



Il. 1. Wędrująca grupa Cyganów, rycina z I. poł. XVII w.

Lech Mróz

WOZY CYGAŃSKIE

Temat Cyganów pojawia się na łamach „Polskiej Sztuki Ludowej” po raz pierwszy. Tak się złożyło, że wtedy gdy Cyganie jeszcze wędrowali, a ich taborzy stanowiąły częsty widok, poza historyczno-etnograficznymi pracami J. Ficowskiego i językoznawczymi T. Pobożniaka¹ nikt z etnografów nie interesował się ich kulturą. Pojawiały się o nich, od czasu do czasu, artykuły w prasie, ale powierzchowne, wyolbrzymiające zjawiska ujemne. Brak zainteresowania Cyganami ze strony etnografów, zajmujących się kulturą ludową kraju, wynikał z koncentracji uwagi na tradycyjnie pojętej problematyce dokumentacyjnej i badawczej, pomijającej związki pomiędzy różnymi grupami społecznymi i narodowościowymi. Zresztą Cyganie w swej odrębności wydawali się grupą tak trwałą, że można było — jak sądzono — zainteresowanie nimi odłożyć na okres późniejszy. Z kolei dla etnografów badających odległe kultury (pasterską — w Mongolii, plemienne — w Afryce) Cyganie byli zapewne nie dość atrakcyjni, po to, aby ich zrozumieć i opisać niepotrzebny był paszport, ale konieczna znajomość języka, obyczaju, umiejętność przełamania nieufności i wejścia w ich środowisko.

Plany badawcze instytutów naukowych nie uwzględniały tego tematu. Impuls do badań nie wyszedł też ze strony organów administracji, które rozwiązywały problem Cyganów w sposób instrumentalny, nie wchodząc

w zawilosci ich kultury, filozofii życia, upodobań i ambicji. W wielu innych państwach powołano dla badań Cyganów specjalne instytucje, u nas ograniczono się do działań, mających na celu przełamanie ich odrębności kulturowej, osiedlenie grup cygańskich w miastach i ośrodkach przemysłowych i włączenie ich w tok normalnego życia miejscowej społeczności. Cyganie budzili zresztą niepokój administracji nie tylko u nas ale i w innych państwach, niezależnie od ich ustroju czy orientacji politycznej. Ich wewnętrzna spójność, odrębność kulturowa, dążenia i sposób zachowania prowadziły do częstych konfliktów z ludnością i władzami. Koczując, wymykali się wszelkiej kontroli, przekraczając nie tylko granice województw ale i państw. Odrębność językowa pozwalała im na porozumiewanie się między sobą i ustalanie taktyki działań w obecności przedstawicieli władz, i w ogóle nie-Cyganów. Wszystko to powodowało, że w stosunku do Cyganów podjęto, zwłaszcza w okresie powojennym, szereg radykalnych kroków, zabraniając im wędrowania z taborami, osiedlając i dbając o możliwie szybką ich integrację z miejscową ludnością.

Dopiero kilka lat temu zaczęto się u nas interesować poważniej Cyganami. Impuls wyszedł ze środowiska etnografów, z racji zainteresowań nastawionych na poszukiwanie współczesnych „starożytności”². A Cyganie w ciągu kilkunastu lat stali się już taką właśnie



2



3



Il. 2. W drodze, drzeworyt, 1861 r. Il. 3. Cyganie niemieccy z czterokołowym wózkiem ciągniętym przez ludzi, ryc. z 1884 r. Il. 4, 5. Cyganie rumuńscy. Ryc. z końca XIX w.



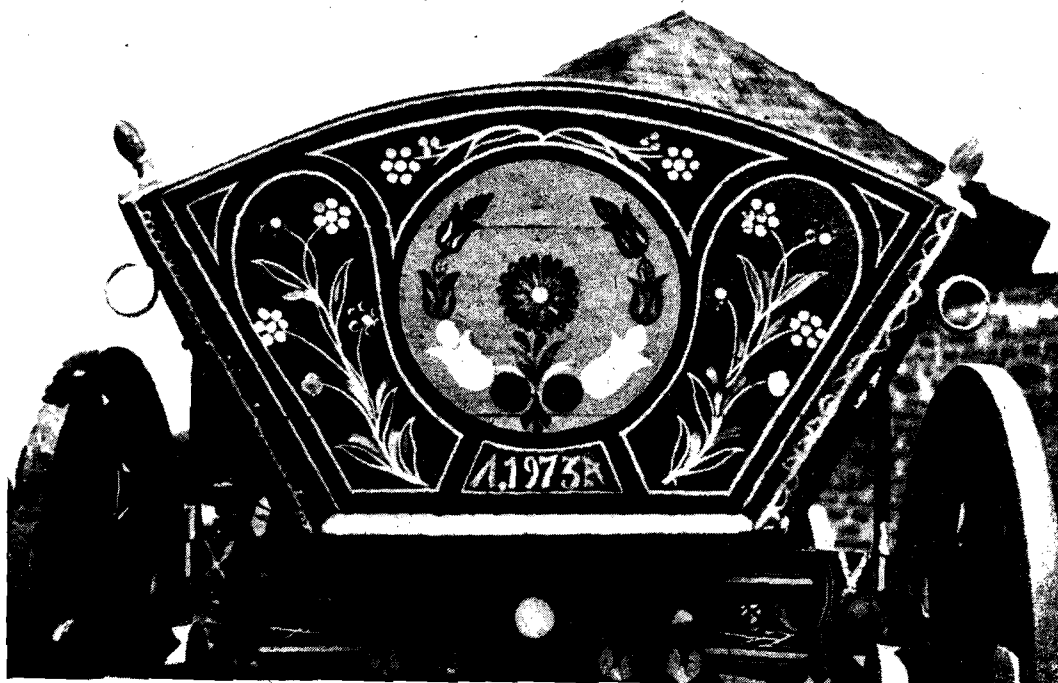
6

„starożytnością”. Od mniej więcej 15 lat nie wędrują już, przymusowo i z dużym trudem osiedleni. Czas, jaki minął, wprowadził tak zasadnicze zmiany w ich życiu i kulturze, że wreszcie stała się możliwa tak lubiana przez badaczy rekonstrukcja — czyli interpretowanie całości i jej funkcjonowania na podstawie elementów, które przetrwały. I nie wiedzieć, świadomie czy nieświadomie doszło do takiej sytuacji. Zainteresowanie badaczy Cyganami zbiegło się z okresem rozbitcia i destrukcji, zbiegło się z „agonią kulturową” Cyganów³. Niekiedy zabiegi badaczy i najrzeczniejsze hipotezy nie mogą zastąpić tych wiadomości, które nie zostały w odpowiednim czasie zebrane. Dla rozwinięcia zainteresowań Cyganami, dla ilości prac, jakie powstały w ostatnich latach, nie jest także bez znaczenia, że Cyganie przez fakt osiedlenia, wejścia w stałe i częste kontakty z nie-Cyganami, stali się bardziej dostępni dla badaczy, stracili po części swoją dawną hermetyczność. Myślę, że jeszcze jeden czynnik wpłynął na zainteresowanie Cyganami. Znaczna część osób prowadzących obecnie prace nad Cyganami to ludzie młodzi, którzy już nie widzieli bądź nie pamiętają wędrujących taborów i którzy — nawet jeśli straszono ich w dzieciństwie Cyganami — nie mają wszczepionej przez starsze pokolenie niechęci do nich. Stereotypy i sądy o Cyganach przestały być dla nich czymś oczywistym i obowiązującym, choć wśród ogółu społeczeństwa nadal zachowały swą trwałość.

