

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 karety 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 karek 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 karek 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 karek w ramach wystawy „Chwała i sława Jana III Sobieskiego” w Pałacu Wilanowskim jesienią 1983 r. Ambona została przywieziona ze Słupska do Wilanowa i rozebrana. Złocene rzeźby, listwy i płytciny 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.

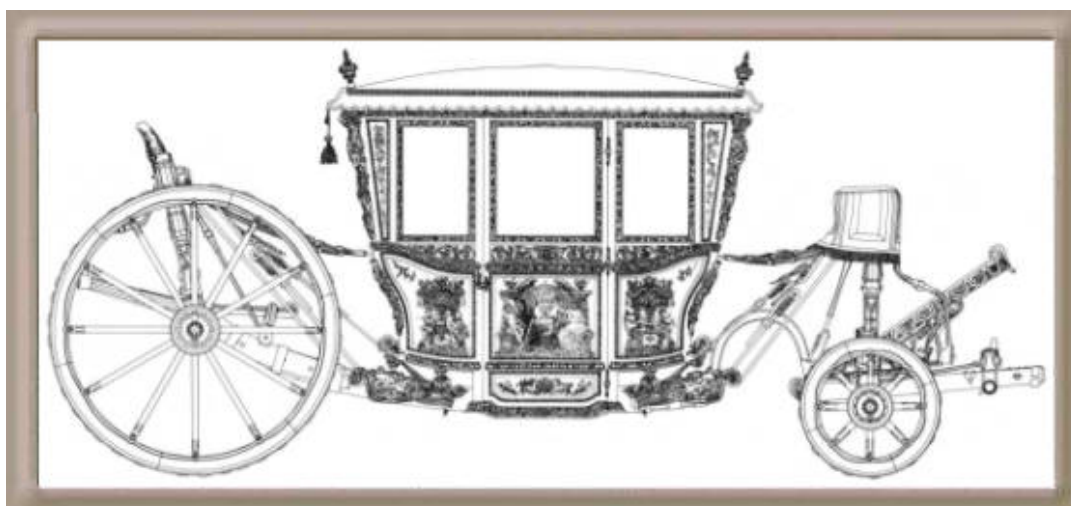
Na odwrocie jednej z płycin snycerowanych pozostała data „1692 Die 23 January” wskazująca, że karety pochodziły z ostatniego okresu życia króla Jana, a program ikonograficzny przedstawięń malarskich wyraźnie miał przekonać oglądających do właściwego wyboru następcy tronu, czyli królewskiego syna Jakuba 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.