

BOHDAN DYAKOWSKI

WOZY, POJAZDY
I DAWNE ZAPRZĘGIB. U. N^o 557

KOŃ — TOWARZYSZ CZŁOWIEKA.

- Zt. 1. Koń, współnik pracy.
„ 2. Wozy, pojazdy i dawne zaprzęgi.
„ 3. Dawne drogi i dawne podróże.
„ 4. Koń na zabawach i uroczystościach.

- Zt. 5. Koń bojowy. Różne rasy i sposób jeżdżenia.
„ 6. Rycerstwo średniowieczne. Igrzyska konne.
„ 7. Skład i ustrój jazdy. Naczelnik wozdowie.



ZESZYT 2, Z 4 RYSUNKAMI



WYDAWNICTWO M. ARCTA W WARSZAWIE

K-109/80/117319

wanie ich za wyraz zepsucia i zniewieściałości; niechęć ta znalazła wyraz w następującym wierszu:

Bogactwo jedzie sobie na wozie wysokim,
Córka jego, pycha, siedzi przed nim z bystrem okiem.
Fortel—woźnica, chytrłość i drapiestwo—konie,
A lichwa, pani stara, z workami na łonie.

Cnota i męstwo, według ówczesnych pojęć, nierozłączne były z wierzchowcem i kulbaką.

Pasek, który żył w drugiej połowie wieku XVII, trzymał się pod tym względem dawnych zwyczajów i zawsze podróżował konno. Uczyniwszy ślub w czasie wyprawy do Danii odbycia pielgrzymki do Częstochowy, jeśli wróci cało z tej wyprawy, dopełnił go później w towarzystwie matki. Ale gdy matka jechała pojazdem, Pasek szedł piechotą, a za nim prowadzono wierzchowca, na którym miał wracać z Częstochowy, bo nawet i po dłuższej pieszej podróży uważał za niewłaściwe dla szlachcica i rycerza siadanie do pojazdu. Zrobić to można było jedynie w razie niemożności utrzymania się na koniu wywołanej raną lub chorobą.

Niektórzy ludzie starej daty i dawnych obyczajów zachowali jeszcze ten zwyczaj podróżowania konno w XVIII, a nawet początkach XIX w. Do takich należał Ksawery Krasicki, synowiec księdza biskupa warmińskiego, dawny konfederat barski i był major kawalerii narodowej, ten sam, który dostarczył Wincentemu Polowi głównego materiału do poematu jego «Mohort».

Ksawery Krasicki do późnej starości mógł jeździć konno dziennie po 8 do 10 godzin, a co jesień

VII. Wozy i powozy prostszej budowy.

Za dawnych czasów podróżowano u nas wyłącznie konno, a zwyczaj ten przetrwał bardzo długo. Konno podróżowała nie tylko szlachta i wojskowi, ale nawet duchowni; na wozy kładziono jedynie rannych i chorych, bo i kobiety w dawnych czasach również przeważnie dosiadały koni.

Pierwsi zaczęli używać jazdy na wozach duchowni, zwłaszcza posłowie papiescy, a czynili to dla większej ostentacyi i okazałości. O pojazdach pierwsze wzmianki znajdujemy dopiero w wieku XIV; korzystać z nich zaczęły najpierw kobiety. Mężczyźni podróżowali konno:

Pierwsi nasi ojcowie nie jeździli cugiem,
Lecz konno cwałowali, chodzili za pługiem.

I nawet gdy zaprowadzono już używanie pojazdów, korzystać z nich zaczęli najpierw bogaci i możni panowie oraz wielcy dygnitarze; ogół szlachty długi czas patrzył na nie krzywo, siadanie do pojazdu uważał za rodzaj ubliżenia dla siebie, a uży-

z kilku przyjaciółmi puszczał się na ogromny objazd krewnych i znajomych, polując wciąż po drodze. Był to niejako rodzaj kampanii wojennej, bo uczestnicy tej wycieczki dosiadali codziennie koni o świcie, a zsiadali z nich dopiero przy świecach; wycieczka zaś trwała kilka tygodni. Dziś niktby się już nie zgodził podróżować w taki sposób i potrzeba było dawnego zahartowania, aby znieść bez szwanku trudy takiej podróży.

Chociaż, co prawda, gdy sięgniemy myślą aż do pierwszych początków jazdy wozowej, to niewiadomo, cobyśmy wybrali, my, ludzie popsuci wszelkimi udogodnieniami dzisiejszych sposobów podróżowania, czy wierzchowca, o ile, naturalnie umielibyśmy siedzieć na nim, czy taki wóz pierwotny.

Wozy w dawnych czasach były przeznaczone do transportowania rzeczy i nie posiadały żadnych prawie udogodnień dla podróżnych: nakładało się w nie co najwyżej słomy lub siana na jakie takie siedzenie.

Początkowo wyrobem takich wozów zajmowali się wyłącznie kołodzieje, używając do wyrobu jedynie drzewa i nie uciekając się zupełnie do żelaza i pomocy kowala, miejsce gwoździ zastępowały kołki drewniane, a na koła wybierano możliwie trwałe materiały, który pozwalał o tyle o ile obchodzić się bez obręczy żelaznych.

Zresztą Polacy prędko się zapoznali z wozami kutymi i łącząc kołodziejstwo z kowalstwem, a drzewo z żelazem, zaczęli wyrabiać je u siebie i używać

ich powszechnie, zwłaszcza do przewożenia większych ciężarów: towarów, żywności i t. p.

Ale jeszcze w w. XIII w bardzo wielu okolicach w powszechnem użyciu były pierwotne starożytne wozy bez żelaza.

W niektórych miejscowościach przechowywały się one nawet znacznie dłużej: na Żmudzi wyrabiano takie wozy jeszcze w w. XVI, a chłop żmudzki uważał za punkt honoru, że pojechawszy do lasu konno i z siekierą tylko, wracał stamtąd po jakimś czasie z wozem, szelą i uzdą, a zarówno wóz, jak i cały zaprząg zrobione były wyłącznie z drzewa: w wozie nie było ani kawałka żelaza, a w uprzęży rzemienia lub sznura; kołki drewniane zastępowały gwoździe, giętkie pręty i łyko — rzemienie i sznury.

Takie proste, czysto drewniane wozy zwano u nas pierwotnie kolasami, która to nazwa pochodzi od koła. Później zaczęto wyrabiać mniejsze i zgrabniejsze wózki w rodzaju bryczek i przezwano je kolaskami. Nazwa więc ta oznaczała również ekwipaż wcale niewyszukany. Jeszcze ksiądz biskup Krasicki w «Panu Podstolim» (koniec w. XVIII) kolaską nazywa rodzaj bryczki, używanej przez komisarzy czyli rządców dóbr do wyjazdów w pole. Nie więcej jak sto lat temu zaczęto tę nazwę stosować do karet, oraz innych wspanialszych powozów. A dziś zapomnieliśmy już nawet wszyscy, że niegdyś oznaczała ona właśnie możliwie najprostszy, często drewniany wóz.

Proste, niekute wozy najdłużej przechowywały się na Wołyniu i Ukrainie, gdzie jeszcze w w. XIX można

było spotykać je powszechnie, zwłaszcza w t. zw. «wałkach» t. j. karawanach Czumaków, zajmujących się przewożeniem przez stepy ukraińskie zboża do Odesy i soli oraz innych towarów z Odesy. Te wozy wyłożone były lubem i nosiły nazwę «teleh», «teleg», albo «maży» lub «mazi», ciągnęły je zaś zwykle nie konie, lecz woły.

«Wałki» czumackie początkiem swym sięgają czasów kozackich, jak to wyraża Malczewski w dwuwierszu z «Maryi»:

Uciekaj, czarnomorcu, z swą mażą skrzypiącą,
Bo ci synowie stepu twoją sól roztrąca,

wskazując tem, iż kozacy w dawnych czasach zaczęli nieraz takie «wałki».

Dochowały się zaś bardzo długo, bo aż do zaprowadzenia kolei przez stepy ukraińskie; a nawet w początkach jej zaprowadzenia utrzymywały się jeszcze czas jakiś. Wincenty Pol, opisując Ukrainę za swoich czasów, powiada:

I czumackie ciągną maże
Od limanów w świat taborem.

A i teraz jeszcze żyją ludzie, którzy pamiętają «wałki czumackie».

Paręset lat temu cała Ruś nie znała innych wozów, tylko takie czysto drewniane telegi, jak o tem wspomina Sebastian Klonowicz w poemacie pod tytułem: «Roksolania» czyli «Opis ziem Czerwonej Rusi». Opisując lasy tameczne, powiada on:

...Oko nie ogarnie

Rozlicznej barwy wszelakiego drzewa:
Tu biała brzoza z czerwonymi smugi,
Owdzie z jesionem spleta się wiąz młody;
Z nich wieśniak drzewca wyrabia na pługi,
Z nich do swych kolas wygina obwody,
Z nich to skrzypiące telegi i maże,
I lekkie wozy klecą Haliczanie.
Tu kuta bryka rzadko się ukaże,
Bo twarde drzewo za okucie stanie.
Nigdzie przy wozach żelazo nie brzęczy:
Tu gwóźdź drewniany wytrzyma wytrwalej;
Nie masz kowanych osi, ni obręczy:
Tu hartowniejsze polano od stali.

A dalej opisuje w następujący sposób wyrób takich wozów lub różnych narzędzi:

Gdy wóz się kleci lub orne narzędzie,
Tym kształtem nasi pracują wieśniacy:
Idzie do lasu, wypatruje wszędzie
I ścina sztukę, przydatną do pracy.
Na dyszel bierze pniak lekki a prosty:
Siedem stóp dębu wycina do osi,
Drzewo schylone w garbate narosty
Na soszne zęby do domu zanosi.

...pilnie szperając po lesie,
Żerdź prostą, krzywą zbiera gospodarnie,
Rąbie jesiony i dęby olbrzymie,
A potem krzesa i do domu koci¹⁾;
A tam troskliwie zawiesza je w dymie,
By wolnem ciepłem wyschły od wilgoci.
Drzewna wodnistość robocie szkodliwa —
Dobrze to znają Rusini robotni;
Przeto nie pierwiej dębiny używa,
Aż się surowość z jej wnętrza ulotni.

¹⁾ Toczy.

