



# Zróżnicowanie pojazdów zaprzęgowych na podstawie sań z kolekcji Muzeum Powozów Galowice

Agata Matyschok-Nyckowska

**K**olekcja Muzeum Powozów w Galowicach liczy kilkadziesiąt egzemplarzy zabytkowych pojazdów zaprzęgowych, w tym kilka okazów historycznych sań konnych. Muzeum to jest jednostką prywatną, zarządzaną przez organizację pożytku publicznego – Fundację Gallen. Zostało powołane w celu udostępniania, zabezpieczenia i dalszego uzupełniania zbioru zabytkowych pojazdów zaprzęgowych подарowanych tej fundacji przez prywatnego kolekcjonera, Tadeusza Kołacza. Zbiór ów, umieszczony w zabytkowym budynku XVIII-wiecznego spichlerza, liczy sobie ponad 60 pojazdów zaprzęgowych, a także akcesoria związane z jazdą konną i elementy wyposażenia dawnego gospodarstwa wiejskiego. Od 2011 r. muzeum prowadzi działalność edukacyjną i kulturalno-oświatową.

Prekursorami pojazdów płożowych, czyli sań, były włóki – proste konstrukcje złożone z dwóch połączonych ze sobą gałęzi, pni drzewek lub drągów, z szerszą powierzchnią nośną w postaci poprzecznych belek, płachty tkaniny lub stałej platformy, opierającą się w dużym stopniu na podłożu. Włók, znanych od czasów prehistorycznych i szeroko stosowanych na terenie całej Europy, obu Ameryk, Syberii i południowo-wschodniej Azji, używano w gospodarstwach wiejskich wschodniej Polski aż do początków XX wieku<sup>1</sup>. Przy transporcie włócznym korzystano zarówno z siły pociągowej zwierząt (psów, reniferów, osłów), jak i z energii człowieka, ciągnącego ładunek umieszczony na platformie. Elementy nośne w postaci dwóch belek, na których on spoczywał, były ciągnięte za pomocą łańcuchów, powrozów lub rzemieni.

Włóki miały i mają szerokie zastosowanie nie tylko przy transporcie gospodarczym, ale także pasażerskim. W krajach azjatyckich, np. na Filipinach, nadal używa się ich do przewozu osób, mocując do pojazdów tzw. budki pasażerskie<sup>2</sup>. Podczas transportu na włókach ładunek całą swoją powierzchnią stykał się z podłożem, co powodowało duże opory tarcia. Gdy platforma została nieco podwyższona, tak aby tylko belki nośne, na których była umieszczona, miały styczność z nawierzchnią,

il. 1 A. Wierusz-Kowalski, *Sanna*, lata 80. XIX w., ol. deska 36,5 x 57,3, wł. prywatna. Fot. dzięki uprzejmości Domu Aukcyjnego Agra-Art



<sup>1</sup> Zob. J. Bohdanowicz, *Środki transportu – włóki*, artykuł niepublikowany, udostępniony dla Muzeum Powozów w Galowicach w 2011 r., s. 2.

<sup>2</sup> Zob. *ibidem*, s. 2.



<sup>3</sup> W. Potocki, *Zbytki polskie*, utwór dostępny na stronie internetowej: [polskiwdwunastce.edu.pl/antologia-tekstow/134/waclaw-potocki](http://polskiwdwunastce.edu.pl/antologia-tekstow/134/waclaw-potocki) (data dostępu: 1 III 2012).

<sup>4</sup> J. Kitowicz, *Opis obyczajów za panowania Augusta III*, oprac. R. Pollak, Wrocław 1951, s. 536.

nastąpiła redukcja obszaru powodującego oporowanie, znaczne odciążenie pojazdu i ułatwienie transportu. Dwa drągi, podtrzymujące platformę z ładunkiem, spełniały funkcję płóz w saniach.

Pojazdy na płozach – sanie – są niejako skutkiem ewolucji włók, w których zastosowanie tych części zwiększyło prędkość i nośność. Transformacja pojazdów włóczych do płozowych nastąpiła poprzez wyodrębnienie elementów ślizgowych (płóz), na jakich umieszczano ładunek, oraz osobnych ruchomych części. Do nich mocowano uprząż, za którą pojazd był ciągnięty. Przy takiej konfiguracji płozy, pozwalające na ślizganie się pojazdu, leżały całkowicie na podłożu, a uprząż do ciągnięcia ładunku mocowano na dodatkowym elemencie pośredniczącym – orczycy. Umożliwiło to przewóz cięższych przedmiotów, a także wykorzystywanie do napędzania pojazdu więcej niż jednego zwierzęcia. Przy włókach tradycyjnych, powróż lub łańcuch, za który ciągnięto ładunek, był przymocowany do drągów nośnych. Podczas ruchu unosiły się one do góry, powodując nierównomierne rozłożenie ciężaru i zwiększając opory.