Artykuł ten stanowi wprowadzenie do zagadnienia i jest zarazem zapowiedzią dalszych prac o Cyganach, które ukażą się w „Polskiej Sztuce Ludowej”. Oczywiście charakter pisma określa rodzaj tematyki i dobór autorów. Przewiduje się więc publikacje m.in. na temat strojów cygańskich (a raczej sposobu ubierania się), wrażliwości estetycznej, wystroju wnętrz mieszkalnych, typologii wozów, a także omówienie roli Cyganów w sztuce ludowej i folklorze oraz Cyganów jako motywu

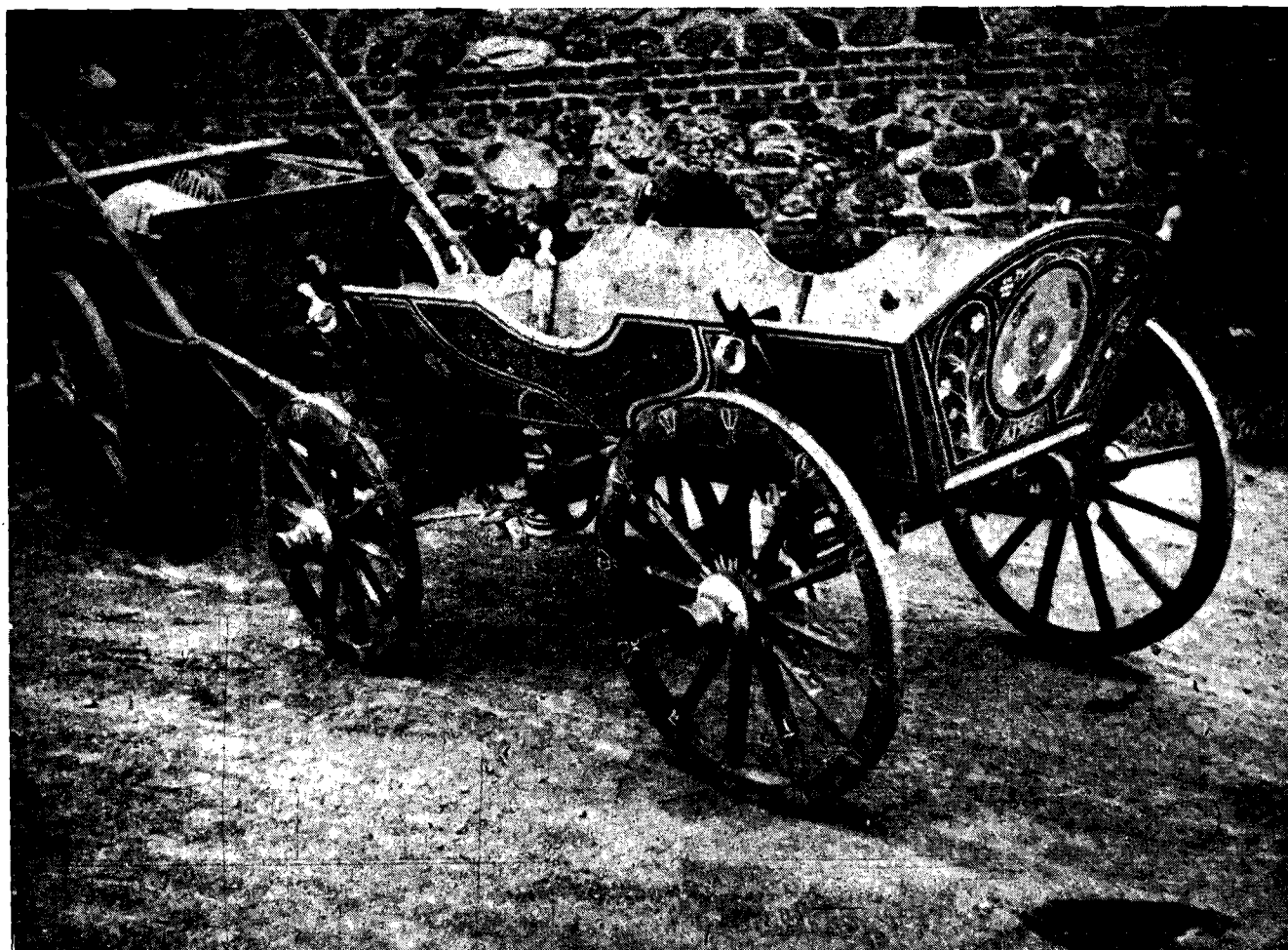
inspirującego artystów malarzy i grafików XIX i początku XX w.

Skomplikowanym zagadnieniem jest próba opisanie i analizy cygańskiego życia i kultury. Nie tylko dlatego, że z omówionych już względów brak dostatecznych informacji z lat, gdy kultura ta była jeszcze żywa, ale i z tego powodu, że jest to społeczność o dawnej historii. Cyganie przyszli do Europy przed kilkoma wiekami i od tego czasu przemierzali różne kraje, kontaktując się ze społecznościami często z gruntu odmiennymi. W trakcie wędrówek po Europie przejęli oni tak wiele cech obcych swej dawnej kulturze, że ogromnie trudno jest dziś wydobyć spod zapożyczeń te najbardziej własne, autentyczne elementy. Jest wreszcie jeszcze jeden czynnik istotny i mający swoje odbicie w świadomości Cyganów. Na podstawie różnych obserwacji niecygańskie otoczenie tworzyło sobie wizerunek Cygana. Ukształtowanie stereotypu prowadziło niekiedy do narzucania „cygańskości” samym Cyganom. Przykładów nie trzeba szukać daleko. Jest w społecznościach cygańskich wyraźnie widoczna tendencja zachowawcza w wielu elementach kultury — np. w sposobie ubierania się kobiet — ale bardzo często nie jest to już warunek konieczny do istnienia w obrębie społeczności. Ponieważ jednak w świadomości nie-Cyganów np. cygańskie wróżki powinny wyglądać w pewien określony sposób, więc, dopasowując się do wymagań klientów, nawet te Cyganki, które prywatnie i w domu noszą się podobnie jak ich niecygańskie sąsiadki, do „pracy”, to znaczy idąc wróżyć, odziewają się tak, jak winna być wróżka ubrana. Jeszcze bardziej jest to widoczne w przypadku strojów, których używają estradowe zespoły cygańskie. Stroje te są najczęściej wynikiem pewnych zapożyczeń czy stylu narzuconego zespołom cygańskim w ubiegłym wieku, a ponieważ w świadomości potocznej cygańskie romanse (także element obcy tradycyjnej kulturze) powinny być prezentowane przez osoby mające wygląd



Il. 6. Wozy Cyganów z półwyspu Iberyjskiego. Il. 7, 8. Współczesny malowany wóz Cyganów rumuńskich

8



zgodny ze stereotypem, stąd i dzisiaj zachowuje się ten romantyczny typ ubioru, muzyki i gestu — wyraźnie już na potrzeby odbiorców.

Oczywiście nie należy rozumieć przez to, że wizerunek ten jest z gruntu obcy cygańskiej tradycji. Niezależnie od zmian, jakie zachodziły, i od kraju zamieszkania, wiele cech cygańskiej odrębności daje się wyraźnie zaobserwować. Zaliczyć do nich można skłonność do stosowania w ubiorze barw żywych, często wręcz jaskrawych. Te upodobania, odmienne od niecygańskich, „gadźwowskich”, uwidaczniały się także w dekoracji wnętrza cygańskich wozów czy — później — mieszkań w domach. Sposób życia, jaki do czasu osiedlenia prowadziła znaczna część Cyganów — wędrowanie taborami; zmiana miejsca postoju, noclegi w namiotach lub wozach, ogniska, wróżenie cygańskich kobiet w mijanych wsiach lub miastach, muzykowanie mężczyzn i ich niewątpliwy talent muzyczny, handel końmi, kotlarstwo, wszystko to stanowiło specyfikę Cyganów, wyraźnie ich różniąc od niecygańskiej społeczności. Oparcie sądów na takim właśnie zewnętrznym obrazie, przy nieznajomości realiów życia Cyganów, doprowadziło właśnie do ukształtowania stereotypu Cygana. Nie był to zresztą obraz jednolity, należałoby mówić raczej o dwóch przeciwstawnych sobie stereotypach. Tak więc stereotyp negatywny, obejmował takie cechy ujemne jak: brak przywiązania do stałego miejsca pobytu, brak trwałego domostwa, zasobności w sprzęty, brak zamiłowania do pracy wykonywanej przez znaczną część ludności, a przede wszystkim niezajmowanie się rolnictwem. Ale — zabawna rzecz — te same cechy, lecz oceniane jako dodatnie, złożyły się w XIX w. na obraz Cygana w świadomości ludzi ze środowisk twórczych, pisarzy, malarzy. To co dla przedstawicieli znacznej części społecz-



