

Zbigniew Prus-Niewiadomski

W sukurs zabytkowym pojazdom konnym

Ochrona Zabytków 24/4 (95), 275-279

1971

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

PROBLEMS INVOLVED IN ANCIENT TIMBER BUILDINGS

In conclusion of a conference in the Ministry of Culture and Arts devoted to problems connected with historical monuments in the region of Lublin the author presents two suggestions with concern to perishing wooden structures. His suggestions relate especially to those objects which cannot be preserved nor in situ neither in scansen-type open-air museums.

It is the author's view that the timber coming from demolished objects and not exhibiting traces of decay should be preserved as material for repairs carried

out in buildings under conservation. As another essential measure it is suggested by the author that the respective outlines should be worked out indicating the methods for preparing photographic and drawing documentation of demolished objects. The above uniform outlines should comprise detailed indications as to basic materials that may be required for the future scientific research and at the same time their preparation be adapted to possibilities possessed by the field conservation authorities.

ZBIGNIEW PRUS-NIEWIADOMSKI

W SUKURS ZABYTKOWYM POJAZDOM KONNYM

Druga wojna światowa była okresem, który gwałtownie zamknął i tak już dogasającą epokę pojazdu zaprzęgowego. Otworzyły się za to przed nim opiekuńcze wrota przybytków muzealnych. Przyszedł czas, gdy pojazd konny ma przyjąć zupełnie nową dla siebie rolę: ma świadczyć o jakże bujnej i bogatej swojej epoce, mówić o historii znakomitego ongiś, a dziś już wygasłego rzemiosła powoźniczego, ma przekazać następnym pokoleniom wiadomości o kołodziejach, stangretach, rymarzach, ma odpowiedzieć na setki pytań, które mu zadadzą przyszli historycy, badacze obyczajów, filmowcy i scenografowie.

Dlatego też obserwujemy od kilkudziesięciu lat, a szczególnie w okresie powojennym, powstawanie coraz to nowych kolekcji pojazdów konnych zarówno w Europie, jak i w Ameryce. Jesteśmy niewątpliwie świadkami narodzin nowej gałęzi muzealnictwa. Stawia to przed nami cały szereg zagadnień, a wśród nich niebagatelną rzeczą jest ochrona przed zagładą i konserwacja obiektów zbieractwa. Obecnie już dysponujemy w Polsce kartoteką zabytkowych pojazdów konnych obejmującą ok. 150 pozycji, włączając w to kolekcje łańcuchą i kórnicą.

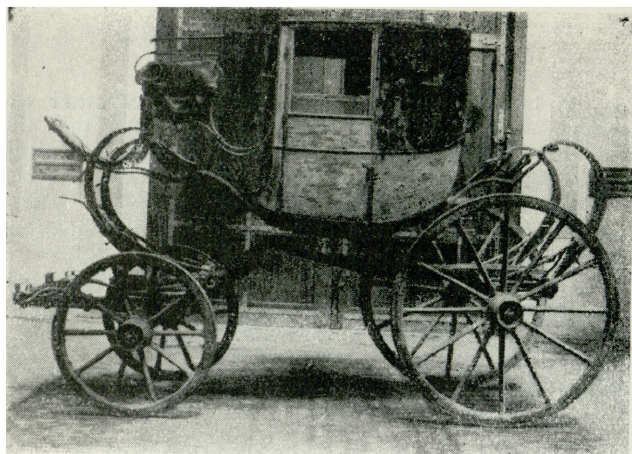
W Biuletynie Informacyjnym ZMiOZ¹ znajdujemy skromną notatkę, że dokonano pierwszej w dziejach muzealnictwa polskiego pełnej konserwacji zabytkowej karety. Opis przebie-

gu tej pracy może być dla czytelników „Ochrony Zabytków” interesujący, aczkolwiek nie znajdują oni jakichś szczególnych rewelacji z dziedziny samej techniki procesów i zabiegów konserwatorskich.