Dopiercz suchą do wrzątka zanurzy,
 Mocuje, schyla, nagina sprężyscie:
 Tak, dąb niezłomny, co nie bał się burzy,
 Gdy go zielone pokrywały liście,
 Co, niżli zegnę, prędzej się popęka, —
 Rozmiękczon warem, poda się odrazu,
 A kiedy silna pochwyty go ręka,
 Przybiera wszelki kształt wedle rozkazu,
 I albo idzie na obwody koła,
 Albo na ciężkie podróże woziska.
 Wieśniak żelaza nie używa goła,
 Lecz drzewo drzewem spaja i uciska.

Wozy takie miały osie niesmarowane smołą
 i dlatego skrzypiały niemożliwie w czasie drogi, jak
 to wyraża dalej tenże Klonowicz:

On kłodek kolnych¹⁾ tłuszczem nie powleka,
 Ani żywicą nie napoi osi;
 Ruską kolasę posłyszysz zdaleka:
 Skrzypi i jęczy, jakby o coś prosi.

Zwyczaj niesmarowania kół mógł się właśnie
 najłatwiej wyrobić w kraju tak bezleśnym, jak Ukrai-
 na. Ale wszędzie indziej, gdzie tylko była obfitość
 lasów sosnowych lub brzozowych, z których wypa-
 lano smołę, wszędzie tam smarowano nią obficie
 wozy, pamiętając o tem, że to nie tylko usuwa nie-
 miłe skrzypienie, ale zarazem ułatwia jazdę, bo «kto
 lepiej nasmaruje, ten nie skrzypi» i «kto smaruje,
 ten jedzie, a nawet «kto lepiej smaruje, ten jedzie
 sporzej», bo «kiedy wóz nasmarujesz, to jakbyś trze-
 ciego konia przyprzął».

Zygmunt Gloger, znany badacz starożytności na-
 szych, przypuszcza nawet, że nazwa Mazurów po-

¹⁾ Kołowych.

szła prawdopodobnie od smoły czyli mazi; ta bowiem
 część ludności polskiej zamieszkiwała przeważnie
 bory sosnowe i od wieków trudniła się wypalaniem
 smoły; nie żałowała jej też do swoich wozów, zwa-
 nych również maziami.

Do smarowania lekkich, zwłaszcza dwukolnych
 czyli biedek, używano nieraz w lecie grzybów zwa-
 nych dziś maślakami, a noszących niegdyś nazwę maź-
 luków, prawdopodobnie właśnie od mazania. Przed-
 stawiało to tę dogodność, że podróżny, o ile jechał
 lasami, nie potrzebował zaopatrywać się w smołę,
 ale po drodze zbierał sobie grzyby i nimi smaro-
 wał osie.

Takie jednak smarowanie nie mogło zastąpić
 prawdziwej smoły i było zupełnie nieodpowiednie do
 większych, zwłaszcza do ciężkich czyli furmańskich
 wozów, które służyły do wożenia towarów i odzna-
 czały się zawsze ogromnymi rozmiarami, żeby można
 je było suto naładować. Przysłowie, chcąc określić,
 że czegoś jest bardzo dużo, powiada: «Toby się le-
 dwie na furmański wóz włożyć dało».

Wozy te były nie tylko wielkie, ale też odpo-
 wiednio mocne, porządnie zrobione i naturalnie kute,
 inaczej nie nadawałyby się do pewnego i porządnego
 wożenia towarów: «wóz nierządny, woźnica opily —
 radzi przyczyniają drogi».

Koń do takiego wozu musiał być również nie-
 ladażaki, ale silnej i mocnej budowy woźnik. «Koń
 mocny u furmana w wozie, drwa łońskie¹⁾ u go-

¹⁾ Łoński — zeszloneczny



spodarza we dworze, u urzędnika¹⁾ porządnie w komorze — po tym rządnych znać». Koń ten jednakże nie powinien był mieć właściwości konia bojowego, powinien był być tylko silnym i wytrzymałym woznikiem, a nie ognistym wierzchowcem, taki bowiem bez żadnej korzyści szarpałby swe siły i swój ogień przy wozie: «Konia rączego do wozu furmańskiego, szlachcica wolnego do mieszkania miejskiego — szkoda.

Wielkie ciężarowe wozy furmańskie odpowiadały niegdyś dzisiejszym wagonom towarowym i miały dla kraju takie znaczenie, jak one dziś; tak samo służyły za pośredników przy wymianie płodów z zagranicą.

Furmańskimi zwano je dlatego, że dawniej nazwę furmana nadawano nie każdemu woznicy, jak dziś, ale wyłącznie takiemu, który furmanił, to jest furą, wozem rozwoził towary. Furman na lądzie, a flis na wodzie—byli to niegdyś jedyni pośrednicy handlu wymiennego zarówno z zagranicą, jak i między poszczególnymi częściami Polski.

I jednego i drugiego zawód nie był lekki, i jeden i drugi musiał znosić wiele niewygód:

Furmana błoto, flisa deszcze trapią,
Że się obadwa pod swój daszek kwapią.

Złych dróg, kłopotów i niewygód furman naużywał się dość w swych podróżach: «kto po świecie furmani, ten zły drogi nie gani», bo wie, że zdarzają się jeszcze gorsze. A choć niejeden, gdy mu zły drogi

do żywego dopieklę, chciał rzucać furmaństwo, rozstać się jednak z nim nie mógł:

Furmań ulgnąwszy, dróg się odprzysięgał;
A gdy pogoda, przysięgiwszy, zaprzęgał.

Bo też istotnie był to zawód zyskowny, a choć dawne przysłowie powiada: «po furmanie bicz zostanie, a po szewcu sztyldo», niby na znak, że na furmaństwie niczego się nie można dorobić, w rzeczy samej jednak woznicy towarów czyli furmani mieli się dobrze, a widać to najlepiej z tego, iż mogli płacić dość znaczne podatki do skarbu.

Ale, naturalnie, musieli to być ludzie rządni a mieć dobre i silne konie; niejednego przytem i nie parę nawet, bo wiadomo, że: «lepiej mieć cztery konie u wozu, niż jednego»; wóz musiał być również odpowiednio mocny i wytrzymały.

Inne wozy nie dorównywały pod tym względem furmańskim. «Jaki taki wóz, byle dobrze wiózł», przyrzecem, naturalnie, jakim takim wozem trudno było dobrze jechać. Chyba, że kto był w takiej ostateczności, o jakiej mówi przysłowie: «kto wózka albo konia nie ma, więc piechotę», a wtedy i jaki taki wóz stawał się dobrym, a nawet i najgorszy, taki nawet, którym «gnój tylko wozić».

Dziś tylko włościanie używają wozów stale, mieszkańcy zaś miast korzystają z nich rzadko i przeważnie dorywczo. Ale do XIV w. cała Polska jeździła na takich prostych wozach czyli kolasach, które, kute czy nie kute, wszystkie były równie pierwotnej budowy i równie trzęsące; siadał na nie zarówno

¹⁾ Urzędnik—oznacza tu oficjalistę gospodarczego.

biedak, jak i magnat, bał nawet królowie i królowe, o ile nie chcieli odbywać podróży konno.

Na to powszechne używanie wozu wskazuje wiele przysłów, w których wóz występuje w przenośni: «był na wozie, był i pod wozem», mówiono o kimś, komu się rozmaicie w życiu powodziło, kto zaznał różnych losów. Gdy ktoś, dla otrzymanych łask, musiał się zaprzężyć w cudzą służbę i słuchać go, wysługiwać mu się, powiadano: «Kto na czym wózeku jeździ, tego piosnkę śpiewa». A gdy trzeba było uleść przemożnej sile, posłuchać kogoś, kto miał moc i władzę rozkazywania, był od nas silniejszy, skarżono się: «tam wóz musi, gdzie konie się naprą». Rzeczy zbyteczne, niepotrzebne nazywano «piątem kołem u wozu». Śmierć nawet miała jeździć na wozie, ale gdy już przyjechała, to nie chciała się wracać: «śmierć wozem nie zawraca».

Polacy odznaczali się zawsze towarzyskiem usposobieniem, to też, siadając na wózek, nie lubili siadać sami, ale starali się zawsze dobrać sobie towarzysza podróży: «towarzysz rozmowny stanie za wózek smarowny». A towarzyszem tym nie zawsze nawet bywał przyjaciel: szlachta polska lubiła wogóle prawować się, otóż zdarzało się nieraz, że dwu uboższych szlachciców z jednej miejscowości jechało na sąd na jednym wózeku, niby dwaj przyjaciele, w rzeczywistości zaś dwaj współzawodnicy, procesujący się między sobą zajadle.

Co prawda, takie jeżdżenie do sądu na jednym wózeku zdarzało się już później, kiedy wózki były właściwie zastąpione bryczkami: w czasach powszech-

nego panowania wozu, sądy, a więc i prawowanie się nie były jeszcze weszły w powszechne użycie.

Z prostego wozu powstała bryka, która też początkowo mało różniła się od niego. Główną różnicę stanowiło to, iż bryka miała zawsze pokrycie z płótna lub skóry, rozciągnięte na obłakach, podczas gdy



Furka zakopiańska.

wozy proste, kolasy nie zawsze je miewały. Był to więc najdogodniejszy wóz staroświecki do podróży lub do wożenia towarów. Z naszych bryk szczególnie słynęły krakowskie i brodzkie. Te dawne bryki wyglądem najwięcejby się zbliżały do dzisiejszych furmanek zakopiańskich, pokrytych również płótnem, ale już znacznie lżejszych i zaopatrzonych w wy-

godne siedzenia na pasach. Siedzenia takie zaczęto urządzać już później.

Podróżowanie brykami dochowało się do ostatnich czasów.

Jeszcze w wieku zeszłym wielkie żydowskie bryki kursowały pomiędzy wszystkimi naszymi miastami, a jeździli nimi wszyscy, których nie stać było na opłacanie wygodniejszych i wykwinniejszych, ale za to droższych karetek pocztowych.

Nie wiele więcej, jak 20 lat temu, przed otwarciem kolei Dąbrowskiej, wyjeżdżały ogromne kryte bryki z Warszawy z okolic placu Grzybowskiego i wiozły podróżnych do Radomia i Kielc. Jechało się nie tak prędko jak dziś koleją, bo konie żydowskie przy tych brykach, chociaż bardzo wytrzymałe, nie odznaczały się rącością, a ciężar miały spory do dźwigania. To też jazda z odpoczynkami trwała ze dwa dni, a cóż dopiero, gdy w trakcie podróży wypadła sobota i odpoczynek świąteczny furmana!

