Belle Époque. Łańcut i powozy.



Teresa Żurawska

Bogata, sielsko piękna Belle Époque. W stolicach Europy tętniło życie. Pospiesznie budowano miejskie pałace o wysokich i obszernych bramach wjazdowych, luksusowe hotele, solidne banki i instytucje użyteczności publicznej. Wzmagał się ruch

uliczny. Stare, wąskie, zbyt ciasne szlaki komunikacyjne przebudowywano na szerokie arterie dla licznych pojazdów konnych i coraz częstszych automobili. Pruto dawne dzielnice Paryża, burzono niepotrzebne już wały obronne Wiednia. Wypiętrzał się elegancki Budapeszt. Wokół zabytkowego centrum czeskiej Pragi dostawiano drogie hotele na wzór paryskich pałaców. W Warszawie powstawały wielkomiejskie Aleje Jerozolimskie. Budowlany rozmach i entuzjazm tworzenia ogarnął całą Europę. Wielkie stawały się miasta, wielkie były domy, wielkie w nich mieszkania, meble, przedmioty codziennego użytku, wielkie też myśli towarzyszyły ludziom nawet w godzinach rekreacji.

Życie w metropoliach miało szczególny smak, smak nowości, nęcących reklam, różnorodnych towarów pachnących egzotyką krajów kolonialnych. Urok wieczornych spotkań w operze, rautów i karnawałowych bali nieodmiennie towarzyszył porze jesienno-zimowej. Latem miasta stawały się męczące, duszne, mniej ludne. Życie towarzyskie europejskiego *high life'u* przenosiło się na wieś, do dworów i pałaców – rezydencji wiejskich, gdzie w rozległych plenerach angielskich parków spędzano czas na spacerach w powozach eleganckich, miękko resorowanych, wygodnych. Zdawały się być one dostosowane do wytwornych, długich sukien z tiurniurą, ściśniętych w pasie, opiętych w gorsie, eksponujących kobiecą sylwetkę. Gigantyczne kapelusze z pękami kwiatów romantycznie ocieniały delikatne,

blade twarzyczki o naiwno-dziecięcych oczach. Czar kobiety, czar powozu, czar wiejskiej sielanki. Taką atmosferą tchnęło życie codzienne w rezydencji łańcuckiej, jednej z największych i najsłynniejszych w Europie pod koniec XIX i w pierwszej ćwierci XX wieku.



Dzisiejszy Łańcut – niewielkie miasteczko (około 15 tys. mieszkańców) położone w południowej Polsce, przy ważnym szlaku turystycznym i międzynarodowej trasie E4, odległy jest od Warszawy o 340 km na południe, od Krakowa – 175 km na wschód.

Wzniesiono tu w XVII wieku fortyfikowany zamek, z czasem powiększony, rozbudowany i przekształcony na pełną rozmachu siedzibę otoczoną parkiem. Była ona własnością dwóch słynnych rodów arystokratycznych w Polsce: książąt Lubomirskich (1623-1817) i hrabiów Potockich (1817-1944). Po działaniach drugiej wojny światowej, w 1944 roku, rezydencja stała się pierwszym muzeum w Polsce. Nosi obecnie oficjalną nazwę: Muzeum-Zamek w Łańcucie. Do Muzeum należy ogromny zamek-pałac z jego wnętrzami urządzonymi w stylu baroku, rokoko, klasycyzmu i powtórzonych w Belle Époque stylach historycznych oraz dawne stajnie budowany cugowe i powozownia z jej bezcennymi zbiorami.

Zamek otoczony jest znakomicie zachowanymi fortyfikacjami bastionowymi, w obrębie których znajduje się klasycystyczny budynek oranżerii, pawilon biblioteki zamkowej w stylu wiktoriańskim i część pomocniczo-gospodarcza pałacu. Całość tę otacza piękny, trzydziesto-hektarowy park z licznymi okazami rzadkich drzew i krzewów, ze słynną, już nie istniejącą, storczykarnią, kortami tenisowymi, ujeżdżalnią zimową, zameczkiem w stylu romantycznym i domem ogrodnika. Obecnie mieści się w nim szkoła muzyczna.