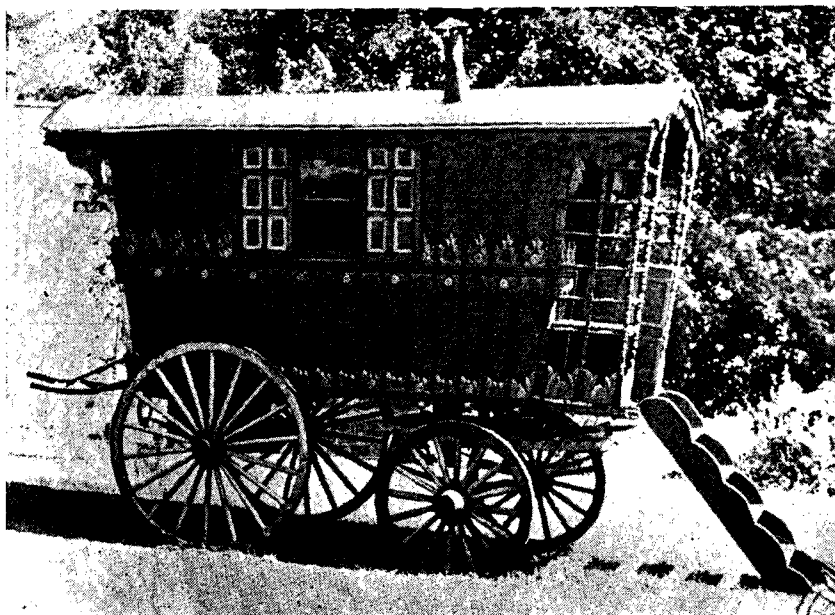
9

10



11



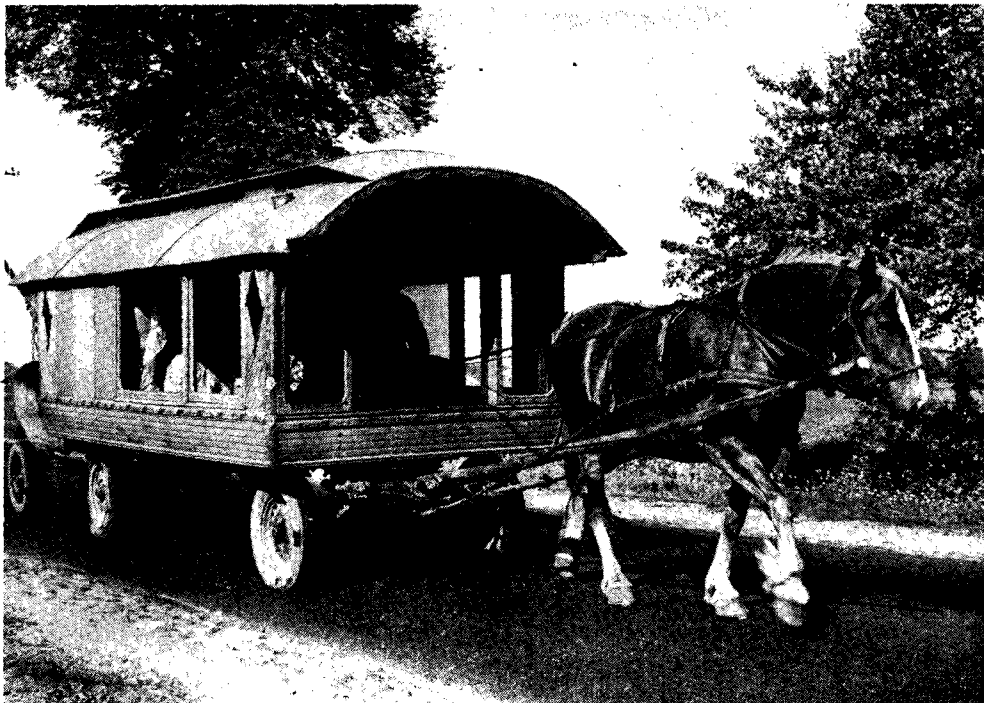


12

Il. 9. Typ wozów używany w zachodniej i środkowej Europie w okresie międzywojennym. Il. 10. Wozy Cyganów niemieckich. Il. 11. Obozowisko Cyganów-koszykarzy. Il. 12. Ozdobny wóz Cyganów z Ameryki Północnej. Il. 13. Obóz Cyganów przy szosie Krosno—Jasło, 1959 r.



13



14

Il. 14. Cyganie wędrujący w okolicach Częstochowy. Il. 15. Obóz cygański, okolice Żukowa koło Włodawy, wózek wyk. w Ostrowie Wlkp., 1960 r. Il. 16. Obóz Cyganów przy szosie Krosno—Jasło, 1959 r.



15



ności było cechami negatywnymi, dla bohemy artystycznej stanowiło element najcenniejszy, najbardziej interesujący w egzystencji Cyganów. Wolność, swoboda, nieskrępowanie konwenansami to były wartości tworzące wyidealizowaną postać Cygana. Rozbieżność tych dwóch postaw uwidacznia się wyraźnie przez zestawienie stereotypu istniejącego w świadomości ludności wiejskiej i małych miasteczek, który został utrwalony w mówionych przekazach, opowieściach, przysłowiach itp. — ze stereotypem, jaki odnajdujemy w sztukach plastycznych, w literaturze i muzyce. Są to sprawy bardzo interesujące i warte dokładniejszego omówienia na łamach „Polskiej Sztuki Ludowej”.

Jednym z najistotniejszych elementów wyróżniających Cyganów spośród otaczającej ludności, a jednocześnie charakterystycznych dla ich kultury, było koczowanie i konieczność posiadania środków umożliwiających wędrowanie i życie w czasie wędrowki (dotyczy to nie wszystkich, ale znacznej większości).

Nie ma wystarczająco jasnych informacji historycznych, które dotyczyłyby okresu exodusu — opuszczenia Indii przez przodków Cyganów, migracji przez kontynent azjatycki i pojawienia się ich w Europie. Nieliczne przekazy, zwłaszcza dotyczące pojawienia się Cyganów w Europie pozwalają jedynie na snucie przypuszczeń. Dopiero od XV w. informacje o Cyganach stają się pełniejsze i można na ich podstawie odtworzyć szlak ich wędrowek, rodzaj środków transportu, sposób życia i bytowania. Wozy mieszkalne, tak w potocznej świadomości zrosnięte z pojęciem życia Cyganów, są w ich kulturze nabytkiem raczej nowym, o tradycji liczącej niewiele ponad sto lat. Wozów używano wprawdzie i wcześniej, ale jako środka transportu, a nie mieszkania. Najdawniej, w trakcie wędrowek po Azji i Bałkanach oraz

na początku europejskiej historii Cyganów, poruszali się oni zazwyczaj pieszo, jedynie dobytek i dzieci przewożąc na osiach lub mułach. Ten sposób przemieszczania się wędrujących grup Cyganów powszechny jest do dzisiaj w Azji, a do niedawna jeszcze (nawet po ostatniej wojnie) występował również na Bałkanach i półwyspie Iberyjskim. O posługiwaniu się przez Cyganów końmi wspomina po raz pierwszy zapis z 1348 r. o pojawieniu się ich w Serbii⁴. Bardzo często są wzmianki o koniach w przekazach historycznych, dotyczących pojawienia się Cyganów w różnych krajach Europy środkowej i zachodniej — w 1417 w Niemczech, w 1422 w Bazylei, w rok później we Francji (w Paryżu)⁵. Wszystkie źródła podają, że wędrowali oni z końmi, używając ich pod wierzch i do noszenia juków. Jak powszechnie wiadomo, konie do dzisiaj wciąż są przedmiotem profesjonalnego zainteresowania Cyganów, a jeszcze w początkach XX w. wiele grup europejskich Cyganów wiązało swą egzystencję z handlem końmi. Zachowane ryciny z XVI i XVII w. przedstawiają często Cyganów właśnie wędrujących z końmi (il. 1).

Cyganie wędrujący z końmi bądź osłami mieszkali w szalasach lub namiotach. Jak wynika z dawnych informacji, zawartych m.in. w kronikach, Cyganie przyszedłszy do Europy nie znali jeszcze namiotów i rozbijając obozowisko budowali szalasy z gałęzi i liści. Namioty zaczynają się stopniowo rozpowszechniać wśród nich dopiero od XV w. Można więc przypuszczać, że i forma ich nie jest cygańskiego pochodzenia, lecz została przejęta od ludów europejskich. Cyganie w różnych krajach używali odmiennych namiotów, ale można chyba przyjąć, że jest to wynik różnic w kulturze poszczególnych krajów. Wprawdzie namioty nie były powszechnym typem domostwa dla żadnej chyba ze spo-

leczności żyjących w Europie w XV czy XVI w., ale używało ich wojsko, czasem pasterze czy inni wędrowcy. Podstawowe tworzywo do budowy i krycia namiotów stanowiło od dawna płótno, o czym zdecydowały względy praktyczne — łatwość transportu i trwałość; niektóre jednak grupy Cyganów (np. węgierskich i rumuńskich) stosowały także skóry bądź płaty kory⁶.