Równoległe z ewolucją w kierunku usprawnienia technicznych parametrów pojazdów płozowych zarysowały się różne klasyfikacje sań w zależności od ich przeznaczenia. Podstawowy jest podział na ciężkie sanie transportowe i wyjazdowe sanie osobowe. Istniały także sanie uniwersalne, wyjazdowo-transportowe, służące w gospodarstwach wiejskich zarówno do transportu, jak i – po zamocowaniu ławek – do przewozu osób. Obiekty z Muzeum Powozów w Galowicach to przede wszystkim wyjazdowe sanie osobowe, pozbawione możliwości przekształcenia ich w pojazdy gospodarcze. Kolejny podział nastąpił wśród sań osobowych: ze względu na długość podróży, jej cel i charakter.

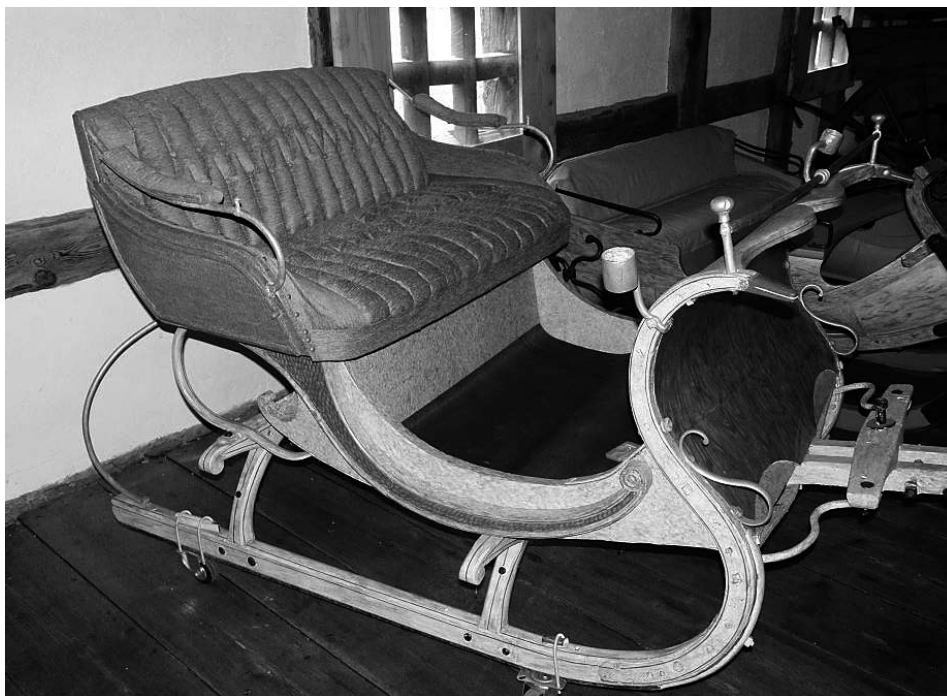
W tym miejscu należy się zastanowić nad znaczeniem pojazdów zaprzęgowych w dobie poprzedzającej motoryzację. Obecnie traktujemy samochód przede wszystkim jako środek transportu, przedmiot czysto użytkowy, w mniejszym stopniu zwracając uwagę na jego walory wizualne – wyłączając oczywiście kolekcjonerów i wielbicieli tej dziedziny. Tymczasem postrzeganie pojazdów zaprzęgowych w XVIII i XIX w. cechuje raczej przewaga reprezentacyjności nad pragmatyzmem. Począwszy od XVII stulecia, ukształtowało się szczególne uwielbienie Polaków do koni. Przeniosło się ono także na pojazdy i sporty z nimi związane. W XIX w. cecha ta uwydatniła się jeszcze bardziej z powodu „anglomanii”, w której wyniku koń i odpowiedni pojazd zaprzęgowy stały się nieodzownym atrybutem gentlemana. Zaowocowało to ogromnym zróżnicowaniem i dużą liczbą powozów, karet i sań na ulicach miast i w zamożniejszych majątkach. Na owo upodobanie do przepychu trafnie wskazał Wacław Potocki, pisząc: „O czymże Polska myśli i we dnie, i w nocy? Żeby sześć zaprzęgano koni do karocy”<sup>3</sup>. Również ksiądz Jędrzej Kitowicz relacjonował: „mało kto z majątnych obywatelów dał się widzieć pieszo, tylko w karecie lub kolasce”<sup>4</sup>. Pojazdy zaprzęgowe traktowano jako wyznacznik statusu społecznego. Stąd ogromne zróżnicowanie tych obiektów, zarówno pod względem użytkowym, jak i formalnym.



il. 2 Sanie wyjazdowe „Szwajcarskie”, pocz. XX w. Fot. T. Kończ



il. 3 Sanie wyjazdowe pałacowe I, XIX/XX w. Fot. T. Kończ



— il. 4 Sanie wyjazdowe pałacowe II, XIX/XX w. Fot. T. Kołacz



— il. 5 Sanie z wytwórni M. Lipowicza w Wilnie, 1928. Fot. T. Kołacz

Najprostszego podziału sań osobowych dokonuje się ze względu na ich funkcję. Wyróżnia się: sanie dworskie szlichtadowe, sanie reprezentacyjne, wyjazdowe sanie miejskie, wyjazdowe sanie wiejskie i sanie podróżne<sup>5</sup>. Forma i stylistyka pudła (nadwozia sań) zmieniała się w zależności od panującej mody i stylów zdobniczych charakterystycznych dla danego okresu. Z czasów od średniowiecza do ok. XVI w. nie zachowały się szczegółowe informacje dotyczące budowy, zdobnictwa i zastosowania różnych typów sań. Większe zainteresowanie i materiał ilustracyjny na temat tego rodzaju pojazdów dają się zauważyć dopiero w renesansie (co w Europie Środkowej oznacza dopiero XVI stulecie), kiedy to zorganizowane przejażdżki saniami konnymi, takie jak kuligi i szlichtady, stały się popularną rozrywką arystokracji w miesiącach zimowych.