Nieopodal zamku, po drugiej stronie parku od południa, zbudowano w końcu XIX wieku dwa imponujące wielkością i szatą architektoniczną budynki przeznaczone dla koni i kolekcji

pojazdów. Francuski architekt, Armand Bauquè, zaproszony do Łańcuta przez Romana Potockiego, ojca ostatniego ordynata, nadał budynkom charakter monumentalny w stylu francuskiego klasycyzmu, z piętnem baroku i secesji. Budynek stajni wyjazdowych mógł pomieścić 49 koni pod wierzch i do zaprzęgów, używanych codziennie. W powozowni, podzielonej na dwie części: czarną i żółtą, przechowywano ponad 50 pojazdów sprawnych do użycia natychmiast i na każdą okazję.



Komplet podróżny, kareta dormeza i furgon bagażowy, Wiedeń, poł. XIX wieku, fot. Jerzy Jawczak.

Powozownia zamkowa wraz z jej kolekcją pojazdów, pełnym wyposażeniem w urządzenia i akcesoria do zaprzęgów, stanowi dziś jedno z nielicznych tego rodzaju muzeów na świecie. Wszystko tu jest autentyczne i sprawne tak, jak było w Belle

Époque. Jest unikatem w Europie.

Już wchodząc do hali zaprzęgowej zauważa się podłogę z drewnianej kostki oraz z kamienia w tej części, gdzie umieszczono krany i baseny do mycia pojazdów. Ściany hali, udekorowane egzotycznymi trofeami z afrykańskich, kosztownych safari Alfreda Potockiego, stwarzają specyficzny klimat polowań charakterystycznych dla stylu życia w rezydencji łańcuckiej.

Przy wejściu do powozowni „czarnej" nastrój zmienia się na zobowiązująco-wytworny, wieczorowo-wyjazdowy z powodu znajdujących się tutaj reprezentacyjnych karet i najelegantszych powozów. Patrząc na wielką berlinę ozdobioną podwójnymi herbami Sanguszków i Potockich możemy wyobrazić sobie ceremonię zaślubin znanej pary właścicieli Łańcuta. Wszak Maria z Sanguszków słynęła ze swej urody i znakomitych kreacji, a także ze swych salonów w Wiedniu i Lwowie. Mąż jej, Alfred Józef Potocki, sterował polityką przez wiele lat będąc ministrem spraw zagranicznych, później premierem Austrii i namiestnikiem Galicji. Do tej pary małżeńskiej należała również druga berlina paradna, zawieszona na ośmiu resorach, z kryształowymi latarniami w srebrnych oprawach. Używali jej w Wiedniu, u dworu cesarskiego. Unikatowy komplet podróżny, składający się z karety sypial*nej „dormeuse",* zwanej *w* Polsce *„leżajką"* oraz furgonu bagażowego, służył im do dalekich podróży np. do

Paryża. Trasę Łańcut – Paryż pokonywano w ciągu 17 dni. Była to w połowie XIX wieku najszybsza podróż po Europie. Można dodać, że również najwygodniejsza, ale i najdroższa. Komfortowe wyposażenie karety w lustra, składane stoliczki, oświetlenie wewnętrzne, materace z safianu, schowki, żaluzje, firanki, kieszenie i poręcze dawało gwarancję wygody podczas długiej drogi. Najliczniejszą wszakże grupę stanowią wiedeńskie powozy i karety z późniejszej epoki, *fin de sicle'u*. Wszystkie resorowane, niektóre o kołach z gumowymi bandażami, co było nie tylko dowodem luksusu, lecz także nowoczesności. Przypominają bujne czasy karnawału, wieczorne wyjazdy do teatru, opery, na koncerty, bale, rauty i *assemblées.* Wśród powozów zwraca uwagę *calèche á la Daumont* z paryskiej fabryki Mühlbachera. Zadziwia ona elegancją kształtu i lekkością. Ten typ powozu uważano w XIX wieku za najwytworniejszy. Dlatego spełniał rolę reprezentacyjną. Do Łańcuta został sprowadzony koleją w 1923 roku, jako część spadku po Mikołaju Potockim, zamieszkałym stale we Francji. Po kilkakrotnym eksponowaniu go na wystawach lokomocji światowej w Paryżu, miał odegrać w Łańcucie najważniejszą rolę podczas oficjalnej wizyty księstwa Kentu w Polsce w 1937 roku. Pełen wytworności zaprzęg złożony z czwórki pięknych *hackney'ów*, powożonych z siodeł, stroje służby, paryska uprząż i niezwykłość scenerii do dzisiaj pozostały w pamięci najstarszych mieszkańców Łańcuta.



