo dalekich planach. Malarz zaznaczył jej obecność, ale jej nie eksponował. Nie należała już bowiem do pojazdów modnych, była jakby reliktem poprzedniej saskiej epoki, której przypomnienie nie było politycznie wskazane. Nosiła cechy baroku. Jej pudło, przeszklone siedmioma lub sześcioma taflami ze szkła kryształowego, osadzonego w ramach rzeźbionych i złożonych, zwracało uwagę bogactwem ornamentyki wykonanej techniką snycerską, uzupełnionej listwami z brązu złożonego. Ścianki były malowane w figury alegoryczne, sceny mitologiczne lub wypełnione złotym ornamentem wstęgowym. Dokładny opis takiej karety mamy u Kitowicza:

„Pudła karecianego wysokość taka, aby osoba mogła w niej

wygodnie stanąć. Pudło to wisiało na pasach grubych rzemiennych między dwiema drągami, zadnią oś z przednią wiążącymi. Pudło osadzone od ziemi nie wyżej jak na trzy ćwierci łokcia. Koła zadnie u karety wysokie, przednie niziuchne dla potoczystości, ale za to stangret musiał najmniejszy pień albo kamień omijać, aby osią przednią lub pudłem o niego nie zawadził. Tylny kozieł, na osi osadzony, z deszczek gładkich, taką farbą jak koła i drągi pomalowanych, które z obu stron od kół zasłaniały od błota dwa duże skrzydła skórzane, na prętach żelaznych opięte; u kozła tylniego wisiał stopień drewniany tak iż jak kozioł malowany, na paskach rzemiennych, po którym lokaje na kozioł wstępowali, rzadziej zaś i pajucy, gdzie nie było hajduków, na tym stopniu plac swój za kareta mieli. Przedni kozioł był tak niski, że stangret siedzący na nim ledwo głowę nad końmi strychował. Ten kozioł był oraz skrzynką stangreta, w której chował zgrzebło, szczotkę, trzepaczkę do koni i co mu było potrzebne, a zmieścić się mogło, czasem prezerwatywę od głodu, kawał chleba i sera, czym się posilał stojąc na czas kilka godzin na paradzie [...]. Jakie było wybicie karety wewnątrz takie było przykrycie kozła, ze wszystkim szamerunkiem jak w karecie, i zwało się czaprakiem [...]. Drzwi do karety zamykały się żelaznymi klamkami, zewnątrz przyprawionymi, mającymi mosiężne trzonki albo kółka także, za który trzonek lub kółko ujęta klamka podnosiła się otwierającemu i spuszczała na dół zamykającemu karete.

Starano się, aby drzwi jak najdychtowniej były osadzone, a to dlatego, żeby niełatwo mogła się wcisnąć do karety woda [...]. Stopnie u karet były jeszcze niżej wiszące niż same pudła, były skórzane z podszewką drewnianą na dwóch kolcach żelaznych do drągów przybitych, osadzone; [...] ale kiedy kareta brnęła rzadkim błotem, to go stopnie garnęły sobą jak pług ziemię”.

Wnętrza karet były miękkie, przytulnie adamaszkiem, tryką lub aksamitem obite i żółtą, białą lub złotą krepiną wykończone. Kolor obicia wnętrza musiał być identyczny jak czapraka na koźle. Dach karety był obciągnięty skórą i ćwieczkami mosiężnymi pobity. Wszystkie berliny z obrazów Bellotta są w zaprzęgu parzystym, paradnym. Konie w uprzęży bogatej, grzywy splecione w „warkocz”, na łbach czuby ze strusich piór. Trudno opisać bardziej szczegółowo dekorację karet i ich koloryt ze względu na to, że artysta ukazywał je na dalekich planach. Kształt i konstrukcja są jednak czytelne.