Szlichtady (od włoskiego „*slittata*”)<sup>6</sup> były rodzajem parady, dostojnego przejazdu połączonego z prezentacją najbogatszych i najbardziej wymyślnych form sań i strojów uczestników. Przejazdy te odbywano po specjalnie do tego przygotowanym placu z wyznaczonym torem slalomowym. Sanki szlichtadowe były dwuosobowe, z siedzeniem dla damy w skrzyni – jak najczęściej określane jest w literaturze przedmiotu otwarte nadwozie sań<sup>7</sup> – i z niewielkim krzeselkiem umieszczonym w jej tylnej części. Na owym krzeselku siedział kawaler powożący zaprzęgiem. Obok biegł poganiacz, pilnując toru i tempa jazdy. Prawdziwy rozkwit form sań szlichtadowych nastąpił w XVII i XVIII w., odzwierciedlając bogactwo ornamentyki baroku. Pudło (lub skrzynia) mogło mieć kształt fotela, muszli, a nawet korpusu zwierzęcia spoczywającego na płozach, wydrążonego w środku na siedzenie dla damy<sup>8</sup>. Przód skrzyni wieńczyła duża, pełnoplastyczna rzeźba figuralna o postaci zgodnej z panującą modą. W XVI stuleciu były to zwierzęta związane z tematyką myśliwską, na początku XVII w. – sceny alegoryczne, a na początku XVIII – sceny mitologiczne<sup>9</sup>. Płozy sań szlichtadowych zbiegały się wysoko, wyginając się ku przodowi na kształt łabędziej szyi, za ich zakończenie służył zaś zawsze element rzeźbiarski, współgrający z ornamentyką skrzyni. Zdobienia uprzęży konia harmonizowały z motywami tego typu umieszczonymi na pudle pojazdu.

Po krótkotrwałym spadku popularności szlichtad, spowodowanym wybuchem rewolucji francuskiej, zabawy z ich udziałem ponownie wróciły do łask po kongresie wiedeńskim. Rozkwit przejazdów szlichtadowych nastąpił szczególnie w kręgu wpływów monarchii austriackiej, gdzie w ciągu XIX w. stały się one popularną rozrywką zimową także w mniej zamożnych środowiskach. W wykwintnych strojach, w towarzystwie jeźdźców odbywano kilkugodzinne wyprawy z postojem na posiłek, zakończone zwykle karnawałowymi tańcami<sup>10</sup>. Tego rodzaju rozrywki, popularne w Austrii od XIX stulecia do czasów obecnych, korespondują z polską tradycją kuligów. W szlichtadach zwracano uwagę przede wszystkim na zdobnictwo i pomysłowość w kształcie i ornamentyce sań, bogactwo uprzęży i strojów. Najznaczniesze i najbogatsze przejazdy zostały uwiecznione w literaturze:



<sup>5</sup> Zob. T. Żurawska, *Polskie powozy*, Wrocław 1982, s. 119.

<sup>6</sup> Zob. eadem, *Paradne pojazdy w Polsce XVI-XVIII wieku*, Warszawa-Kraków 1989, s. 94.

<sup>7</sup> Zadaszona skrzynia sań jest nazywana pudłem.

<sup>8</sup> Zob. T. Żurawska, *Paradne pojazdy...*, s. 95.

<sup>9</sup> Zob. *ibidem*, s. 96.

<sup>10</sup> Zob. E. J. Belser, *A carriage vademe-cum. Sleigh*, „In Memoriam Achenbach” 1986, Bd. 3. s. 186.



<sup>11</sup> Ł. Gołębiowski, *Gry i zabawy różnych stanów w kraju całym*, Warszawa 1831, s. 123.

<sup>12</sup> *Ibidem*, s. 125.

Szlichtada, kulig, odbyta 20 stycznia 1695 w Warszawie. 24 Tatarów konno ze służby królewicza Jakuba. Dziesięcioro sań po 4 koni jeden przed drugim, czyli „jak zowią, szydłem; na każdych sankach inna muzyka, to jest: Żydzi z cymbalami, Ukraińcy z teorbanami, trębacze, fajfry, janczarowie zebrani z różnych dworów. Następowaly sanie okryte perskimi kobiercami albo lampartami, sobolemi i różnemi drogiemi futrami. Koni było u każdych sań po cugu, strojnych w pióra, czuby, kokardy, kutasy, na każdych saniach państwo, po kilka osób płci obojej, a około sań młodzież dworska konno. Takich ekwipażów było 107, trudno dać któremu z nich pierwszeństwo, bo wszystkie celowały doborem koni, kosztownością futer i liberyj, osobliwie hajduków. Na końcu były sanki w kształcie pegaza; siedziało w nich 8 młodzieńców, którzy rozrzucali wiersze, ułożone wcześniej przez Ustrzyckiego i Chrościńskiego. Zamykał tę paradę oddział drabantów<sup>11</sup>.

