

Kolebki, powozy, karety...



Drugi modny zbytek nastąpił w pojazdach i karetach. Dwojakię bowiem to nazwisko zastałem już na świecie – przyszedłszy do rozumu – służące paradnym wozom, czyli powozom; mówiono i pisano: „jechał kareta”, „jechał pojazdem”; jedną rzecz znaczyły te dwa imiona – zawsze karetę całkowicie przykrytą. Imię powozu służyło pojazdom półkrytym, kolaskom nie przykrytym, faetonom, potem kariolkami przezwanym, oprócz których były w używaniu skarbniki, karabony, rydwany i wózki małe, których najwięcej używały do jazdy białogłowy, duchowni zakonni i plebani tudzież uboższa szlachta wiekiem obciążona. (Jędrzej Kitowicz „Opis obyczajów za panowania Augusta III”, XVIII w.)

Pojazdy konne służące do transportu ludzi znane były już w starożytności, czego przykładem mogą być rzymskie rydwany używane jako wozy bojowe i do odbywania triumfu przez zwycięskiego wodza. Pierwsze historyczne wzmianki o pojazdach konnych w Polsce pojawiły się w XIV w. Opisało np. orszak królowej Jadwigi, jadącej w 1384 r. z Węgier do Polski. Jadwiga jechała wierzchem, ale dla odpoczynku przesiadała się do ozdobnego, krytego i oszklonego pojazdu zwanego kolebką. Był to pierwowzór późniejszej karety, początkowo nieresorowany, później pudło zawieszano na łańcuchach, linach lub skórzanych pasach. W XVII w. pojawił się brożek – czterokołowy pojazd przykryty baldachimem rozpiętym na czterech lub ośmiu słupkach.

dr Aleksander Stukowski

stały współpracownik redakcji



W miarę postępu technicznego pojawiały się nowe rodzaje pojazdów, wyposażone w takie „wynalazki”, jak skrzętna przednia oś, nowe, coraz wymyślniejsze systemy resorowania (przykładem może być pochodzący z Węgier koczy), hamulce czy też ułatwiające wsiadanie i wysiadanie rozkładane stopnie. Były dwa systemy powożenia: z kozła i z konia. W pierwszym przypadku powożący, czyli stangret, siedział na kozle, czyli podwyższonym siedzeniu wchodzącym w skład pojazdu, w drugim – powożący

zwany forysiem jechał wierzchem na jednym z koni zaprzęgowych.

W cytowanym na wstępie fragmencie „Opisu obyczajów...” Jędrzej Kitowicz wymienia kilka nazw pojazdów konnych. Spróbujmy je rozszyfrować. Zatem kareta była czterokołowym pojazdem paradnym, całkowicie zakrytym, dwu- (kareta coupé) lub czteroosobowym. Kareta była resorowana, miała kozioł stan-grecki, a często także z tyłu drugi kozioł – lokajski. Bogato zdobioną karetę zwano karocą. Ciekawa jest historia trzech karoc króla Jana III Sobieskiego. Po jego śmierci karoc znalazły się w rodzinie Sobieskich w Oławie. Stamtąd zostały w 1741 r. zrabowane przez pruskiego generała von Kleista, który ofiarował je kościołowi protestanckiemu w Raddatz (obecnie Radacz) koło Szczecinka. Tam





ich elementy posłużyły do skonstruowania ambony. Po II wojnie światowej ambona zdemontowano, a elementy karoc trafiły do Słupska, a potem do Wilanowa. Tam poddano je renowacji i w 2003 r. wbudowano w drewniane stelaże w kształcie nadwozi karet. Obecnie są prezentowane na wystawie czasowej w Stajniach Książęcych w Pszczynie (fot. obok u góry strony). Z kolei wymieniony przez Kitowicza powóz to ogólna nazwa eleganckiego pojazdu odkrytego lub z ruchomą budą. Kolaska to lekki resorowany pojazd odkryty, rodzaj bryczki. Czym innym była kolasa – prymitywny wóz transportowy z drewnianymi osia-

nej, można oglądać w kolekcjach muzealnych. Najbardziej znana mieści się w zamku w Łańcucie, ale mamy i inne: wspomniane już Stajnie Książęce w Pszczynie, powozownie w Rogalinie, w Kórniku, w Przeworsku itd. Są także kolekcje prywatne, a przykładem mogą być zbiory Bogusława Łowińskiego. Pan Łowiński jest muzykiem, liderem zespołu Shalom, a jego pasją są zbierane od ponad 40 lat powozy. Znajdował je w stanie z reguły tragicznym, ich imponujący obecnie wygląd jest zasługą fachowców prowadzących wytwórnię powozów w okolicach Gostynia (woj. wielkopolskie; patrz ATEST 6/2011:

– wieloosobowy pojazd myśliwski, ma z tyłu drabinkę do transportu upolowanej zwierzyny; victoria z końca XIX w. (fot. 7) – pojazd z rozkładaną budą, tym egzemplarzem jeździł prymas Polski Florian Stablewski; wagonette z pierwszej ćw. XX w. (fot. 8) – wieloosobowy, z siedzeniami wzdłuż pojazdu (podobną budowę miał brek); wolant (fot. 9) – podobny do milorda, ale bez budy, używano go jeszcze w połowie XX w.

Na koniec ciekawostka z połowy XIX w. Wśród ziemiańskiej młodzieży z Kresów powstała wówczas moda na „bałagulszczyznę”. Nazwa pochodzi od bałaguły, czyli żydowskiego woźnicy



fot. 1-9 AS, fot. obok tytułu – internet

mi. Osie (nie tylko kolas) wymagały częstego smarowania, dlatego pojazdy były wyposażone w zawieszony przy podwoziu kubek z mazią, produktem suchej destylacji drewna iglastego. Na Podkarpaciu używano oleju skalnego, czyli ropy naftowej. Gdy w podróży zabrakło mazi, jej rolę spełniały zebrane w lesie maślaki. Kolejny pojazd to faeton – spacerowy pojazd odkryty, w późniejszych czasach z rozkładaną budą. Skarbnik to duży wóz bagażowy z solidną pokrywą. Karabon był pojazdem krytym budą z czarnej lakierowanej skóry, a XVIII-wieczny rydwan nie miał nic wspólnego ze starożytnym wozem bojowym; był to rodzaj krytego pojazdu transportowego.

Rodzajów pojazdów konnych było o wiele więcej niż wymienia Kitowicz. Te, które przetrwały do chwili obec-

„Z silnikiem na owsiane paliwo”). Pojazdy p. Łowińskiego były niedawno eksponowane na wystawie czasowej w Muzeum Narodowym Rolnictwa i Przemysłu Spożywczego w Szreniawie. Oto kilka z 20 eksponatów.

Bryczka wielkopolsko-kujawska z pocz. XX w. (fot. 1); buggy z przełomu XIX/XX w. (fot. 2) – pojazd myśliwski pochodzenia angielskiego, rozpowszechniony przez Amerykanów; kareta coupé z przełomu XIX/XX w. (fot. 3) – była pojazdem wyjazdowym hr. E.Z. Grabskiego; lando z 1870 r. (fot. 4) – elegancki pojazd czteroosobowy z dwiema rozkładanymi budami; milord z przełomu XIX/XX w. (fot. 5) – skonstruowany w Anglii, często wykorzystywany w miastach jako dorożka, czyli pojazd do wynajęcia (jak taksówka); polowiec z pocz. XX w. (fot. 6)

(z hebrajskiego ba'al agalah – pan wozu), przewożącego towary prymitywną furą ciągniętą za pośrednictwem prostej upręży przez niepozorne koniki. Podobnie wyglądał ów młodzieżowy zaprzęg bałagulski, tyle że zamiast dużej fury był niewielki wózek o prostej, ale solidnej konstrukcji, a konie – pomimo nieatrakcyjnego wyglądu – były wyjątkowo szybkie i wytrzymałe. Koni była czwórka, zaprzężona w poręcz, czyli obok siebie, w jednym szeregu. Pojazdami tymi gnano galopem przez bezdroża, po prostu przed siebie, bez określonego celu. Niektórzy dorabiali do tego ideologię, twierdząc, że jest to forma odreagowania po przegranych kolejnych powstaniach. Ale w rzeczywistości chodziło o rekreację. Nasuwa się tu analogia do współczesnych quadów. ■