Wspomnieliśmy już o zmianie w konstrukcji i wyglądzie karet zaistniałej dzięki wynalezieniu żelaznych resorów pionowych. Ustawione wertykalnie na obu osiach, po dwa z przodu i z tyłu, utrzymywały w górze pudło karety za pomocą silnych, ale krótkich pasów rzemiennych i żelaznych wąsów. Od nazwiska francuskiego wynalazcy Daleine'a nazwano je systemem á la

Daleine lub Dalêm. Lata 70. XVIII wieku to okres rozpowszechnienia się systemu Daleine'a i stosowania go do wszystkich rodzajów karet, a także do niektórych powozów. Ilustracją i potwierdzeniem są znów warszawskie obrazy Canaletta. W obrazie „*Krakowskie Przedmieście w stronę placu Zanikowego*” pierwszoplanową pozycję zajmuje berlina galowa — jeszcze na podwoziu o dwóch drągach bez „łabędziej szyi” oraz o kolosalnej różnicy między kołami przednimi a tylnymi. Przed wszystkim jej pudło jest zawieszane wysoko dzięki systemowi resorów Dalêma, które zdecydowanie zwiększyły komfort jazdy. Sam kształt pudła był wyokrąglony od dołu z lekko wypukłym dachem, koziół zaś osadzano wysoko, „że stangret połową swojej osoby wyżej siedział nad pudłem”. Koziół — z materaca osadzonego na stelażu i przymocowanego pasami skórzanymi — jak w każdej karecie paradnej na wierzchu przykryty był czaprakiem ozdobnym, uszytym z takiego materiału, jakim obite było wnętrze karety. Stangret wsuwał stopy w skórzane pętle na podnóżku, które asekurowały go przed spadnięciem. Za pudłem umieszczona ławka lokajska, zwana też w języku staropolskim tylnym kozłem, posiadała ozdobne rzeźbione uchwyty. Lokaja, który powinien na niej stać, umieścił nasz dokumentalista obok, w rozmowie ze szlachcicem, dając przy okazji skalę porównawczą wysokości kozła i człowieka, które się niemal równoważą. Kareta ujęta przez Canaletta „*en trois-quarts*” ukazuje dekorację rzeźbiarską jeszcze w drobnych formach minionego stylu rokoko, ale uspokojoną, uporządkowaną,

symetryczną, powiedzielibyśmy - z ducha klasycystyczną. Wiszące na resorach berliny, skromniejsze lub równie bogato dekorowane, w zaprzęgach parzystych i poszóstnych, spotykamy jeszcze pod pałacem na Nowym Mieście w obrazie „*Rynek Nowego Miasta z kościołem sakramentek*” i „*Ulica Długa w stronę placu Krasińskich*”. Jako karety na ówczesne czasy bardzo luksusowe, służące tylko do wielkich uroczystości i niewątpliwie bardzo kosztowne nie mogły być liczne nawet na ulicach słynącej z dużej ilości pojazdów Warszawy. Jak pisał Antoni Magier:

„Piękną sposobność do widzenia pojazdów w Warszawie podawał dzień drugiego święta Zielonych Świątek, przeznaczony, tak jak i teraz na przejażdżkę do Bielan, na które corocznie prawie sam król uczęszczał. W dni świąteczne Krakowskie Przedmieście mnogie wystawiało szeregi ślicznych ekwipażów przed kościołem bernardynów, gdzie wielki świat na »piękną mszę« zwykle zjeżdżał. W też dnie dziedziniec Zamku Królewskiego napełniony bywał mnóstwem karet, panów zbierających się na pokoje”.

Bastardą lub basztardą nazywano karete dwuosobową wywodzącą się z czteroosobowej berliny - we Francji określano ją jako karete coupé lub po prostu coupé. Posiadała podobną do berliny budowę podwozia, lecz była mniejsza i lżejsza. W 1794 roku Jan Duklan Ochocki zanotował:

„Nazajutrz z towarzyszem moim wyjechaliśmy śliczną moją baszardą do Lwowa końmi pocztowymi, wzięwszy paszport w Warszawie”.



Canaletto, Ulica Miodowa

A więc była „śliczna” i nadawała się do podróży. Magier również

zalicza bastardę do pojazdów podróżnych, podobnie jak kocz i landarę. Może więc należałoby uznać ją za podrózną odmianę miejskiej karety coupć? W obrazach Canaletta występuje zdecydowana przewaga karet coupć zarówno wcześniejszych, o konstrukcji dwurozworowej, jak i nowszych, jednorozworowych, również zawieszonych na resorach. Ich wytworność i dekoracyjność wskazuje jednak na przeznaczenie do użytku miejskiego. Widzimy je na Krakowskim Przedmieściu, na ulicy Długiej, na placu Krasińskich, na Rynku Nowego Miasta, przed pałacem Mniszchów, przed pałacem Błękitnym, na placu Żelaznej Bramy, koło kościoła Wizytek, na placu Zamkowym, na ulicy Miodowej oraz na obu obrazach „*Elekcja Stanisława Augusta*”. Częstotliwość, z jaką pojawiają się w najbardziej ruchliwych miejscach miasta, świadczy o ich liczebności i popularności. Niestety, zbyt duże skróty perspektywiczne oraz usytuowanie ich na dalekich planach każą bardziej domyślać się niż autorytatywnie wyróżniać spośród karet coupć właśnie bastardę.

