

CEREMONIÁLNÍ KOČÁRY OLOMOUCKÝCH BISKUPŮ A PRAŽSKÝCH ARCIBISKUPŮ Z 18. STOLETÍ*

Radka Miltová – Pavel Suchánek, Masarykova univerzita Brno

Barokní vozy biskupů v českých a moravských sbírkách

Na začátku roku 1746, krátce po svém zvolení, zakoupil olomoucký kníže-biskup Ferdinand Julius z Troyeru (v úřadu 1745–1758) ve Vídni tři drahocenné kočáry. Nedávné restaurování nejčinnějšího z těchto dodnes dochovaných vozů a jeho vystavení v olomouckém Arcidiecézním muzeu přiblížilo mnohé z estetických, řemeslných a technických kvalit, které byly v 18. století oceňovány také bohatými a mocnými zákazníky, kteří do těchto artefaktů neváhali investovat částky, dosahující mnohdy závratné výše. „*Veliký knížecí kočár*“¹ kardinála Troyera však není jediným dokladem těchto luxusních, většinou v pařížských královských dílnách vzniklých předmětů vysoké umělecko-řemeslné úrovně nacházejícím se v českých a moravských sbírkách. Kromě druhého biskupova kočáru s figurálními malbami, který se také zachoval víceméně v podobě, kterou mu v letech 1746 a 1747 vtiskli vídeňští umělci, můžeme v zámku v Náměšti na Hané obdivovat i dnes poněkud zašlou krásu třetího Troyerova vozu, který ovšem získal svou heraldickou a ornamentální výzdobu na zlateném podkladě až během úprav v poslední čtvrtině 18. století. Do kategorie biskupských vozů však lze zařadit také chloubu expozice kočárů v zámku ve Ctěnicích, zlatý ceremoniální kočár pražských arcibiskupů z první třetiny 18. století s heraldickou výzdobou a obrazem na zadní straně kabiny, a dále na barokní tradici navazující elegantní zlatený vůz s klasicistní řezbářskou výzdobou z konce 18. století.²

Takové množství barokních ceremoniálních vozů z biskupských sbírek je v evropském měřítku nepochybně velmi nezvyklé. Naší ambicí proto bylo prozkoumat celý tento fenomén podrobněji, zaměřit se nejen na nutnou identifikaci zachovaných vozů a výklad ikonografie malířské výzdoby, ale pokusit se je také zasadit do širších souvislostí, objasnit jejich funkci a význam v ceremoniální praxi a zamyslet se nad dobovým vnímáním významu a hodnot slavnostního vozu jako vizuálního (obrazového) díla.

* Text vznikl s podporou Grantové agentury České republiky, projekt č. 408/07/0773.

¹ Takto jej označil kronikář olomoucké jezuitské koleje, popisující průběh intronizace biskupa dne 26. srpna 1747 v Olomouci, Moravský zemský archiv Brno (dále MZA), E 28 – Jezuité Olomouc, Diáře rektorů olomoucké koleje, sign. II 8, fol. 42b.

² Základní studii o Troyerových vozech je příspěvek Václava Buriana, jehož základní identifikace vozů se stala závazná až do současnosti: Václav Burian, Olomoucké slavnostní vozy z 18. století, in: *Sborník Vlastivědného muzea v Olomouci B/IV*, 1960, s. 113–131. – Autorem připsání dvou maleb na zadních stranách vozů číslo 1 a 2 vídeňskému Michelangelu Unterbergerovi je Johann Kronbichler, *Michael Angelo Unterberger 1695–1758*, Salzburg 1995, s. 194, kat. heslo G 29–30. – Dílčí korektury ve výkladu ikonografie provedla Martina Grmolenská, *Slavnostní vozy olomouckých biskupů z poloviny 18. století – jejich kulturní význam a malířská výzdoba* (bakalářská práce), Seminář dějin umění FF MU, Brno 2000. – Nejnovějším příspěvkem je katalog výstavy restaurovaného největšího kočáru: Helena Zápalková (ed.), *Kočár olomouckého biskupa Ferdinanda Julia Troyera. Restaurování 2004–2006* (kat. výst.), Olomouc 2006. Text bohužel trpí celou řadou nepřesností a chyb, navzdory skutečnosti, že zde byla nově publikována důležitá, leč ne zcela využitá korespondence biskupa Troyera, jakož i výsledky podrobného restaurátorského průzkumu vozu. Autorky rovněž nezaregistrovaly atribuci maleb na zadních stěnách vozů, přestože na ni bylo upozorněno již i v české literatuře (například Lubomír Slavíček v heslu věnovaném Unterbergerovi, in: Milan Togner (ed.), *Kroměřížská obrazárna. Katalog sbírky obrazů arcibiskupského zámku v Kroměříži*, Kroměříž 1998, s. 428). – Pražským vozům doposud samostatná studie věnována nebyla.

Ceremoniální kočár, jeho typy, funkce a výzdoba

Původ kočáru, dopravního prostředku kategorie osobního vozu, kde je korba zavěšena na řemenech, pružinách či listových perech, je spojován z tzv. kotčími vozy uherské provenience, jednoduchými vozy s otáčivou přední osou, dvířky a stupátky (poprvé jsou zmiňovány v uherské obci Kocs u Rábu k roku 1487, odkud se odvozuje i jejich název). Od běžných vozů k osobní přepravě se začaly postupně oddělovat speciální typy reprezentativních kočárů, které začaly být spojovány s ceremoniálními akty. Kořeny funkčního propojení kočárů s ceremoniálními vjezdy k rezidencím či do měst sahají ke středověkému zvyku příjezdů pro nevěstu, které v renesanci přerostly ve slavnostní vjezdy, „*entrées solennelles*“. Podle konkrétního slavnostního aktu se také vozy člení do jednotlivých typologických skupin korunovačních (státních), svatebních, velvyslaneckých, pohřebních či triumfálních kočárů, což bylo v německy mluvícím prostředí od 16. století rovněž terminologicky odlišováno (*Staats-, Herren-, Hochzeits-, Pracht-, Gnaden-Wagen* apod.). Slavnostní vjezdy byly v baroku spjaty zejména s korunovačními akty – první známý příjezd korunovačního kočáru se konal pro švédskou královnu Kristinu roku 1650, avšak největšího rozmachu dosáhly reprezentační vjezdy pod vlivem dvorského ceremoniálu na dvoře Ludvíka XIV. Do slavnostní korunovace francouzského krále byl zapojen nový typ vozu, později zvaným „*carosse moderne*“ či „*grand carosse*“, za jehož návrhem stál dvorní architekt a dekorátor Jean Le Pautre (1618–1682). Ve Francii byl nový typ karosy i nadále precizován a díky rytecké sérii detailních návrhů vozů pro Viléma III., pod nimiž byl podepsán architekt a dekorátor Daniel Marot (kolem 1663–1752), se stal známým a oblíbeným po celé Evropě.³

Vedle staršího typu karosy se v 17. století vyvinul modernější typ vozu, zvaný berlina. První zmínky o nich se datují k roku 1671, avšak větší měrou jsme o nich informováni z doby kolem roku 1710, kdy patřily v Paříži k odlehčeným a komfortním vozům, sloužícím zejména pro snadnou přepravu ve městě. Berliny byly sestavovány pro čtyři osoby, ale existovaly také v dvousedadlové variantě, zvané „*berlin-coupeé*“ či „*1/2 berlin*“. Technologicky se typ berlina odlišuje od karosového typu způsobem upevnění kabiny na podvozku. Ten je u berlina tvořen dvěma postranicemi spojujícími obě nápravy, na němž je korba upevněna pomocí pružin a kožených řemenů, zatímco kabina karosy je zavěšena na čtyřech hlavních řemenech, upevněných na vysokých nástavcích obou náprav, které jsou spojeny pouze jedním páteřním trámem. Díky této technologické inovaci byla berlina považována za bezpečnější vůz, který nelze tak lehce převrhnout jako karosu.⁴

Od roku 1700 se tedy v rámci slavnostních aktů objevují oba typy vozů, avšak pro ceremoniální a reprezentativní účely hrál stěžejní roli až do roku 1775 všeobecně používaný a konzervativní typ kočáru ve stylu velkých francouzských karos 17. století. Význam ceremoniálních vozů byl navíc podtržen provedením, protože se na jejich vzniku podíleli významní dvorní architekti, malíři a

³ K základnímu odlišení typů vozů dle technických parametrů je třeba zmínit diferenciaci kočárů na otevřené, polozavřené a uzavřené, která byla podmíněna klimatickými podmínkami zemí, kde byly vozy využívány: Rudolf H. Wackernagel, *Der Französische Krönungswagen von 1696–1825. Ein Beitrag zur Geschichte des repräsentativen Zeremonienwagens*, Berlin 1966, s. 26–95. – László Tarr, *The History of the Carriage*, Budapest 1969, s. 225–236. – Rudolf H. Wackernagel, heslo Festwagen, in: *Reallexikon zur deutschen Kunst VI*, Stuttgart 1978, s. 348–370. – Milan Hlavačka, *Cestování v éře dostavníku. Všední den na středoevropských cestách*, Praha 1996, s. 36–38. – Josef Petráň, *Dějiny hmotné kultury. Kultura každodenního života od 16. do 18. století II*, 2. vyd., Praha 1997, s. 920–924.

⁴ Rudolf H. Wackernagel (ed.), *Staats- und Galawagen der Wittelsbacher. Kutschen, Schlitten und Sänften aus dem Marstallmuseum Schloß Nymphenburg*, Stuttgart 2002, s. 27.

dekoratéri své doby. Podoba dekoru pochopitelně podléhala módním trendům a aktuálním novinkám, což dobře dokládají od 17. století mnohé příklady. Svého druhu ojedinělý doklad směřování „kočárové módy“ ve druhé polovině 17. století přinášejí prameny shodou okolností z olomouckého biskupského prostředí. Radmila Pavlíčková publikovala korespondenci biskupa Karla z Liechtensteinu-Castelkorna se svým uměleckým agentem Johannem Kunibertem z Wentzelsbergu z roku 1668, která se týká objednávky svatebního vozu pro biskupova synovce Kryštofa Filipa. Biskup vznesl nejprve požadavek na zjištění informací, jak má podle poslední vídeňské módy vypadat svatební vůz, a dostal odpověď, že se toho času nejvíce cení francouzská móda, a proto si mnozí šlechtici nechávají kočáry přivážet přímo z Francie. Ve Wentzelsbergových listech pak následovaly popisy nejmódnějších sametů a k zajímavostem náleží skutečnost, že se pro vnější výzdobu vozů jednoznačně kloní ke zlacené řezbě na úkor malovaných dekorací, které brzy blednou a ztrácejí na kvalitě.⁵ Každopádně však z korespondence vysvítá, že jednou z hlavních otázek se staly aktuální trendy, jejichž výrazná francouzská orientace ukazuje nejen na časné pronikání dvorské kultury Ludvíka XIV., ale též dosvědčuje dominantní postavení Francie v „kočárové“ oblasti.

Obdobné požadavky módnosti a aktuálnosti se objevují i v souvislosti s jinými vozy v průběhu dalších desetiletí. V květnu roku 1726 tlumočil v korespondenci císařský vyslanec v Petrohradě hrabě Amadeus von Rabutin y Bussy přání carevny Kateřiny I. nechat vytvořit „*ein paar schöne wagen nach der Wienerischen neuesten façon...*“.⁶ Všechny tyto doklady svědčí o obecném vlivu módních trendů v oblasti pořizování si nových reprezentativních vozů, a to zejména v rovině obecné vizuální podoby. V rámci konkrétní výzdoby a její ikonografie již rozdíly vystupují v souvislosti s funkcí jednotlivých kočárů. Kupříkladu pro zmíněné ruské carské prostředí byly dodány vozy jako diplomatický dar císařem Karlem VI. při příležitosti vzniku protiturecké aliance roku 1726, jejichž výzdobě dominovala antiturecká ikonografie.⁷ Dekorace korunovačních a panovnických vozů se zase velkou měrou upínala k panovnickým alegoriím, trofejím, insigniím či osobním devízám, jak ukazují například vozy císaře Karla VII. z roku 1742 (dnes v mnichovském Nymphenburgu), korunního prince Gustava Švédského z let 1762–1768 (dnes v Livrustkammaren ve Stockholmu), kočáru vídeňského dvora zvaného Imperialwagen z roku 1763 (ze sbírek vídeňského Wagenburgu) či francouzského krále Ludvíka XVI. z let 1774–1775 (dnes v Grande Ecuries, Versailles). Další velkou skupinu dochovaných kočárů představují vozy vyslanecké, jejichž výzdoba se též mohla vztahovat k osobě konkrétního vyslance či prezentovala obecněji využívané alegorie. Větší skupiny vyslaneckých kočárů máme dokumentovány z francouzského a portugalského diplomatického prostředí, ale značné pozornosti se dostalo rovněž honosnému zlatému kočáru císařského vyslance na pařížském dvoře Josefa Václava z Liechtensteinu.⁸

⁵ Radmila Pavlíčková, Svatební vůz olomouckého biskupa Karla z Liechtensteinu-Castelkorna svému synovci Kryštofu Filipovi roku 1668, *Střední Morava, kulturněhistorická revue* X, 2000, s. 89–92.