Omnibus sześcioosobowy, z bagażnikiem na dachu, Schustala, Wiedeń, ok. 1900 r., fot. Jerzy Jawczak.

Porzucając klimat podróży, reprezentacji i karnawałowych „obowiązków", przenieśmy się do powozowni „żółtej" w atmosferę polowań, spacerów i wiejskiej sielanki. A więc towarzyskie pikniki na polanach pachnących lasów, grzybobrania pełne przygód i posmaku hazardu, kosze rydzów, dzbanki malin, zapach poziomek i czarnych jagód.

Na te małe wypady jeżdżono dużym brekiem, bryczką, szarabanem lub *wagonette.* Na poranne przejażdżki bardziej odpowiednie były *kariolki, charette'ki, parkwageny, gigi i damskie duc'i*. Prezentowano kunszt powożenia prowadząc parę, trójkę czy czwórkę koni. Zmieniano style zaprzęgów, by pokazać

wysokie umiejętności panowania nad ognistymi rumakami.

Najwięcej emocji dostarczały jednak polskie polowania, które rozpoczynano wczesną jesienią, a kończono z pierwszymi chłodami zimy. Myśliwych i towarzyszące im odważne damy wieziono do lasu ogromnymi linijkami o podwójnych ławach *dos-a-dos,* przy których umocowane fuzje i torby na naboje dodawały szczególnego „uzbrojonego" wyglądu. W gruncie rzeczy te wielkie i ciężkie, wieloosobowe pojazdy z fabryki Schustala-Nesselsdorf w Czechach odznaczały się szczególną elegancją. Pozorne resory stojące stwarzały wrażenie luksusu swoją archaizowaną konstrukcją. Skórzane błotniki, tapicerowane materace kryte modnym wówczas „manchesterem" w kolorze piaskowym dawały wygodę jazdy. Specjalny daszek brezentowy osłaniał panie przed nadmiarem słońca. Lubiły towarzyszyć męskim rozrywkom, podziwiać odwagę i refleks, ale również zażywać własnych emocji. Najmilszą perspektywę zapewniał powrót z polowania, gdy w cieple kominka i zaciszu myśliwskiego pałacyku w Julinie rozprawiano o męstwie, ryzyku, pełnych grozy i napięcia scenach przeżytych w kniei.



Neseser podróżny w stylu biedermeier, Austria, XIX w, fot. Mariusz Widerynski.

Na wsi również balowano podczas „zielonego” karnawału. Te wieczory dostarczały najwięcej dreszczy spodziewanych konkiet serc w blasku księżyca i przy śpiewie słowików. Zjeżdżano się na wieczorki letnimi powozami, takimi jak: *vis-a-vis, sociable, mylord,* a w dni chłodniejsze kazano zaprzęgać konie do zamkniętych landoletów ogrzanych „szofretką”. W kameralnym, ciepłym wnętrzu karety dwoje przytulonych snuło balowe marzenia. Kołysały lekko resory na wyboistych, wiejskich drogach,

turkotały żelazne obręcze kół.