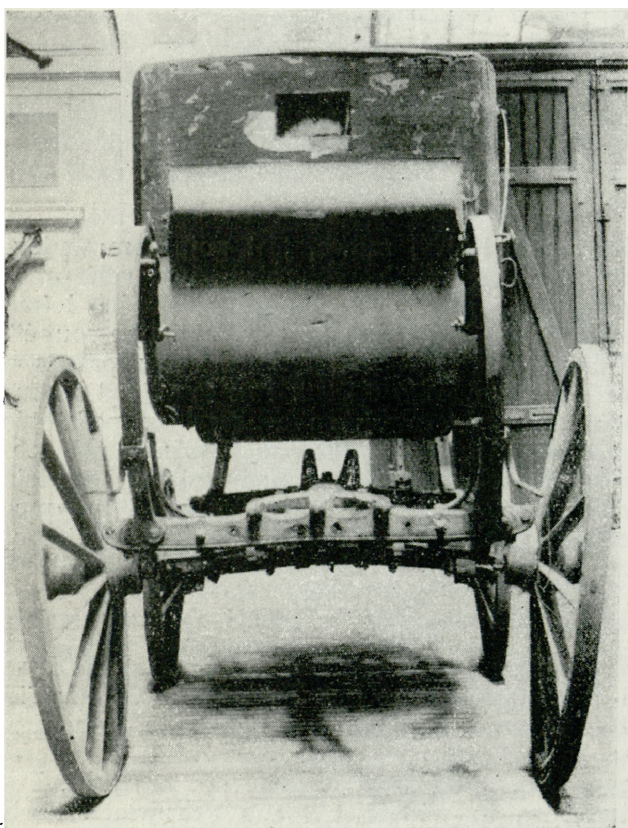
Kareta, o której mowa, jest pojazdem wyjazdowym dla dwóch osób obsługiwanych przez trzy osoby służby — stangreta i dwóch lokaj, i zaliczona jest do typu tzw. „berline-coupé”. Zależnie od okoliczności może być zaprzęgana w 2, 4, a nawet w 6 koni. Jest to pojazd o konstrukcji rozworowej, co oznacza, że podwozie składa się z części przedniej i tylnej, połączonych ze sobą rozwarą, a nadwozie w kształcie zamkniętego pudła dwudrzwiowego i przymocowanego doń koźła, jest swobodnie zawieszona za pomocą krótkich rzemiennych pętli na resorach stalowych w charakterystycznym kształcie litery „C”.

Pojazd pochodzi z dwudziestych lat XIX w. i jest wyrobem firmy Petzold w Warszawie. Był własnością Piotra hr. Szembeka, początkowo pułkownika i dowódcy 1 pułku strzelców pieszych, a od 1829 r. generała brygady. Potwierdza to widniejący na drzwiach herb. „Rocznik Oficerski WP” z 1824 r. s. 12 podaje, że hr. Szembek pułkownik był kawalerem Virtuti Militari III kl., Legii Honorowej, św. Anny II kl. Św. Włodzimierza IV kl. Wizerunki tych odznaczeń zdobią herb Szembeków. Po powstaniu listopadowym 1830—1831 kareta najprawdopodobniej zawędrowała ze swoim właścicielem do jego rodzinnych dóbr Siemianice w W. Księstwie Poznańskim, gdzie w 1866 r. generał zmarł.

¹ Biuletyn Informacyjny Zarządu Muzeów i Ochrony Zabytków nr 87, styczeń—lutych 1970, s. 57.