⁶ Mario Döberl, „Ein paar schöne wägen nach der Wienerischen neuesten façon“. Zur Geschichte eines Geschenks Kaiser Karls VI. an den Zarenhof anlässlich der russisch-habsburgischen Allianzverträge des Jahres 1726, *Jahrbuch des Kunsthistorischen Museums Wien* XCVI–XCVII, 2002–2003, s. 297–334, cit. s. 301.

⁷ *Ibidem*, s. 298–331.

⁸ Wackernagel, Festwagen (pozn. 3). – Idem, Der Französische Krönungswagen (pozn. 3). – Hubert Adoph-Paburg, Die Blüte des Fahrzeugschmugs, in: *Maria Theresia und Ihre Zeit. Zur 200. Wiederkehr des Todestages* (kat. výst.), Wien 1980, s. 320–328. – Radka Miltová, *Profánní témata v díle Franze Xavera Wagenschöna* (diplomní práce), Seminář dějin umění, Brno 2003, s. 25–54. – Georg Kugler, Der „Goldene Wagen“ des Fürsten Joseph Wenzel von Liechtenstein, in: *Joseph Wenzel von Liechtenstein. Fürst und Diplomat im Europa des 18. Jahrhunderts* (kat. výst.), Vaduz 1990, s. 55–69.

Jednoznačná kategorizace vozů však může být poněkud komplikovanější, poněvadž řada z nich prošla mnohými transformacemi a jejich funkce a majitelé se postupně proměňovali. Takový vývoj vykazuje příklad vídeňského kočáru, zvaného *Trauerhuldigungswagen*, který vznikl kolem roku 1735 jako zlacený slavnostní vůz, jehož kabinu později pokryly mytologické malby Michelangela Unterbergera. Kočár byl využit při korunovaci Josefa II. římským králem ve Frankfurtu 29. března 1764, avšak jeho podoba byla radikálně změněna za Leopolda II., kdy byl celý začerněn a využíván k pohřebním smutečním aktům. Samé malby byly znovu odkryty až kolem roku 1920, ale černá barva okolních řezb zůstala zachována.⁹

Také vozy olomouckých biskupů a pražských arcibiskupů prošly od doby svého vzniku celou řadou více či méně závažných úprav a zásahů, které změnilly nebo zastřely mnohé detaily vypovídající o jejich minulosti. Některé však umožnily poodhalit moderní restaurátorské metody při nedávném restaurování nejcennějšího z olomouckých vozů.

Tři kočáry olomouckého biskupa Ferdinanda Julia z Troyeru

Ferdinand Julius z Troyeru (1745–1758) byl olomouckým biskupem zvolen na sklonku roku 1745 (9. prosince) a hned na začátku nového roku se vypravil do Vídně, kde bylo třeba vyjednat potvrzení volby panovníkem.¹⁰ Biskup zde však také navštívil dvorního portrétistu Martina van Meytens s požadavkem na vytvoření reprezentativního portrétu,¹¹ a zřejmě nejvíce se zajímal o nákup a vybavení několika slavnostních kočárů pro svou olomouckou intronizaci. První z nich si zřejmě vybral osobně přímo ve Vídni, zatímco koupí ostatních pověřil po návratu zpět na Moravu svého vídeňského agenta Johanna Heinricha Schmidta, což lze usoudit ze Schmidtova listu z 26. ledna 1746, v němž vyjadřuje radost z biskupova šťastného návratu do Brna a současně jedním dechem oznamuje, že „*meztím*“ mu hraběnka Kinská nabídla svůj kompletně vybavený vůz i s postroji, „*so schön und prächtig sein sollen*“, za nějž chtěla nejprve čtyři a půl tisíce zlatých (druhý den ještě snížila cenu o pět set zlatých). Biskupovi však byl za dva tisíce nabídnut také vůz zvaný „*esterházyovský*“, o němž byl zřejmě stručně informován ještě před svým odjezdem z Vídně.¹² V dalších dnech Schmidt na Troyerův pokyn oba vozy a jejich vybavení osobně prohlédl. Na voze hraběnky Kinské neshledal kromě mírně opotřebovaného sametového čalounění kozlíku a poněkud zašlých opratí a postrojů s krásnými velkými chocholy žádné velké škody a také koupě kočáru „*Esterházy*“, který byl podle jeho slov „*rovněž vyroben v Paříži*“, se mu jevila jako velice výhodná. Biskup, který se s jeho názorem zjevně ztotožnil,

⁹ Georg Kugler, heslo Trauer-Huldigungswagen, in: *Maria Theresia und Ihre Zeit* (pozn. 8), s. 576, kat. č. 147,03. – Idem, heslo Einzug Kaiser Franz 'I. und seines Sohnes Joseph II. in Frankfurt, ibidem, s. 579, kat. č. 150,01. – Erwin M. Auer, 10. Sammlung historischer Prunk- und Gebrauchswagen (Wagenburg) – Monturdepot, in: *Führer durch die Sammlungen des kunsthistorischen Museums*, Wien 1967, s. 71. – Magdalena Hawlik-Van der Water, *Der schöne Tod: Zeremonialstrukturen des Wiener Hofes bei Tod und Begräbnis zwischen 1640 und 1740*, Wien – Freiburg – Basel 1989, s. 124–126.

¹⁰ K jeho působení nejobširněji Rudolf Zuber, *Osudy moravské církve v 18. století*, Praha 1987, s. 144–157.

¹¹ Kromě podobizny pro kroměřížskou rezidenci objednal biskup u Martina van Meytens rovnou také její přesnou kopii pro olomoucký biskupský palác; o stavu prací na obrazech informoval Troyera jeho vídeňský agent Johann Heinrich Schmidt v dopise z 5. února 1746. Malíř a agent objednavatele zvláště ubezpečovali zejména o kvalitě kopie: „*da diese Copei das zweite Original werden, und in dem fürstl. Saal zu Ollmütz der Convenienz halber, für das Original angesehen werden.*“ Zemský archiv Opava, pobočka Olomouc (dále ZAO), fond Arcibiskupství olomoucké (dále AO), inv. č. 3323, kart. 1457.

¹² Korespondence Troyera se Schmidtem z počátku roku 1746 je uložena ibidem. Na tento cenný pramen poprvé upozornila Helena Zápalková a Marta Perůtková v katalogu Zápalková (pozn. 2), s. 11–14.

tak mohl vzápětí vydat pokyny k zahájení sedlářských, čalounických a vyšivačských prací na vozech a postrojích.¹³

Nedávný objev vídeňské korespondence Ferdinanda Julia Troyera znamenal nový podnět k přehodnocení tradiční identifikace tří zachovaných olomouckých vozů, s níž přišel v roce 1960 Václav Burian.¹⁴ Ten na základě studia některých inventářů z 18. a 19. století spojil největší vůz (dnes Arcidiecézní muzeum) s biskupem Troyerem a menší karosu (Náměšť na Hané) s jeho nástupcem Leopoldem hrabětem z Egkhu, zatímco třetí kočár (berlinu) označil vzhledem k erbům Antonína Theodora Colloreda-Waldsee jako akvizici právě prvního olomouckého arcibiskupa.¹⁵ O korekci těchto závěrů se na základě informací ze zmíněné korespondence a inventářů Troyerova majetku pokusily autorky katalogu výstavy restaurovaného největšího kočáru, který ztotožnily s vozem v korespondenci nazývaným „Kinský“ (zřejmě proto, že byl dražší), zatímco menší karosu z Náměště spojily s vozem „Esterházy“ a v případě berlíny zůstaly u Burianova určení.¹⁶ Ani tato identifikace však není zcela přesná. Z korespondence mezi biskupem Troyerem a agentem Schmidtem totiž jasně vyplývá, že kromě oněch dvou vozů byl již předtím, nejspíše v průběhu biskupovy lednové návštěvy Vídně získán ještě jeden vůz. Kromě úvodu Schmidtova prvního popisu z 5. února o tom svědčí i odstavec, kde informuje biskupa o kočáře hraběnky Kinské a ujišťuje se, že spolu s Esterházyho vozem by to měla být již třetí akvizice. I v korespondenci věnované úpravám postrojů se hovoří o třech souborech pro šestispřeží, a také když Schmidt informuje biskupa o návrzích výšivek pro „třetí“ vůz, uvádí výslovně, že mají být udělány podle „prvního“ vozu.¹⁷

Dalším důležitým pramenem je opis smlouvy, uzavřené po Troyerově smrti mezi novým biskupem Leopoldem Egkhem a nebožtíkovým bratrem Kryštofem Troyerem.¹⁸ Kontrakt zpečetil dohodu o sanaci „stříbrného“ dluhu vůči biskupství ve výši bezmála 27 000 zlatých (který se zvěčnělý biskup zavázal uhradit) odstoupením třinácti vozů a k nim náležejícího vybavení a dalších cenností v ceně 30 180 zlatých. Na prvním místě přiloženého soupisu jsou uvedeny „*die in Ollmütz befindende in dem anliegenden Inventario specifirte drey Parade, oder Galla-Wagen mit denen zu drei Zügen gehörigen haubt reichen Parade Geschirren, und allen zugehörigen*“, které se tímto právním aktem staly součástí fideikomisního majetku biskupství. Jako „*vozy patřící biskupství*“ se proto objevují v inventáři separace majetku po smrti biskupa Egkha (1761),¹⁹ kde byly seřazeny podle bohatosti výzdoby („*erster*“, „*anderer*“ a „*dritter Galla-Wagen*“), stejně jako v soupise z doby po smrti posledního biskupa

¹³ Zajímavé jsou informace o aktivitách biskupovy sestry Amálie, dvorní dámy císařovny Marie Terezie, které Ferdinand Julius zřejmě svěřil zajištění a dohled nad návrhy („*Riße*“) na tyto práce. Po své intronizaci v srpnu 1747 po ní biskup také poslal do Vídně zlaté intronizační medaile. Srov. listy z 10. března a 23. a 27. dubna 1746 a 4. října 1747. Ibidem.

¹⁴ Burian (pozn. 2).

¹⁵ Tyto závěry Burian vyvodil na základě neúplného inventáře Troyerova majetku, kde se mezi jinými objevuje i „*Gallawagen, der kinskische gennant*“, který spojil s prvním (a podle jeho názoru i Troyerovým jediným) ceremoniálním vozem, a tak uvedl v omyl i další badatele. Jde však jen o dílčí soupis movitostí, zanechaných v kardinálově brněnském domě, nikoliv úplný inventář Troyerova majetku, v němž se – jak uvádíme dále – naopak hovoří o třech parádních kočárech. ZAO, fond Metropolitní kapitula Olomouc (dále MCO), inv. č. 3579, kart. 211, fol. 31

¹⁶ Zápalková (pozn. 2), s. 13–14.

¹⁷ Srov. list z 23. dubna (pozn. 11).

¹⁸ Opis smlouvy mezi Egkhem a Troyerem z 6. května 1758 in: ZAO, AO, inv. č. 2142, kart. 454.

¹⁹ ZAO, AO, inv. č. 3970, kart. 1816. Podrobný popis vozů je zaměřen výlučně na jejich vybavení benátskými skly, sametovým a zlatým čalouněním, vyšíváním a stovkami pečlivě spočítaných střapců a třásní, zatímco o malířské výzdobě zde není jediné zmínky; tato skutečnost je pro podobné soupisy zcela charakteristická a vypovídá to o vnímání a ocenění specifických kvalit a hodnot kočárů, kde figurální malba byla relativně levnou a snadno nahraditelnou částí celku.