Z ciężkich, ładownych bryk powstały lepsze i mniejsze, chociaż również niezbyt wygodne bryczki. Z powodu swej lekkości i braku resorów podskakiwały one i trzęsły niemiłosiernie; dogodniejsze jednak były do jazdy bez pakunków lub na małą odległość, jako lepsze od bryk i wymagające mniej koni. Cała szlachta uboższa, a nawet średnio zamożna jeździła na bryczkach, nie chcąc już siedzieć na wozach, jak chłopci, a nie mogąc sprawić sobie zbyt kowniejszych powozów, jak wielcy panowie. W dni świąteczne i jarmarczne roіło się u nas na drogach od furmanek

chłopskich i bryczek szlacheckich, turkoczających i skrzypiących w zawody:

Na gościńcu i drogach, od samego ranka
Panuje ruch niezwykły. Stąd chłopska furmanka
Skrzypi, lecąc, jak pocztą; stąd szlachecka bryka
Cwałem turkocze, drugą i trzecią spotyka.

Powrót pana Tadeusza ze szkół do domu poeta tak przedstawia:

Właśnie dwukonną bryką wjechał młody panek
I, obiegłszy dziedziniec, zawrócił przed ganek.

A przedstawiając zjawienie się szlachty na pomoc uwięzionym braciom we dworze sędziowskim, Mickiewicz sadza wszystkich na wielkie bryki, które nazywa zresztą także i wozami: tam bowiem gdzie brano duży ładunek lub gdzie razem zabierało się dużo osób, małe bryki nie były dogodne:

Ksiądz na pierwszej bryce
Jechał, kapturem nawpół przysłoniwszy lice.
I drugiej bryki furman równie był poznany:
Stary Maciek Rózczecka, za chłopą przebrany.
Na trzecim wozie Prusak w kubraku wytartym,
A pan Zan z Mickiewiczem jechali na czwartym.

Jeżdżenie bryczką oznaczało niezamożną szlachtę, to też wielcy panowie nie radzi widywali bryczki przed swymi pałacami: «bryczyną do pałacu zajeżdżać nie wypada». Nie wszędzie tak bywało, nie wszędzie duma tak się panoszyła, ale, niestety, podróżnego, przybyłego bryczką do wielkiego pana, spotykało nieraz takie przyjęcie, jakie przedstawia poeta:

Gdy przybędziesz tam nieznanym,
 Pan cię dumnym okiem zbada:
 Sam zamorską mową gada,
 A z błazeńska dwór ubrany.
 Na to tylko w dom cię prosi,
 By cię dumą upokorzył,
 Bo łaskawie ledwo znosi,
 Że i ciebie Pan Bóg stworzył.

Zresztą taką dumę, takie pysznienie się nie z osobistej zasługi, ale z urodzenia, z pochodzenia, z rzeczywistych czy urojonych zasług przodków—można było spotkać i wśród szlachty uboższej. Mickiewicz w «Panu Tadeuszu» kilkakrotnie podaje opis klótni szlachty zagonowej, spierającej się o to, czyj ród jest starszy i szacowniejszy, przyczem nie jeden z tych szlachciców, jeżdżących bryczkami, wywodził się od dawnych książąt i wynosił się z tego ponad sąsiadów.

Szczególnie odznaczał się taką butą ród Jurahów, którzy byli istotnie potomkowie książąt zubożałych przed wiekami. Jeden z tych Jurahów woła w «Panu Tadeuszu»:

Ale ja z kniaziów! pytać u mnie o patenta,
 Kiedym został szlachcicem? sam Bóg to pamięta.

Sąsiedzi Jurahów lubili sobie drwić z tych książąt, bo pyszałkostwo wzbudza zawsze śmiech i drwiny. Jurahowie jeździli bryczkami, tak jak i cała uboższa szlachta, a u osi bryczki wisiała jak zwykle małżnica — drewniane naczynie ze smołą do smarowania osi. Przy każdym podskoczeniu bryki małżnica podskakiwała również i trzęsła się na wszystkich strony. A gdy dumny Juraha mijał pędem na gościń-

cu innych szlachciców, ci wskazując na trzęsącą się małżnicę, wołali: «baczność, mości książę, wasze-cina mitra książęca telepie się ¹⁾ okrutnie pod wozem!»

Obok parokonnych bryczek szlachta uboższa używała także mniejszych, jednokonnych, zwanych kałamaszkami. Mickiewicz tak opisuje zjeżdżanie się okolicznej szlachty zaściankowej do Maćka Dobrzyńskiego:

Tymczasem szlachty coraz gęściej przybywało:
 Dobrzyńscy prawie wszyscy, sąsiadów niemało
 Z okolicznych zaścianków, zbrojni i bezbronni,
 W kałamaszkach i bryczkach, i piesi i konni.
 Stawia wozy, podjezdki do brzezinek wiążą.

Prosta rzecz, że do bryczek i kałamaszek nie używano wielkich koni, ale drobne podjezdki: lepszych nie warto było zaprzęgać do takich lichych powozów, a zresztą właścicieli nie stać byłoby na lepsze konie.

Na kałamaszkach jeździli także kwestarze, to jest braciszkwowie klasztorni, zbierający datki dla klasztorów. Chodźko, autor świetnie napisanych i ogromnie obrazowych «Pamiętników kwestarza», tak opisuje wyjazd na kwestę, to jest na zbieranie datków: «Nazajutrz, urządziwszy, jak mogąc, kałamaszkę i założywszy owego wielkiego kusego konia, zjechałem przed klasztor».

W klasztorach miewano konie, jak się zdarzyło, nic więc dziwnego, że w tym wypadku braciszkwowi do kałamaszki dano jaką ogromną «kandybę»,

¹⁾ Kiwa się, trzęsie się.

która, prawdopodobnie, pełniła dawniej inną służbę i pamiętała lepsze czasy, niż jazda po kweście. Zresztą tutaj nadawała ona nawet do kwestarza, którym był dawny dworzanin księcia Radziwiłła, ukrywający się w klasztorze i pod habitem przed gniewem pana.

Przytem kwestarz nie wyruszał nigdy w świat samą kałamaszką, bo na taką maleńką bryczuszkę nie wiele dałoby się zebrać darów. Brał on jeszcze zwykle ze sobą ładowną, ciężką brykę lub wóz, a do niej roślejsze, w każdym zaś razie przynajmniej silniejsze konie. Po otrzymaniu darów kwestarz ruszał w dalszą drogę.

Nadzwyczaj lekkie, ale też i nadzwyczaj trzęsące bryczki zwano także taradajkami albo dryndulkami, które to nazwy nadzwyczaj dosadnie malują ich charakterystyczne właściwości.

Biedka był to maleńki wózek prostej budowy i bardzo trzęsący. Jeździli nią głównie posłańcy oraz drobni handlarze żydzi. Biedki można i teraz widywać po wsiach i małych miasteczkach.

Bryczki resorowe nie trzęsące powstały później, a jako dogodniejsze, z każdym dniem wypierają co raz bardziej staroświeckie kałamaszki i taradajki.

Obok bryk i bryczek odróżniano jeszcze tak zwane skarbniki i skarbniczki.

Skarbnik czyli wóz skarbnny był to porządnym, mocnym, zazwyczaj czterokonny wóz z przykryciem przeznaczony do wożenia za królami lub księżętami żywności, obroków i różnych przyborów podróży. Następnie nazwę tę przeniesiono na wozy, które towarzyszyły wojskom, a których dostarczanie było

obowiązkiem miast. Większe miasta nadsyłały na wojnę po kilka «wozów skarbnnych, oponami nakrytych, leguminami i narzędziami wojennymi naśpiżowanych». Mniejsze miasta składały się w kilka na jeden wóz. Każdy taki wóz musiał być zaprzężony w parę lub czwórkę dobrych koni, mieć porządnego woźnicę i jednego lub dwu uzbrojonych pacholków do obrony jego zawartości.

Oprócz skarbnnych wozów wojennych były jeszcze skarbniki do wożenia pieniędzy przy ściąganiu podatków. Takie wozy miały również pokrycie, a oprócz tego wewnątrz zamczyste skrzynki na pieniądze.

Skarbnikami nazywano także czterokonne wozy dworskie, w których za pańskim pojazdem wieziono w podróży przybory kuchenne, zapasy, obroki dla koni i pościel; na skarbnikach tych jechała także służba.

W ten sposób skarbnik był niejako czemś ary-stokratyczniejszym od bryki, która służyła głównie do rozwożenia towarów i do wspólnej podróży dla tych, którzy nie mieli własnych powozów.

A tak jak z bryki powstała mniejsza i lżejsza bryczka, tak ze skarbnika utworzył się poręczniejszy skarbniczek. Skarbniczkami jeździła szlachta w pole i na objazd folwarków, a także w niedzielę do kościoła i w interesach do miasta.

Wielcy panowie nie używali skarbniczek. To też z czasem i zamożniejsza szlachta zaczęła nimi pogardzać, naśladując panów i przekładając nad nie wykwintniejsze pojazdy. Kajetan Węgierski, poeta

z czasów Stanisława Augusta, powiada, że modnej szlachciance nie dogadzał już skarbniczek staroświecki, wołała ona bowiem:

Aby ją na sprężynach giętkich zawieszoną
Po balach, po asamblach kareta wozila,
Niż gdyby do kościoła skarbniczkiem jeździła..

W Warszawie za czasów Węgierskiego wyśmiewano się ze szlacheckich skarbniczek, zjeżdżających do stolicy, chociaż posiadacze ich bywali ludzie porządniejsi, a częstokroć i zamożniejsi nawet od modnych paniczów, rozbijających się po bruku miejskim w eleganckich pojazdach.

VIII. Wykwintniejsze pojazdy.

Z pierwotnych wozów czyli kolas rozwinęły się stopniowo ciężkie ładowne bryki i skarbniiki, a z nich później różne odmiany lżejszych bryczek i skarbniczek.