W niedzielne popołudnie chętnie wyprawiano się na partyjkę wista lub z wizytą. Porą dżdżystą i wietrzną dobrze było podróżować cabem francuskim. Wnętrze wprawdzie dość ciasne i powietrza w nim zbyt mało, ale od wiatru skutecznie chroniły składane szyby i klapa drewniana, podbita suknem. Podróżnych wszakże czekała mała niewygoda, bez pomocy służby nie wysiedli. Sygnałem porozumiewawczym ze stangretem byty pętle na ramię, gwizdki ustne i ręczne gruszki gumowe.

Gdy na wielkanocne święta zjeżdżali goście z bagażami i liczną służbą osobistą, wysyłano na dworzec kolejowy kilka karet lub powozów i omnibus. Kufry, walizy, nesesery podróżne ładowano na dach omnibusu, służba siadała do przestronnego wnętrza, a goście sadowili się w karetach. Przed pałac podjeżdżał sznur pojazdów, witano miłych przyjaciół i wśród gwaru, nawoływań, wykrzykników, powitań proszono do uprzednio przygotowanych pokoi gościnnych. Mieściły się one na drugim piętrze. Każdy otrzymywał swój apartament składający się z kilku pomieszczeń: salonu, sypialni, pokoju dla służby i łazienki. Właśnie zamek przeszedł modernizację, w czasie której zmieniono system ogrzewania z piecowego na wdmuchowe oraz założono trzydzieści sześć luksusowych pokoi kąpielowych z nowoczesnym systemem wodno-kanalizacyjnym. Ci goście nie musieli już przyjeżdżać z własnymi gumowymi wannami, jak to bywało

wcześniej, za czasów państwa namiestnikostwa. Poza obowiązującymi wspólnymi porami posiłków i zgromadzeniami na wieczorne salonowe rozmowy, koncerty i inne wspólne rozrywki, panowała duża dowolność zajęć. Dla miłośników książek i czasopism zagranicznych, wszelkich aktualności dostarczała biblioteka zamkowa, do dziś jedyna zachowana, prawie kompletna, wraz z urządzeniami, dawnymi meblami, rzadkim i wspaniałym księgozbiorem.



Kareta galowa berlina, Marker i Karasch, Wiedeń, I pol. XIX w. Na stopniach przy koźle data „1830” i monogram „H.W.”, fot. Jerzy Jawczak.



Powóz jesionowy typu „milord” , Polska XX wiek, fot. Jerzy Jawczak.

Zwolennicy sportów konnych mieli własne królestwo i prawdziwy raj. Do ich dyspozycji były piękne, wypielęgnowane wierzchowce ze stajni hrabiego, którymi codziennie przejeżdżano się cienistymi alejami do konnej jazdy. W dni chłodne i deszczowe gromadzono się w ujeżdżalni zimowej zażywając tam sportu konnego lub przyglądając się ujarzmianiu (końskiej) młodzieży. W wielkiej szorowni stajni cugowych, która *de facto* była salonem, rozprawiano później żywo o przygodach i wydarzeniach sportowego poranka. Kto nie jeździł wierzchem, mógł kazać zaprząc konia lub konie do pojazdu spacerowego, do bryczki lub gigu i zażywać spaceru samemu lub w towarzystwie, ze służbą lub samodzielnie dobierając pojazd odpowiedni do sytuacji. W każdej chwili zarówno pojazd, jak i konie, uprząż i służba była gotowa i stosownie ubrana. Paradne liberie przechowywano w pokojach służbowych mieszczących się przy powozowni. Tam każdy masztalerz miał swoje łóżko z czystą pościelą i angielskimi, wełnianymi kocami, toaletkę z umywalką i szafę z