Maxmiliána z Hamiltonu (1776)²⁰ a rovněž v hlavním inventáři fideikomisního jmění arcibiskupství z let 1793–1794.²¹ Další důležité indicie dále nacházíme v inventářích z 19. století, z doby po smrti arcibiskupa Trauttmansdorffa (1815)²² a v soupise z doby arcibiskupa Fürstenberga (po roce 1873),²³ kde je největší a nejcennější první vůz označen jako „*Prachtwagen*“, druhý jako „*Troyerischer Prachtwagen*“ a třetí jako „*Kinskischer Prachtwagen*“. O něco mladší inventář Fürstenbergovy pozůstalosti z roku 1893²⁴ pak dokonce hovoří o „*grosser Gallaprachtwagen (sogennanter Maria Theresia Wagen)*“, „*grosser Gallawagen (sogennanter Troyerischer)*“ a „*kleiner Gallawagen (sogennanter Kinskischer)*“. Vzhledem ke kontinuitě v řazení kočárů ve všech inventářích z let 1761–1893, ale také jejich fyzickému očíslování (provedenému nejpozději v 19. století) tedy konečně můžeme konstatovat, že nejmenší vůz s dosud dobře viditelným číslem 3 na kozlíku – berlina, upravovaná na konci 18. století pro arcibiskupa Colloreda – byla v 19. století v místní tradici stále označovaná jako vůz „Kinských“ a jde tedy s největší pravděpodobností o třetí kočár z korespondence biskupa Troyera.²⁵ Druhou karosu, spojovanou tradičně (v 19. století) se jménem biskupa Troyera, bychom pak mohli ztotožnit s náměštčským kočářem, a konečně vůz z Arcidiecézního muzea je bezpochyby oním největším a nejcennějším exemplářem číslo 1, který byl na konci 19. století dokonce spojen se jménem Marie Terezie.²⁶

Posledním střípkem do naší mozaiky je nález učiněný při nedávném restaurování posledně jmenovaného vozu. Na ozdobných krytech odpružení kabiny z lité mosazi byl pod nenápadnou krytkou, upevněnou druhotně (zřejmě v polovině 18. století) na oválné kartuši přidržované dvojicí putti, objeven původní rytý erb se třemi krokviemi.²⁷ Domníváme-li se správně, že erb s červenými krokviemi na stříbrném poli patří francouzskému rodu vévodů du Plessis de Richelieu, pak by onen první vůz, který biskup Troyer v lednu 1746 osobně zakoupil ve Vídni, který je v inventářích jako nejcennější jmenován vždy na prvním místě a jehož řemeslně dokonale provedené detaily částečně posloužily jako vzor při úpravách dalších vozů, mohl s největší pravděpodobností být totožný s jedním ze čtyř skvostných kočárů, s nimiž vjel 13. července 1725 do Vídně nový vyslanec francouzského krále Ludvíka XV. u císařského dvora ve Vídni a prasynovec slavného kardinála, pozdější maršál Francie a údajný předobraz Lacosova Valmonta, Louis François Armand du Plessis vévoda de Richelieu (1696–1788). O vyslančových vozech se zmiňuje písemná relace o vídeňském *entrée* z archivu francouzského ministerstva zahraničí.²⁸ Mezi devětašedesáti vozy, taženými šestispřežími, se nacházely čtyři skvostné

²⁰ Inventáře odprodáného majetku in: ZAO, fond Ústřední ředitelství arcibiskupských statků (dále ÚŘAS), Knihy, inv. č. 16. – MZA, C9 (Moravské zemské právo), inv. č. 70.

²¹ ZAO, A9, inv. č. 32, sign. C48.

²² ZAO, ÚŘAS, Knihy, inv. č. 17.

²³ Inventář je zmiňován Burianem (pozn. 2), s. 129, podle jím uváděné staré signatury však nešlo pramen zpětně dohledat.

²⁴ ZAO, fond Krajský soud Olomouc I, IV. 1892/40 (stará sign. 194).

²⁵ Berlina staršího typu lze datovat přibližně do první třetiny 18. století, v čemž se shodujeme s názorem autorek katalogu Zápalková (pozn. 2), s. 14.

²⁶ Označení je novodobé; objevuje se poprvé až v roce 1893, a nelze prokázat ani reálnou souvislost vozu s návštěvami Marie Terezie v Olomouci v letech 1748–1754, ani s nějakou starší tradicí. Souvisí snad obecně s uctíváním památky císařovny v Rakousko-Uhersku na sklonku 19. století, patrného například ze zájmu o „*korunovačn*“ či „*tereziánský*“ ornát olomouckého biskupa Jakuba Arnošta z Liechtensteinu, srov. Dana Veselská, *Textilie a výšivky 17. a 18. století ve sbírce metropolitního chrámu sv. Václava v Olomouci* (diplomní práce), Seminář dějin umění FF MU, Brno 1995, s. 10–12.

²⁷ Ivan Houska, Restaurování kovových částí, in: Zápalková (pozn. 2), s. 25.

²⁸ Archives du Ministère des Affaires Etrangères Paris, Allemagne No. 54, fol. 95–108; cit. dle Wackernagel, Festwagen (pozn. 3). – Idem, Der Französische Krönungswagen (pozn. 3). Vévoda Richelieu je též autorem rozsáhlých pamětí, v nichž vzpomíná i

francouzské karosy: první byla vně pokryta bohatými panely se zlatými plasticky vyšívanými erby a monogramy vévody de Richelieu na květinovém podkladu, o druhém a čtvrtém se náš pramen zmiňuje jako o zlatých („*peint en or*“), pouze u třetího vozu stříbrné barvy upozornil také na malby, konkrétně alegorická zobrazení Obezřetnosti („*Prudence*“) a Tajemství či Důvěrnosti („*Secret*“). Nic více o výzdobě kočárů ani o jejich dalším osudu po vévodově odjezdu z Vídně v roce 1729 bohužel není známo. Dvacet let po vjezdu vévody de Richelieu do Vídně však byla drahocenná francouzská karosa s richelieuovskými erby (byť tehdy již možná zakrytými) zakoupena v témže městě Ferdinandem Juliem Troyerem, který tuto cennou akvizici ještě zhodnotil nákupem menší francouzské karosy, nazývané „*esterházyovská*“,²⁹ a též starší berlíny od hraběnky Kinské.

Zpočátku se zřejmě nepočítalo s rozsáhlejšími úpravami; Schmidt ve svých dopisech píše výhradně o doplnění a vylepšení čalounění a strojů a biskup sám se domáhal brzkého odeslání vozů na Moravu již na konci dubna, neboť je zřejmě chtěl využít při cestě k biskupskému svěcení 2. května 1746.³⁰ Avšak kočáry zřejmě i poté zůstaly ve Vídni a v dalších měsících podstoupily podstatně rozsáhlejší změny, než bylo původně zamýšleno. Biskupa totiž čekaly dvě podstatně významnější události, při nichž mohl nejlépe využít reprezentativní potenciál svých „knížecích“ kočárů: nejdříve slavnostní vjezd do císařské rezidence ve Vídni 11. října 1746, kde biskup složil lenní slib a získal právo spravovat obrovské pozemkové jmění biskupství, a především, deset měsíců poté (26. srpna 1747) následoval velkolepý „světský“ vjezd do Olomouce, předcházející intronizaci v katedrále sv. Václava. Nejpozději k tomuto termínu došlo k dalším úpravám vozů, o nichž však již nevíme nic určitého kromě toho, že tentokrát šlo o malířskou výzdobu, která se dochovala na vozech č. 1 a 2. Přemalování původní výzdoby dřevěných výplní konstrukce kabiny a dveří bylo svěřeno dvěma, zřejmě vídeňským, dosud anonymním malířům.³¹ V případě vozu č. 1 jde o alegorické znázornění čtyř živlů v podobě antických božstev na osmi hlavních polích, stylově napodobující soudobou módní francouzskou rokokovou malbu, u vozu č. 2 jde o zpodobení čtyř světadílů s ripovskými alegoriemi v bočních polích, provedených ve více tradičním vídeňském pojetí.

Autora dvou velice kvalitních maleb na plátně, nalepených na zadních stranách kabin, si biskup vybral mezi tvůrci v okruhu dvora a císařské akademie. Malířský rukopis obrazů s alegorií *Dne odhánějícího Noc* na voze č. 1 a s vyobrazením *Pana, nymfy a Chrona* na voze č. 2, jakož i těsná formální blízkost s protějškovými scénami *Dne* a *Noci* z vídeňských sbírek (Kunsthistorisches Museum), které původně sloužily jako supraporty v apartmánu Františka Karla v Schönbrunnu, tvoří

na svůj vídeňský pobyt, vozy však v textu nezmiňuje: Louis-François-Armand de Vignerot Du Plessis duc de Richelieu, *Memoiren des Marschals Herzogs von Richelieu, Pairs von Frankreich und Ober-Kammerherrn des Königs IV*, Jena 1791, s. 38–46.

²⁹ V tomto případě se nabízí zatím neověřitelná hypotéza, zda tento vůz nemohl pocházet z majetku ostráhožského arcibiskupa a proslulého mecenáše Imricha Esterházyho (1663–1745), který zemřel pouhý den po zvolení Ferdinanda Julia Troyera olomouckým biskupem.

³⁰ Viz poslední Schmidtův dopis týkající se vozů z 30. dubna 1746 (pozn. 11). – Zuber (pozn. 10), s. 145.

³¹ Při restaurátorském a rentgenologickém průzkumu objevili Šárka a Petr Bergerovi pod stávajícími malbami na bočních postranních polích a ve spodním poli dveří fragmenty původní výzdoby. Kromě zbytků figur jsou lépe určitelné detaily na malém poli pod dveřmi s motivy vojenských trofejí a mušlí s perlami na opačné straně vozu. Zde nelze ovšem úplně spolehlivě říci, zda jde o původní výzdobu vozu vévody de Richelieu, neboť může pocházet i z doby mezi odjezdem francouzského vyslance z Vídně a rokem 1746, kdy jej získal olomoucký biskup. Dále byla během restaurování kočáru na zadní straně kabiny odhalena bohatá, v době překrytí již poškozená ornamentální výzdoba na zlatém podkladu, s ústřední figurou křesťanské Lásky doprovázené putti, která je nepochybně původní francouzskou prací z doby vzniku kočáru ve dvacátých letech 18. století. Srov. Zápalková (pozn. 2), s. 27–28. – Šárka a Petr Bergerovi, „*Zlatý kočár*“ arcibiskupa Ferdinanda Julia Troyera. *Rentgenologický průzkum malovaných částí*, Olomouc – Písečná 2008.

přesvědčivou spojnicí s tvorbou člena a pozdějšího rektora vídeňské akademie Michelangela Unterbergera. Práce na vozech olomouckého biskupa ostatně nebyla jeho první zakázkou tohoto typu: nedlouho předtím (patrně 1740) vytvořil výmalbu vozu pro vídeňský dvůr, tradičně nazývaný *Trauerhuldigungswagen*.³²

Nejen z tohoto důvodu, ale též z pevných vazeb biskupa Troyera na vídeňské prostředí volba umělce logicky vyplývá. Směřování biskupova uměleckého mecenátu k vídeňskému dvorskému prostředí nepředstavuje pouhé ojedinělé objednávky, nýbrž cílenější strategii. O zaměstnání Martina van Meytens v době nákupu vozů jsme již slyšeli, a také jméno samého Michelangela Unterbergera se ve spojení s biskupem Juliem Troyerem objevuje ve více případech. Přímá objednávka biskupa u vídeňského malíře byla zvažována v souvislosti s obrazem *Sv. Vavřince Giustiniani*, který se stal součástí biskupské obrazárny v Kroměříži a u něhož bylo jednoznačně rozpoznáno Unterbergerovo autorství. Lépe jsme již informováni o další zakázce, která byla uskutečněna za finanční podpory biskupa Troyera v letech 1754–1757, kdy Unterberger dodal tři oltářní plátna pro piaristický kostel v Kroměříži, konkrétně *Kázání sv. Jana Křtitele* pro hlavní oltář a *Sv. Příbuzenstvo a Oslava sv. Jana Nepomuckého* pro boční oltáře.³³ Za malbu na hlavním oltáři byl malíři vyplacen nemalý obnos 500 zlatých a výjimečné a nesporné umělecké kvality díla byly vyzvedávány již mimo jiných Ondřejem Schweiglem.³⁴ Biskupova orientace na vídeňské umělecké kruhy i jasná potřeba osobní reprezentace v rámci připravované intronizace nás přivádějí k nejpravděpodobnějšímu datu nejen získání vozů, ale též jejich úprav a výzdoby.