Wizawy lub vis-a-vis były to berliny węższe od normalnych, przeznaczone dla dwóch osób siedzących naprzeciw siebie. Piszą o nich Kerbrech i Kitowicz. Przykład vis-a-vis mamy u Canaletta na obrazie „*Krakowskie Przedmieście od placu Zamkowego*” – pośrodku placu, w kierunku ulicy Senatorskiej, mknie w parzystym zaprzęgu ze służbą i kawalkadą vis-a-vis, w którym dostojne dwie osoby zajmują miejsca przodem i tyłem do

kierunku jazdy. Mamy też świetny przykład półkrytego powozu vis-a-vis w obrazie „*Pałac w Wilanowie od strony wjazdu*”.

Kitowicz powiada, że

„dla wielu osób, nie mogących bez niezdrowia siedzieć tyłem do koni, były przykre, często dla tej przyczyny godniejsze osoby rugowały z miejsca starszego, a sadzały młodsze na nim przez wzgląd na taką afekcję zdrowia, więc je niedługo zarzucono”.

Soliterka lub dezobliżantka, lekka, nieduża kareta na jedną osobę, zwana jest również egoistką. Orgelbrand zaznacza, że była „*używana w Polsce w XVIII w. do spacerów i nieoficjalnych wyjazdów, przeważnie przez kobiety*”. O soliterkach wspomina zarówno Kitowicz, jak i Kołaczkowski. Znakomity przykład soliterki namalował Bellotto w „*Krakowskim Przedmieściu od placu Zamkowego*”. Na pierwszym planie ukazuje się ekwipaż parzysty z rozsiadłą w karecie damą. Kareta jest czterokołowa, dwurozworowa, przy czym rozwory wygięte są w „łabędzie szyje”. Pudło soliterki zawieszono na pasach i resorach wertykalnych, kozioł osadzony wysoko, na nim stangret w liberii, za pudłem, na tylnym koźle lokaj. Stopnie u tej karety ukryte są wewnątrz. Na szczególną uwagę zasługuje kolor. Jest to kareta zielona, ale w odcieniu świeżego, leśnego mchu, dekorowana

delikatnymi biało-różowymi girlandami kwiatów. Co ciekawsze, liberie służby są również jakby haftowane w kwiatuszki. Konie maści jasnogniadej, w uprzęży szorowej nabijanej mosiężnymi ćwiekami. Na pasach zauważamy motyw klasycznych perełek. Jest to wyjątkowo piękny komplet o subtelnej i stylowej dekoracji. Na prawo, od ulicy Senatorskiej w sześciokonnym cugu tarantów zbliża się druga soliterka. Towarzyszą jej jeźdźcy na koniach, a dwóch lokajów z tyłu, stangret i foryś powożą końmi. Kareta malowana w bukiety kwiatów. Służba w liberiach i tricornach. Konie o fryzowanych grzywach, w nabijanej gęsto mosiądzem uprzęży paradnej. Inną soliterkę widzimy w obrazie „*Ulica Długa w stronę placu Krasińskich*”, jest ona w zaprzęgu parzystym. Ma wyszukany kolor poziomkowy ze złoceniami, konie siwe, w uprzęży paradnej z czubami w nagłówkach.

Soliterki oglądane u Canaletta posiadają, mimo drobnej dekoracji jeszcze rokokowej, cechy stylowe klasycyzmu. Wytworność i lekkość konstrukcji określają ich miejskie przeznaczenie, a damskie sylwetki we wnętrzach zdają się potwierdzać słowa Orgelbranda, że moda na soliterki trwała jednak niezbyt długo, bowiem, jak pisze Kitowicz: „*te niedługo zarzucili jako nieludzkie i smutne*”.

