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 różnorakich 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 go-

spodarczego, 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 przebogate 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, zapełniając 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 majętnych 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 dworzaninem, 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 ekwipażu 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 niepomiernie liczba pojazdów nie należących do osób utytułowanych. Coraz częściej zdarzało się, że karetę 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 karet, to jest pojazdów zamkniętych, i kilka typów powozów – pojazdów otwartych, względnie półkrytych z ruchomymi budami. Wśród karet wyodrębniamy: 1. berlinę – typ klasyczny; 2. berlinę zawieszoną na resorach stojących – typ późniejszy; 3. bastardę, względnie basztardę, czyli karetę coupć; 4. vis-a-vis; 5. soliterkę lub dezobliżantkę. Wśród powozów: 1. faeton; 2. kariolkę; 3. kocz;, 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, zawieszone 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 kareta 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 przypominanie nie było politycznie wskazane. Nosiła cechy

baroku. Jej pudło, przeszklone siedmioma lub sześcioma taflami ze szkła kryształowego, osadzonego w ramach rzeźbionych i złoconych, zwracało uwagę bogactwem ornamentyki wykonanej techniką snycerską, uzupełnionej listwami z brązu złoconego. 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 takiż 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 karetą 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 takież, za który trzonek lub kółko ujęta klamka podnosiła się otwierającemu i spuszczała na dół zamykającemu karetę. 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 podeszwą 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, trypą 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 obrazu 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. Przede wszystkim jej pudło jest zawieszone wysoko dzięki systemowi resorów Dalêma, które zdecydowanie zwiększyły komfort jazdy. Sam kształt pudła był wyokrąglony od dołu z lekko wypukłym dachem, kozioł zaś osadzano wysoko, "że stangret połową swojej osoby wyżej siedział nad pudłem". Kozioł – 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 karetę dwuosobową wywodzącą się z czteroosobowej berliny – we Francji określano ją jako karetę coupć lub po prostu coupć. 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 basztardą do Lwowa końmi pocztowymi, wziąwszy 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 podróżną 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 persony 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 afekcyję 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”. Pudlo soliterki zawieszone 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 kariolce bogatej, kapiącej od złota i ozdób z aksamitu czerwonego i galonów, co blask prześliczny rzucało. Czterokonny zaprzęg wiózł księcia Prymasa, a foryś siedział na przedzie i stangret w galonach konno jechali. Rumaki błyszczały 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 czteroma końmi pojechałem województwa objeżdżać, bom na koniu nie mógł jechać dla mocnej scyatyki w biodrach”.*

W pierwszej redakcji *„Elekcji”* Canaletto namalował sześciokonny 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 kłodą, małymi łbami, cienkimi pęcinami 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 koźle 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 złocone, 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 dyszlowe 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, uprzęży 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-á-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 dyszlowe 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 uprząż 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 obciągnięte były aksamitem w kolorze karet i liberii. Najczęściej spotykane kolory: żółty, błękitny, zielony, pąsowy lub karmazynowy, nabijane ozdobami złoconymi lub srebrzonymi. To jeżdżące po ulicach Warszawy bogactwo zachwycało i w zdumienie wprawiało 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 karet do wynajęcia. Świadczy o tym z pedanterią namalowany numer „26” na plecach ostatniej, najbliższej. Obraz powstał w 1778 roku. Wprawdzie Kitowicz wspomina o karetach „najemnych”, które według niego „nastały 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 Elektoralnej – 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 fiakrów, 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 coupć o dużych kołach tylnych, konstrukcji rozworowej, skromne w dekoracji, *„nie bardzo ochędożne”*. 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 laufra, 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. Eleganccy 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 różu, złota, żółci i zieleni – zaprzęgniętymi na kilka sposobów.

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