Slavnostní vozy olomouckých biskupů a pražských arcibiskupů v 17. a 18. století

Tři dodnes zachované skvostné kočáry biskupa Troyera nejsou jedinými doklady tohoto typu luxusního dopravního prostředku v majetku olomouckých biskupů. O novou módu projevoval živý zájem – jak jsme již viděli – už Karel z Liechtensteinu-Castelkorna (1664–1695). Jeho nástupce Karel Lotrinský (1695–1711), syn lotrinského vévody a držitel několika výnosných církevních úřadů na francouzsko-říšském pomezí, se v Olomouci představil roku 1698 již jako dvojnásobný biskup v šestispřeží taženém „*schön- und ziehrlich vergoldten Carozzen*“.³⁵ Typologicky i výzdobou šlo o karosu staršího typu, vyloženou rudým sukem a vně zdobenou zlacenými výšivkami (či možná řezbami) na podkladě tvořeném malovanými květinovými vzory, připomínající již zmiňovaný první vůz vévody de Richelieu. Svědectví o bohatém inventáři biskupovy vozovny nabízí také soupis z jara 1710, který kromě onoho „*velkého zlatého vozu*“ zmiňuje třicetku dalších kočárů: kromě vyložené užitkových kusů vévoda vlastnil

³² Kronbichler (pozn. 2), s. 154–155, 194, kat. č. G 29–30; s. 217, kat. č. G 143–144.

³³ Obraz *Sv. Vavřince Giustiniani* se v kroměřížské obrazárně vyskytuje prokazatelně až od roku 1904, nicméně dřívější akvizice se jeví jako pravděpodobná: Lubomír Slavíček, heslo *Sv. Vavřinec Giustiniani*, in: Togner (pozn. 2), s. 427–428. – V arcibiskupském paláci v Olomouci se nalézají ještě dvě Unterbergerova díla, protějšková plátna *Ukřižování Krista a Snětí z kříže* (datovaná do rozmezí let 1745–1750), zakoupená před druhou světovou válkou arcibiskupem Leopoldem Prečanem. Viz Kronbichler (pozn. 2), s. 95–96, 204, kat. č. G 69–70.

³⁴ Lubomír Slavíček, *Miszellaneen zu Michelangelo Unterberger*, *Sborník prací Filozofické fakulty brněnské univerzity* F 26–27, 1982–1983, s. 49–50. – Ivo Krsek – Zdeněk Kudělka – Miloš Stehlík – Josef Válka, *Umění baroka na Moravě a ve Slezsku*, Praha 1996, s. 477. – Kronbichler (pozn. 2), s. 38, 215–216, kat. č. G 123, G 125, G 131.

³⁵ *Ausführliche relation des Einzugs, welchen [...] Carolus [...] Bischoff zu Ollmütz und Osnabrug, Herzog zu Lotharingen [...] den 29. Monats-Tag Julii 1698 nachmittag um 6 Uhr in der Königl. Haupt-Stadt Ollmütz öffentlich gehalten [...]*, Ollmütz bey Johann Joseph Kylian, 1698.

několik těžkých slavnostních karos, moderní lehčí vozy typu *chaise*, otevřené *calèche* či například dva lovecké vozy.³⁶

Také Wolfgang Hannibal ze Schrattenbachu (1711–1738) měl během své kariéry císařského diplomata v Římě a později místokrále v Neapoli řadu možností vidět zblízka skutečná mistrovská díla na čtyřech kolech. Mezi ty luxusnější a nejextravagantnější patřily vozy vyslance portugalského krále Jana V. Byly vytvořené v Římě pro slavnostní vjezd uskutečněný v červenci 1716 a byly spíše mobilními sochařskými díly, oslavujícími portugalskou námořní moc a vyzdvihujícími zásluhu portugalského krále na šíření katolické víry.³⁷ Téhož roku pouze tři měsíce před triumfálním vstupem portugalského vyslance projel ulicemi Říma také průvod 170 vozů Schrattenbachova konkurenta, císařského vyslance Jana Václava Gallase, který papeži přivážel oficiální zprávu o narození následníka trůnu,³⁸ a také kardinál Schrattenbach sám platil nemalé sumy za nákupy skvostných vozů a jejich vybavení. Až do Olomouce se v této době například donesla zpráva o jeho investici 4 000 zlatých do slavnostního kočáru, který mu však byl záhy v Římě odcizen.³⁹ Jiné vozy bylo možné obdivovat v roce 1722 po jeho návratu z Itálie; nejcennějším z nich zřejmě byl „*římský velký a drahocenný parádní vůz*“, zdobený rudým sametem s drahocennými zlatými výšivkami a dalšími aplikacemi nejen uvnitř, ale byly jím potaženy i vnější stěny bohatě vyřezávané a zlacené kabiny.⁴⁰ Kromě luxusní ceremoniální karosy pocházely zřejmě z Říma také dvě moderní berlíny (výslovně je to uvedeno jen u jedné) a jako „*vlašský*“ je také označován jeden ze sedmi otevřených vozů typu *chaise*.⁴¹

Schrattenbachův „*velký krásný vůz*“ zřejmě posloužil po kardinálově smrti při intronizaci jeho nástupce Jakuba Arnošta z Liechtensteinu (1738–1745). Autor tiskem vydaného popisu jeho slavnostní instalace si však v souvislosti s vjezdem všiml spíše koní a jejich zlatem vyšíváných rudých postrojů se střapci, chocholy a šňůrami k zapletení do koňských hřív. Zaznamenal však kromě tří čtyřmístných biskupových karos také tři dvojmístné karosy, zvané *couppé*; jedna z nich, následující za velkým vozem, byla dokonce označena jako „*ein recht schöner hochfürstl. Couppé Wagen*“.⁴²

³⁶ ZAO, AO, inv. č. 2146, kart. 455. Mnohé z těchto vozů zjevně byly rodinným majetkem: je tu zmiňován „*Feldwagen*“ císařského generála a Karlova zemřelého bratra Josefa (1685–1705), „*altväterische Wägen*“ či vůz označený výslovně jako památka na zemřelou královnu, tedy zřejmě biskupovu matku, ovdovělou polskou královnu a sestru císaře Leopolda I. Eleonoru Marii Josefu (1653–1697). S dědictvím po ní a jejím královským manželovi Michaelu Wiśniowieckém by zřejmě mohl být spojen také „*grosser königl. alter Wagen*“. – K typologii vozů a dobové terminologii viz Wackernagel (pozn. 4).

³⁷ Silvana Bessone, *Embaixada de D. Rodrigo Anes de Sá, Almeida e Meneses, Marquês de Fontes enviada por D. João V ao Papa Clemente XI Roma, 8 de julho de 1716*, Lisboa 1996.

³⁸ Zuber (pozn. 10), s. 113.

³⁹ Ibidem. Někjaké vozy však kardinál nepochybně vlastnil dříve, neboť například v tisku vydaném k jeho intronizaci se hovoří o „*kostbarer Leib-Wagen*“. Srov. *Solennner Einzug [...] Wolfgangi [...] Cardinalis von Schrattenbach [...] welcher den 11. Octobris 1712 in die Königl. Stadt Ollmütz und darauff den 12. in dero alldasige Cathedral-Kirchen zur gewöhnlichen Possessnehmung ist gehalten worden*, Brünn, bey Johann Franz Swoboda, 1712.

⁴⁰ Citát pochází z inventáře separace majetku biskupa Jakuba Arnošta Liechtensteinu z roku 1745 (ZAO, ÚŘAS, Knihy, inv. č. 13, fol. 81), jemuž jako svému nástupci v biskupském úřadu kardinál Schrattenbach svůj kočár i s drahocennými postroji odkázal s přáním, aby použil jeho šperků a klenotů k vytvoření zlaté monstrance pro olomouckou katedrálu; skvostný římský vůz ho měl alespoň částečně odškodnit v případech, že by měl s monstrancí nějaké další výdaje (testament in: ZAO, MCO, Listiny, inv. č. 1677). Poslední zmínka o kočáře je v inventáři olomouckého arcibiskupství z roku 1794 (pozn. 21). „*Der alte Schrattenbachische Wagen*“ byl umístěn ve vozovně olomoucké rezidence, rudý samet se zlatými výšivkami vně vozu byl asi z pětiny pryč a rovněž uvnitř přišel o většinu luxusní výzdoby. – K otevřenému, římskému typu kočárů viz: Rudolf H. Wackernagel, *Carozze romane, Barockberichte* L, 2008, s. 301–307.

⁴¹ Také další vozy jsou v pozůstalostním inventáři z roku 1738 označovány podle dřívějšího vlastníka či místa nákupu, například „*althanischer*“ či „*saurischer Wagen*“, resp. „*wiener*“ nebo „*prager Chaise*“. ZAO, AO, inv. č. 2136, kart. 453.

⁴² *Beschreibung des Solennnen Einzugs, welchen [...] Jacobus Ernestus [...] Liechtenstein den 30. April 1740 in die Königl. Hauptstadt Ollmütz in Mähren und Tags darauff in dero alldasige Cathedral-Kirchen zu der gewöhnlichen Solennnen Possessnehmung öffentlich gehalten haben*, Ollmütz, bey Franz Anton Hirnle, 1740. Olomoucký rytec Anton Josef Schindler se sice ve svém grafickém záznamu průvodu pokusil zachytit různé typy vozů (například velice módní *couppé* na podvozku typu berlína),

Všechny tyto reprezentativní kočáry byly osobním vlastnictvím biskupů. Ti je buď dědili, nebo si je pořizovali na vlastní (často nemalé) náklady, po jejich smrti přecházely do držení dědiců, příbuzných či byly prodány v dražbě. Například Jakub Arnošt z Liechtensteinu, který byl v roce 1745 zvolen salcburským arcibiskupem, si vozy spolu s většinou svého majetku odvezl a v Olomouci zanechal jen velký římský kočár svého předchůdce. Také to byl zřejmě jeden z důvodů, proč se nový biskup Ferdinand Julius Troyer (1745–1758) brzy po svém zvolení odebral do Vídně, aby zde obstaral zbrusu nové zařízení své kočárovny, které se shodou okolností po jeho smrti z větší části stalo vůbec poprvé součástí fideikomisního majetku biskupství.⁴³ Investice „církevních peněz“ do luxusních předmětů, podléhajících častým změnám módy, nepochybně svědčí o vysoké hodnotě a kvalitách Troyerova souboru, přispěla však také rozhodujícím způsobem k jeho částečnému zachování i v dobách, kdy ceremoniální vozy pozbyly své původní funkce. Neboť zatímco tři „*Galla-Wagen*“ i s postroji pro šestispřeží se stávají stálou součástí inventářů majetku biskupství, jiné slavnostní „*Staatswagen*“ (a samozřejmě i běžnější typy vozů) se průběžně obměňují.⁴⁴

V souvislosti s biskupskými ceremoniálními kočáry, objevujícími se v hojné míře v dobových pramenech, se také konečně dostáváme k vozům pražských arcibiskupů, kterým jsme doposud nevěnovali příliš pozornosti. V arcibiskupském archivu v Praze totiž nacházíme celou řadu dokladů o existenci slavnostních vozů, které jsou užitečné nejen pro identifikaci dochované arcibiskupské karosy a berlíny, deponované v expozici ve Ctěnicích.

Nejstarší zprávy o ceremoniálních kočárech pocházejí stejně jako v Olomouci z konce 17. století. Například v rukopisných poznámkách k intronizaci arcibiskupa Jana Bedřicha z Valdštejna (1675–1694) z roku 1675 jsou zmínky o „*zlatém arcibiskupově voze*“ a o jiném „*zcela novém*“ slavnostním kočáře.⁴⁵ Z rozměrných grafických listů v intronizačních tiscích arcibiskupů Ferdinanda Khünburga (1713–1731)⁴⁶ a jeho nástupce Daniela Josefa Mayera z Mayernu (1732–1733)⁴⁷ si můžeme dokonce učinit představu, jak tyto starší vozy vypadaly: je tu vyobrazena řada karos a jejich dvoumístných variant zvaných *coupé*, zdobených malovanou dekorativní a heraldickou výzdobou, řezbářsky provedenými nástavci zadních náprav a ozdobami na kožených střeších kabin.⁴⁸ Strohé popisy obsahují rovněž inventáře majetku jednotlivých arcibiskupů a arcibiskupství, které existují v nepřerušené řadě od druhé poloviny 18. až do začátku 20. století. Například v pozůstalosti zesnulého arcibiskupa Jana

jejich řazení však neodpovídá popisu a také celkově průměrná technická kvalita provedení neumožňuje z listu vyvozovat zcela spolehlivé závěry o složení průvodu.

⁴³ Troyerův nástupce Leopold Egkh je totiž získal spolu dalšími vozy a luxusními doplňky zčásti jako náhradu za dluh za biskupské stolní stříbro, zčásti ze jmění kostela sv. Mořice v Kroměříži a z dědictví po hulínském faráři Kořistkovi (pozn. 18).