Kuligi stanowią kontynuację szlichtady i odpowiedź mniej zamożnej szlachty na zabawy magnaterii, mającą nieco skromniejszą, ale dostępną szerszej rzeszy społeczeństwa formę. Popularne zarówno na wsi, pośród drobniejszej szlachty, jak i w miastach, odgrywały tak dużą rolę, iż jeśli zdarzyła się bezśnieżna zima, nie rezygnowano z organizacji kuligów, ale odbywały się one wówczas w pojazdach kołowych. Pozwolę sobie tutaj przytoczyć bardzo obrazowy opis tego rodzaju zabawy:

Tak więc u przywódcy swojego zbierała się młodzież, przesadzając się na kształtny zaprzęg, saneczki dobrze ubranych ludzi. Muzyka była na zawołaniu. Ruszano w dom najpierwszy, gdzie dużo było dziewcząt, albo je sproszono, z powinszowaniem świąt szczęśliwych. Zmrokiem przyjechać kazał obyczaj, przy świetle kagańców i pochodni [...]. Z szumem i hukiem w otwartą wpadano bramę i zajeżdżano przed mieszkanie gospodarza. Wychodził ku swym gościom, witał uprzejmie, wprowadzał, gdzie czekała żona i dziewice już do tańca postrojone. Po wstępnych grzecznościach i pozdrowieniach ożywiała się coraz bardziej rozmowa. [...] Zaczynały się tańce. Doczekano się tym sposobem na gwałt przyporządkowanej obfitej wieczerzy, po której znów następowały płąsy, śpiewy do białego rana nieraz, spoczynek utrudzonych nareszcie bez wytworności przyjęty, gdzie i jak można było. Tymczasem przysposobiano się w domu do śniadania lub obiadu następnego, wybrano się nareszcie w podróż, bo trzeba było jechać z nimi. A jeśli gospodarz nie mógł, jechała przynajmniej żona z córkami, w dom drugi z kolei, tak wszędzie zabierali ze sobą rodzinę, u której gościli. Powiększał się kulig, coraz bardziej przybywało panien, mężatek, coraz więcej młodzieży, sanek, ochoty. Gdzie majątniejsi, bardziej uprzejmi, tam i kilka dni zabawiano<sup>12</sup>.

Sanie z kolekcji Muzeum Powozów w Galowicach reprezentują XIX- i XX-wieczne formy sań wyjazdowych i reprezentacyjnych. Formy owe, w związku z tym, że w pewnym stopniu określały status społeczny właściciela, poddawały się wpływowi panujących na danym obszarze trendów. Można wyodrębnić różnice między saniami znajdującymi się w orbicie kultury zachodnio- i wschodnioeuropejskiej. Sanie z tej drugiej grupy



il. 6 A. Wierusz-Kowalski, *Szlichtada*, 1879, ol. pł., 61 x 121, wł. prywatna. Fot. dzięki uprzejmości Domu Aukcyjnego Agra-Art

były kształtowane przez modę i cechy charakterystyczne dla wyrobów rzemiosła imperium rosyjskiego, podczas gdy te z grupy pierwszej wykazywały elementy wspólne dla zdobnictwa i formy obiektów szwajcarskich, austriackich i niemieckich.

Galowickie sanie „szwajcarskie” [il. 2] reprezentują sanie wyjazdowe w typie zachodnioeuropejskim. Ich forma sugeruje, iż zostały zbudowane na terenie Szwajcarii na początku XX wieku. Zgodnie z informacją poprzedniego właściciela, miały być używane w okolicach Jeziora Bodeńskiego. Otwarta skrzynia z dużym, esowato wyprofilowanym śnieżnikiem przednim jest wysoko osadzona na stramach wspartych na płozach. Sanie wyposażone są w podwójne siedzenie dla pasażera i w wąską ławeczkę przeznaczoną dla powożącego lub dla dzieci i pasażerów drobniejszej budowy. Ławeczka ma przekładane oparcie. Oparcia tego typu umożliwiają przewóz dodatkowych pasażerów w pozycji tyłem do kierunku jazdy lub – po zmianie położenia – utworzenie siedzenia dla powożącego. Siedzenie z tyłu jest tapicerowane, a na bokach skrzyni znajdują się podłokietniki, zapewniające jak najwięcej komfortu pasażerom. Sanie są czteroosobowe, osadzone na dwóch płozach zachodzących daleko do przodu na brzegi śnieżnika. Między skrzynią a płozami wstawione zostały ozdob-





— il. 7 Sanie wyjazdowe w typie *vis-à-vis*, XIX/XX wiek. Fot. T. Kołacz



— il. 8 Sanie miejskie z wytwórni A. Hertla, ok. 1880. Fot. T. Kołacz

ne, metalowe esownice, równoważące skrzynię – optycznie ciężką i masywną w porównaniu do relatywnie krótkich i delikatnych płóz. Płozy wyciągnięte są w części przedniej wysoko do góry i wypełnione esowato wygiętym śnieżnikiem z owalnym malowidłem na jego czole. W górnej części, ponad śnieżnikiem, zakończenia płóz zwieńczono głowami orłów – elementem powszechnie pojawiającym się w saniach zachodnich pod koniec XIX i na początku XX wieku. Stonowana, elegancka kolorystyka sań: ciemna zieleń w połączeniu ze złotymi zdobieniami i takimiz elementami płóz, stramów i esownic, a także delikatna konstrukcja przemawiająca za reprezentacyjnym przeznaczeniem. Ekspонат ten może służyć jako typowy przykład wyjazdowych sań reprezentacyjnych w typie zachodnioeuropejskim użytkowanych przez zamożne ziemiaństwo.