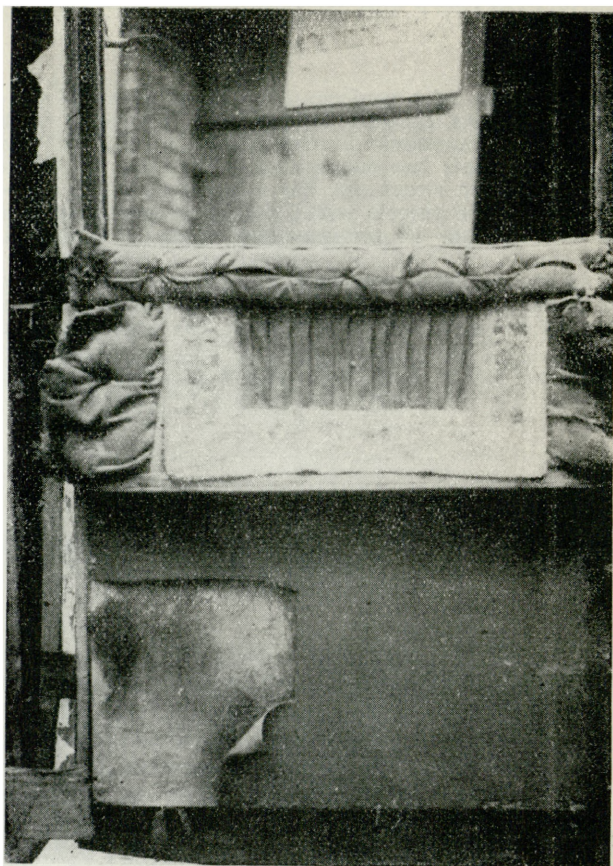
1 a



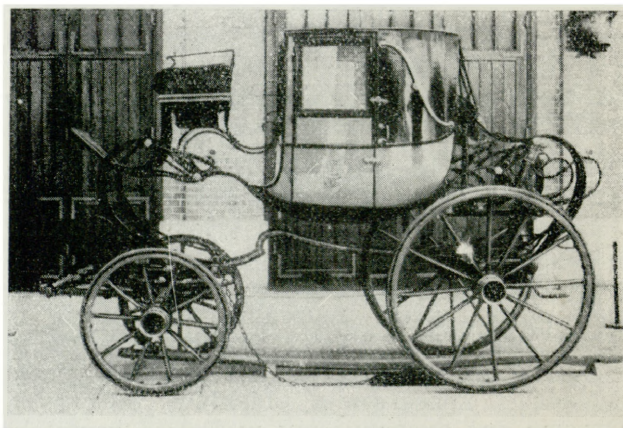
1 b

1. Muzeum w Łańcut, Kareta gen. Piotra Szembeka, stan przed konserwacją; a — widok z boku; b — widok z tyłu; c — fragment wnętrza

1. Museum at Łańcut. General P. Szembek's carriage in its state before conservation; a — side view, b — rear view, c — detail of interior