⁴⁴ Leopold Egkh (1758–1760) měl takto označených kočárů pět či šest (pozn. 19), po smrti Maxmiliána z Hamiltonu (1761–1776) se jich pět prodalo (pozn. 20), ještě v 19. století je v majetku arcibiskupství uváděn kromě tří „*Galla-Wagen*“ také čtyřmístný „*Staatswagen*“ a dvojmístný „*Coupé-Wagen*“ starého typu; i ty však na konci století z Olomouce mizí (pozn. 21–23).

⁴⁵ Národní archiv v Praze (dále NA), Archiv pražského arcibiskupství (dále APA), inv. č. 3291, kart. 2004.

⁴⁶ *BIDVVM SOLennIs CeLebrItatIs, Quo Sabbatho ante Dominicam Boni Pastoris Ad Tripolim Ipsa vero Dominica Ad Sacram Metropolitanam Ecclesiam Pragensem. Intra per ostium Pastor. Reverendissimus ac Celsissimus Princeps, Dominus, Dominus Ferdinandus e Comitibus de Khünburg, Dei & Apostolicae Sedis Gratia Archi- Episcopus Pragensis [...]* Praegae, Typis Joannis Wenceslai Helm, 1714.

⁴⁷ *Leo BoëMVs In DanIeLe PraesVL e sVo eXVLtans, Dum Sabbatho ante Dominicam: Protector Noster Tri-Urbem Pragensem. Ipsa vero Dominica VII. idus Septembris Sacram ac Celeberrimam Metropolitanam Ecclesiam Reverendissimus ac Celsissimus Princeps Dominus Dominus Daniel Josephus de Mayern, Dei & Apostolicae Sedis Gratia Archi- Episcopus Pragensis [...]* Praegae, Typis Caroli Joannis Hraba, 1732.

⁴⁸ Identifikace konkrétních vozů z podobných grafických záznamů je však většinou velice obtížná. Vydavatelům tisků nešlo o přesný, dokumentární záznam události, což se v tomto případě projevilo mimo jiné i tím, že tiskař v roce 1732 použil osmnáct let starou matici z roku 1714, kterou pouze upravil a doplnil o jméno a erby nového arcibiskupa.

Mořice Gustava z Manderscheid-Blankenheimu (1733–1763) se nacházely mimo běžných dopravních prostředků také tři velké zlatem zdobené vozy, dva o něco méně exkluzivní čtyřmístné slavnostní vozy a ještě dvě menší dvoumístné karosy.⁴⁹ Původ honosných kočárů prozrazují zmínky o „*Pariser Staatswagen*“ a o „*francouzské*“ berlině, jinak však sepisovatelé inventáře soustředili pozornost opět především na cenné zařízení vozů (sametové polstrování, zlaté vyšívaní a ozdoby a postroje se zlacenými přezkami, střapci, chocholy či šňůrami k zaplétání do hřív).

Stejně jako v Olomouci byly také v Praze arcibiskupské kočáry zpočátku soukromým majetkem jednotlivých arcibiskupů. Byly získávány nejčastěji dědictvím po předchůdcích na arcibiskupském stolci či nákupy, po smrti byly většinou testamentárně odkazovány příbuzným i nástupcům, nepotřebné kusy odprodávány v aukcích. Například Manderscheidův nástupce Antonín Petr Příchovský z Příchovic (1764–1793) převzal všechny tři zlaté vozy svého předchůdce a jako součást dohody o kompenzacích mezi dědici a arcibiskupstvím získal navíc namísto pěti „*obyčejných*“ vozů honosně zdobený „*Drážďanský vůz*“ („*Dresdner Gallawagen*“) v ceně 652 zlatých.⁵⁰ Na konci století se pak tři nejcennější vozy podobně jako v Olomouci staly součástí fideikomisního jmění arcibiskupství.⁵¹ Poslední akvizicí byla „*Bruselská berlina*“, dochovaný zlatý kočár s elegantní klasicistní ornamentální výzdobou dle soudobé francouzské módy,⁵² získaný arcibiskupem Vilémem Florentinem ze Salm-Salmu (1793–1810), jenž byl do francouzské revoluce biskupem v Tournai v Rakouském Nizozemí. Do fideikomisu byl dále včleněn „*Drážďanský vůz*“ arcibiskupa Příchovského, který měl podle popisů z let 1830⁵³ a 1885⁵⁴ výzdobu podobnou oběma olomouckým karosám: na červeném podvozku zdobeném zlacenými vyřezávanými ozdobami byla umístěna zlatá kabina s polstrováním z rudého sametu a zlatým vyšívaním, z vnějšku po všech stranách „*mit mehreren schönen allegorischen Figuren=Gemalden verziert*“. Již v roce 1830 se typ vozu jevil jako starobylý – „*Seine Form auch gehört er ebenfalls unter die Altertümlichkeiten, und hat für denjenigen einen gantzen Werth, der ihn zur Galla benutzen kann.*“ Kočár však zřejmě nebyl příliš využíván, a tak jej v roce 1886 arcibiskup František Schönborn (1885–1899) prodal za 3 500 zlatých neznámému kupci.⁵⁵

Poslední vůz v majetku arcibiskupství byl podle názoru úředníka sepisujícího v roce 1830 inventář arcibiskupské vozovny ještě o něco „*elegantnější*“, a proto cennější.⁵⁶ Dodnes dochovaná karosa

⁴⁹ NA, APA – Správa statků, inv. č. 1303, kart. 1182a. – Arcibiskup Manderscheid tyto kočáry (až na „*Sachsen-zeitlicher Staatswagen*“, o němž ještě bude řeč) z větší části pořídil hned po svém zvolení v roce 1733. Informuje nás o tom rukopisné vyúčtování výdajů z tohoto roku, které publikoval Antonín Podlaha, Výtah z účtů arcibiskupa pražského Manderscheida na zařízení rezidence roku 1733, *Památky archeologické a místopisné* XXVIII, 1916, s. 92–93. Nově zvolený arcibiskup tehdy zakoupil od malostranského sedlářského mistra Wolfa hned deset různých vozů za 982 zlatých, mezi nimi i „*Parata Waagen*“, na němž pak pracoval (kromě dalších řemeslníků) sochař Philipp Kitzinger, který požadoval za svou práci 154 zlatých. Malostranský malíř a štafíř Thomas Schmüth pak obdržel za práci na „*Parata- als auch andern zugerichteten Wägen*“ celkem 1065 zlatých.

⁵⁰ NA, APA – Správa statků, inv. č. 1304, kart. 1182a.

⁵¹ Vyplývá to z protokolů separace majetku po smrti Viléma Florentina ze Salm-Salmu (1793–1810), in: NA, APA, inv. č. 3297, kart. 2008b, fol. 50.

⁵² Ještě inventář z roku 1830 berlínu označuje jako vůz „*podle nového vkusu*“; in: NA, APA – Správa statků, inv. č. 1306, kart. 1190.

⁵³ Inventář separace majetku arcibiskupství po smrti arcibiskupa Václava Leopolda Chlumčanského z Přestavlk a Chlumčan (1815–1830) in: NA, APA – Správa statků, inv. č. 1306, kart. 1190.

⁵⁴ Inventář separace majetku arcibiskupství po smrti arcibiskupa Bedřicha Josefa Schwarzenberga (1849–1885) in: NA, APA – Správa statků, inv. č. 1310, kart. 1204.

⁵⁵ Informace o prodeji v inventáři separace majetku arcibiskupství po smrti arcibiskupa Františka Schönborna (1885–1899) in: NA, APA – Správa statků, inv. č. 1311, kart. 1213.

⁵⁶ O „*Dresdner Wagen*“ totiž uvádí, že byl „*wegen eine mindern Eleganz*“ oproti tomuto druhému vozu oceněn na nižší částku 330 zlatých, přestože jinak byly oba vozy v podstatě srovnatelné (pozn. 53).

francouzského typu, „nach alten Geschmack ganz vergoldet“ a s šarlatově rudým podvozkem, je typologicky blízká oběma olomouckým vozům, byť malovaná výzdoba s arabeskovými motivy a erby na zlatém pozadí je pojetím i dobou vzniku bližší spíše výzdobě olomoucké berlíny. Jedinými figurálními motivy v bohaté řezbářské výzdobě pražského vozu jsou postavičky géniů s vévodskými korunami na sloupcích, nesoucích střechu vozu, a stejný heraldický motiv se objevuje také na čtyřech litých krytech pérování vozu. Na zadní straně kabiny je nalepen obraz na plátně se dvěma ženskými personifikacemi, vznášejícími se nad vedutou města. Vznik vozu lze položit do dvacátých let 18. století, dnešní vzhled je výsledkem úprav nejspíše z konce 18. století, kdy přešel z osobního vlastnictví arcibiskupů do majetku pražského arcibiskupství a kdy byla obnovena dekorativní výmalba, zlacení stěn a nově přidány erby arcibiskupství. Jako luxusní „*Staatswagen*“ s bohatým polstrováním z růžového sametu a zlatými závěsy je však tato karosa poprvé zmiňována již v pozůstalosti arcibiskupa Manderscheida z roku 1763, kde je také uvedeno označení, používané pak v inventářích až do roku 1899 – „*Sachsenzeitsischer Wagen*“ či „*Gallawagen, gewöhnlich die Sachsen-Zeits genannt*“. Původním majitelem totiž byl – jak opakovaně konstatují autoři inventářů – litoměřický biskup Mořic Adolf Karel vévoda Sachsen-Zeitz (v úřadu 1733–1759). Litoměřický biskup, luteránský konvertita z boční větve saského kurfiřtského rodu, byl znám nákladným způsobem života, financovaným z nemalého množství výnosných církevních úřadů i přímo drážďanským dvorem.⁵⁷ Kdy a jak se jeho skvostný „*Parata Wagen*“ stal majetkem pražského arcibiskupa Jana Mořice Gustava hraběte z Manderscheid-Blankenheimu, nevíme, nevěděli to však ani úředníci, pověřeni po smrti Mořice Saského inventarizací majetku. Ti v roce 1759 zjistili, že drahocenný slavnostní vůz, ještě v roce 1742 deponovaný v biskupově litoměřickém paláci, se nyní nachází i s cenným příslušenstvím a postroji v rezidenci pražského arcibiskupa, avšak nepodařilo se jim o celé věci získat žádné bližší informace, a tak pouze doporučili záležitost podrobněji vyšetřit.⁵⁸

Ceremoniální vozy v biskupských intronizacích a vjezdech

V předchozí kapitole jsme si ukázali, že skvostné ceremoniální kočáry byly poměrně obvyklou položkou inventářů jmění řady českých a moravských biskupů, a tak se nabízí i další otázka, směřující k jejich funkci a významu. Bylo již řečeno, že zvláště výpravně provedené vozy s figurálními malbami vznikaly především pro účely slavnostních vjezdů panovníků a jejich vyslanců či diplomatů. Do takovýchto reprezentativních vozů proto investovali také mnozí příslušníci duchovní aristokracie, působící v 17. a 18. století v diplomatických službách: Připomeňme například vozy císařského vyslance a pozdějšího neapolského místokrále Schrattenbacha, či nákladný kočár, který si v roce 1758 ve Věčném městě pořídil kardinál Troyer, držitel císařského titulu „*protector Germaniae*“, kvůli očekávané účasti na římském konkláve.⁵⁹ Pro ty nejurozenější z biskupů – zmiňme lotrinského vévodu Karla či saského

⁵⁷ K mecenátu Mořice Saského a obrazové kolekci v litoměřické rezidenci srov. Vít Vlnas, Vévoda Mořic Saský, enfant terrible na litoměřickém biskupském stolci, in: *Čechy a Sasko v proměnách dějin*, Ústí nad Labem 1993, s. 441–448.

⁵⁸ Státní oblastní archiv (dále SOA) Litoměřice, fond Biskupství – Valdštejnova sbírka, sign. B I. F 11 L, inventáře z let 1742 a 1759. Výsledky šetření ani žádné další informace k této věci nejsou ani v pozůstalosti Mořice Saského, uložené v NA, Archiv řádu křižovníků s červenou hvězdou, inv. č. 45, kart. 80.

⁵⁹ Viz zprávu opata cisterciáckého kláštera ve Žďáře nad Sázavou opatovi ve Vyšším Brodě, komentující kardinálovu náhlou smrt, která mu jeho plány překazila. Cit. dle Zuber (pozn. 10), s. 154.

vévodu Mořice – byly osobní slavnostní kočáry („*Leib-Wagen*“) také nezbytným atributem jejich vysokého postavení v aristokratické hierarchii, či dokonce příslušnosti k vladařskému domu.⁶⁰ Skutečností však je, že i oni mohli kočáry nejlépe využít zvláště během jednoho starobylého biskupského ceremonálu – při prvním vjezdu do rezidenčního města před slavnostním nastolením na biskupský stolec v katedrále.