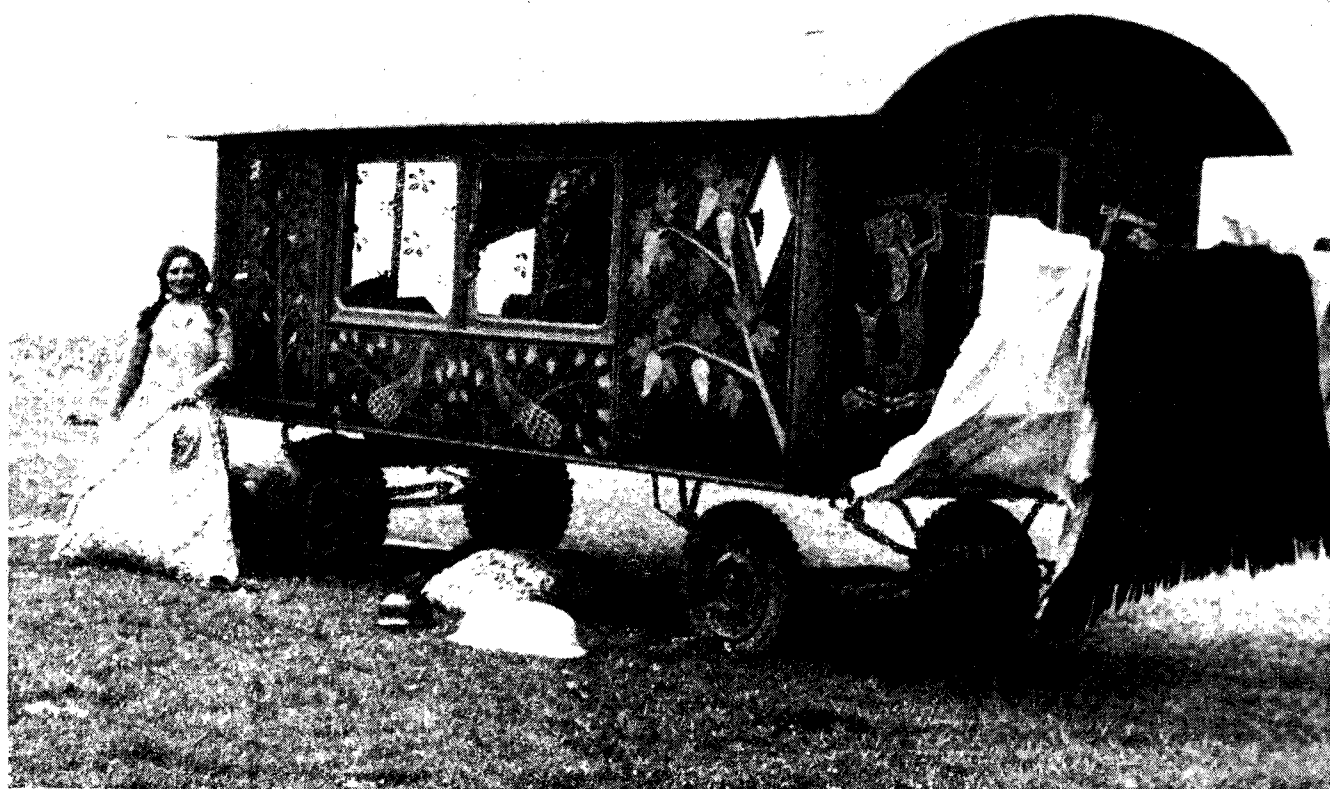
Wozy weszły w użycie znacznie później. Pojawiły się one u Cyganów prawdopodobnie dopiero w XVI w., a na szerszą skalę w początku XIX w. Początkowo były to zwykłe chłopskie wozy, często drabiniaste, odkupywane od wieśniaków. Służyły one wyłącznie do jazdy i przewożenia dobytku, chociaż podścielona słoma na spodzie nie tylko amortyzowała wstrząsy, ale umożliwiała także spanie w czasie postojów. W zasadzie jednak do spania służyły nadal namioty. Wozy tego typu nie zmniejszały operatywności Cyganów, ich lekkość i charakter umożliwiały poruszanie się po różnym terenie. Ale nie pełniły one jeszcze roli mieszkania chociaż niekiedy podczas postoju rozbijano namiot w ten sposób, że wóz stanowił oparcie dla tylnej ściany namiotu, a zarazem mógł być wykorzystany jako poślanie lub półka na bagaże. Niektóre grupy Cyganów nie wyszły poza własnie taki sposób użytkowania wozu niemal do ostatnich lat. Najczęściej spotkać można było Cyganów wędrujących z takimi wozami na Słowacji i na Bałkanach⁷. Zwyczajne chłopskie, często drabiniaste wozy weszły ponownie w użycie np. w Polsce w ostatnich latach. Jest to wynik akcji osiedlania Cyganów, zabrania im wędrowania i niedopuszczania przy pomocy środków administracyjnych do przemieszczeń, wynik odbierania im wozów mieszkalnych — bo i takie przypadki się zda-

rzały. Po początkowym okresie jakby szoku, spowodowanego znalezieniem się w sytuacji wprawdzie nie całkiem nowej, ale wyjątkowo konsekwentnie realizowanej, niektóre grupy bądź rodziny cygańskie podjęły próbę kontynuacji, w okrojonej skali, wędrowania. Po części brak wozów typu mieszkalnego, a przede wszystkim chęć nierzucania się w oczy i zniknięcia wśród chłopów jadących wozami na targi czy jarmarki spowodowały powtórne zainteresowanie Cyganów wozami chłopskimi.

Wśród tych najprostszych, kupowanych od wieśniaków w XVIII i XIX w. wozów — analizując zachowane ryciny — także możemy dostrzec zróżnicowanie (il. 1—5). Wynika ono po prostu z odmienności typów wozów używanych w różnych krajach i częściach Europy, co wiąże się między innymi z warunkami geograficznymi i charakterem siły pociągowej. Analiza materiału ikonograficznego i skąpe dość informacje świadczą, że oprócz już wymienionych koni i osłów do ciągnięcia wozów używano niekiedy wołów — dotyczy to niektórych krajów azjatyckich (zwłaszcza Turcji) i bałkańskich (Rumunia).

W XIX i XX w. zwiększa się różnorodność wozów używanych przez Cyganów w różnych krajach. Pojawiają się najpierw wozy lepiej niż zwyczajne chłopskie nadające się do koczowniczego życia. Były one szersze u podstawy, masywniejsze. Na tych wozach, na kilku pałakach rozpięta była buda — z grubej tkaniny w rodzaju brezentu. Wozy te wyglądem swoim przypominały znane z westernów wozy pionierów wędrujących przez prerie Ameryki. Ten rodzaj wozów nie tylko służył do jazdy i przenoszenia dobytku, ale także zabez-