1 c

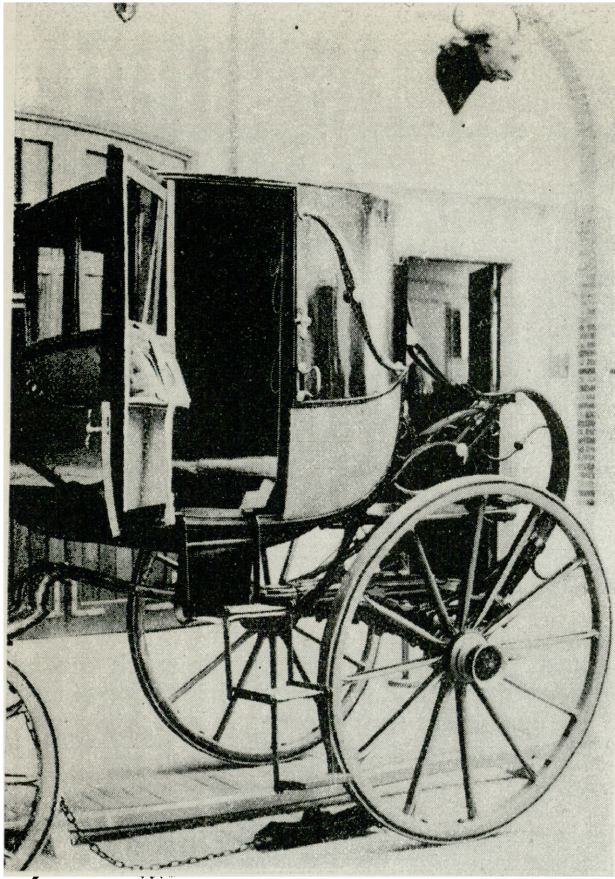


2 a

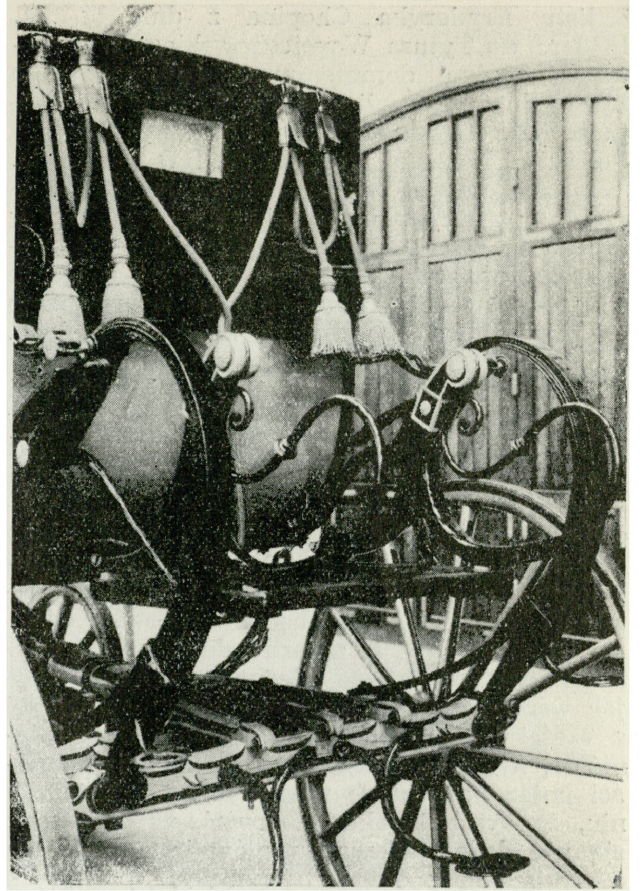
2. Muzeum w Łańcut, Kareta gen. Piotra Szembeka, stan po konserwacji; a, b — widok z boku; c, d — widok z tyłu na rekonstruowaną ławkę lokajską; e — fragment wnętrza

(fot. 1a, b wyk. J. Kotz)

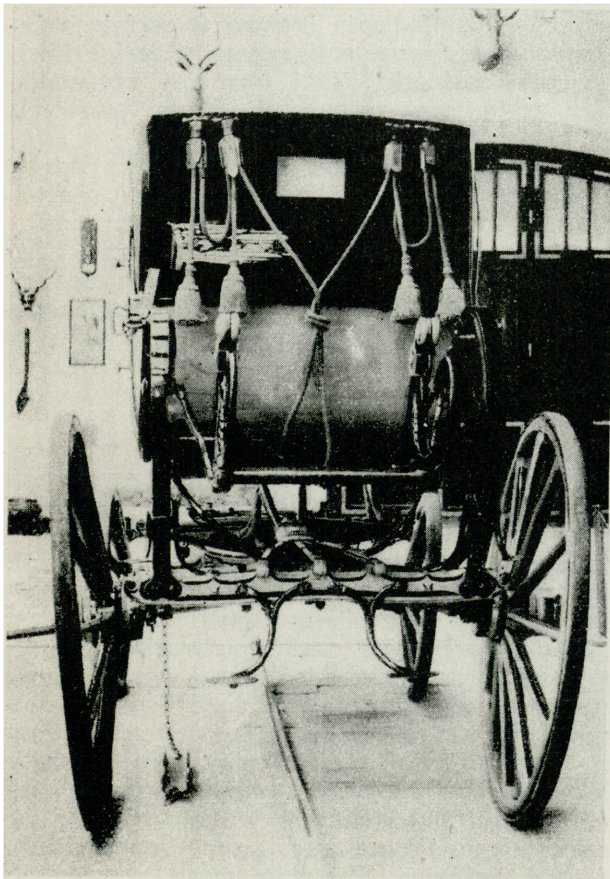
2. Museum at Łańcut. General P. Szembek's carriage in its state after conservation; a and b — side views, c and d — rear views with the servant-bench visible, e — detail of interior