Obok pełnienia funkcji estetycznej umieszczone między skrzynią a płozami esownice dodatkowo wspomagały utrzymywanie ciężaru skrzyni na pionowych stramach. Takie esownice występują w większości sań zachodnioeuropejskich z przełomu XIX i XX wieku. Podobne elementy spajające skrzynię z płozami zawierają wyjazdowe sanie śląskie z kolekcji łańcuckiej, datowane na początek ubiegłego stulecia<sup>13</sup>, sanie muszlowe z tego samego okresu, o proveniencji niemieckiej, z kolekcji Muzeum Powozów w Galowicach, sanie w typie *vis-à-vis* z Muzeum Transportu w Lucernie<sup>14</sup>, sanie z Historycznego Muzeum w Bazylei, datowane na ok. 1880 r.<sup>15</sup>, sanie *vis-à-vis* z prywatnej kolekcji Wernera Niklasy z Niemiec, wyprodukowane ok. 1870–1890 r.<sup>16</sup> i wiele innych. Większość obiektów z ozdobnymi esownicami umieszczonymi pomiędzy skrzynią a płozami wywodzi się z krajów niemieckiego obszaru językowego – Niemiec, Austrii i Szwajcarii. Dla porównania, ocalałe egzemplarze sań z okresu XIX i początku XX w., wykonane na ziemiach polskich na wschód od Wisły, osadzone były na prostych lub lekko wygiętych na zewnątrz stramach, znacznie niżej niż egzemplarze zachodnie. Usytuowanie skrzyni wysoko, na prostych elementach stramów, w stylu zachodnim, powoduje większą wywrotność sań i ich mniejszą stabilność, można więc wywnioskować, że sanie takie z pewnością wymagały lepszej jakości dróg i ubitego śniegu. Skrzynia umieszczona nisko nad płozami gwarantowała większą stabilność, a lekkie wygięcie stramów polepszało amortyzację skrzyni i relatywnie obniżało środek ciężkości. Takie rozwiązania konstrukcyjne były stosowane dla sań przeznaczonych na gorsze, nierówne drogi i bezdroża, często spotykane na wschód od Wisły.

Masywne czoło śnieżnika i pełne obciążenie przedniej części sań powodowały nierównomierne rozłożenie ciężaru, co mogło wywołać dyskomfort jazdy i kłopoty w powożeniu, gdyż przy prawidłowym wyważeniu sań dwie trzecie ciężaru powinny spoczywać na tylnej części płóz<sup>17</sup>. Przekładane oparcia przedniego siedzenia są elementem charakterystycznym dla powozów proveniencji szwajcarskiej; podobnie hamulec, w który wyposażono opisywany obiekt. System hamowania oparty jest na zasadzie hamulca korbowo-klockowego, stosowanego w kołowych pojazdach zaprzęgowych. W saniach zamiast klocków hamulcowych porujących na koła elementem stopującym są bolce umieszczone symetrycz-



<sup>13</sup> Zob. T. Żurawska, *Paradne pojazdy...*, s. 133.

<sup>14</sup> Zob. E. J. Belser, *op. cit.*, „In memoriam Achenbach” 1986, Bd. 4, s. 64.

<sup>15</sup> Zob. *Ibidem*, s. 62.

<sup>16</sup> Zob. *idem*, *op. cit.*, „In Memoriam Achenbach” 1987, t. 1, s. 121.

<sup>17</sup> Zob. *idem*, *op. cit.*, „In Memoriam Achenbach”, 1986, t. 4, s. 59.



<sup>18</sup> Zob. *ibidem*, s. 64.

<sup>19</sup> *Idem*, op. cit., „In Memoriam Achenbach” 1986, t. 3, s. 187.

<sup>20</sup> Zob. D. Krześniak, M. Bogajewicz, *Transport dworski w zbiorach Muzeum Wsi Mazowieckiej w Sierpcu*, Sierpc 2009, s. 42.

nie przy płozach po obu stronach sań. Bolce te, połączone z korbą przy przednim siedzeniu, w momencie uruchomienia stopniowo wbijają się w śnieg, zatrzymując pojazd. Rączka korby hamulca dostępna jest po obu stronach przedniej ławeczki, aby można było jej użyć przy każdej pozycji oparcia.

Połączenie ciemnej zieleni ze złoceniami było zestawieniem kolorystycznym chętnie stosowanym przy reprezentacyjnych saniach wyjazdowych. Oprócz egzemplarza z Muzeum Powozów w Galowicach taka kolorystyka występuje wśród wielu okazów z terenu Niemiec i Austrii np. w reprezentacyjnych saniach *vis-à-vis* z Muzeum Transportu w Lucernie<sup>18</sup>.