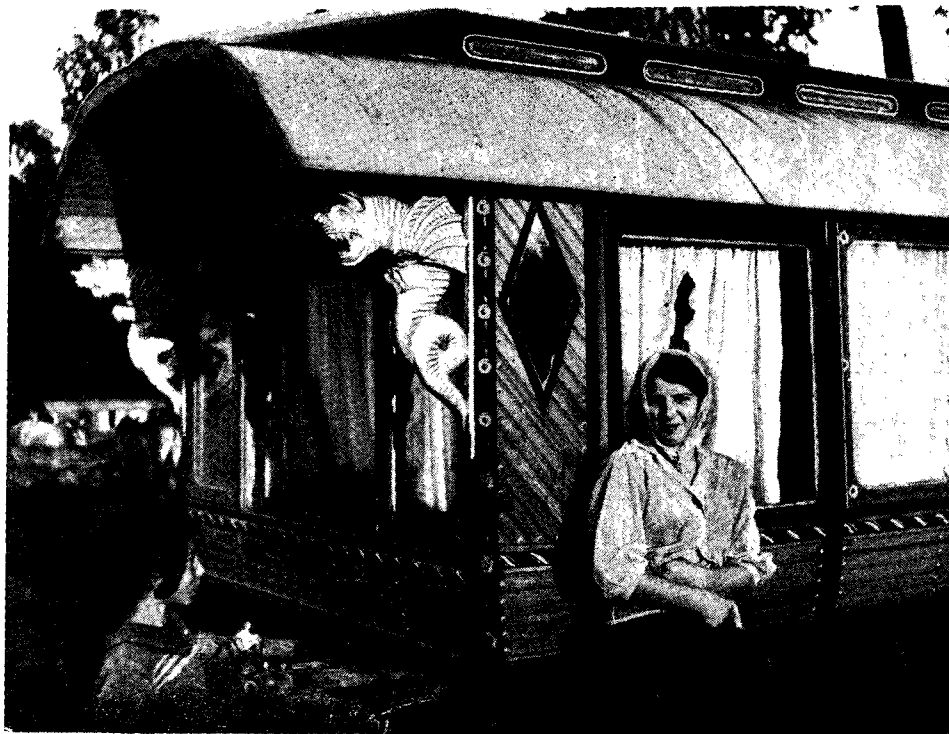


18

Il. 17. Wóz z wejściem z tyłu, okolice Rzeszowa, 1960 r. Il. 18, 19. Wozy wykonane w Sieradzu, 1955 r.



19



Il. 20. Wóz z Ostrowia Wlkp., okolice Żukowa, 1960 r.

pieczał przed niesprzyjającymi warunkami atmosferycznymi, nadawał się więc do noclegów w trakcie koczowania. (Nadal jednak najchętniej spano w namiotach). Wozy takie widywane były na drogach wielu krajów europejskich, a prawdopodobnie w XIX w. także na terenie Ameryki Północnej. Wynika to z faktu, że wielu Cyganów przemieszczało się dość swobodnie po Europie odwiedzając coraz to inne kraje, co jeszcze w XIX w. nie przedstawiało większych trudności. Jednakże w tym samym wieku wyraźny staje się proces zawężania wędrówek i ograniczania obszaru penetracji do jakiegoś określonego kraju. Od tego czasu mówi się o niemieckich Sinti, francuskich Manuszach czy Polska Roma, określanych także jako Cyganie Nizinni⁸. Wymienione wyżej wozy z budami były wprawdzie — jak wspominałem — widywane w różnych krajach europejskich, jednakże najczęściej posługiwali się nimi Cyganie niemieccy, Cyganie ze Słowacji i z obszaru Polski, a zwłaszcza Polska Roma⁹. Ten typ wozów występował także, jak można sądzić na podstawie rozmów z Cyganami z Polska Roma u spokrewnionych z nimi grup Cyganów w europejskiej części ZSRR, to jest terenów, które do 1939 r. wchodziły w skład Polski. Prawdopodobnie były one również używane przez Cyganów angielskich. Mimo iż w 2. połowie i pod koniec XIX w. wśród znacznej części Cyganów zaczęły się rozpowszechniać duże wozy mieszkalne, niektóre grupy pozostały przy wozach z budami — np. Polska Roma używali ich aż do osiedlenia i tylko niewielka część Cyganów z tej grupy wędrowała, jak i inni, wozami mieszkalnymi.

Niemieccy Cyganie (prawdopodobnie dotyczy to Cyganów Sinti) oprócz wozów opisanych wyżej, używali dość powszechnie w XIX w. i na pocz. XX w. małych czterokołowych wózków, ciągniętych przez psy lub

przez ludzi (il. 3). Zwłaszcza ten osobliwy psi zaprzęg stanowił unikalną wśród wszystkich Cyganów formę transportu. Owe małe wózki, ciągnięte przez psy lub ludzi, widywane były niekiedy nawet po I wojnie światowej. Policja niemiecka, by przymusić Cyganów do osiedlania, miała się sposobu znanego i z czasów współczesnych z innych krajów — niszczyła im wozy. Stosunkowo wysoki koszt budowy kolejnego wozu mieszkalnego zmuszał Cyganów do korzystania z tańszych środków transportu¹⁰.

Dość często w pld. Europie Cyganie posługiwali się dwukołowymi wózkami różnego kształtu, ciągniętymi najczęściej przez osły (il. 6). Rzecz jasna nie pełniły te wózki funkcji mieszkalnych, lecz służyły tylko do transportu dobytku. Były one i są nadal używane przez Cyganów, którzy związali swoją egzystencję z krajami pld. Europy — Bałkanami bądź Hiszpanią i Portugalią, i którzy od dawna już zawęzili swoje wędrówki do tych obszarów. Tak więc używanie wymienionych wozów świadczy już o pewnego rodzaju akulturacji Cyganów przebywających w tych krajach. Dla ścisłości należy dodać, że dwukołowe wózki zaprzężone w konia spotkać można było do niedawna u Cyganów angielskich — ale występowały one znacznie rzadziej niż inne wozy i służyły zazwyczaj do przemieszczeń na bliższe odległości, w trakcie postoju grupy, do przewożenia zaś ludzi i sprzętu służyły duże wozy mieszkalne. Boki owych dwukołowych wozów malowano nieraz w roślinne wielobarwne wzory. Zdobienia takie można niekiedy zobaczyć i obecnie na wozach używanych przez na polę osiadłe grupy Cyganów w Rumunii. Najczęściej dwukołowe wozy miały boki drewniane lub plecione, nie zdobione, a na pałkach rozpiętą budę umożliwiającą wygodniejsze zapakowanie dobytku i chroniącą przed niepokodą w trakcie drogi. Na wozach jechały przeważ-

nie dzieci, dorośli szli pieszo. Cechą charakterystyczną tych wozów są stosunkowo duże koła, większe niż przy wozach czterokołowych. Jak świadczą materiały ikonograficzne z XVII w. i późniejsze, Cyganie wędrujący takimi wozami docierali także i do innych krajów europejskich, widywano ich na terenie Europy Zachodniej, zwłaszcza w Niemczech i we Francji¹¹. Najprawdopodobniej przejechali owe wozy na Bałkanach i potem w dalszej wędrówce używali ich, ale wydaje się, że stosunkowo szybko zostały one zarzucone i zamienione na większe, czterokołowe.

Unikalna forma wozów-mieszkań znana była w Albanii wśród tamtejszych Cyganów. Wspominają o tym zarówno informacje XIX-wieczne (pierwsza z 1820 r.), jak i relacje badaczy z okresu bezpośrednio poprzedzającego II wojnę światową. Możliwe, że przetrwały one i do czasów nowszych, brak jednakże jakichkolwiek informacji na ten temat zarówno w literaturze albańskiej, jak i zagranicznej. Wozy, o których mowa, były właściwie domami umieszczonymi na podstawie wyposażonej w 4 koła. Co pewien czas, gdy decydowano się na zmianę miejsca pobytu, do takiego domu zaprzęgano 5 a nawet 6 par wołów i wędrowano do kolejnej osady czy wsi¹². Rodzaj domostwa, konstrukcja zapewniająca trwałość i ciężar, wymagały dużej siły pociągowej, co utrudniało jego transportowanie, a co za tym idzie uniemożliwiało przemieszczanie na takie odległości jak w przypadku większości koczujących Cyganów europejskich i czyniły z Cyganów w Albanii grupę w wędrowaniu raczej bardzo powolną. Można by więc uważać Cyganów albańskich za grupę na polu osiadłą, a ich sposób życia i mieszkania za formę kompromisu między życiem w pełni osiadłym a tradycją (w tym wykonywanymi zajęciami), która — tak jak u wielu innych grup

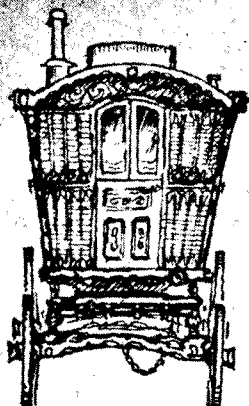
cygańskich, w tym także bałkańskich — związana była z egzystencją koczowniczą.