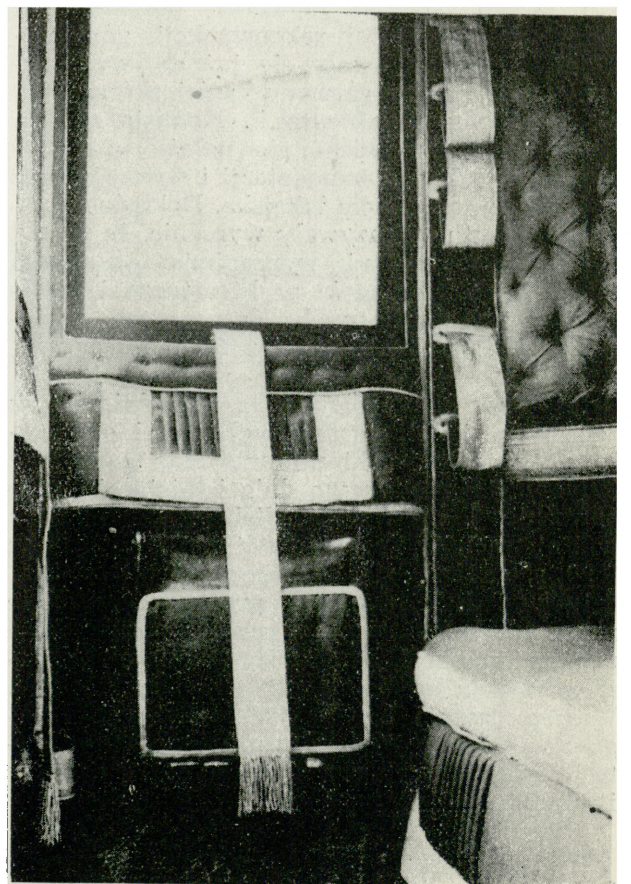
2b



2d



2c



2e

Z listu Fryderyka Chopina z dnia 31.VIII. 1830 r.² do Tytusa Woyciechowskiego w Poturynie można domniemywać, że pojazd ten był do dyspozycji pianisty. W 1911 r. kareta została ofiarowana przez Jadwigę i Michała Poleskich Muzeum Narodowemu w Krakowie. W czasie drugiej wojny światowej była umieszczona w składach na Wawelu, a potem w Muzeum Czapskich; tam dochowała się do momentu transportu do Łańcuta, gdzie znajduje się jako depozyt i gdzie od razu przystąpiono do przygotowań do działań konserwatorskich.

Już pierwsza komisja w r. 1964, w której brali udział przedstawiciele Muzeum Narodowego w Krakowie (doc. dr Kazimierz Buczkowski i mgr Andrzej Załuski) i Muzeum Zamku w Łańcutie (mgr Jerzy Żurawski, adiunkt Jadwiga Liszczak, mgr M. Cichorzewska-Drabik) oraz niżej podpisana, ustaliła, że konserwacja obiektu będzie miała charakter remontu kapitalnego, którego celem będzie całkowita odnowa i doprowadzenie pojazdu do stanu używalności. Oznacza to, że zdecydowano, respektując wszelkie rygory zachowania jak najwięcej z części i elementów autentycznych, wymienić te, które stanowią o konstrukcji i jezdności pojazdu, a które uległy takiemu zniszczeniu, że już ani zakonserwować, ani naprawić się nie dadzą. Mowa tu głównie o częściach drewnianych podwozia (wymiana niektórych dzwon i szprych) i nadwozia (dach). Mimo istniejących śladów tapicerki postanowiono poddać ją całkowitej rekonstrukcji, gdyż pozostałości nie nadawały się już do wykorzystania; dotyczy to zarówno części skórzanych, jak taftowych i sukiennych. Komisja stanęła również na stanowisku, że należy uzupełnić wszelkie braki w ornamentacji i wystroju oraz zrekonstruować ławkę lokajską. Dokładne oględziny obiektu wskazywały wyraźnie, że pojazd był ongiś w takową wyposażony, co zresztą znajduje potwierdzenie w literaturze i materiałach ikonograficznych dotyczących analogicznych innych obiektów z tego okresu.