W Muzeum Powozów w Galowicach znajdują się dwie pary sań określanych jako „Sanie pałacowe I” (z tapicerką w kolorze zielonym [il. 3]) i „Sanie pałacowe II” (z tapicerką w kolorze beżowym, [il. 4]). One również należą do grupy sań reprezentacyjno-wyjazdowych i mają cechy zbliżające je do pojazdów wschodnioeuropejskich. Oba egzemplarze są wyposażone w jedno duże siedzenie dla dwóch osób. W odróżnieniu od opisanych wcześniej sań „szwajcarskich” przed głównym siedzeniem nie umieszczono małej ławeczki dla powożącego lub dla dodatkowych pasażerów, za to za kanapą, na specjalnym stelażu, znajduje się małe siedzenie o kształcie i rozmiarach współczesnego siodełka rowerowego, przeznaczone dla służącego – grooma, obite identyczną tkaniną jak kanapa wewnątrz skrzyni. W „Saniach pałacowych I” pod siodełkiem usytuowano dodatkowo poprzeczny podnózek, aby siedzący z tyłu sań mógł oprzeć stopy lub nawet stanąć. Koncept powożenia zza skrzyni występuje dość powszechnie w saniach z końca XIX i początku XX w., co potwierdzają szkice z wzornika form tych pojazdów z przełomu owych stuleci, rozrysowanego przez Eduarda J. Belsera<sup>19</sup>. Podobne rozwiązanie zastosowano w saniach petersburskich z Muzeum w Sierpcu<sup>20</sup>. Dodatkowy poprzeczny podnózek z tyłu skrzyni zawierają również sanie miejskie Adolfa Hertla i saneczki myśliwskie Mikołaja Lipowicza z Muzeum w Galowicach [il. 5], jednak w obu tych przypadkach brak dodatkowego siodełka.

W obu egzemplarzach sań pałacowych z Galowic skrzynia jest zawieszona nisko nad płozami, opierając się na wygiętych pałakowato (na zewnątrz) stramach. Płozy są masywne i szerokie, co pozwala przypuszczać, iż pojazdy te były wykonane z myślą o warunkach raczej wiejskich niż miejskich. W obu przypadkach mocno wygięty śnieżnik zwieńczony jest galeryjką do prowadzenia lejców. W „Saniach pałacowych II” dominuje kolorystyka naturalnego drewna ze zdobniczymi elementami snycerskimi w postaci ślimacznicy w dolnej części skrzyni, zaakcentowanych ciemniejszym kolorem i przedłużonych na oparcie głównego siedzenia i przedni śnieżnik. Na płozach – w kolorze jasnego drewna – zaznaczono ciemniejsze szparowanie harmonizujące z barwą na śnieżniku. Sanie te, podobnie jak „Sanie pałacowe I”, zostały zakupione w dawnych dobrach rodziny Scheiblerów w okolicach Środy Śląskiej. Dość niskie osadzenie skrzyni i masywna budowa mogłyby wskazywać na warsztat lokalny bez charakterystycznych cech pozwalających na konkretną atrybucję.



il. 9 Sanie wiejskie z Podlasia.  
Fot. T. Kończak

„Sanie pałacowe I”, o otwartej budowie skrzyniowej, wyróżniają się masywnym, bogato zdobionym śnieżnikiem, optycznie równoważącym ciężkie siedzenie dla pasażera, umieszczone w tylnej części skrzyni. Przedni śnieżnik, wykonany z drewna jesionowego z topolowymi płycinami, o szeroko rozbudowanych częściach bocznych, ozdobiono frezowanym ornamentem. Przed przednią płyciną zamocowano dwa esowato wygięte metalowe elementy, dodatkowo wzmacniające śnieżnik. Poszczególne części skrzyni wyodrębnione są z ciemnozielonej całości kremowym szparowaniem.

Oba opisane egzemplarze to sanie wyjazdowe. Używane były one do codziennych wypraw na nieduże odległości. Niewielkie rozmiary, otwarta forma skrzyni i brak większych zabezpieczeń przed mrozem nie pozwalały na użytkowanie tych obiektów do dłuższych podróży. Jednak niewątpliwa dbałość o ornamentykę i o atrakcyjną formę wskazuje, że właściciele należeli do zamożnych.

Typ reprezentacyjnych sań wyjazdowych egzemplifikują również sanie *vis-à-vis* z kolekcji Muzeum Powozów w Galowicach [il. 7], datowane na przełom XIX i XX wieku. Masywna konstrukcja ich skrzyni osadzona jest na poprzecznych nasadach przytwierdzonych do dwóch drewnianych odbojników. Nasady opierają się na trzech parach stramów, rozmieszczonych symetrycznie pod całą skrzynią. Między przednimi częściami esowato wygiętych płóz znajduje się tapicerowana ławka dla stangreta. Płozy zakończone są połączanymi orlimi głowami. W miejscu największego wygięcia przedniej części płóz zamocowano z każdej strony metalowy stopień do wsiadania na kozioł stangreta. Funkcję stopni do wsiadania dla pasażerów spełniają odbojniki. Siedzenia dla pasażerów