Dopiero stosunkowo niedawno, bo pod koniec XIX w. a właściwie na początku XX w., zaczęły się wśród Cyganów rozpowszechniać mieszkalne wozy, stosunkowo lekkie, które mógł ciągnąć jeden lub dwa konie i które, stwarzając możliwość w miarę wygodnego mieszkania, chroniącego przed niepogodą, umożliwiały równocześnie stosunkowo szybkie przemieszczanie się (il. 9). Są to wozy, które często widywane były na drogach całej Europy, a w Polsce do lat 60-tych, i które jeszcze gdzieś można spotkać niszczące w pobliżu skupisk cygańskich. One to w powszechnej świadomości kojarzą się z Cyganami i wędrowaniem. Rozpowszechniły się te wozy głównie wśród Kełderaszów i Lowarów wędrujących i przebywających w różnych krajach Europy oraz Ameryki, a także u niektórych innych Cyganów starego kontynentu (pewnej części niemieckich, francuskich, a przede wszystkim angielskich)¹³. Wozy te to pomieszczenia o drewnianych ścianach i lekko wysklepionym dachu, z okienkami z boków (najczęściej w przedniej części, gdyż tylna służyła zazwyczaj do spania) oraz w ścianie przedniej. Nie jest jasne, skąd wziął się u Cyganów zwyczaj używania tych wozów. Przypuszcza się, że sam wzór przejęty został od wędrownych grup cyrkowców i że te same warsztaty, które produkowały wozy cyrkowe, wyrabiały również wozy dla Cyganów. Działo się tak zwłaszcza przed I wojną światową, bowiem w latach nam bliższych, w okresie międzywojennym i po II wojnie światowej wozy cygańskie zaczęły dość poważnie różnić się od wozów cyrkowych, zmalało też, jak się wydaje, zapotrzebowanie na wozy cyrkowe, tak że niektóre warsztaty przebrały się całkowicie na klientelę cygańską. Widoczne

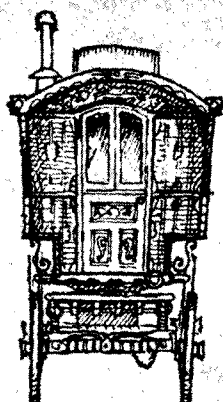
Il. 21. Porzucony ciężki wóz Kełderaszów, Kraków—Prokocim, 1978 r.



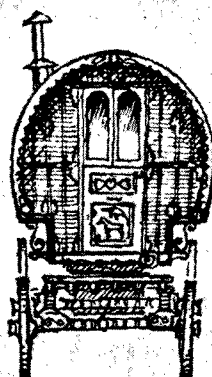
TYPES OF VAN — GENERAL CLASSIFICATION ACCORDING TO SHAPE



Reading



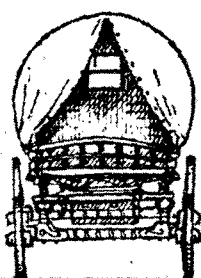
Ledge



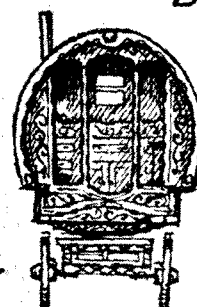
Bow-top



Burton



Pot-cart



Open-lot

22

23

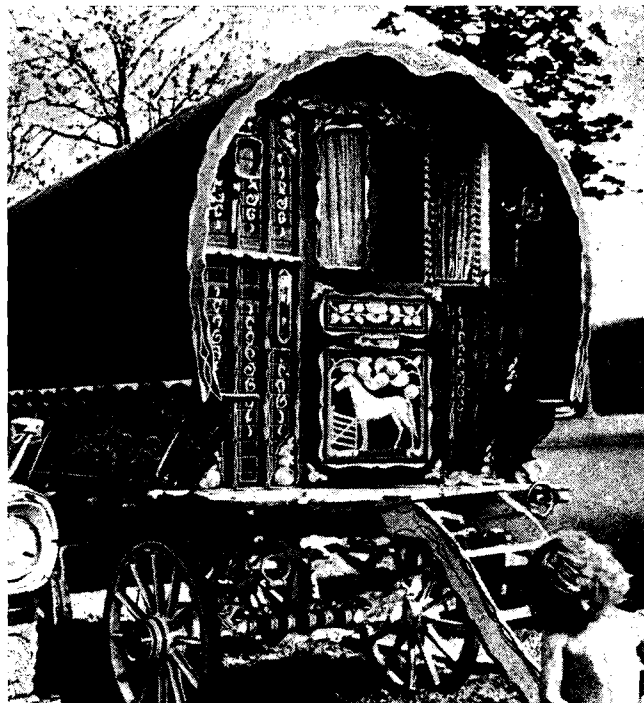


jest to zwłaszcza w Polsce i w krajach Europy wschodniej, gdzie zanik prywatnych objazdowych cyrków i objęcie ich państwowym zarządem pozbawił warsztaty możliwości sprzedaży wozów cyrkowych.

Początkowo wozy używane przez Cyganów były stosunkowo proste zarówno w kształcie, jak i dekoracji. Najczęściej były one pozbawione ozdób, a jedynie malowane przeważnie w kolorze zielonym lub brązowym. Podobno, jak pisze Block¹⁴, barwa wozów była jednym z wyróżników niektórych grup cygańskich. Cyganie niemieccy preferowali kolor zielony, francuscy zaś malowali swe wozy przeważnie na brązowo. Nie wydaje się jednak, by to wyjaśnienie było przekonujące. Różnica wynikała najprawdopodobniej nie z upodobań Cyganów czy jakichś ukrytych w kolorze treści symbolicznych, ale z tego powodu, że w różnych krajach różne warsztaty produkowały wozy odmienne w kolorze i formie. Ponadto w grupach biedniejszych wozy były często zwykłymi zdezelowanymi furgonami, tyle że umożliwiały jazdę i schronienie się w trakcie wędrówki lub na postoju. Były one w swej formie najbardziej zbliżone do używanych gdzieś jeszcze dziś furgonów do rozwożenia pieczywa. Te najprostsze wozy używane były przez Cyganów w różnych krajach europejskich jeszcze do niedawna, a na południu Europy i w Anglii nadal jeszcze (choć rzadko) są w użyciu.

Pod względem formy i ornamentyki najciekawsze były wozy używane przez Kelderaszów i Lowarów w Polsce oraz Cyganów w Anglii. Wozy polskie to często bardzo ozdobne i finezyjnie wykonane domy na kołach. Boki mają bądź z desek ułożonych w jednolitą, gładką powierzchnię, bądź wykładane wąskimi listewkami. Ściany wewnętrzne często wypełniano pakulami, trocinami bądź inną warstwą izolującą i zabezpieczającą przed zimnem. Dach bywał najczęściej lekko wysklepiony, łukowaty. Drzwi umieszczano zazwyczaj z boku, z tyłu — stosunkowo rzadko. W przedniej części, mniej więcej do połowy długości, znajdowały się okna, czasami dość duże. Szerokie, kilkuczęściowe okno umieszczano przeważnie w ścianie frontowej. Umożliwiała ono po otwarciu powożenie końmi bez wychodzenia z wozu (il. 14). Na zewnątrz wozy naszych Cyganów pokryte były bezbarwną politurą lub malowane w kolorach żółci, brązu, zieleni. Na bokach i tylnej ścianie malowano ornamenty (najczęściej roślinne), a także zwierzęta: lwy, labędzie, pawie i inne ptaki, jelenie oraz syreny (il. 17—19). Powszechne było również zdobienie wozów wycinanymi w desce i podrzeźbianymi gryfami i smokami, umieszczanymi z reguły pod okapem dachu, na przedłużeniu bocznych ścian (il. 20). Niekiedy nad oknem w przedniej ścianie malowano także ornament roślinny, a czasem demoniczne twarze. Ponadto niektóre wozy zdobiono, prawdopodobnie na wzór domostw wiejskich i małomiasteczkowych, lusterkami (w kształcie rombu itp.) przymocowanymi na bocznych ścianach. Niekiedy w górnej części wozu, pod dachem, można było spotkać dodatkowe ornamenty wykonane techniką snycerską i pomalowane na jakiś żywy kolor. Zdobiono także orczyki.

Wnętrze wozu bywały najczęściej jednobarwne, jasne, chociaż czasami wykonywano jakieś malunki na ścianach, a zwłaszcza suficie, np. gwiazdy na tle ciemnego błękitu, mające dawać śpiącym złudzenie rozgwieżdżonego nieba¹⁵. W oknach zawieszano firanki, na ścianach fotografie członków rodziny, barwne ilustracje z czasopism i obrazki święte, choć te rzadziej. Czasem powierzchnia okien była wyjątkowo duża, tak że praktycznie były to jakby ściany ze szkła¹⁶.