Całość prac konstrukcyjnych, uzupełnienie tak żelaznych, jak i drewnianych części oraz rekonstrukcję tapicerki postanowiono powierzyć jedynej, do dzisiejszego dnia istniejącej firmie powoźniczej mgr. inż. Michała Bogajewicza w Pniewach Wlkp. Warsztat ten, założony w 1890 r. przez dziadka obecnego właściciela, dziwnymi kolejami losu przetrwał wszelkie nieprzychylności postępującej motoryzacji i prosperuje nadal, korzystając obecnie z renesansu sportu konnego i zaprzęgów sportowych. Wzorem swoich bardzo już nielicznych kolegów w Europie wyspecjalizował się w remontach starych bryk, breków, karet i powozów i obsługuje stadniny polskie. Jednak ograni-

czenia „na styku” sektorów uspołecznionego z nieuspołecznionym zawisły groźbą nad tym ostatnim w Polsce powoźnikiem. I tu się nasuwa uwaga natury bardziej ogólnej. Wydaje się, że w interesie opieki nad ocaleniem relikwów kultury materialnej powinno być stworzenie specjalnego rejestru przedstawicieli rzemiosła zanikającego, wyodrębnienie ich spod ogólnie obowiązujących przepisów, otoczenie szczególną opieką resortu kultury i tych wszystkich, którzy ochroną zabytków są zainteresowani.

Tak więc najstarsza kareta w Polsce, jedyny osobowy pojazd polski z pierwszej połowy XIX w. o znanej i udokumentowanej historii, zawędrował do Pniew po kilku następnych naradach, dopiero w 1968 r. z założeniem, że malarsko-konserwatorskie prace przy pudle karety zostaną wykonane przez artystów konserwatorów.

Prace remontowe zapoczątkował całkowity demontaż pojazdu do najdrobniejszych części. Poprzedzone to było oczywiście odpowiednią dokumentacją fotograficzną, która objęła również następne stadia procesu konserwatorskiego.

Po usunięciu z części żelaznych produktów korozji chemicznym odrdzewiaczem i dezynsekcji części drewnianych Antoxem odczyszczono dokładnie każdy detal. Potem przystąpiono do uzupełniania braków w częściach żelaznych, ich regeneracji, reperacji części drewnianych, rozbiórki kół i wymiany spróchniałych dzwon oraz regeneracji czopów osiowych.

W rezultacie prac konstrukcyjnych i napraw zrekonstruowano ławkę lokajską wg specjalnie opracowanego przez autora projektu opartego o istniejące analogiczne rozwiązania i badania ikonografii tego okresu. Jest to element bardzo charakterystyczny dla karecianych pojazdów tej epoki, o kształcie, który ma właściwą sobie fantazyjność związaną z aktualnie panującą modą.