Z tychże samych wozów powstały również wszelkie rodzaje wykwintniejszych pojazdów, a to przez udoskonalenie ich wyrobu i wprowadzenie różnych udogodnień, jak miękkie wyściełania, pasy, a potem resory, które usunęły trzęsienie po nierównych drogach i zrobiły jazdę przyjemniejszą i mniej męczącą. Z wyściełań i resorów skorzystano zresztą później także do ulepszenia bryczek i skarbników.

Pierwsze wzmianki o pojazdach u nas nie sięgają po za wiek XIV, a pierwsze udoskonalenie, jakie

wprowadzono, polegało na możliwie szczelnem osłonięciu podróżnych od deszczu, wiatru i zimna oraz na miękkim wysłaniu wewnątrz, ale jeszcze bez wprowadzenia pasów, usuwających trzęsienie. Takie właśnie urządzenia miały starodawne pałuby, o których wzmiankę znajdujemy w spisie powozów królewskich Jadwigi i Jagiełły.

Pałuby były to jakby niewielkie domki, plecione z łubu i osadzone na kołach. Domki te z jednej tylko strony posiadały otwór okna, tak, że w razie przewrócenia się pojazdu na tę właśnie stronę, podróżni byli zamknięci, jakby w ciemnicy. Wewnątrz pałuba wybita była płótnem i sukrem różnobarwnem, obwieszona bogatymi kobiercami i wysłana poduszkami. Żeby podróżnym było w nich przestronnie, pałuby robiono ogromne tak, że do wybięcia całkowitego jednej potrzeba było po sto kilkadziesiąt łokci materii, a zaprzęgać do nich musiano po kilkanaście par koni. Żeby zaś pojazd nie uległ wywróceniu się na nierównych i wyboistych drogach, towarzyszyli mu z boku pieszo silni pachołkowie, którzy go podtrzymywali w razie potrzeby.

Pomimo bogatego i miękkiego wysłania, pałuba nie była zbyt wygodnym pojazdem, chyba w porównaniu z prostymi kolasami. Nic też dziwnego, że znikła wprędce z widowni, ustępując miejsca wygodniejszemu kolebkom, o których pierwszą wzmiankę znajdujemy również w spisie pojazdów królowej Jadwigi.

Kolebka był to pojazd, w którym pudło — prawdopodobnie początkowo taki sam, ale mniejszy do-

mek lubiany, jak w pałubie—osadzone było na łańcuchach lub pasach skórzanych. Wskutek tego nie trzęsło się ono na nierównych drogach, lecz kołysało, kolebało tak, jak kolebka dziecinna, a stąd i nazwę do niej zastosowano tę samą.

Kolebki królewskie i wielkich panów były wybijane aksamitem i drogiemi materyami, a z zewnątrz zdobione złotem, srebrem oraz klejnotami. Taką wspaniałą kolebkę, błyszczącą od złotych ozdób, posiadała królowa Jadwiga. Wiadomo jednak, że, chociaż niewiasta, nie była ona bynajmniej zniewieściałą i pod względem hartu mogła zawstydić niejednego mężczyznę, zwłaszcza dzisiejszego. Konna jazda nie była też jej wcale obca i w czasie większych podróży królowa częściej dosiadała bogato przystrojonego sekiela, niż korzystała z miękkich poduszek kolebki.

Tak samo zresztą często jeździła konno i siostra Jagiełły, Aleksandra księżna Ziemowitowa mazowiecka, a król, dogadzając jej upodobaniu, ofiarowywał doskonale siodła, jako najodpowiedniejszy podarunek i rzecz najniezbędniejszą do drogi.

Z czasem kolebki wchodziły coraz bardziej w użycie, a zdobiono je coraz okazalej i z coraz droższych wyrabiano materyałów. Kolebka królowej Bony była srebrna. Król Zygmunt August ofiarował synowi królowej Izabeli wspaniałą kolebkę barwy pomarańczowej, upstrzoną wzorzysto złotymi kwiatami. Anna Jagiellonka jechała na elekcyę króla Stefana w przepysznej kolebce, zaprzężonej w nadzwyczaj piękne, rasowe konie. Na znak żałoby objano ko-

lebki całkowicie czarnem suknem lub malowano na czarno.

W zdobieniu kolebek sadzono się na takie zbytki, aż Skarga karmił je z ambony i przepowiadał słuszenie, niestety, że «pychę tę Bóg poniży pogańską niewolą, w której was miasto¹⁾ złotych kolebek na kolasach powłoka». Znakomity nasz kaznodzieja użył tu wyrazu «kolasa» w dawnem znaczeniu prostego wozu.

Długi czas kolebki służyły wyłącznie do użytku kobiet, naturalnie tylko królowych lub wielkich pań. Mężczyźni, nawet królowie, dłuższy czas wstydzili się siadać do pojazdów, uważając jedynie dosiadanie konia za właściwy sposób podróżowania dla mężczyzny. Górnicki, pisarz z w. XVI, powiada w swych «Dziejach»: «Król na koń, a królowa do kolebki wsiadła».

W związku z tem pozostawieniem dla płci słabszej i delikatniejszej wygodniejszego sposobu podróżowania, pozostawał także sposób czci dla kobiet, którą wyrażano w ten sposób, iż mężczyzna, nawet starszy, ale zdrów, nie ośmielił się usiąść obok kobiety w powozie.

Tenże sam Górnicki opowiada, że «kiedy kogo z płci pięknej uczcić chciano, mężczyzna, acz znakomity, nie považał się usiąść z taką osobą w kolebce, lecz na stopniu tylko stawał». I opisuje dalej, jak Barzy, starosta, towarzyszył w ten sposób córce

¹⁾ Zamiast.

Beaty księżny Ostrogskiej, «stojąc na stopniu u jej kolebki i uczciwość ¹⁾ wielką onej wyrządzając».

Każdy przyzna, że takie podróżowanie na stopniu kolebki nie musiało być zbyt wygodne. Ale też zato zwyczaj ten dosadnie maluje szacunek dla kobiety i chęć oddania jej całkowicie do rozporządzenia wygodniejszego miejsca: rycerz, który piersią i krwią własną osłaniał kobietę przed najściem wroga, uważał, że i w pokoju należy jej oddać lepszą część, jako istotie słabszej fizycznie i potrzebującej większych wygód.

W zwyczaju tym, który poczytywano za znak najwyższego uszanowania, widziano także przypomnienie bohaterskiej śmierci Gary, który w tej pozycji walcząc, poległ w obronie królowej Elżbiety, matki naszej Jadwigi. Było to w czasie zamieszek na Węgrzech, gdy królowa Elżbieta, jadąca do Kroacyi, została obskoczona przez przeważający oddział nieprzyjaciół. Cały jej orszak zginął wkrótce i pozostał z niego jeden tylko Gara, który chcąc jak najdłużej bronić wrogom dostępu do swej pani, zeskoczył z konia i stanąwszy na stopniach powozu królowej, walczył z przemagającym nieprzyjacielem zajadle i długo, aż póki sam nie zginął.

Czasy się zmieniają i stare zwyczaje idą w zapomnienie, bo nie odpowiadają nowym warunkom. Dziś byłoby rzeczą śmieszną chcieć okazywać szacunek kobiecie w taki sposób, przez stanie na stopniu powozu. Ale niemniej jest śmieszne, gdy

¹⁾ Grzeczność.

młody chłopak siedzi rozparty w tramwaju i nie ustąpi miejsca kobiecie stojącej, tembardziej, iż fityga nie jest wcale wielka: bo nie na wązkim stopniu stać trzeba, jak niegdyś, ale na szerokim i wygodnym ganku tramwajowym. Warto sobie w takiej chwili przypomnieć ten zwyczaj naszych przodków!

Jeszcze później, niż kolebek, zaczęto używać karet czyli karoc. Pojazd ten nie różnił się zasadniczo od kolebki, ale jako późniejszy był bardziej udoskonalony: pudło karety, opatrzone zawsze szklanymi oknami, nie wisiało na pasach, lecz opierało się na resorach. Pochodzenie zresztą samej nazwy nie jest wcale wspaniałe: kareta bowiem pochodzi od kary, nazwy wozu o dwu mocnych i grubych kołach, na których osadzana była skrzynka drewniana. Nazwa powstała, prawdopodobnie, od podobieństwa pudła karecianego do tej skrzynki.

Kareta początkowo służyła tylko kobietom, tak samo, jak kolebka. Po mieście «jejmość kareta jeździ, a jegomość piechotą chodzi», albo towarzyszy jej konno w podróży.

Karety książniczek i królowych były również suto zdobione, jak i kolebki: król Zygmunt III obdarzył książniczkę Annę austryacką, narzeczoną swoją—wspaniałą kareta, wysłaną aksamitem różowym ze złotymi gwoździami; wogóle złożone w niej były wszelkie żelazne części, a w dodatku na wierzchu znajdowały się jeszcze róże złociste. Kareta królowej Maryi Ludwiki była zewnątrz obita błękitnym aksamitem, a wewnątrz srebrną materią lita; gwoździe, gałki, galony i frendzle były również srebrne.

Kareta królowej Cecylii Renaty, żony Władysława IV, składała się z samych prawie okien, ale tu już nie chodziło królowej o popis i piękność pojazdu, ale o to, aby mogła wyglądać z każdej strony i dostrzedz wszędzie nędzarzy na ulicy: była bowiem bardzo miłosierna, co sobota odwiedzała szpitale, a nędzarzy, napotykanych po drodze, pocieszała, wspomagała i ratowała, jak mogła.

Później kareta zaczęła jeździć i mężczyźni, a mianowicie różni wielcy dygnitarze i magnaci. Pasek opowiada, że na elekcyę króla Michała senatorowie zjeżdżali w karetach.

Szlachta jednak, nawet zamożniejsza, nieprędko zaczęła używać tego pojazdu. A cóż dopiero mówić o innych warstwach ludności!

To też przez długi czas kareta dla ogółu była uosobieniem wysokiego stanowiska, wielkich godności wspańałego losu. Wprawdzie «szczęście kareta nie jeździ», powiada dawne przysłowie, w każdym jednak razie oznacza ona pomyślność, powodzenie, wybiecie się na wyższe stanowisko: «w złotej karecie jeździłbyś po ulicach, gdyby nasz wiek uczynił zasługom twym sprawiedliwość», powiada Bohomolec. A o tem, że łatwiej jest znosić zmianę losu na dobry, niż na gorszy, mówiono: «lepiej wsiąść z wozu do karety, niż z karety do wozu».