il. 10 A. Wierusz-Kowalski, *Wesoła sanna*, 1900–1910, ol. pł., 77 x 136,5, wł. prywatna. Fot. dzięki uprzejmości Domu Aukcyjnego Agra-Art

zostały rozlokowane naprzeciwległe, mieszcząc po dwie osoby z każdej strony w pozycji *vis-à-vis*. Dla lepszej ochrony dół skrzyni jest zabudowany. Ma też otwierane drzwiczki, zwiększające komfort wsiadania. Zarówno wysokość zawieszenia skrzyni, jak i forma (*vis-à-vis*) każą zaliczyć obiekt do kręgu pojazdów zachodnioeuropejskich. Masywna budowa sań i lepsze zabezpieczenie przed mrozem pozwoliły na nieco dłuższe podróże. Sanie mają jednolicie czarną barwę, z bordowym, korespondującym z tapicerką, szparowaniem na płozach. Elegancka kolorystyka oraz obszerna, wygodna część dla pasażerów wskazują na funkcje reprezentacyjne tego egzemplarza.

Przedstawione przykłady sań wyjazdowych szwajcarskich, pałacowych i *vis-à-vis* przeznaczone były na tereny wiejskie. W kolekcji Muzeum Powozów w Galowicach znajdują się jednak także sanie typowo miejskie. Pierwsze z nich, dwuosobowe, wykonano w wytwórni Adolfa

Hertla [il. 8], o czym informuje owalna tabliczka znamionowa z podpisem producenta: „A. Hertel”, przymocowana na czole śnieżnika. Wytwórnia ta została założona ok. 1850 r. w Warszawie. Jako fabryka powozów dotrwała do końca I wojny światowej, kiedy to, jak większość zakładów o takim profilu, przekształciła się w fabrykę karoserii samochodowych<sup>21</sup>. Sanie warszawskie wyprodukowano prawdopodobnie ok. 1880 r., gdy przedsiębiorstwo było w posiadaniu Adolfa Hertla seniora. Na przełomie XIX i XX w. należało kolejno do P. Sękulskiego, następnie do M. Hieropolitańskiego, by od ok. 1905 r. ponownie znaleźć się rękach rodziny Hertlów<sup>22</sup>. Sanie warszawskie są typowymi saniami miejskimi, w okresie zimowym funkcjonującymi jako dorożka. Z tyłu płytkiej skrzyni, zawierającej drzwiczki w dolnej części dla ułatwienia wsiadania pasażerom, umieszczono dwuosobową kanapę, z przodu zaś – wygiętą tapicerowaną ławkę dla stangreta, z której mogli korzystać również dodatkowi podróżujący. Skrzynia o prostej, lekkiej budowie ułatwiała sprawne wsiadanie i wysiadanie pasażerów. Na płozach, po obu stronach na poziomie drzwiczek, usytuowano metalowy stopień. Stangret zazwyczaj powoził, siedząc lub stojąc w skrzyni bądź też stojąc na płaskiej poprzecznej ławce, znajdującej się za skrzynią, na tylnej części płóz. Skrzynia opiera się na metalowych, wygiętych na zewnątrz stramach, połączonych z metalowymi płozami. W przeciwieństwie do uprzednio omawianych sań, w których płozy były wykonane z drewna i tylko okute metalowymi płaskownikami, w saniach miejskich zarówno płozy, jak i cały stelaż są metalowe, o stosunkowo wąskim przekroju. Wynika to ze sposobu ich użytkowania. Sanie miejskie poruszały się po ubitym śniegu i lodzie, nie były zatem narażone na zapadanie się w kopnym śniegu, co pozwalało na użycie bardzo cienkich i lekkich płóz, aby maksymalnie odciążyć pojazd. Niskie zawieszenie sań i pewna przysadzistość formy wskazują na wschodnioeuropejską proveniencję. Sanie po renowacji uzyskały jednolicie granatową barwę z żółtym szparowaniem.

Zupełnie odmienną formę prezentują sanie wiejskie kresowe, pochodzące najprawdopodobniej z rejonu Podlasia [il. 9]. Są to wyjazdowe sanie wiejskie, odznaczające się mocną konstrukcją i charakterystycznym kształtem delty (wąski przód, szeroki tył), ułatwiającym przedzieranie się przez leśne ostępy. Szeroka, przysadzista, otwarta skrzynia spoczywa na nasadach wspartych na krótkich, prostych stramach. Elementem zabezpieczającym stabilność sań są boczne, okute metalem dodatkowe płozy tzw. odbojniki. Służyły one do torowania drogi przez głęboki śnieg i zarośla leśne. Jest to charakterystyczny składnik występujący w saniach powstałych na terenach Polski, przeznaczonych do wyjazdów w teren. Bardzo często, tak jak i w tym przypadku, odbojniki były wzmocnione stalowym płaskownikiem. Przednia, okuta metalem, część płóz przechodzi w śnieżnik, wsparty trzema esowato wygiętymi prętami, spełniającymi także funkcję dekoracyjną. Dwie podobne podwójne esownice, łączące tylne końce odbojników ze skrzynią, stabilizują konstrukcję sań. W skrzyni znajduje się jedno podwójne siedzenie dla pasażera oraz wąska ławeczka dla powożącego i ewentualnie dodatkowego



<sup>21</sup> Zob. T. Żurawska, *Polskie powozy...*, s. 171.