Najwięcej kłopotu sprawia nam powóz księdza prymasa Władysława A. Łubieńskiego zaprezentowany w obu wersjach „*Elekcji Stanisława Augusta*”. To, że Canaletto nie był świadkiem

naocznym elekcji, nie upoważnia nas do twierdzenia, iż pojazd ten jest wytworem jego fantazji. Minęło zaledwie parę lat i jest możliwe, że malarz go widział. Jednakże istnieje niezgodność między źródłami pisanymi, a tym, co przedstawił Canaletto. Julian Bartoszewicz w swoim opisie relacjonuje:

„[...] w sam dzień elekcji wyjechał [prymas] od siebie z pałacu Prymasowskiego na pole w kariołce bogatej, kapiącej od złota i ozdób z aksamitu czerwonego i galonów, co blask prześliczny rzucało. Czterokonny zaprzęg wioził księcia Prymasa, a foryś siedział na przedzie i stangret w galonach konno jechali. Rumaki błyszcząły złotymi czubami. Otaczał księcia ogromny orszak jezdnych, strojny i piękny”.

A oto co sam prymas pisze w swym „*Dzienniku*”:

„Po skończonym hymnie wsiadłem do mego faetona, który w Wiedniu robiono za 980 dukatów i tak z dwoma postylionami pięknie przybranymi i czterema końmi pojechałem województwa objeżdżać, bom na koniu nie mógł jechać dla mocnej scyatyki w biodrach”.

W pierwszej redakcji „*Elekcji*” Canaletto namalował sześcio-

konny zaprzęg ogromnie bogaty, barokowy, powożony przez stangreta z kozła i sześciu stafierów prowadzących konie z obu stron za uzdy. Takie zaprzęgi paradne stosowane były przy wielkich uroczystościach do ciężkich karet. Orszak taki posuwał się powoli, konie szły stępa. Używano specjalnych koni, karosierów hiszpańskich, które odznaczały się dużą kłódą, małymi łbami, cienkimi pęcunami oraz miały bujne grzywy i ogony. Strój luzaków różnił się zdecydowanie od forytarskiego czy stangreckiego. W przypadku „*Elekcji*” Canaletto prawdopodobnie posłużył się własną wyobraźnią i dlatego powstała niekonsekwencja. Na kozle siedzi stangret w długim surducie, krótkich spodniach, w peruce i kapeluszu tricorne. Luzacy natomiast są w strojach postylionów-forysiów, w czapkach forytarskich i krótkich kurtkach do konnej jazdy. Gdyby siedzieli na koniach, ich strój byłby odpowiedni. W drugiej redakcji, malowanej dwa lata później, zredukował malarz cały zaprzęg do czwórki, ale w dalszym ciągu pozostawił forysiów w roli luzaków – stafierów. Istnieje jeszcze jedna wątpliwość, która wiąże się z prawdziwą nazwą powozu. Otóż to, co namalował Canaletto, nie jest ani faetonem, ani kariolką, a raczej czymś w rodzaju „powozu ogrodowego”. Tego rodzaju lekkie, prawie ażurowe powozy spacerowe – rzeźbione i złoczone, z baldachimem lub parasolem przeciw nadmiernym promieniom słońca – były konstruowane bez kozła i mogły być powożone parą koni przez samego właściciela. Takie właśnie były w XVIII wieku dworskie faetony. Pojazd bez kozła może być również powożony

z koni przez forysiów. Słowa prymasa zawarte w „*Dzienniku*” są bardzo precyzyjne: wyraźnie mówi o dwóch postylionach i czterech koniach. Nie było więc stangreta, a forysie jechali na lewych koniach. Jeśli nie było stangreta, niepotrzebny był i kozioł, a zatem pojazd był rokokowym, eleganckim i wytwornym faetonem, a nie tym, który został przedstawiony na obrazach. Opis Bartoszewicza potwierdza również, że zaprzęg był czterokonny, myli jednak forysia prowadzącego konie dyszłowe ze stangretem, którego w tym przypadku nie mogło być.



Canaletto, Plac za Żelazną Bramą

Te nieścisłości i zawiłości prowadzą nas do wniosku, że w tym jednym przypadku trudno nam posłużyć się Canalettem jako źródłem ikonograficznym.