Mickiewicz w jednym z ustępów «Pana Tadeusza» bardzo dobrze wyraził to imponowanie ludziom kareta, to uosobienie jakiegoś innego, niedostępnego świata, jaki ona przedstawiała sobą. Mianowicie Podkomorzy, jedna z osób, występujących w «Panu

Tadeuszu», porównywa z kareta niedostępne dla nas, krążące na dalekich przestworach planety i komety:

Astronomie planety, kometę

Uważają tak, jako mieszczanie kareta,
Wiedzą, czyli zajeżdża przed króla stolicę,
Czyli z rogatek miejskich rusza za granicę;
Lecz kto w niej jechał? po co? co z królem rozmawiał?
Czy król posła z pokojem, czy z wojną wyprawiał?
O to ani pytają.

I jeszcze jedną rzeczą imponowała kareta biedakom i wogóle chodzącym pieszo: przy szybkiej jeździe po ówczesnych błotnistych ulicach wielkie jej koła rozrzucały mnóstwo błota i obryzgiwały niem każdego przechodnia, który nie zdążył odskoczyć zawczasu. To też dawne przysłowie słusznie radzi: «z boku unikaj karety, konia z tyłu nie tykaj, a przed głupcem wszędzie zmykaj».

Z czasem namnożyło się coraz więcej gatunków karet, noszących rozmaite nazwy, rozmaicie zbudowanych i zdobionych. Wśród nich zasługują na uwagę brożki, bardzo dowcipnie nazwane od podobieństwa do brogów siana z przykryciem: karety te nie miały jednolitego, całkowitego pudła, lecz tylko rodzaj baldachimu, wspartego na cienkich kolumnach, z firankami zsuwającemi się i rozsuwającemi do woli. Taki właśnie brożek ma na myśli Zbylitowski, gdy pisze:

Kotszyszwowie¹⁾ w atłasy kosztownie ubrani,
W brożku kto, proszę, siedzi? jedna tylko pani.

¹⁾ Kotszyszwowie—woźnice.

Powstało i wiele innych rodzajów powozów krytych, jak półkaretki—małe karety dwuosobowe; dormezy—wielkie karoce, w których w czasie podróży można było założyć łóżko i spać, jak w domu; landary—ogromne poczwórne karety, rozkładające się i zamykające dowoli, coś w rodzaju dzisiejszego landa; remizy—karety, zrobione na fason angielski i wiele innych, które tu byłoby zbyt ciężkie wyliczać.

To namnożenie się różnych rodzajów karet i udoskonalenie ich wyrobu zrobiło je wogóle tańszymi i przystępniejszymi. Powoli używanie ich przestało być przywilejem i cechą magnatów. Ale że na nabycie karety i wtedy nawet nie każdy mógł sobie pozwolić, weszły więc najpierw w użycie karety publiczne, wynajmowane po miastach za pieniądze. Pojazdy te, zazwyczaj stare i podniszczone karety wielkich panów, zwano remizami, a później fiakrami.

Magnaci, lubiący zawsze wyróżniać się od ogółu, uważali za ubliżające własnej godności jeżdżenie najętymi powozami, do których mógł wsiąść każdy, kto zapłacił. Odwracali się też od nich z pogardą, powiadając:

Angielska remiza,

Gdy się już psuje, ku ruinie zbliża,

Na fiakr numerowany potem obrócona,

Już chyba od pospólstwa brana i placona.

Tymczasem wśród tak zwanego pogardliwie pospólstwa ileż znajdowało się ludzi godnych najwyższego szacunku i stokroć więcej wartych od tych, którzy własnymi jeździli powozami!

Ale chociaż wielcy panowie kręcili na to nosami, karety publiczne wchodziły coraz bardziej w użycie powszechne, jako wygodniejsze do odbywania podróży od dawnych, trzęsących bryk. Między miastami i po miastach zaczęły kursować: karetki pocztowe, omnibusy, dyliżanse. Cena jazdy była coraz mniejsza, bo nikt nie potrzebował zajmować całego pojazdu, ale płacił tylko za swoje miejsce. Jeżdżenie karetami stawało się coraz powszechniejsze i w zeszłym wieku był to najzwyczajniejszy sposób odbywania podróży z miasta do miasta; jeszcze przed laty 20 takie karetki pocztowe odchodziły codziennie z Warszawy oraz innych miast w różnych kierunkach.

W każdym jednak razie nie wszyscy mogli jeździć temi karetami, i w razie potrzeby odbycia dalszej podróży większość osób musiała korzystać ze starodawnych bryk, powożonych przez żydowskich furmanów. A cóż dopiero mówić o biedakach!

Tych zabrał do karety dopiero koniec ubiegłego stulecia: przed laty kilkunastu zaczęły kursować po Warszawie, Krakowie i innych większych miastach karetki Pogotowia ratunkowego, zabierające i odwożące do szpitali ludzi, którym na ulicy lub w domu zdarzył się jakiś nieszczęśliwy wypadek: złamanie nogi, przejechanie, lub nagły napad jakiej choroby.

Kareta więc zeszła do najniższych sfer, najwięksi nędzarze mogą już z niej korzystać, ale — słusznie powiada przysłowie, że «biednemu zawsze wiatr w oczy»—bo w jakiej chwili i w jakich warunkach korzystają z niej oni? Oto kosztem nieszczęśliwego wypadku, którego następstwem bywa nieraz śmierć.

Mamy zresztą karety, wożące za stosunkowo nieznaczną opłatą zarówno ubogich jak i bogatych, a są niemi – wagony tramwajowe i kolejowe, ostatni wyraz udoskonalenia staroświeckich pałub: tak samo jest to rodzaj domków na kołach, ale o ileż dogodniejszych, lepiej urządzonych, no, i lepszych pod tym względem, że nikt nie potrzebuje spoglądać na nie z pożądliwością, zazdrością i jakimś tajemnem uszanowaniem, jak ongi «mieszczanie na karecie».

Prędzej od karet i pojazdów krytych rozpowszechniły się powozy półkryte czyli tak zwane kocze, koczki, koczyki. Nazwa ta pochodzi od nazwiska węgierskiej wsi Kocs, gdzie wyrabiano wozy, od których wziął początek ten rodzaj pojazdów.

Początkowo koczem nazywano kryty wóz węgierski, wogóle bardzo zbliżony do naszej bryki. Następnie nazwę tę zaczęto stosować do wozów półkrytych, w których szlachta przyzwyczajona do konnej jazdy i oddychania wolnem powietrzem, chętniej jeździła, niż w zupełnie zakrytych i z tego powodu dusznych karetach. Następnie urządzono w koczach pokrycie czyli budę ruchomą, dającą się dowolnie spuszczać i podnosić. Stanowiło to ogromne udoskonalenie powozu, pozwalało bowiem w czas piękny oddychać pełną piersią przy spuszczonej budzie, a w czasie deszczu dawało schronienie pod podniesioną.

Następnie, żeby ułatwić wsiadanie dodano stopnie i urządzono drzwiczki z boku, a wreszcie osadzono pudło na resorach i kocz stał się wygodnym, nie trzęsącym powozem, przekształcił się w dzisiej-

szy faeton. Był zaś lżejszy i dogodniejszy wskutek tego od karety i dlatego rozpowszechnił się prędkiej od niej.



Jazda kawalerska.

Zamożniejsi i bardziej dbający o wygodę jeździli koczami; mniej zamożni i mniej wybredni siadali do koczobryków, które właściwie różniły się od

bryczek jedynie tem, że były półkryte i opatrzone budą ruchomą.

Z czasem koczów, tak samo jak i karet, zaczęto używać jako pojazdów publicznych, do wynajmowania: są to dzisiejsze półkryte dorożki warszawskie i fiakry krakowskie.

Kolebki, karety i koczki służyły do odbywania podróży dla osób, przyzwyczajonych do wygod, nie nadawały się jednak, jako zbyt ciężkie, do niewielkich przejażdżek, czy to na wsi, czy to w mieście. Można było wprawdzie używać w tym celu bryczek lub skarbniczek, ale te trzęsące powozy nie bardzo przypadły do gustu elegantom wielkomiejskim, którym właśnie najwięcej chodziło o możliwość wygodnego używania krótkich przejażdżek.

Poszukali więc sobie takich pojazdów w Francji i posprowadzali stamtąd rozmaite karyolki, kabriolety i inne powoziki lekkie, dogodne i zgrabne, ale zarazem dziwnie nielicujące z twardymi, rycerskimi zwyczajami dawnych Polaków. Co prawda, to wówczas (w końcu XVIII w.) coraz mniej było u nas «rycerzy służby kapłańskiej w habicie z kutej zbroi, w kapturze z przyłbicy», zrosłych z koniem i siodłem i twardym życiem żołnierskim. Znajdowali się jednak w każdym razie jeszcze tacy nieodrodní potomkowie dawnych rycerzy, a widok francuskich powozików, przeznaczonych dla zniewieściałych paniczów, raził ich i obruszał niezmiernie.

To oburzenie dosadnie wyraził Mickiewicz w «Panu Tadeuszu», kładąc w usta Podkomorzego opowieść o pierwszym ukazaniu się karyolki na Litwie:

Pamiętam, chociaż byłem wtedy małe dziecko,
Kiedy do ojca mego w Oszmiańskim powiecie,
Przyjechał pan podczaszyc na francuskim wózku.
Pierwszy człowiek, co w Litwie chodził po francusku.
Biegali wszyscy za nim, jakby za rarogiem!
Zazdroszczono domowi, przed którego progiem
Stała podczaszyc dwukolna dryndulka,
Która się po francusku zwała karyolka:
Zamiast lokajów w kielni siedziało dwa pieski,
A na koźlach Niemczyko, chude nakształt deski;
Nogi miał długie, cienkie, jak od chmielu tyki,
W północzochach, ze srebrnymi klamrami trzewiki;
Peruka z harbajtelem, zawiązanym w miechu.
Starzy na on ekwipaż parskali ze śmiechu,
A chłopci żegnali się, mówiąc, że po świecie
Jeździ wenecki dyabeł w niemieckiej karecie.