Rituál prvního veřejného představení nového biskupa před intronizací získal již ve středověku podobu velkolepé slavnosti, evokující Kristův vjezd do Jeruzaléma, ale současně i císařské a papežské triumfální vjezdy s vojensko-sakrální symbolikou vítězství a univerzální vlády.⁶¹ Měl velký význam pro reprezentaci hierarchie a vazeb mezi biskupem, diecézním a řádovým kněžstvem, jakož i jednotlivými zemskými stavy, proto také většinou tento starobylý biskupský ceremoniál měl nejrůznější místní varianty a specifika. V raném novověku pak byl v základním biskupském ceremoniálním kompendiu *Cæremoniale Episcoporum* z roku 1564 kodifikován ideální model, doporučující hierarchicky uspořádaný průvod, složený z reprezentace města, aristokracie, a zejména církevní hierarchie diecéze, který měl doprovodit nového biskupa ulicemi města do katedrály k církevním obřadům. Nový biskup měl k branám města přijet na mule (jako Kristus), dále však měl pokračovat na koni (jako vladař), pod baldachýnem neseným významnými muži. I tento potridentský ceremoniál se však dočkal na některých místech specifických variant, přičemž nejlepším příkladem budiž právě Čechy a Morava, kde byl v druhé polovině 17. století obohacen navíc o využití skvostných biskupských kočárů, které se ve středověku k tomuto účelu běžně nepoužívaly a také *Cæremoniale Episcoporum* s nimi nepočítalo.

Podobu ceremonálu a funkci vozu lze dobře demonstrovat na vjezdu Mořice Saského do Litoměřic 7. prosince 1733.⁶² Církevnímu nastolení saského vévody na biskupský stolec předcházelo velkolepé procesí vozů a jezdců, které do města vstoupilo Dlouhou branou a doprovázelo biskupa ulicemi lemovanými diváky a různými obrazy⁶³ ke katedrále sv. Štěpána. Předvoj tvořila jízdní jednotka granátníků a hudebníci s hoboji, lesními rohy a bubny ve skvostných uniformách a livrejích a za nimi exotický zástup mouřenínů a „*Türcken und Tartar in ihrer National-Kleydung*“. Dále následovala kavalkáda dvačtyřiceti vozů (tažených čtyřspřežími) s klérem litoměřické diecéze, uspořádaným podle hierarchie svých úřadů a hodností. Potom již bylo možné zahlédnout první vévodovy osobní vozy (tažené šestispřežími), přivázející na intronizaci litoměřické kanovníky a další významné preláty. Závěr průvodu pak tvořili hosté z řad světské reprezentace (hejtman litoměřického kraje, královští místodržící, zástupce saského kurfiřta a ostatní aristokracie).

⁶⁰ Viz například Julius Bernhard von Rohr, *Einleitung zur Ceremoniel-Wissenschaft der grossen Herren*, Berlin 1733 (reprint Leipzig 1990), s. 609–625.

⁶¹ Daniela Rando, Ceremonial episcopal entrances in fifteenth century north-central Italy: Images, symbols, allegories, in: José Pedro Paiva (ed.), *Religious Ceremonials and Images: Power and Social Meaning*, Coimbra 2002, s. 27–46. – José Pedro Paiva, A liturgy of power: solemn episcopal entrances in early modern Europe, in: Heinz Schilling – István György Tóth, *Cultural Exchange in Early Modern Europe. Vol. I, Religion and Cultural Exchange in Europe, 1400–1700*, Cambridge 2006, s. 138–161.

⁶² *Die An Heiliger Advent – Zeit In der anderten Wochen, am anderten Tag Höchst beglückte erfreuliche Ankunfft, Herrlicher Einzug In Dero Bischöffliche Residentz Des Durchlauchtigsten Hertzogens Und Hochwürdigsten Bischoffens Herrn Herrn Mauritii Adolphi Caroli [...] Erz-Bischoffen in Pharsalien, und Bischoffen zu Leitmeritz, Hertzogs zu Sachsen [...] Zu Leitmeritz [...] Hoch-Feyerlich begangen*, Leitmeritz, bei Frantz Georg Schkrochowsky, 1733.

⁶³ Na náměstí byla například postavena „*porta triumphalis*“ s postavami *Pietas* a *Fides* a trojicí ženských postav s biskupovým monogramem a insigniemi biskupství, spolu s velkým znakem biskupství a saského vévody zcela nahoře. Po stranách brány stály ještě sochy Panny Marie jako Minervy se stádem a na druhé straně Panny Marie jako dobré pastýřky. Ibidem.

Ještě před nimi však jel nejcennější biskupův vůz, označovaný jako „*Ehren-Wagen*“. Byl prázdný a podle soudobého komentáře mělo toto výjimečné umělecké dílo („*die Seltzamkeit der Kunst*“), překypující zlatem, zářícími křišťály, uměleckými malbami a množstvím vnitřních i vnějších ozdob vysoké ceny, vyjadřovat knížecí velikost jeho vlastníka („*eine Hoch-Fürstliche Herrlichkeit*“). Je pravděpodobné, že tímto kočárem byla právě ona zlatá karosa s vyřezávanými putti s vévodskými korunami a obrazem s personifikacemi Spravedlnosti a Míru, která byla později prodána či darována pražskému arcibiskupu Manderscheidovi. V tuto chvíli je však pro nás podstatnější ověření hypotézy, že všechny využití prostředky demonstrace bohatství a vznešenosti – luxusní kočáry a drahocenná spřežení bohatě zdobená skvostrnými ozdobami či krása oděvů dvořanů, vojáků a dalšího doprovodu – reprezentují postavení a moc biskupa nejen jako osoby, ale především jako úřadu.⁶⁴ Spojení intronizace se snahou o zpřítomnění církevně-správního uspořádání diecéze a současně významu arcibiskupství jako stěžejní zemské „instituce“ je totiž podstatou ceremoniálu v Praze, kde litoměřičtí biskupové 18. století nepochybně našli inspiraci.

Z řady zachovaných popisů pražského vjezdu jsme vybrali ukázky z intronizace arcibiskupa Jana Bedřicha z Valdštejna z roku 1676⁶⁵ a Antonína Petra Příchovského z roku 1764.⁶⁶ Arcibiskup byl v obou případech přivítán před Vyšehradskou branou zde shromážděnými představiteli zemských úřadů, tří pražských měst a všemi významnými preláty Čech. Poté metropolita přijal pozvání do honosného vozu nejvyššího purkrabí, neboť spolu s ním a nejvyšším hofmistrem absolvoval na čestném vyvýšeném místě celou triumfální cestu až k arcibiskupské rezidenci. Do města vstoupil za zvuku všech zvonů a výstřelů z děl nejdříve předvoj několika desítek jezdců tří pražských měst ve slavnostních uniformách. Za nimi následovalo šestnáct (1676), respektive dvacet (v roce 1764) vozů předních českých prelátů a na konci jely honosné kočáry samého arcibiskupa (v případě arcibiskupa Valdštejna byly čtyři, mezi nimi jeden „*celý zlatý*“ a jiný zase „*zcela nový*“, v případě Příchovského byly tři), které dílem vezly vizitátory a vyslané představitele svatovítské kapituly, dílem jely prázdné. Dále se však arcibiskup musel dělit o pozornost s nejvyšším purkrabím: Za vozy byli vedeni koně arcibiskupa a nejvyššího purkrabí s luxusně provedenými čabrakami s erby (tzv. „*Handpferde*“), za nimiž jeli na koních spolu s členy arcibiskupova „hofštátu“ také lidé purkrabí (trumpetisté a služebnictvo v bohatých, zlatem a stříbrem zdobených livrejích). Za ceremoniářem s velkým stříbrným křížem mohli diváci konečně spatřit kočár nejvyššího purkrabí s arcibiskupem a oběma

⁶⁴ Litoměřický ceremoniál v roce 1733 se jen nepatrně lišil od uspořádání vjezdu předchozího biskupa Jana Adama Vratislava z Mitrovic (1722–1733): *Adamus Innocens, Postius in Paradiso, (a Deo) Vt operaret Vr, & CVstoDIret ILLVM. ex Gen: 2. c. v. 15. Glorioso Ingressui reverendissimi, & Illustrissimi Domini Domini Joannis Adami, Dei, & S. Sedis Apostolicae gratia Episcopi Litomericensis, e S. R. Imp: Comitibus Wratislaw de Mitrovitz [...] Die 2. & 3. Maji, Anno 1722, Pragae, impressit Joannes Wenceslaus Helm.* – Zachoval se též rukopisný popis vjezdu biskupa Huga Františka z Königsegg a Rottenfelsu (1711–1720) v roce 1716 (SOA Litoměřice, fond Biskupství – Valdštejnova sbírka, sign. B I. F 46 L). – Tento ceremoniál zřejmě na konci 17. nebo na začátku 18. století nahradil původní prostší intronizaci prvního litoměřického biskupa Maxmiliána Rudolfa Schleinitze (1655–1675), který městem prošel pěšky pod baldachýnem, neseným čtyřmi radními města (ibidem, sign. B I. F 13 L).

⁶⁵ Rukopisné poznámky k vjezdu in: NA, APA, inv. č. 3291, kart. 2004. – K Valdštejnovi viz Lubomír Slavíček, „Conte savio“. Jan Bedřich z Valdštejna – mecenáš a podporovatel umění, *Dějiny a současnost* XV, 1993, č. 1, s. 13–16. – Arkadiusz Wojtyła, „Cardinale langravio“ i „Conte savio“ – dygnitarze Rzeczy w barokowym Rzymie, *Quart. Kwartalnik Instytutu Historii Sztuki Uniwersytetu Wrocławskiego* Nr. 2 (4), 2007, s. 27–39.

⁶⁶ *Beschreibung des Feyerlichen Einzuges, Und Der Einführung, Welche von den [...] Herrn, Anton Peter Des Heil. Röm. Reichs Fürsten und Grafen Przychowsky, Erzbischoffe zu Prag [...] dem 12ten Monatstag May im Jahr 1764. In die königlichen Prager-Städte, und den 13ten in die Domkirche zu St. Veit gehalten worden ist*, Prag, bey Johann Joseph Clauser, 1764. – Rukopisné poznámky in: NA, APA, inv. č. 3296, kart. 2007.

nejvyššími zemskými úředníky, doprovázený sloužícími a jízdní jednotkou složenou z úředníků pražských měst, arcibiskupství a nejvyššího purkrabství. Za ním se pak pomalu vinul dlouhý had dalších honosných vozů, vezoucích zástupce ostatních zemských úřadů a aristokracie (v roce 1676 bylo kočárů čtyřicet, o osmadvadesát let později dvacet). Slavnostní průvod se za zvonění zvonů a výstřelů z kanonů propletl ulicemi všech tří pražských měst, arcibiskup cestou žehnal shromážděným představitelům zdejšího kléru, vyslechl uvítací projevy představitelů městských rad, univerzity a jezuitských kolejí (které připravily i vlastní hudební produkce) a cestu zakončil ve svém paláci (v případě Valdštejna to byl majorátní dům na Malé Straně, arcibiskup Příchovský odjel do arcibiskupské rezidence na Hradčanech). Odkud se následujícího dne vydal v doprovodu prelátů a diecézního kněžstva do katedrály, kde byl slavnostně instalován.