liberią. Służba odpoczywała codziennie od godziny 11-tej do 14-tej, po zaobroczeniu koni. Po południu masztalerze i chłopcy stajenni zajmowali się czyszczeniem i porządkowaniem użytego sprzętu, pojazdów i uprzęży. Czas pracy trwał od 5-tej do 18-tej z trzygodzinną przerwą na posiłek i odpoczynek. Organizacja była doskonała, a stajnie i powozownia słynęły z porządku i czystości. Trzeba dodać, że o konie wierzchowe szczególnie dbano. Pielęgnacja ich była trudna, ponieważ każdy koń był strzyżony (wierzchowe inaczej, zaprzęgowe inaczej), kąpany, czyszczony do lśnienia i przykrywany deką letnią lub zimową, paradną lub codzienną. Uździenice, tręzle i uprząż także wymagały starania. Części skórzane nacierano natłuszczającymi, delikatnymi pastami sprowadzanymi z Anglii. Okucia metalowe czyszczono specjalnymi środkami w zależności od rodzaju metalu. W efekcie wszystko błyszczało i lśniło. Nic dziwnego, bowiem należało do obyczaju właścicieli zamku, że zwiedzanie stajni cugowych i powozowni przez przyjezdnych uważano za jedną z atrakcji rezydencji łańcuckiej.



Powóz sześcioosobowy zwany „Kongres Wiedeński”, Emberg i Glass, Wiedeń ok. 1800 r., data na stopniu 1833, i monogram „J.K.”. fot. Jerzy Jawczak.

Podziwiano stojące tam nieużywane już „wozy starożytne”, do których należał wspaniały „Kongres Wiedeński”, pamiętający czasy wesołego i tańcującego zjazdu monarchów Europy i ich dworów. Opowiadano konfidentnie słynne afery i romanse z czasów prababki, księżnej marszałkowej Lubomirskiej. Nikt nie śmiałby jednak popełnić niedyskrecji w stosunku do tej słynnej i niezwykłej postaci, małej ciałem, lecz wielkiej rozumem. Duch księżny Izabeli, biało-błękitnej damy, po dziś dzień jeszcze unosi się w atmosferze komnat i w powozowni, gdy zdaje się, iż przed chwilą wysiadła ze swojej muszelkowatej kariolki, którą jeździła dookoła fosy zamkowej.

Miała też i czym się pochwalić Elżbieta z Radziwiłłów Potocka, druga żona Romana, ojca ostatniego ordynata na Łańcucie. Oboje z mężem przecież uczynili tę rezydencję wielką i bogatą. Prowadzili prawdziwy europejski dwór pełen służby i gości. Kwitło w Łańcucie życie kulturalne ze wszystkimi jego urokami Belle Époque. Chyba najbardziej o tym świadczą owe wiedeńskie i paryskie powozy, karety, breki, szarabany zakupione przez tę gospodarną parę. Jest ich stosunkowo najwięcej. Romana Potockiego uznać powinniśmy za kolekcjonera pojazdów, bowiem zamawiał on nie tylko popularne typy pojazdów i karet, lecz także inspirował powstanie egzemplarzy unikalnych, takich jak powóz z odwróconym siedzeniem, *mylord* na ośmiu resorach, które sprezentował swej żonie.

W Polsce ordynat zamawiał sanie, bo gdzież je lepiej mogli wykonać niż w kraju, gdzie zimy z reguły bywają śnieżne. Sanie wyjazdowe, zwykle dwuosobowe z kozłem, posiadały wysoko wygięte śnieżniki i charakterystyczne odboje. Gruba baranica podszyta futrem niedźwiedzim lub kożuchem ogrzewała nogi najbardziej narażone na ziąb i bryłki lodu wykopywane spod kopyt koni. Długie futra, czapy i mufki zabezpieczały od mrozu. Ileż radości dostarczała szybka jazda w słoneczną pogodę, gdy śnieg skrzył się diamentowymi iskierkami, dziarsko parskały konie albo rozgwieżdżoną nocą przy blasku pochodni i dalekonośnym dźwięku janczarów.

Dzisiaj podziwiamy te eksponaty muzealne na kołach i płozach, czarne i żółte z jesionowego drewna, kolorowe w zestawie ciemnego brązu, mahoniu i jasnych części konstrukcji. Wypieszczone rękoma znakomitych majstrów, zmontowane w fabrykach Wiednia, Londynu i Paryża, świadczą dziś wymownie o minionych bezpowrotnie czasach, gdy w życiu mieszkańców łańcuckiego pałacu sytość, mnogość i najwyższa jakość szły w parze z niczym nie zakłóconym spokojem dnia codziennego.