Tak to z tego samego prostego wozu, drewnianej chłopskiej kolasy, wytworzył się z biegiem wieków cały szereg najrozmaitszych powozów i pojazdów: z jednej strony powstały kute wozy, bryki, skarbniki, bryczki i skarbniczki, służące codziennej potrzebie ogółu ludności, a z drugiej kolebki, karoce, koczki, kabriolety, mające na celu dogodzenie wygodom warstw możniejszych. Aż wreszcie, jako zlanie się tych wszystkich najrozmaitszych powozów, wymyślono wagony, łączące w sobie wygodę z dostępnością dla wszystkich.

I na woźniku te zmiany nie pozostawały bez wpływu i on się zmieniał, zależnie od tego, w jakim pojeździe chadzał: stawał się ciężki, ale wytrzymały, gdy ciągnął furmańskie bryki i ładowne skarbniki; rozrastał się i imponował okazałością, gdy go zaprzęgano do wspaniałej poszóstnej karocy; rwał

z ogniem w czterokonnej szlacheckiej bryczce; albo wysmukły, cienki i delikatny unosił rączym kłusem po bruku miejskim lekki kabriolet z panem hrabią.

Wszystkiemu, zdawało się, mógł wydołać ten zwierz pocziwy, ten wierny towarzysz człowieka: czy w lekkim popisie zręczności, czy w ciężkiej pracy — wszędzie sprawiał się dobrze, wszystkiemu uczynił zadosyć. Aż wreszcie «przyszła kreska na Matyska» — koń zetknął się z zadaniami ponad siły, którym już nie mógł podołać: pociągnął jeszcze tramwaj, ale stanął bezradny wobec wagonów kolei żelaznej...

I musiał zejść na drugi plan, ustąpić pierwszego miejsca koniom parowym i elektrycznym, wozom ziejącym ogniem, motorom, poruszonym bez hałasu i huku niewidzialną siłą elektryczności. Smucić się tem nie mamy powodu, bo siły te mają tę przewagę nad koniem, że mogą więcej ludzi obsłużyć, więcej potrzeb zaspokoić.

IX. S a n i e.

Już cug siwków zaprzęgnięty,
Kopną drogą pędzą sanie,
A śnieg płonie, jak dyamenty,
Jak ócz cudnych migotanie!

Sadzi kłusem czwórka dziarska,
Dziad z uznaniem kiwa głową —
Prawy w dyszlu na wiatr parska,
«Zdrowo, siwku! zdrowo, zdrowo!»

W kraju o takim klimacie, jak Polska, gdzie zima trwa kilka miesięcy i kilka miesięcy ziemia jest pokryta śniegiem, a wody lodem — sanie stanowią ważny środek komunikacji, częstokroć ważniejszy nawet od wozów kołowych.

Zima zaczyna się, a zwłaszcza zaczynała się dawniej dość wcześnie i wcześnie trzeba było brać się do sani. «Na Stanisława Kostkę (19 listopada) ujrzyć śniegu drobnostkę, a na Ofiarowanie (21 listopada) przydadzą-c się i sanie». Na «białym koniu», to jest ze śniegiem przyjeżdża zwykle święty Marcin (11 listopada):

Że śnieg na święty Marcin pospolicie pada,
Na białym koniu jeździ, przypowieść powiada.

Agdyby przypadkiem zawiedli ci listopadowi święci i nie przynieśli sanny, to już zawsze stawiał się na słowie św. Mikołaj (6 grudnia), ten prawdziwie zimowy święty, o którym w żartobliwym wierszu powiada poeta (Wład. Bełza), że, niosąc dla dzieci podarki z nieba, zawsze schodzi na ziemię w futrze:

Święty się ubrał w futro kunie
I wprost na ziemię z nieba sunie.

Przysłowia dawne wyraźnie powiadają, że w początku grudnia należy się już przesiąść z wozu na sanie: «w święto Barbarki (4 grudnia) zdejm z góry sanki»; «na Mikołaja porzuć wóz, a do sani załóż». Nie tego bowiem wyjdiesz, jeśli i wtedy będziesz jeździł kołami: «święty Mikołaj połamie koła, a zima nastanie i zbuduje sanie». Jeśli zaś nawet zdarzało

się tak czasami, że zima nie zdążyła się ustalić w grudniu i że Boże Narodzenie wypadło «po wodzie», to zwykle zato trwała ona dłużej i sanie były potrzebne na wiosnę: «Gdy na Szczepana (26 grudnia) błoto po kolana, to na Zwiastowanie (25 marca) wytoczym sanie».

Zresztą nikt się nie smucił z zaczęcia się zimy i ze śniegu, śnieg bowiem w naszym klimacie stanowi konieczną osłonę przed mrozem dla roślin zimujących, a także znaczne ułatwienie komunikacji w bardzo wielu razach. To drugie jego znaczenie było szczególnie ważne dawniej, kiedy drogi kołowe znajdowały się przeważnie w stanie lichym, a z powodu większej ilości błota i bagien niektóre miejscowości stawały się zupełnie niedostępne w jesieni.

W takich warunkach zima ze śniegiem i mrozem była prawdziwym dobrodziejstwem, ułatwiała bowiem znakomicie komunikację.

Najgorzej było, jeśli chwyciły mrozy bez śniegu, jak się to czasem zdarzało w listopadzie lub grudniu: «na Świętego Mikoła, ni to sanki, ni to koła». Powstawała wówczas nieznośna gruda, na którą sanki były niemożliwe, a wozy i koła łamały się. Wówczas dopiero musiał suszyć głowę furman, rozwозяcy towary: «Ni rusz, ni włóż, ni na sanie, ni na wóz».

Ale gdy dobry mróz pościął wody i pobudował na nich mocne mosty z lodu, a śnieg wygładził wszelkie nierówności i niedokładności dróg, jeździło się wówczas «jak po lodzie» i we wszystkich stronach kraju sunęły po śniegu sanie, dążące w naj-

rozmaitszych kierunkach i w najrozmaitszym celu. Każdy śpieszył skorzystać z tego, że można było jechać szybko, wygodnie i lekko: «kiedy jeździć, to już sanna!»

Sanie ukazywały się zaraz po spadnięciu większego śniegu, bo przeznaczeni gospodarz przygotowywał je zawczasu, pamiętając o tem, że należy: «w zimie koła, w lecie sanie robić».



Kiedy jeździć — to już sanna!

I koń cieszył się również, bo łatwiej było ciągnąć sanie po śniegu, niż koła po nierównej drodze.

W zimie gospodarz rąbał drwa i zwoził je z lasu, zwłaszcza z miejsc, które w lecie były zupełnie niedostępne dla wozów: «Styczeń dobrze mrozi, gospodarz drzewa rąbie i drwa z lasu wozi». Furman ładował moc towarów na wielkie, szerokie sanie, zwane «rozwalinami», i śpieszył rozwieźć je

jak najwięcej, póki nie zacznie się wiosna i nie zmusi go do zmniejszania ładunku z powodu większej trudności drogi.

Rolnik na saniach wyprawiał zboże do miasta, a wzamian sprowadzał wyroby rzemieślników miejskich lub zamorskie towary, znajdujące się tam na składach. W małych, łubianych saneczkach pędzili posłańce lub drobni handlarze żydzi.

Ziemiańskie w wygodnych podróżnych saniach ruszali do miast w interesach lub na sądy, albo w odwiedzinach do dalszych krewnych lub znajomych. Sanie te były tak samo rozmaicie urządzone, jak i powozy: zupełnie otwarte dla żadnych powietrza i nie bojących się mrozu; półkryte, jak koczki, dla starszych i poważniejszych; a wreszcie zupełnie zakryte dla pań,—karocy z całkowitem pudłem i szklanymi oknami, osadzone wprost na płozach, albo nawet na pasach jak sanie Maryny Mniszchówny, przechowywane dotychczas w Wiśniowcu, na Wołyniu.

Lekkie małe sanie służyły do małych przejażdżek, tak przyjemnych i tak orzeźwiających, oraz do urządzania słynnych kuligów, w których właśnie chodziło o to, aby był jak największy łańcuch sanek, wybierano się więc na nie zawsze w małych dwuosobowych sankach.

I w sankach starano się jazdę uczynić możliwie wygodną. Tutaj to było jeszcze tem bardziej potrzebne, niż przy powozach kołowych, że chociaż sanna jest bardzo przyjemnym rodzajem jazdy, chociaż dawne przysłowie powiada, że «na saniach anielskie wrażenie», aby jednak ta jazda była prawdziwie

«anielską» i prawdziwie przyjemną, a nawet bezpieczną, trzeba koniecznie zabezpieczyć się należycie przed zimnem.

I z tem radził sobie każdy jak mógł i jak go stać było — «wedle stawu grobla», «tak krawiec krajał, jak mu materji stało:» biedak cieszył się, że mógł sanie wysłać słomą i w niej zanurzyć nogi, albo wsunąć je w worek. Pan bogaty wyścielał je sobie miętko poduszkami, skórą, a nogi otulał wilczurą lub baranicą i śmiał się z mrozu, który biedakowi przez słomę dawał się często we znaki.

Rujnowano się także nieraz na wyścielanie sanek kosztownymi materjami, na wybijanie ich atlasem, aksamitem, złotogłowiem tak samo, jak i kołobki pańskich. Sanie, w których przejechała Wisłę po lodzie królowa Marya Ludwika, jadąc na ślub swój do Warszawy, powleczone były błękitnym atlasem.

Zdobiono również sanie różnymi rzeźbami, zwłaszcza mniejsze i lżejsze, przeznaczone raczej do popisu i zabaw, niż do dalszych wycieczek. Robiono z nich nieraz prawdziwe cacka, któremi zachwycać się trzeba i teraz. Boki ich i oparcie bywały rzeźbione w rozmaity sposób, a przednie zagięcie kończyło się misternie wyrobioną postacią łabędzia, orla, gryfa, konia, syreny lub człowieka. Na strychach starych dworów jeszcze do niedawna można było znajdować szczątki takich sani, zdobionych nieraz w sposób prawdziwie artystyczny.