Třetím biskupstvím, kde je doloženo použití slavnostního vozu během intronizačního vjezdu biskupa, je Olomouc. Zdejší ceremoniál se však od pražského liší hned v několika ohledech.⁶⁷ Třídenní slavnost zahajovalo shromáždění a přísaha biskupských leníků v biskupově rezidenci Kroměříži. Druhého dne manové doprovázeli biskupa do Olomouce, kde se konal slavnostní vstup do města a intronizace v katedrále.⁶⁸ Průvod, směřující za zvuku kostelních zvonů a salv pevnostních děl Kateřinskou branou přes město k olomoucké rezidenci biskupa, byl podobně jako v Praze uveden jezdcí měšťanské gardy s trubači a bubeníkem, a také „*Handpferde*“ v barvách Olomouce a Moravy. Za nimi následovalo obvykle několik desítek biskupských zaměstnanců na koních (vojáci, úředníci, sloužící) a významná část průvodu byla vyhrazena biskupským manům, v jejichž slavnostních vozech jeli jejich dvořané, pážata a další služebnictvo. Za kočáry několika vybraných hostů z řad významných moravských prelátů byly k vidění biskupovy slavnostní vozy tažené šestispřežními, které obvykle vezly nejvyšší úředníky a hodnostáře biskupova dvora. Za nimi cválali sami biskupští leníci z rytířského a panského stavu na vyšňořených koních, ve slavnostních oděvech a s tasenými zbraněmi, v zádech s jízdními trubači, bubeníky a „*Handpferde*“ v biskupských barvách, červené a stříbrné. Následující spřežení biskupova nejvyššího štolmistra ve slavnostním dvojmístném voze pak pravidelně uvádělo na scénu nejkrásnější kočár s biskupem a dvěma zástupci kapituly. Doprovázeli jej pěší husaři v rudých a stříbrných oděvech a další členové biskupova dvora na koních, za nimiž obvykle jely dva další biskupovy parádní kočáry připravené pro sídelní kanovníky olomoucké kapituly. Jejich osobní prázdné vozy a kočáry nesídelních kanovníků byly zařazeny na závěr průvodu, který zakončovala čtyřspřeží olomouckého a kroměřížského magistrátu a zástupci biskupských měst. Průvod po dvou hodinách a několika zastávkách, vyplněných gratulacemi představitelů města, jezuitské univerzity a přehlídkou

⁶⁷ Tiskem byly vydány popisy následujících vjezdů: Karel z Liechtensteinu-Castelkorna (*Kurtze Relation des Einzuges, welchen [...] Karl [...] von Liechtenstein den 27. October 1664 Nachmittags umb 4 Uhr in der Königl. Stadt Ollmütz öffentlich gehalten*, Ollmütz 1664); Karel Lotrinský (pozn. 35); Wolfgang Hannibal ze Schrattenbachu (pozn. 39); Jakub Arnošt z Liechtensteinu-Castelkorna (pozn. 42). – Rukopisné podklady pro intronizační ceremoniál kardinála Troyera a popis intronizace arcibiskupa Trauttmansdorffa se nachází in: ZAO, AO, inv. č. 3137, kart. 1368. – Rukopisný popis vjezdu biskupa Egkha: ibidem, knihy, inv. č. 29, sign. C35. Popis intronizace kardinála Colloreda: ibidem, MCO, inv. č. 5701, kart. 1169. – Slavnostním vjezdům olomouckých biskupů věnoval nedávno skvělou studii Martin Elbel, *Bishop's secular entry: Power and representation in inauguration ceremonies of the eighteenth-century Bishops of Olomouc*, in: José Pedro Paiva (ed.), *Religious Ceremonials and Images: Power and Social Meaning*, Coimbra 2002, s. 47–60.

⁶⁸ K lennímu zřízení olomouckých biskupů a k jejich svazku s many, v 18. století stále více uvolňovaném vlivem státních zásahů, viz Zuber (pozn. 10), s. 22–25.

posádky pevnosti, dospěl k biskupské rezidenci, kam byl nový biskup uveden kanovníky a many a kde se konala velkolepá hostina, zakončená až v pozdních večerních hodinách velkým ohňostrojem.⁶⁹

První vjezdy nového typu jsou doložené v Olomouci za biskupa Karla z Liechtensteinu-Castelcornu v roce 1664,⁷⁰ v Praze za Matouše Ferdinanda Sobka z Bílenberka v roce 1669.⁷¹ Obě slavnosti se od tradiční podoby intronizace, reprezentované ještě například vjezdy prvních biskupů v Litoměřicích v roce 1656 a Hradci Králové v roce 1666, lišily právě využitím nového typu ceremoniálního kočáru. Naproti tomu však mezi novými ceremoniály v Olomouci a Praze nacházíme naopak nápadné rozdíly. V Olomouci šlo evidentně zejména o reprezentaci světské moci olomouckých biskupů. Ceremoniál totiž představuje biskupa jako nejvýznamnějšího aristokrata země, který se nemusí o pozornost diváků dělit s nejvyššími zemskými úředníky jako arcibiskup v Praze. Povšimněme si, že olomoucký biskup také není obklopen zástupy kněží a prelátů, ale jako světský lenní pán je doprovázen svými vazaly, kteří nejen jedou s velkou parádou na koních s tasenými meči, ale v průvodu vezou i vlastní slavnostní vozy s dvořany a služebnictvem. Knížecí prestiž olomouckého biskupa reprezentují početní členové jeho „hofštátu“ (dvorští úředníci, kavalíři, pážata, lokajové, gardisté) a zástupci biskupských měst, lesk úřadu zvyšují také významní hosté a vozy výlučně aristokratických kanovníků zdejší metropolitní kapituly, pro něž ovšem biskup při této příležitosti pravidelně vyhrazuje své vlastní kočáry. A zatímco v Praze byl ve shodě s doporučeními *Cæremoniale Episcoporum* před arcibiskupem nesen stříbrný kříž, v Olomouci tento motiv chybí a roli „předvoje“ biskupova vozu přebírá – stejně jako v královském a císařském ceremoniálu⁷² – nejvyšší štolmistr v biskupově honosné dvoumístné karose.⁷³ Reprezentaci

⁶⁹ Tato základní struktura biskupského vjezdu se víceméně opakuje od první podrobně zaznamenané intronizace Karla z Liechtensteinu-Castelcornu, u dalších biskupů se liší v detailech, daných složením dvora či přítomnosti významných hostů. Okázalý světský úvod biskupské intronizace dostal osvěcensky střídmejší podobu teprve v roce 1777 při vjezdu prvního olomouckého arcibiskupa Antonína Theodora Colloredo-Waldsee (1777–1811). Bylo to nepochybně v souladu s představami státních úřadů, které se ostatně již od poloviny 18. století snažily omezovat účast svých úředníků a vojáků olomoucké posádky. Kardinál Colloredo (a po něm arcibiskup Trauttmansdorff a další) proto projeli Olomoucí téměř bez zastávky v prostém cestovním voze, který doprovázelo jen pár jezdců, dva trubači a dva poštovní vozy s biskupovým doprovodem. Slavnostnímu ceremoniálu nyní dominovalo procesí kněžstva, směřující následujícího dne od rezidence do katedrály. Arcibiskup Trauttmansdorff se v roce 1815 snažil využít všechny tři Troyerovy vozy alespoň při obvyklém návratu z katedrály do rezidence a evokovat tak alespoň na krátkou chvíli velkolepé slavnosti z dob největší moci a slávy olomouckých biskupů, nicméně přesto můžeme hovořit o založení nového intronizačního ceremoniálu, zdůrazňujícího především duchovní a náboženskou symboliku. Martin Elbel tuto změnu interpretoval jako logickou volbu, diktovanou nejen ekonomicky, ale zejména politicky: byla jí odstraněna jedna z příčin sporů o přednostní postavení s představiteli státu a jeho úřadů, navíc v době osvěcenských reformů představovalo nové pojetí „*duchovního vstupu*“ přece jenom vhodnější formu reprezentace duchovní instituce. Viz Elbel (pozn. 67), s. 59.

⁷⁰ Martin Elbel (ibidem, s. 55–56) spojil vznik olomouckého ceremoniálu s biskupem Leopoldem Vilémem, který se mimochodem v roce 1638 na ceremoniál dotazoval kapitulního děkana, kterého tím patrně poněkud zaskočil, protože na poslední vjezd (kardinála Františka z Dietrichsteina) z doby před bezmála čtyřiceti lety si již žádný z kanovníků nepamatoval. Podle Elbela mohl právě arcivévoda Leopold Vilém mít dostatečně silnou pozici k prosazení mimořádné role biskupa v rámci ceremoniálu. Zdá se však, a zvláště to vynikne při srovnání s pražským modelem, kterého se účastnila kompletní reprezentace země, že olomoučtí biskupové nemuseli nutně prosazovat svůj intronizační ceremoniál silou, neboť role dalších zúčastněných, nacházejících se mimo biskupskou jurisdikci a alespoň hypoteticky neuznávajících privilegované postavení biskupů byla vlastně zcela marginální; například opatí významných moravských klášterů se ho účastnili zpravidla v nevelkém počtu, jen jako biskupovi zvláštní hosté.

⁷¹ Arcibiskup Sobek se mimochodem na detaily ceremoniálu intronizace předtím dotazoval právě Karla z Liechtensteinu-Castelcornu. Podrobněji viz Petr Maťa, „O felix Bohemia, quando sacerdotum consiliis regebaris.“ Geschichte als Argument im politischen Denken des höheren Klerus Böhmens und Mährens im 17. und zu Beginn des 18. Jahrhunderts, in: Joachim Bahlcke – Arno Strohmeier (edd.), *Die Konstruktion der Vergangenheit. Geschichtsdenken, Traditionsbildung und Selbstdarstellung im frühneuzeitlichen Ostmitteleuropa* (=Beiheft der Zeitschrift für Historische Forschung XXIX), Berlin 2002, s. 307–322.

⁷² Viz například popis pražského vjezdu Karla VI.: *Ausführlich und Gründliche Vier Berschreibungen, Erstens: Dess Einzugs, Welchen [...] Carolus Der Sechste, Mit [...] Gemahlin Elisabetha Crhristina, In die [...] drey Prager=Stätte gehalten [...]*, Prag bey Wolfgang Wickhart, 1723.

⁷³ Analogickou roli hrál císařský nejvyšší štolmistr při slavnostních jízdách pro habsburské nevěsty – viz například druhotné využití původně vyslaneckých vozů Josefa Václava z Liechtensteinu při jeho pozdější cestě do Parmy pro nevěstu arcivévodky Josefa, kterou podnikl právě z tohoto titulu (viz Kugler, pozn. 8, s. 60). – Dalšími nápadnými motivy z královských vjezdů, které

církevního rozměru biskupova úřadu byl totiž vyhrazen až třetí den intronizace, který vyplnilo procesí kněží a prelátů do katedrály sv. Václava, nastolení nového biskupa a odjezd z chrámu, doprovázený obvyklými projevy milosti a štědrosti.⁷⁴

V Olomouci za Karla z Liechtesteinu-Castelkorna, muže s neobyčejně vyvinutým smyslem pro vizuálně působivé vyjádření ideologie jeho úřadu, vznikla (či byla inovována) celá řada biskupských ceremoniálů, jejichž společným znakem je demonstrace knížecího statutu olomouckých biskupů. Okázale světskou podobu tehdy získaly nejen intronizace, ale například také vjezdy do vídeňské rezidence českých králů, kam olomoučtí biskupové přijížděli – opět v doprovodu svých manů, dvořanů a úředníků i vojenské gardy s hudbou – složit lenní slib a požádat o potvrzení privilegií biskupství jakožto přímého léna české koruny.⁷⁵ Pražský ceremoniál se naproti tomu více blížil ideálnímu modelu biskupské intronizace, kodifikované v *Cæremoniale Episcoporum*. Proto v něm také hrála významnější roli prezentace hierarchie celého duchovního stavu a jeho společenských a mocenských ambicí. Avšak náležitě působivou a velkolepou podobu arcibiskupského vjezdu bylo možné prosadit jen po dohodě s nejvyššími zemskými úředníky a po výslovném schválení panovníkem – a právě proto byl v rámci arcibiskupského rituálu nakonec tak nápadně demonstrován také konsensus a ideál jednoty a shody mezi duchovenstvem a politickými špičkami země, jenž jinak byl v jejich konfliktním partnerství spíše vzácným jevem.⁷⁶

V Praze i v Olomouci však byl vybrán shodný nástroj vizualizace určitých souvislostí, symbolů a hodnot – moderní typ slavnostního ceremoniálního vozu. Pro svou nákladnost a vizuální působivost se stal pro celou řadu biskupů vítanou příležitostí k – řečeno terminologií současné historiografie – dobře zúročitelné investici do vlastní prestiže. Je například charakteristické, že nová výmalba tří „knížecích“ kočárů Ferdinanda Julia Troyera z let 1746/1747 je zarámována několika událostmi se závažnými dopady pro „symbolický kapitál“ nástupců Karla z Lichtensteinu-Castelcorna. Po Troyerově lenním slibu v říjnu 1746 se lesk úřadu olomouckých knížat-biskupů zvyšuje novým udělením titulu vévodů a biskup je v dubnu 1747 také osobně oceněn, když přijíždí do vídeňské katedrály převzít z rukou císaře kardinálský klobouk. Oficiální zákaz účasti vojenské posádky císařské pevnosti v průvodu při biskupově velkolepém vjezdu do Olomouce v srpnu téhož roku nicméně symbolizuje stále větší podřízenost biskupů státní moci.⁷⁷ Pro kardinála to jistě byla velice citlivá záležitost, kterou nepochybně nemohl chápat jinak než jako určité snížení vážnosti intronizačního ceremoniálu, zvláště když poslední vjezd biskupa do Olomouce byl ještě v živé paměti. Mohla snad právě tato skutečnost ovlivnit odložení termínu intronizace, konané až dvacet měsíců po volbě, a mít vztah k objednání nové výzdoby kočárů?

nacházíme v olomouckém ceremoniálu (a které chybí v pražském) je také uspořádání bezprostředního biskupova doprovodu s pěšími gardisty kolem vozu a jízdními pážaty za ním.