24

Il. 22. Typy wozów używanych przez wędrowców angielskich. Il. 23. Tył wozu open-lot. Il. 24. Bogato zdobiony wóz bow-top

Tylna część wozu służyła do spania i przechowywania odzieży, pościeli itp., niekiedy wstawiano tam szafę. W części przedniej życie toczyło się w ciągu dnia, tutaj jadano w czasie niepogody, gotowano na piecyku, którego komin wychodził przez otwór w dachu. Często na tylnej ścianie wozu znajdował się rodzaj drabinki, która służyła dodatkowo do przewozu sprzętów oraz siana dla konia (il. 11).

Wozy wykonywano na zamówienie cygańskiej klienteli w kilku warsztatach rozsianych po kraju, w Szamotułach, Kielcach, w okolicach Krakowa, w Sokołach (między Łomżą a Białymstokiem). Wystrój ich był w pewnym stopniu zależny od życzenia zamawiającego, stanowiąc odbicie aktualnych upodobań cygańskich, ale w znacznej mierze zależał od umiejętności wykonujących je rzemieślników i od ich upodobań. Wozy używane przez Cyganów w Polsce będą wkrótce przedmiotem osobnego opracowania, nie będę więc omawiał ich szczegółów. Dwie tylko dodatkowe informacje. Oprócz omawianych powyżej wozów z budami na palakach i wozów-wagonów mieszkalnych niektórzy z Cyganów w Polsce wędrowali pojazdami, które najbardziej były zbliżone do bryczek z rozpiętą nad nimi prostokątną budą (il. 13). Należy także dodać, że poza nimi polscy Kelderasze używali również wozów znacznie większych i cięższych (il. 21) wyglądem i bryłą przypominały one barakowozy dla robotników zatrudnionych np. przy budowie dróg. Służyły one jako pomieszczenia-bazy, przewożone rzadko z miejsca na miejsce, przy pomocy wynajętych ciągników lub taboru kolejowego. Wozy te na ogół nie były dekorowane, malowano je na jeden kolor, zielony lub brązowy. Wewnątrz bywały w nich meble — szafa, tapczan, stół. Wozy takie pełniły rolę quasi-stałych mieszkań, do wędrówek letnich używali bowiem Kelderasze lżejszych wozów mieszkalnych ciągniętych przez konie¹⁷. Ciężkie wozy były



25

Il. 25, 26. Wozy Cyganów angielskich. Il. 27. Bogate wnętrze wozu Cyganów angielskich

26



przeważnie pochodzenia cyrkowego, odkupione przez Cyganów. Do dzisiaj można je niekiedy spotkać obok baraków i mieszkań, w których żyją Cyganie z małych miasteczek. Pełnią one rolę dodatkowego pomieszczenia mieszkalnego i składu, ale najczęściej kuchni.

Najbardziej zdobne, największe i najokazalsze wozy mieli — jak twierdzi Block¹⁸ — Cyganie niemieccy, austriaccy oraz niektóre grupy Cyganów francuskich i amerykańskich (il. 12). Wydaje się jednak, że wozy Cyganów polskich wcale im nie ustępowały, wyróżniając się w okresie powojennym. Wozy, jakich używali jeszcze po wojnie Cyganie amerykańscy nie odbiegały wiele od spotykanych w Europie¹⁹, stanowią one jak gdyby typ pośredni między wozami Cyganów z kontynentu i Cyganów angielskich.

Najbardziej zróżnicowane i ciekawe w formie wozy spotkać można u Cyganów w Anglii (il. 22—26). Być może te właśnie względy zdecydowały, że znalazły się one w muzeum. Poza Anglią bowiem, o ile mi wiadomo nigdzie nie pomyślano o zachowaniu i eksponowaniu wozów. Rodowód wozów używanych przez Cyganów w Anglii również wiąże się z objazdowymi cyrkami, menażeriami i wesołymi miasteczkami. Dzisiaj już tylko niewielu Cyganów angielskich wędruje wozami konnymi (ok. 5%) i tylko w północnej części Wysp Brytyjskich²⁰. Pozostali, nawet jeśli wędrują, zamienili wozy i konie na bardziej nowoczesne środki transportowe: samochody i przyczepy campingowe. Spośród tych, którzy nadal posługują się końmi i dawnymi wozami, także tylko niektórzy posiadają bogate i zdobne wozy, inni wędrują w prostych i ubogich furgonach. Zresztą trzeba dodać, że w Anglii wcale nie wszyscy, którzy wędrują w mieszkalnych przyczepach, są Cyganami. Wśród wędrowców znajdują się bowiem poza Cyganami, również tak zwani mumpers (włóczędzy, żebracy), poshrats (mieszkańcy, Cyganie półkrwi), didikais (posiadający jeszcze mniejszą domieszkę krwi cygańskiej), tinkers (druciarze — przebywający głównie w Irlandii), a także wędrowni artyści, przeważnie cyrkowi. Nie miejsce tutaj, by zastanawiać się nad granicami pomiędzy poszczególnymi grupami a także nad zasadami i celnością tej klasyfikacji, niezależnie jednak od pokrewieństw i różnic, czynnikiem, który zbliża czy nawet upodabnia poszczególne grupy jest sposób życia.

Wozy używane przez wędrowców angielskich zapożyczone zostały z Francji ok. roku 1840 przez cyrkowców. Cyganie spośród wymienionych wyżej grup zainteresowali się nimi ostatni, dopiero pod koniec XIX w.²¹ Wozy te są wyższe i krótsze od używanych na kontynencie, a także bardziej ozdobne, to wydaje się już wynikiem ewolucji, która się dokonała na Wyspach Brytyjskich. Wozy te były, a niekiedy nadal jeszcze są używane przez Cyganów w Anglii przede wszystkim do wędrowek w lecie, chociaż zdarzało się, że przemieszczano się także w okresie zimowym. Spały w nich dzieci i ludzie starsi, pozostali członkowie wędrującej grupy — dorośli mężczyźni i kobiety — spali w namiotach ustawianych obok wozów. Według autorów najpełniejszego opracowania poświęconego wozom Cyganów angielskich²² (jest to zresztą jedyna w ogóle publikacja książkowa na temat wozów cygańskich) wyróżnić można sześć typów wozów: reading ledge, bow-top, burton, pot-cart, open-lot. Cyganie najczęściej używali wozów typu reading (il. 22), produkowane one były przez rodzinę Duntonów w miejscowości Reading w hrabstwie Berkshire. Wozy wymienionych typów wykonywano zazwyczaj z drzewa sosnowego. Wnętrza niektórych przedstawiały zreczenie zakomponowane i wykonane domo-



27

stwa. Inne wozy cygańskie były raczej uboższe i mniej zasobne w sprzęty, posiadały też często tylko jedno okno. Ze sprzętów zawsze musiał się tam znajdować piecyk tzw. amerykański oraz piętrowe łóżko (nasi Cyganie nigdy takich nie używali a pościel rozkładali przeważnie na podłodze). Często także były w użyciu wśród Cyganów wozy typu bow-top o kolistym przekroju — przypominające wozy używane przez Polska Roma, ale wykonane z trwalszego materiału — służące jako wozy mieszkalne; nie miały one okienek po bokach, jedynie w ścianie tylnej i z przodu (il. 24). Wykonywano je tylko na zamówienie cygańskiej klienteli, bowiem bow-top nie były używane przez innych wędrowców. Wozy te były raczej skromnie dekorowane, natomiast reading zdobiono bogato malowanymi i rzeźbionymi ornamentami, najczęściej roślinnymi. Pozostałych typów wozów używały inne z wymienionych grup.

Warsztaty wykonujące wozy usytuowane były zazwyczaj przy bardziej uczęszczanych drogach, tam też dokonywano remontów. Wytwórcy specjalizowali się w jednym typie wozów i stąd związani byli stale z określonymi grupami odbiorców. Zdobienie wozów także było dziełem tych samych warsztatów, przy czym, jak twierdzą autorzy cytowanej pracy, wymagania Cyganów ograniczały się jedynie do tego, by złoconia były jak najbogatsze, a kolorystyka ornamentów jaskrawa. Wzory i ornamenty wozów cygańskich, zarówno angielskich, jak i tych z kontynentu, nie miały jakiegos znaczenia symbolicznego. Natomiast ich bogata dekoracja na Wyspach Brytyjskich była odbiciem XIX-wiecznej mody na barok, interpretowany przez rzemieślników, którymi najczęściej byli Niemcy i Włosi²³.