To zamiłowanie do zdobienia właściwe jest całemu narodowi polskiemu: kochała się w niem nie-

tylko szlachta, ale i lud cały. Wielcy panowie zdo-
bili swe sanie głowami rzeczywistych lub fanta-
stycznych stworzeń, włościanie wyrzynali na swoich
różne filarki, ząbki, gwiazdy oraz inne figury. Dziś,
gdy zwyczaj zdobienia rzeźbą sani pańskich mi-
nął już oddawna, włościanie, więcej konserwaty-
wni z natury i dłużej przechowujący starodawne
zwyczaje, rzeźbią je tak samo, jak i niegdyś. Utrzy-
mało się to wprawdzie nie we wszystkich okolicach
kraju, i dziś jednak można widywać sanie mniej lub
więcej pięknie rzeźbione na Mazowszu, Podlasiu,
albo u górali tatrzańskich.

X. Dawne zaprzęgi.

Powóz wraz z należącymi do niego końmi i całą
ich uprzężą zwano dawniej ekwipażem, a nazwę tę
stosowano zarówno do wykwintnych pojazdów, jak
i do prostych bryczek, a nawet wózków, tylko konie
dobierano do nich rozmaite i z rozmaitej ich liczby
składały się różne zaprzęgi.

Do bryczek, skarbniczek, wózków zaprzęgano
konie, jakie się dało, chociaż i tu każdy starał się
o jak najlepsze, wedle swej możliwości: przy ówczes-
nych lichych drogach, pełnych błot i wybojów, lada
koń nie bardzo się nadawał, na dalszą zwłaszcza
drogę:

I najmądrzejszy woźnica, kiedy mdłe konie,
Tędy w najmniejszym błotku po uszy utonie.

A jeśli bryczki potrzebowały dobrych koni, cóż
dopiero było mówić o wykwintniejszych, a zarazem
i cięższych pojazdach? Konie w nich nosiły roz-
maite nazwy — karecianych, kolebczanych, brożko-
wych, cugowych; zawsze jednak odznaczały się
siłą, piękną budową i okazałą postawą, a także do-
brym kłusem, jedynie bowiem woźnik dobrze kłu-
sujący, uważany był za odpowiedniego do zaprzęgu
w pojeździe. O urodę w woźniku dbano bardzo tak
samo, jak o ogień i fantazyę w wierzchowcu, woź-
niki bowiem nie tylko musiały sprostać ciężkiej pracy
ciągnięcia pojazdu po złej drodze, ale także i pre-
zentować się pięknie a okazałe.

Nie dość jednak, że woźniki w pojeździe były
rosłe i piękne, musiały one jeszcze być ściśle do-
brane maścią, wzrostem, budową, aby cug ucho-
dził za paradny, aby był maścisty i sprzęgły.

Konie, używane do zaprzęgu, należały do ras
najrozmaitszych, tak samo jak i wierzchowce. Po-
czątkowo uganiano się najbardziej za tureckimi:
posiadanie tureckich czyli turskich koni w zaprzęgu
uchodziło za największą paradę, jak to widać wy-
raźnie z następującego dwuwiersza o elegantce, wy-
strojonej w dyadem i jadącej brożkiem, zaprzęzo-
nym w tureckie konie:

Ani jej w takiej chodzić przystoi koronie,
Ani tak drogie turskie w brożek wprzęgać konie.

Później ^zatoli, ^{gdy} za Augusta III nastąpiła moda
wysokich karet, konie tureckie, zarówno jak i pol-
skie, nieodznaczające się zbyt wielkim wzrostem,

okazały się nieodpowiednie do nich, źle bowiem odbijały od wysokich pojazdów. Zaczęto więc wówczas formować cugi z ogromnych frezów, meklemburgów oraz innych rosłych koni niemieckich. Sam król August III kochał się w takich olbrzymich koniach, a cugi jego odznaczały się sprężgłością, maściścią i okazałością ogromnej statury.

Przed użyciem w cugu tresowano woźnika nie mniej starannie od wierzchowca, sprzęgając go ze starymi końmi, aby nauczył się kłusować dobrze i zgodnie z nimi. Przyuczano go słuchać nie tylko bata i lejca, ale nawet głosu przy skierowywaniu w tę lub ową stronę. Lejcowe przyuczano, aby biegły prosto, nie kręciły się i nie obawiały się żadnych przeszkód. Dyszlowe ćwiczone w tem, żeby pod górę ciągnęły wytrwale, a z góry cierpliwie i powolnie spuszczały powóz, bo inaczej łatwo o wypadek «człek do złego leci, jako wóz z góry, a do dobrego, jako wóz pod górę».

Do ćwiczenia tak samo jak i przy wierzchowcach nie żałowano starań, cierpliwości i łagodności; ale też dochodzono do takich wyników tresury, jak w Mostach Wielkich (w województwie Bełzkim), których mieszkańcy umieli tak tresować konie, że obchodziły się one zupełnie bez cugli i lejców.

Swoją drogą, chociażby się konie najlepiej wytresowało, nie można im było dowierzać zupełnie i puszczać się w drogę bez lejcy: «bez lejca na wóz, bez wiosła na wodę, bez ostróg na konia—nie wsia-daj» — powiada dawne przysłowie.

Ale i same lejce nie na wieleby się przydały, jeśli je w rękę trzymał woźnica czyli furman nie-umiejętny. «Nie każdej ręce powierzaj lejce», bo zły woźnica i koniowi da się we znaki i zepsuć go może i jeszcze narazi na przypadek w drodze. «Woźnica nieumiejętny, żyd śpieszący na szabas i chłop pijany — koniowi dobrze znany», ponieważ każdy z nich dobrze go wymęczy. «Zły powoźnik najlepsze ponarowi konie». Zły furman z niczem sobie nie umie poradzić: «złemu furmanowi i biczysko za długie i oś krzywa».

Zato dobry woźnica ze wszystkim sobie daje radę: «dobry furman na miejscu skręci», «nie zawadzi», «i drewnianym koniem pojedzie, gdy zły i arabskim nie pojedzie», «i o trzech kołach zajedzie». Słowem, prawie że cudów «dokazuje, a jeśli mu się zdarzy wywrócić—bo przecież «rzadki furman, który nie wywróci», to przynajmniej «odrazu wywraca».

Dobry woźnica powoził ostrożnie i umiejętnie, a sprawę swą zaczynał zawsze z Bogiem: przed wyruszeniem robił biczem znak krzyża nad końmi, aby podróż była wolna od przypadku, wiedział bowiem, że:

W niebie nakręcają

To koło, po którym przypadki biegają.

Następnie palił z bicza wprost i na odlew; poczem ruszał w drogę śmiało, ale uważnie. Miejsca niepewne omijał, bo «lepiej objechać, niż ulgnąć»; na tylne koła bacznie się oglądał, bo z niemi właśnie o przypadek najłatwiej, a «zły to woźnica, co na tylne koła nie obraca lica». Z góry nigdy nie poga-

niał, bo tak, można i powóz połamać i samemu kark skrócić: «szanuj góry i mosty, chcesz-li mieć kark prosty». W górę folgował koniom. A gdy już dojeżdżał do celu, znów palił z bicia na powitanie, i potem nagle zatrzymywał konie, aż się zaryły w piasek podwórza.

W woźnicy ceniono ogromnie, aby powoził nie tylko dobrze, ale i ładnie, pokąźnie, i dopiero to nazywało się umiejętnem powożeniem. To też woźnice ubiegali się o doskonałość w nagłym zatrzymywaniu koni oraz w paleniu z bicia, a panowie tak się kochali w takich hałaśliwych popisach, że czasami furmanom, zwłaszcza wiozącym z konia, dawano pistolety, nabite tylko prochem, i na każdy rozkaz pana woźnica strzelał z nich. Później miejsce pistoletów zajęła trąbka, a z umiejętności grania na niej słynęli szczególnie pocztarze.

Do powozów zaprzęgano rozmałą liczbę koni. Ludzie ubodzy jeździli jednym koniem, bo wprawdzie «jeden, jako nic», «jeden niewiele może» — zawsze jednak wygodniej jechać nawet biedką, niż iść piechotą. Jednokonne zaprzęgi miewali ubożsi chłopci, drobna szlachta zagonowa, kwestarze klasztorni, żydzi faktorzy i inni, o których przysłowie powiada: «sam pan, sam furman».

Ale że «co to dwa, to nie jeden», «dwa więcej mogą, niż jeden» — więc też każdy, kogo tylko stać było na to, starał się jeździć parą. Parokonnych zaprzęgów używała większość włościan i szlachta bryczkowa.

Zamożniejsi krzywili się na jeżdżenie parą i nazywali taki zaprząg sprośnym, to jest brzydkim. Zdarzało się nawet nieraz tak, że dorabiający się ojciec jeździł w dwa konie, a syn wzbogacony nie chciał już patrzeć na taki zaprząg i trzymał cugi, chociaż przysłowie mówiło: «kto trzyma cugi, ten lezie w długi».

Co ojciec jeździł parą, czasem dryją,
To pan syn chował koni procesyją.

Dryja pochodzi od wyrazu niemieckiego «drei» i oznacza zaprząg, złożony z trzech koni. Zaprzęgu tego używano rzadko i niechętnie, częściej przytem cugiem, to jest jeden koń w lejcu a dwa w dyszlu, niż w porącz, czyli wszystkie trzy konie w jeden rząd. Taki cug trzykonny był najmniej okazałym ze wszystkich i służył prawie wyłącznie do robót w polu, a czasem do transportów.

Do podróży używano zazwyczaj zaprzęgów poczwórnych i poszóstnych. Poczwórny był mniej okazały i używała go mniej zamożna szlachta; poszóstnie jeździli wielcy panowie oraz zamożniejsza szlachta, starająca się im dorównać i naśladować ich we wszystkim.

Jazdy czwórką w porącz nie lubiano: zużytkowuje ona wprawdzie w lepszy sposób siły koni, które równomierniej ciągną i równomierniej natężają się, ale zato nie nadaje się zupełnie do węższych dróg i nie odpowiada lekkości i lotności koni polskich, które przy zaprzęgu wciąż lepiej mogły okazać swe cechy przyrodzone. Zaprzęgano też po-

wszechnie konie wściąg nie tylko do pojazdów, bryk i wozów podróжных, ale nawet i do fornałek to jest wozów gospodarskich. Czasami cug podróжный składał się z 5 koni, wówczas zaprzęgano 3 konie w lejcu a dwa w dyszlu.