W obrazie „*Widok Warszawy od strony Pragi*” namalował Canaletto dwa letnie pojazdy królewskie. Oba w zaprzęgach poszóstnych, paradnych, prowadzonych z siodeł. Kocz w cugu kasztanowatym jest pojazdem czterokołowym, dwurozworowym, nieresorowanym. Nad dwuosobowym tapicerowanym siedzeniem składana buda, w miejscu kozła stangreckiego ławeczka. Jest dość niezwykłym egzemplarzem pojazdu spacerowo-wyjazdowego.

Kariolka mniejsza, lżejsza, bardziej dekoracyjna, w cugu siwym, uprząży bogato zdobionej błyszczącym metalem, bez kozła. Zawieszona na resorach wertykalnych czterokołowa, dwuosobowa, z miękkim tapicerowanym siedzeniem. Dekorowana rzeźbionymi ozdobnie listwami i malowidłami na ściankach skrzyni. Był to niewątpliwie najmodniejszy typ ówczesnego powozu spacerowego.

Powozy vis-à-vis zjawiają się w następujących obrazach: „*Ulica Długa w stronę placu Krasińskich*”, „*Ulica Senatorska z kościołem reformatów*” i „*Pałac w Wilanowie od strony wjazdu*”. Są one konstrukcji dwurozworowej, bez resorów, z kozłami i jedną budą skórzaną nad siedzeniem tylnym. W konstrukcji i sylwecie podobne do osiemnastowiecznego landa. Najczęściej występują w zaprzęgu poczwórnym prowadzonym z koni, na koźle zajmowali wtedy miejsce dwaj lokaje, którzy na dalszych trasach jechali, siedząc. Przy zaprzęgu poszóstnym stangret prowadzi konie dyszłowe i szwarcowe, foryś kieruje parą forytarską. Z obu przykładami zaprzęgu spotykamy się u Canaletta.

Nie tylko z okazji tych ostatnich powozów, ale w ogóle we wszystkich ekwipażach Canaletto pokazał nam bogactwo i różnorodność sposobów zaprzęgania. Również różne maści koni, na przykład cugi tarantów, srokaczy, jabłkowitych siwków, izabelowatych. Sprowadzano je często z zagranicy, ale również

hodowano w kraju. Konie były starannie pielęgnowane, o bujnych, długich ogonach i fryzowanych grzywach. W epoce baroku dla polepszenia barwności farbowano ogony i grzywy na czerwono lub zielono. W czasach Canaletta co najwyżej domalowywano „łatki” dla poprawienia maści tarantom lub uzupełnienia cugu poszóstnego. Grzywy zaplatano, przydając im ozdób i nadając kształt fali morskiej. Obrazy Canaletta dają nam przegląd wszystkich możliwych rodzajów zaprzęgów stosowanych zwyczajowo, wedle potrzeb i ze zbytku. Możemy powiedzieć, że Warszawa jeździła: syzem, kwatrem, dryją (w wozach transportowych), tuzem i esem (syzem - szóstką, kwatrem - czwórką, dryją - trójką, tuzem - parą, esem - pojedynką).

Także uprzęż występuje we wszystkich możliwych rodzajach - od roboczych chomąt krakowskich o drewnianych kleszczynach, poprzez szory „*tynkturą lustr świecący dającą*”, wyglancowane z czarnej skóry nabijanej, aż do wytwornych, najmodniejszych chomąt angielskich, z mnóstwem okuć, naszelników, pomponów, rozet itp. Czasem szory rzemienne obciążone były aksamitem w kolorze karet i liberii. Najczęściej spotykane kolory: żółty, błękitny, zielony, pąsowy lub karmazynowy, nabijane ozdobami złotymi lub srebrzonymi. To jeżdżące po ulicach Warszawy bogactwo zachwycało i w zdumienie wprowadzało cudzoziemców odwiedzających naszą stolicę. Nie było ono znane innym narodom. Dokonując przeglądu, w celu porównawczym, obrazów

Bellotta z Drezna czy Wiednia, musimy przyznać, iż takiej różnorodności, takiego ruchu i wytworności nie zobaczymy na ulicach tamtych stolic Europy.