Dzisiaj, poza nielicznymi wyjątkami, wozy Cyganów i innych wędrowców angielskich zobaczyć można już tylko w muzeach. Jeśli zaś chodzi o wozy używane przez Cyganów z kontynentu, to właściwie jedynie daw-

ne ilustracje, ryciny i zdjęcia pozwalają uświadomić sobie, jak one wyglądały. Chyba tylko wśród uboższych grup Cyganów półwyspu Iberyjskiego i Bałkańskiego oraz południowej Europy zachowały się nadal wozy mieszkalne ciągnięte przez konia. Bogatsze grupy Cyganów europejskich i amerykańskich porzuciły swoje wozy już kilkanaście czy kilkadziesiąt lat temu, zmuszone do osiedlenia się (jak w przypadku Czechosłowacji i Polski), lub zamieniły je na pozbawione specyfiki i indywidualnego wyrazu masowo produkowane przyczepy mieszkalne typu campingowego. Z rzadka tylko można jeszcze zobaczyć te dawne cygańskie wozy, stojące — najczęściej już zrujnowane — w pobliżu cygańskich skupisk i domostw, bądź sprzedane i używane przez

właścicieli objazdowych wesołych miasteczek i strzelnic. W Polsce los cygańskich wozów dokonał się, może jednak uda się jeszcze uratować jakieś pozostałości i zabezpieczyć w jedynym jak do tej pory muzeum, które okazało zainteresowanie — w Muzeum Okręgowym w Tarnowie²⁴.

Czasami wędrują Cyganie samochodami, najczęściej ciężarówkami przerobionymi na mieszkania — np. w Europie zachodniej i Ameryce środkowej. Jednakże większość wędrujących Cyganów Europy zachodniej i Ameryki północnej posługuje się przyczepami campingowymi (il. 28). Jedynie widok ludzi, czasami palące się ogniska czy rozwieszona barwna odzież pozwalają odróżnić obozowisko cygańskie od zwykłego campingu.

PRZYPISY

¹ Jerzy Ficowski, *Cyganie polscy*, Warszawa 1953; *Cyganie na polskich drogach*, Kraków 1965; najważniejszą pracą Tadeusza Pobożniaka jest *Grammar of the Lovari dialect*, Warszawa 1964.

² Rezultatem jest kilka prac magisterskich, jakie powstały w ośrodkach uniwersyteckich Warszawy, Krakowa i Wrocławia, oraz dość duża już ilość artykułów.

³ Przejawem wzrostu zainteresowania Cyganami jest m.in. drugi numer półrocznika *Etnografia Polska* z roku 1978, poświęcony w całości tematyce cygańskiej; także zorganizowana w połowie roku 1979 wystawa w Muzeum Okręgowym w Tarnowie stanowi pierwszą w historii polskiego muzealnictwa wystawę dotyczącą Cyganów. Inicjatorem i realizatorem jest Adam Bartosz.

⁴ Emilia Horváthová, *Cigáni na Slovensku*, Bratislava 1964, s. 210.

⁵ Jean-Paul Clébert, *Les Tziganes*, Paris 1961, s. 51 i in.

⁶ Martin Block, *Moeurs et coutumes des Tzigans*, Paris 1936, s. 103.

⁷ Horváthová, op. cit., s. 264; G. P. Sniesarijew, *Sriednieazijatskie cyganie*, w: „Kratkije Soobszczienija Instituta Etnografii”, t. 34, 1960, s. 27.

⁸ Patrz wymienione w przyp. 1 prace Ficowskiego.

⁹ Frans de Ville, *Tziganes*, Bruxelles 1956, s. 126; Ficowski, *Cyganie na polskich drogach*, s. 143.

¹⁰ Block, op. cit., s. 107.

¹¹ Clébert, op. cit., s. 231 i n.; François de Vaux de Foletier, *Les Tsiganes dans l'ancienne France*, Paris 1961, s. 98 i n.

¹² Jules Bloch, *Les Tsiganes*, Paris 1960, s. 46.

¹³ Ficowski, *Cyganie na polskich drogach*, s. 145; Clébert, op. cit., s. 257; E. Harvey, *English Gypsy Caravan Decoration*, w: „Journal of the Gypsy Lore Society”, t. XVII, 1938, s. 38—46.

¹⁴ Block, op. cit., s. 101 i s. 112.

¹⁵ Taki właśnie wóz stanowi prywatną własność znanego cyganologa J. Ficowskiego.

¹⁶ Osobliwy salon na kołach, o dużych oknach i wyłożony na zewnątrz lustrzanymi taflami na całej powierzchni ścian spotkał przed laty w okolicach Warszawy J. Ficowski (*Cyganie na polskich drogach*, s. 145).

¹⁷ Ficowski, *Cyganie na polskich drogach*, s. 144.

¹⁸ Block, op. cit., s. 112.

¹⁹ Joseph D. Jesensky, *A Decorated Gypsy Caravan in America*, w: „Journal of the Gypsy Lore Society”, t. XXXVII, 1958, nr 3—4, s. 119—120.

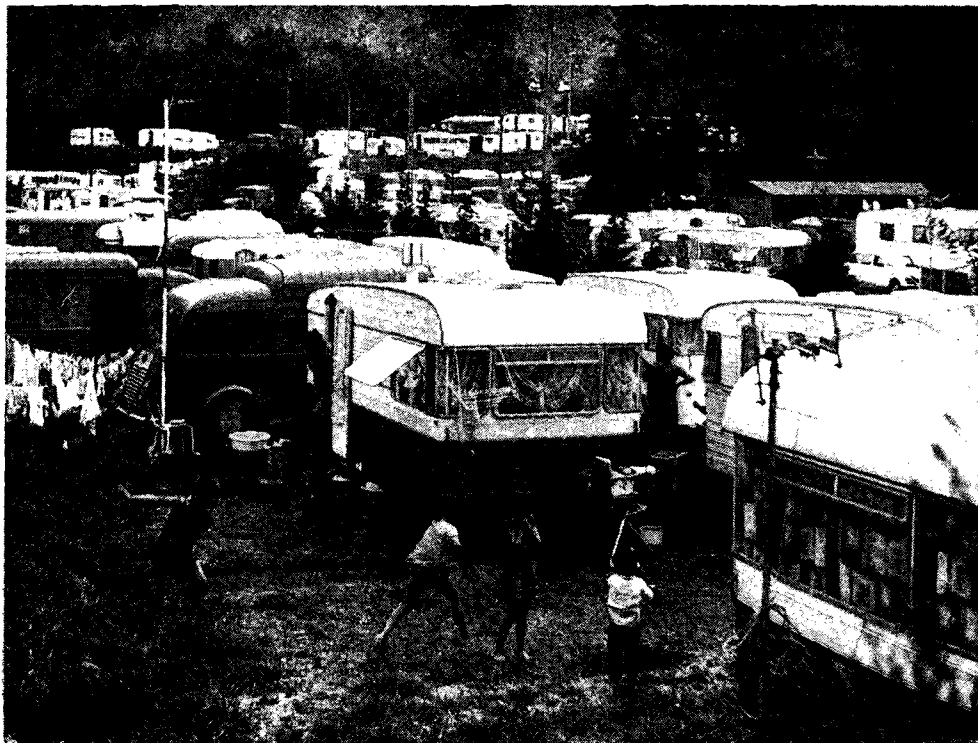
²⁰ C. H. Ward-Jackson, Denis E. Harvey, *The English Gypsy Caravan*, Newton Abbot 1973, s. 23.

²¹ Ward-Jackson, Harvey, op. cit., s. 39—51.

²² Patrz przyp. 20.

²³ Ward-Jackson, Harvey, op. cit., s. 96.

²⁴ W chwili obecnej zakupione zostały 2 pierwsze wozy.



Il. 28. Obozowisko Cyganów w Lourdes, 1970 r.

Fot.: K. Chojnacki, il. 7, 8; L. Mróz, il. 21, 28; M. Pokropek, il. 14; J. Świdorski, il. 1—6; 9—13, 15—20; 22—27