Piątkami i czwórkami powożono najczęściej nie z kozła, ale z konia, przyczem woźnica, zwany wówczas stangretem albo forszpanem, siedział na lewym dyszlowym. Powożenie z konia wymagało również umiejętności, a Mazurzy szczylic się, iż posiadali ją w wyższym stopniu od innych:

Gdzieś za światem Dniepr tam płynie,
Sławne konie w Ukrainie.
Ale kto, jak Mazur właśnie,
Wioząc z konia, biczem trzaśnie!
Kiedy jedzie do Warszgi,
Mówią wszyscy: Mazur tęgi!

Za najparadniejsze, prawdziwie pańskie i królewskie uchodziły cugi poszóstne, do których zazwyczaj oprócz zwykłego woźnicy brano jeszcze tak zwanego forysia, siedzącego na jednym z koni lejcowych. Na ważne znaczenie forysia wskazują niektóre przysłowia, w których ten wyraz użyty jest w znaczeniu rozumu: «poznać po mowie, czy jest forys w głowie». «Kto ma dobrego forysia w głowie i gospodarność, ten łaski nie potrzebuje».

Czasami, ale rzadko i chyba do pojazdów królewskich, zaprzęgano po 8 koni, jak to było w karcie, którą Zygmunt III obdarzył arcyksiężniczkę Annę Austriacką, narzeczoną swoją: ciągnęło ją 8

wspaniałych siwosów tureckich w uprzęży z aksamitu czerwonego, ponatykanego złotem.

Poszóstnymi cugami jeździli senatorowie i magnaci, a także wszystkie panie majątniejsze, zwłaszcza starsze, aż szlachta sarkała na to, że «jedną białogłową, którąby człek mało nie na dłoni poniósł,



Jazda czwórką.

albo jeden koń lekko mógł powieźć, sześć koni wiozą. Jedną białogłową, z którąby mucha uleciała, sześć woźników tureckich, każdy po kilkaset złotych, wozi. Czyż to nie marnotrawstwo?»

Zwyczaj zaprzęgów poszóstnych powstał z potrzeby: na bardzo bowiem lichych drogach ówczesnych grzęzło się często, a mniejsza liczba koni nie zawsze mogłaby podołać wyciągnięciu ciężkiej karocy

z błota. Z czasem jednakże moda ta tak się rozpowszechniła, że nawet na niedalekie wyjazdy zaprzęgano cugi poszóstne, bo mniejszy zaprzęg wydawał się ubliżeniem godności pańskiej, zniżaniem się do poziomu zwykłej szlachty, która jeździła czwórkami. Ale i zwykła szlachta, małpując panów, starała się także mieć cugi poszóstne, chociaż nie zawsze starczyło na nie.

Zapewne dobrze to było mieć sześć koni w zaprzęgu, jak powiada przysłowie: «kto ma sześć koni w wozie, tysiąc złotych w szkatule i pannę we dwu milach, ten może czapkę na stole położyć», to znaczy, może być pewnym siebie, uważać się za zamożnego. Ale trzeba było nie nabywać koni tak, aby to pociągało za sobą rujnowanie się, trzeba, aby odpowiadały one rzeczywistej zamożności, a nie tak, jak w tym dwuwierszu:

Sześć koni nieco lepszych, liczna czeladź dworska,
Wydawało się, że wali godność senatorską.

W rzeczywistości zaś był to zwykły szlachetka, który za te cugi poszóstne w młodości, musiał później na starość chodzić piechotą albo jeździć parą, a nawet biedką.

A jednak takie było rozwielenie się zbyt ków w ostatnich wiekach, taka chęć dorównania wielkim panom, którzy znów sami przesadzali się w rozrzutności i marnotrawstwie, że nawet ci, którzy wcale nie posiadali pojazdów, starali się przynajmniej fornalkami jeździć poszóstno, żeby nie być gorszymi od innych. I to, co początkowo wywołane

było jedynie potrzebą, przeszło później w bezmyślną rozrzutność i małpowanie.

Niemniej karygodne i rujnujące było nadzwyczajne zdobienie uprzęży, na które sadzili się wszyscy jeden przed drugim. W zasadzie nie było w tem nic złego, że się chciało konia przystroić, nadać mu piękniejszy wygląd, bo słusznie sądzono:

Że też niemniej i konie do siebie to czują,
Że w złocie, że i złote wędzidło smakują...

zwłaszcza, gdy z dobrej rasy, a z drugiej strony: «najcudniejszy koń, gdy się go szpetną gunią zakryje, i oszpetnieje i nie tak dobrej myśli będzie». Należało jednak umieć zachować miarę we wszystkim.

Pierwotnie uprząż na konie była bardzo prosta i możliwie łatwa do zrobienia: szleja parciana z postronkami albo też łyczana, zależnie od tego, jaki miano materyał w danej okolicy. Szleje takich włóścian używają i dziś w wielu miejscach. Później dopiero postronki i łyka ustąpiły miejsca mocniejszej, trwalszej i dogodniejszej uprzęży rzemiennej, ale robionej jeszcze tym samym kształtem szlei.

Szleja jednak stanowi bardzo niewygodną uprząż, zwłaszcza przy ciągnięciu ciężarów po nierównej drodze, ponieważ ugniata piersi koniowi i przez to utrudnia oddech, a przy spuszczeniu wozu z góry, opiera cały ciężar na szyi, na którą bezpośrednio włożony jest naszyjnik.

To też do ciężarowych bryk i wozów furmańskich zaczęto z czasem używać znacznie dogodniej-

szych chomątów, mających kształt obłąków skórzanym, wypchanych słomą, włosiem lub pakułami i ściągniętych kleszczami drewnianymi. Spoczywały one na łopatkach, a nie na szyi i koń w chomacie ciągnął całym karkiem, nie wysilał więc piersi ani szyi. Aby zaś wielkie i ciężkie chomąta nie ugniatały zbyt karku, podścielano pod nie skórzane podkładki. W każdym jednak razie była to uprzęż wielka i nie nadawała się na małego konia, jak o tem powiada przysłowie, mówiąc o czemś niestosownem: «wygląda, jak mały koń w krakowskim chomacie». Ale też wogóle do wozu ciężarowego nie można brać małych koni.

Z czasem chomąta, jako uprzęż dogodna, weszły w powszechne użycie do wszelkich zaprzęgów, nawet do pojazdów i dziś jeszcze dochowały się wszędzie. Na mniejsze atoli jazdy i do lżejszych powozów używa się rzemiennych półszorków i szorów. Do ciężkich wozów są one jednak tak samo prawie niedogodne, jak szleje, co wyraża przysłowie: «w szory kogo ubrać» — wystrychnąć na dudka, oszukać, dać mu coś nieodpowiedniego. Natomiast wyrażenie «chodzić w chomacie», oznacza ciężko pracować, do ciężkich bowiem wozów chomąt stanowi jedyną uprzęż.

Wraz z rozpowszechnieniem się używania chomąt do wszelkich zaprzęgów, a więc i na paradne wyjazdy, zaczęto je zdobić w najrozmaitszy sposób, a czynili to wszyscy: nietylko szlachta, ale i włościanie. Chęć ubrania strojnie konia była niejako objawem tego przywiązania do niego, jakim Polacy zawsze się odznacali.

Najpiękniej strojono chomąta w Krakowskiem, gdzie lud nosi się strojnie i kocha się w różnych świecidelkach i brzękadłach. I dziś jeszcze najpiękniejsze chomąta tam właśnie można oglądać. Krakowskie chomąta miały kleszcze zakończone mosiężnym okuciem, najczęściej w kształcie główek konskich, jak to i dziś jeszcze można widywać; całe zaś ozdobione były kółkami mosiężnymi i płatami różnokolorowymi, które zwieszały się z boków. Nadzwyczaj malowniczo i dziarsko wygląda taki wóz, zaprzężony parą koni w strojnych krakowskich chomatach.

Do zdobienia chomątów oraz szorów w pańskich, a nawet szlacheckich zaprzęgach używano okuć srebrnych i złotych, takich-że blaszek, pereł, drogich kamieni, płatów z drogich materyi, kawałków skór lamparcich, niedźwiedzych lub tygrysich, a całkowitemi takimi skórami pokrywano same woźniki, zwłaszcza przy zaprzęgach zimowych w saniach. Na szyi i przy upręży czepiano rozmaite dzwonki; na głowę wkładano czuby, kity, pióropusze. Szory rzemienne powlekano aksamitem; lejce bywały jedwabne, przerabiane nicią srebrną lub złotą, także z rozmaitemi fiokami i ozdobami.

A później unoszono się nad pięknoscią upręży i zaprzęgu, jak owa elegantka, wołająca z zachwytem w komedyi Zabłockiego:

Te dzwonki, ten fiok biały przy tym wielkim czubie,
Cug mój nowy, ach, mężu, jakże ja to lubię!...

Zresztą nie tylko kobiety lubowały się w błyskotliwie przyozdobionych zaprzęgach; tak samo

i mężczyźni sadzili się jeden przed drugim na kosztowne ubieranie koni w pojazdach. Już Mikołaj Rej uskarża się na zbytek w zaprzęgach: «Nuż zasię pojazdy nasze, koń za pięćset złotych, rząd za drugie—nuż owe alsbanty ¹⁾, dziwne muchry ²⁾, strzępki, aż dziwno patrzeć na straszne wymysły świata tego».

A po nim niejeden obywatel, dbały o dobro ojczyzny i rozumiejący, jaką szkodę wyrządza jej marnotrawstwo, nawoływał do zaprzestania tych zbytków, do obrócenia raczej marnowanego grosza na potrzeby kraju: «Zaś by to nie lepiej było wyprawić na potrzeby Rzeczypospolitej owe konie, co w brożkach chodzą?»

Ale szal zbytków ogarnął ogół, nie słuchano wieszczych słów Skargi, ani nawoływań innych poważnych mężów, aż wreszcie sprawdziła się groźna przepowiednia słynnego kaznodziei o «powleczeniu na kolasach», a sprawdziła się na wszystkich, zarówno na tych, którzy broili i hulali w zbytkach, jak i na tych, którzy wiedli twardy żywot w ciężkiej pracy i znoju.

dożyliśmy tego wszyscy nieochotni:
Karcian, wózkowi, konni i piechotni.



117 319



¹⁾ Alsbant, halsbant — naszyjnik
²⁾ muchra — frędzla