Wykonanie tej części pojazdu, gdzie występuje niewidoczne dla oka łączenie drewnianych i żelaznych elementów konstrukcji było naprawdę trudnym egzaminem dla kowala powoźniczego. Ponadto wykonano 32 flekowania części drewnianych, dorobiono przednią ławkę (jest to drewniana konstrukcyjna część „skrzętu” przedniej części podwozia), wymieniono 8 dzwon oraz dopasowano i uzupełniono wszystkie okucia kół, dorobiono 5 śrub dżwonowych oraz 20 śrub innego przeznaczenia z 35 nakrętkami wg starego wzoru (nakrętki kwadratowe, specjalny, nietypowy gwint), dorobiono brakujące stopnie i uchwyty oraz części ozdobne, jak nakrętki z rozetkami, kłamki, ćwieki mosiężne. Pozostałe prace, a więc pokrycie dachu skórą, dobranie odpowiednich

² *Korespondencja Fryderyka Chopina*, Warszawa 1950 t. I, s. 132—135.

materiałów i wykonanie tapicerki, nie przedstawiały szczególnych trudności, gdyż opierały się na zachowanych fragmentach. Wyjątek stanowiło dobranie odpowiedniej borty i wypustki pasmanteryjnej. Wszelkie próby rekonstrukcji nie przyniosły tu rezultatów, gdyż żaden warsztat nie podjął się takiej pracy. Postanowiono więc nabyć odpowiedni materiał w „Cepeli”, o wzorze i kolorze podobnym do oryginału, pociąć go na pasy i w ten sposób wyprodukować szeroką taśmę pasmanteryjną (bortę) i wypustkę. Kwestią niełatwej decyzji było dobranie odpowiedniego dywaniku na podłogę i wykładane stopnie. Zgodnie z tradycją należało użyć wzorzystego i kolorem dobranego dywanu, który ze względu na swoje zniszczenie mogłoby bez szkody być pocięty i do tego celu użyty. Ozdobne sznury, których trzymają się lokaje podczas jazdy, zostały rekonstruowane wg projektu autora przez powoźniczy zakład A. Pacuskiego w Warszawie.

Prace lakiernicze polegały na położeniu zupełnie od nowa na szpachlowane powierzchnie podkładów, farby i lakierów tam, gdzie nie zachowały się żadne ślady, lub stan dawnego lakieru był nie do utrzymania (silne złuszczenia). Natomiast wszędzie tam, gdzie można było pozostawić dawne malowidło, przykryto je warstwą bezbarwnego lakieru i dopiero na tę

warstwę położono nowy lakier. Niezależnie od tego wybrano odpowiednio ukryte miejsca z dobrze zachowanym „żyłkowaniem” (ozdobne prążki malowane na podwoziu) i pozostawiono je w stanie nietkniętym. Oczywiście żyłkowanie (czarne na tle musztardowym) wykonano ściśle wg zachowanych śladów, a przy rekonstrukcjach większych partii oparto się na znanych i stosowanych przez dziesiątki lat szablonach. Ostatecznie zdecydowano powierzyć firmie M. Bogajewicza wykonanie lakierowania całego pojazdu, pozostawiając jedynie wizerunki herbów do konserwacji przez plastyków. Karetą gen. Szembeka zdobi Powozownię Zamkową; pozostaje do wykończenia rekonstrukcja latarni i konserwacja wizerunków herbów na drzwiach pojazdu.

Załączone ilustracje dają pogląd na rodzaj i zakres tej niecodziennej i precedensowej pracy.

Stan zachowania istniejącego parku pojazdów konnych w Polsce nie jest dobry — dotyczy to również kolekcji Łańcuckiej. Sądzę, że z tego typu remontami będziemy się musieli spotykać coraz częściej, jeżeli chcemy nasz stan posiadania utrzymać.

Zbigniew Prus-Niewiadomski
Konsultant Muzeum w Łańcucie

TO THE RESCUE OF ANCIENT HORSE-DRAWN VEHICLES

The author discusses the conservation treatments applied to a carriage of the first half of the 19th century possessed by general Piotr Szembek. These treatments comprised the replacement of the undercoating of lacquer as well as the reconstruction of interior upholstery, providing the whole with a new coating of lacquer as well as the reconstruction of the rear servant-bench. As the basic documentation

for the above reconstruction served the drawing and photographic materials illustrating the analogous vehicles.

Owing to conservation treatments the carriage under discussion has been brought back to state of full usability and is now included to the collection of ancient horse-drawn vehicles in the Łańcut Museum.