W obrazie „*Krakowskie Przedmieście od Nowego Światu*” po lewej stronie, przed kościołem Świętego Krzyża, umieszcza Canaletto szereg karek do wynajęcia. Świadczy o tym z pedanterią namalowany numer „26” na plecach ostatniej, najbliższej. Obraz powstał w 1778 roku. Wprawdzie Kitowicz wspomina o karekach „najemnych”, które według niego „nastąpiły w końcu panowania Augusta III”. Jednak były to raczej nieśmiałe próby trzymania przez niektórych siodlarzy pary koni i stangreta, które wynajmowali na pół dnia w godzinach 7-12 i 14-21, latem 22. Dopiero w latach 70. XVIII wieku powstało Towarzystwo Utrzymujące Fiakry. Było kilka stałych miejsc postoju: na placu Zamkowym, przy kościele pijarów na Senatorskiej, na rogu Elektorальной – i niewątpliwie w 1778 roku przy kościele Świętego Krzyża na Krakowskim Przedmieściu, co nam pokazał Canaletto.

„Do każdej stacji, przy której stało kilka lub kilkanaście fiaków, wyznaczony był pisarz w bliższym jakowym sklepie umieszczony lub mający dla siebie na ulicy wystawioną budkę. Do niego udać się należało z pieniędzmi; dawał blaszkę z numerem fiakra przeznaczonego, zapisawszy w książce godzinę, o której go wysłał” (A. Magier).

Wystawiane w odległych od śródmieścia ulicach czarne tablic: z żółtym napisem oznajmiały: „Tu kursu koniec”. Od tego miejsca obowiązywała już dodatkowa opłata - 2 zł za godzinę, podczas gdy za kurs płacono 1 zł.

Jak wyglądały owe karety do wynajęcia, w szczegółach opisać trudno. Były to przeważnie karety coupé o dużych kołach tylnych, konstrukcji rozworowej, skromne w dekoracji, „*nie bardzo ochędźne*”. Jednak posługiwano się nimi mając nawet własny ekwipaż lecz nie znającego Warszawy stangreta. Przyjęły się zatem dorożki w Warszawie i z małymi zmianami przetrwały do dnia dzisiejszego. Mimo dużego ruchu na ulicach naszej stolicy, tak dużego, że istniały przypadki „*utrącania szynkli u przemijających gęsto i ciasno cudzych karet*”, przepisy ruchu nie istniały. Pojazdy jechały tam, gdzie chciały i gdzie było miejsce, co obserwujemy na obrazach Canaletta.

Dotychczas poruszyliśmy ogólne sprawy: konstrukcji, rodzajów nadwozia, wiążącej się z tym nomenklatury, zaprzęgów i uprzęży. Jednym słowem, tego, co jest niewątpliwie najistotniejsze, ale zarazem nasuwające się samo. A można sięgnąć jeszcze do szczegółów równie ważnych, jak na przykład strój lauffra, o którym źródła pisane mówią ogólnie „hiszpański”. Jego wygląd możemy poznać, dokładnie opisać, a nawet odtworzyć tylko dzięki tak dokładnemu przekazowi malarskiemu Canaletta. Również stroje stangretów i służby są czytelne aż do

detali kroju i ozdób. Interesujące są czapki forytarskie o dużym i szerokim daszku, o kroju odmiennym od znanych nam i zachowanych z XIX wieku. Kitowicz dość zawile napisał o błotnikach przy tylnym koźle. Przykład taki mamy w obrazie „*Plac Zamkowy od strony Zjazdu*”, gdzie u kolasy „*przy tylnych kołach są dwa duże skrzydła, na prętach żelaznych opięte*”. W jednej chwili opis Kitowicza stał się obrazowy i zrozumiały. Jacques Damase z zachwytem opisuje „*kilka przyjemnych scen ulicznych w Warszawie*”, które w 1771 roku namalował Bellotto. Elegancy kawalerowie paradują z gracją na swych wierzchowcach. Dygnitarze państwowi przybrani czerwonymi lub niebieskimi wstęgami orderowymi i dostojne damy w strojnych piórami kapeluszach przejeżdżają karetami – namalowanymi kolorem starego rózu, złota, żółci i zieleni – zaprzęgniętymi na kilka sposobów.

Na zakończenie można powiedzieć, że Canaletto szeroko rozślawił nasz kraj – jego przepych, bogactwo i obyczaje, pozostawiając nam, Polakom, bezcenną wiedzę o Warszawie czasów stanisławowskich.