<sup>22</sup> Zob. *ibidem*, s. 168.



<sup>23</sup> Za tę informację dziękuję p. Mikołajowi Bogajewiczowi, kolekcjonerowi i miłośnikowi pojazdów zaprzęgowych.

pasażera. Powozić można, siedząc lub stojąc w skrzyni. Ta niska, szeroka, otwarta forma sań, z bogactwem metalowych elementów zdobniczych o esowatym kształcie, jest charakterystyczna dla Podlasia, gdzie można odszukać wiele analogicznych przykładów, jak np. pięknie malowane znajdujące się w skansenie w Ciechanowcu sanie podlaskie. Sanie tego typu były wykorzystywane na wschodnich krańcach Polski bardzo długo. Do dziś na internetowych serwisach aukcyjnych pojawiają się oferty sprzedaży takich obiektów.

Nieco podobne w formie, ale znacznie mniejsze, są saneczki myśliwskie wykonane w niewielkiej wytwórni Mikołaja Lipowicza w Wilnie. Tak jak w saniach kresowych z Podlasia, niska, otwarta konstrukcja skrzyniowa opiera się tu na prostych drewnianych stramach zamocowanych na drewnianych płozach okutych metalowymi listwami. Z boku umieszczone są proste odbojniki, wspierające i zabezpieczające konstrukcję sań na całej długości. Czoła płóz wygięto daleko przed śnieżnik. Na tylnej części skrzyni, podobnie jak w saniach z Podlasia, usytuowano ozdobne esownice stabilizujące konstrukcję. Z tyłu, na płozach, znajduje się poprzeczna, wąska ławeczka do powożenia z tyłu sań z pozycji wyprostowanej. Sanki te zostały wyprodukowane w 1928 roku. Użytkowane były przez leśniczego, służącego w jednym z kresowych majątków Radziwiłłów. Po zakończeniu II wojny światowej rodzina leśniczego, zmuszona do emigracji z ojczystych terenów na Ziemię Odzyskane, zabrała ze sobą rzeczony sanki, które trafiły w ręce prywatnych kolekcjonerów<sup>23</sup>. Ze swoim niskim zawieszeniem, przysadzistą, płytką formą skrzyni i charakterystycznymi esownicami doskonale pasują one do terenów Polski wschodniej. Wykorzystywano je najprawdopodobniej do krótkich objazdów w lesie i do wypraw myśliwskich.

Sanie z kolekcji Muzeum Powozów w Galowicach można ułożyć na osi wschód–zachód pod względem formalnym. Rozpoczynając od wschodnich krańców Polski: od sań podlaskich i saneczek myśliwskich o typowych dla tych terenów cechach, poprzez sanie warszawskie, łączące funkcjonalne elementy wschodnie z zachodnią stylistyką, i sanie pałacowe, może nieco rustykalne, ale już z wyraźnymi wpływami zachodnimi, a kończąc na typowym egzemplarzu tkwiącym głęboko w kręgu wzornictwa zachodnioeuropejskiego – saniach szwajcarskich.

#### **Agata Matyschok-Nyckowska**

*Absolwentka archeologii na Uniwersytecie Wrocławskim. W latach 2011-2012 pracowała na stanowisku młodszego kustosa w Muzeum Powozów Galowice. Od roku 2013 zatrudniona w Muzeum Poczty i Telekomunikacji we Wrocławiu. Główny kierunek zainteresowań autorki to rynek antykwaryczny ze szczególnym uwzględnieniem obiektów związanych z historią poczty i podróżowaniem w XIX wieku.*



il. 11 Cz. Wasilewski (I. Zygmuntowicz), *Podróż zimową nocą*, lata 20. XX w., ol. pł. tektura, 35 x 49,5, wł. prywatna.  
Fot. dzięki uprzejmości Domu Aukcyjnego Agra-Art



### Summary

#### **AGATA MATYSCHOK-NYCKOWSKA/ Diversity of horse-drawn vehicles on the example of sledges from the collection of the Museum of Carriages in Galowice**

Despite rapid development of technical thought of the 19<sup>th</sup> century directed towards facilitating the ways of transport, a horse-drawn vehicle accompanied people for no less than 150 years. Various environmental or historical factors not only once made the use of motorisation inventions impossible to apply and forced people to come back to the oldest means of transport being vehicles equipped with runners. Despite huge diversity of contemporary means of transport, horse-drawn vehicles are still willingly used, mostly for entertainment or sports. Although WW2 caused a great devastation in collections of drawn vehicles, there are still many precious historic carriages in palace complexes, manors or country barns. Conservation and maintenance of this type of antiquities is expensive and demanding great labour input and experience, therefore only very few museum centres can afford appropriate storage and exposition of this sort of objects. The Museum of Carriages in Galowice is the only place, except for the Museum in Łańcut, that can boast such a rich and varied collection of horse-drawn vehicles. The collection possesses a few examples of runner vehicles, namely sleighs. The collection is interesting considering the fact that each of the item represents different formal and functional type.

The article discusses various types of sleighs from the collection of the Museum of Carriages in Galowice and analyses their construction with relation to their function.