⁷⁴ K významu štědrosti a roli obdarování a přijímání v biskupských ceremoniálech srov. Rando (pozn. 61), s. 32–40.

⁷⁵ Z posledních studií, věnovaných biskupu Liechtensteinovi viz například Radmila Pavlíčková, *Sídla olomouckých biskupů za Karla z Liechtensteinu-Castelkorna (1664–1695)* (disertační práce), Katedra historie FF UP, Olomouc 2001. – Eadem, *Sídla olomouckých biskupů: mecenáš a stavebník Karel z Liechtensteinu-Castelkorna 1664–1695*, Olomouc 2001. – Petr Ingerle, Paris Gille: Infula pro pro Karla II. z Liechtensteinu-Castelkorna. Emblematická apologie církevního aristokrata, in: Beket Bukovinská – Lubomír Slaviček (edd.), *Pictura Verba Cupit. Sborník příspěvků pro Lubomíra Konečného*, Praha 2006, s. 57–68. – K lennímu slibu biskupů ve Vídni viz Zuber (pozn. 10), s. 16.

⁷⁶ Mařa (pozn. 71), s. 319. – K postavení duchovenstva v 17. století v Čechách též nejnověji Alessandro Catalano, *Zápas o svědomí. Kardinál Arnošt Vojtěch z Harrachu (1598–1667) a protireformace v Čechách*, Praha 2008.

⁷⁷ Zuber (pozn. 10).

Ať tak či onak, Troyerův vjezd i jeho vozy nakonec skutečně sehrály stěžejní úlohu v aktivním utváření obrazu moci a prestiže biskupství v historické paměti. V roce 1783 – nedlouho po skromné intronizaci prvního arcibiskupa Colloreda-Waldsee – totiž Troyerův vstup do Olomouce do nejmenších detailů zachytil zřejmě brněnský malíř František Vavřínek Korompay na objednávku kardinálova synovce na svém monumentálním, šest metrů dlouhém obraze. Právě rozměrné plátno z kroměřížské obrazárny se pak spolu se třemi zlacenými kočáry, uloženými v Olomouci, stalo pietně udržovanou památkou, připomínající bývalou nádheru slavnostních vjezdů barokních olomouckých biskupů.⁷⁸

Malířská výzdoba biskupských kočárů

S pohledem na množství pečlivě zaznamenaných kočárů na Korompayově obraze se nyní zaměříme více na roli ceremoniálního vozu jako obrazu a média vizuálního sdělení. Bezesporu významnou roli při vnímání bohatě zlacených a skvostně vyzdobených kočárů hrála už sama okázalost, dokonalost řemeslného provedení a nákladnost použitých materiálů. My se však pokusíme především důkladněji prozkoumat ikonografickou koncepci figurální malované dekorace vozů a analyzovat, zda se obecně odlišuje od běžně využívané ikonografie vozů a zda je tu možné hledat ideové spojení s osobnostmi biskupů a jejich sebe prezentací.

Dekorování olomouckých vozů Ferdinanda Julia Troyera nalézáme dnes v „úplnosti“ u dvou větších vozů, opatřených figurální malbou. Výmalba třetího vozu, berlíny „Kinských“, dnes ukazuje „pouze“ motivy grotesek a heraldickou symboliku, tedy vrstvu spojenou s druhotnými zásahy z doby arcibiskupa Colloreda-Waldsee. Nelze však vyloučit skutečnost, že malby jednotné ikonografické koncepce pokrývaly původně všechny tři kočáry, získané pro účely Troyerovy intronizace. Pro danou skutečnost by mluvila i existence černého překrytí zadní části kabiny berlíny „Kinských“.

Výzdoba největšího z olomouckých vozů (č. 1, „Richelieu“) je tvořena z osmi větších základních polí na dřevěném korpusu vozu, a z jednoho výjevu malovaného na plátně a adjustovaného na zadní horní část kabiny vozu. Boční strany kabiny jsou ještě dotvořeny pěti drobnými poli, jedním pod kočárovými dvířky na spodní straně a čtyřmi v horní partii v rozích pod skly oken vozu na každé straně.

Základní ideovou osu čtyř stran kočáru tvoří alegorická znázornění čtyř živlů, reprezentovaných čtveřicí antických božstev. Na pravé straně vozu je to živel vody v podobě boha Neptuna, jedoucího na voze s dvojspřežím mořských koní a doprovázeného tradičně Tritónem a Néreidkou na delfínu. Ve vedlejších polích kočárové strany dotvářejí ústřední alegorii seskupení postav putti, kteří svými atributy odkazují k centrálnímu výjevu. K postavě Neptuna se druží vlevo putti lovící do sítí ryby a napájející rybu vínem a vpravo putti s pádlem, lasturami a koráli. Drobné rohové doplňky nahoře opět přinášejí tematiku spjatou s vodním živlem: Vlevo nahoře putto s perlorodkami, vpravo nahoře putto s mušlemi a koráli, ve cviklech nad ústřední malbou vodní ptáci (patrně rackové) a ve výplni pod dveřmi mořská panna či Néreidka s hlavou ověšenou mořskými řasami.

⁷⁸ Jiří Kroupa, heslo František Vavřínek Korompay, in: Togner (pozn. 2), s. 215–216. – K restaurování vozů v průběhu 19. století a jejich využívání arcibiskupy viz Burian (pozn. 2).

Levá strana kočáru je zasvěcena alegorii vzduchu v podobě boha Eola, obklopeného čtyřmi větry. Ač ne detailně se všemi přidanými atributy, přesto se bohové větrů ukazují v intencích Ripovy *Iconologie* odlišeni co do hierarchie a věku. Král větrů Eolus se tyčí uprostřed se žezlem v ruce a přičleněná čtveřice, ztotožnitelná s větry Eurem, Zeffirem, Boreem a Austrem, je rozčleněna do podoby dvou mužů a dvou dětí.⁷⁹ V drobných polích vpravo a vlevo nahoře jsou putti s mušlí a s nádobou vody a ve cviklech v blízkosti ústřední scény dva výjevy s hlavami foukajících větrů, zatímco ve velkých polích po stranách dveří se již symbolika více přibližuje živlu vzduchu, neboť obsahuje zejména hudební nástroje a motivy mýdlových bublin. Dva putti v levém poli jsou namísto obvyklého dětského vzezření netradičně znázorněni v „mužské“ a „ženské“ podobě: Jinoch hraje na buben a dívka stojí na knize a vypouští mýdlové bubliny, které jsou zpodobeny na zemi vedle ležící helmice s chocholem.⁸⁰ V protějším pravém poli se nacházejí další dva putti s hudebními nástroji. Poslední, nejnižší položená malba v malé výplni pod dveřmi obsahuje další alegorickou postavu větru, která je situována do prostoru jeskyně.

Čtveřice živlů dotváří na zadní straně vozu výjev Vulkánovy dílny odkazující na oheň a na přední straně vozu pak bohyně Země – Ceres, tradičně vyobrazená na svém voze taženém dračím spřežením. Božstva řecko-římské mytologie jako zástupní představitelé alegorií čtvera živlů náležela k běžně využívané raně novověké ikonografii, která pouze v alegorii Vzduchu netradičněji volila bohy větrů namísto kupříkladu Jupitera či Júnóny.⁸¹

Malba na plátně v horní části zadní strany kočáru ukazuje mladíka na voze se čtyřspřežím, před nímž uniká okřídlená ženská postava snědé pleti, držící dvě nemluvnata. Scéna představuje alegorii Dne odhánějícího Noc⁸² a ústřední jinošská postava byla v dosavadní literatuře tradičně spojována se slunečním božstvem, Apollónem na voze.⁸³ Skutečnost, že by postava Apollóna byla okřídlená, se však vymyká z rámce standardně využívané ikonografie, přitom konkrétnější specifikaci přináší ve svém textu rovněž Ripova *Iconologia*. Popis personifikace *Giorno naturale* svou charakteristikou⁸⁴ přesně odpovídá malbě na olomouckém voze, kde vidíme okřídleného chlapce s pochodní a kruhem v ruce, kterak řídí vůz tažený čtyřmi koňmi, bílým, černým, a dvěma hnědáky. Barevné odlišení koňského spřežení tedy symbolizuje čtyři části dne: svítání, západ, poledne a půlnoc a uzavřený kruh v ruce jinocha značí dobu, během níž slunce oběhne svou dráhu kolem Země. *Giorno naturale* je na výjevu

⁷⁹ Ripa se věnuje drobnopisnějšímu odlišení jednotlivých větrů, což se však na malbě neobjevuje. Ta kopíruje pouze základní a vžitou (a mnoha klasickými autory popsanou) představu o větrech, které vanou ze čtyř světových stran: Piero Buscaroli, *Cesare Ripa. Iconologia (Edizione pratica)*, Milano 1992, s. 457–459.

⁸⁰ V Ripově *Iconologii* jsou v souvislosti s alegoriemi větrů zmíněny dívčí postavy (*Aura*), které se objevují ráno, v poledne a večer a roznášejí větrem semena květin. Tato postava je popsána jako blondatá děvče s květy ve vlasech. Nelze vyloučit, že putto s výrazně dívčími rysy mohlo být ovlivněno obdobnými popisy: Buscaroli (pozn. 79), s. 459–460.

⁸¹ Nejobvyklejší kombinace symboliky čtyř živlů uvedeny in: Gerhard Frey – Ellen J. Beer – Karl August Wirth, heslo *Elemente*, in: *Reallexikon zur deutschen Kunst IV*, Stuttgart 1958, s. 1256–1288.

⁸² Výjev nejpřesněji identifikován jako *Den zahánějící Noc* Johannem Kronbichlerem bez dalších obecných ikonografických komparací, ale s poukazem na obdobné výjevy z ruky Michelangela Unterbergera, protějškové scény *Dne a Noci* (Kunsthistorisches Museum ve Vídni; obrazy sloužily jako supraporty v apartmánu Františka Karla v Schönbrunnu): Kronbichler (pozn. 2 a 32).

⁸³ Burian (pozn. 2), s. 120. – Grmolenská (pozn. 2), s. 20. – Zápalková (pozn. 2), s. 17.

⁸⁴ „*Si dipinge giovane, alato, per la ragione detta nella figura dell'anno, con un cerchio in mano sopra un carro, sopra le nuvole con un torchio acceso in mano, essendo tirato il detto carro da quattro cavalli, uno di color bianco, l'altro di color scuro, gl'altri due di color baio, & significano le quattro sue parti, cioè il nascere e tramontare del Sole, il mezzo giorno, & la mezza notte, li quali tutte quattro giunti insieme fanno il giorno naturale, che è tutto quel tempo, che consuma il Sole in girare una volta sola tutto 'l cielo, il che si nota col circolo, che la detta figura tiene in mano*“: Buscaroli (pozn. 79), s. 159.

doprovázen postavou Jitřenky, která bývala součástí mnoha alegorií obdobného typu a zároveň odhání postavu Noci. Noc je komponována rovněž v souladu s mnoha dobovými popisy a vyobrazeními jako žena s hvězdami na šatu a dvěma dětmi v náručí, černým a bílým – shodně se lze s alegoriemi Noci setkat ve vlivných mytografiích Vincenza Cartariho *L'immagini degli Dei* či Natale Contiho *Mythologia*. V průběhu 18. století se popis a výklad totožné personifikace objevuje kupříkladu i v teoretickém spise Franze Christopha von Scheyba *Orestrio von den drey Künsten*, když zmiňuje výzdobu paláce v Caprarole od Taddea Zuccariho, která využívá motivů cykličnosti přírody. Noc je tu celá v černém, s černým koněm, s bílým dítětem, které spí (znamenající Spánek) a s černým mrtvým dítětem, které pouze vypadá, že spí (znamenající Smrt), neboť Noc je matkou Spánku i Smrti. Obrazy téhož námětu se dočkaly popularizace také skrze grafické reprodukce Jeremiase Falcka a Jonase Suyderhoefa podle děl Joachima von Sandrarta *Den a Noc* z roku 1643 (ze sbírek Bayerische Staatssammlungen).⁸⁵ Čtyři základní živly, jež tvoří celé univerzum, jsou tedy na biskupském voze spojeny se symbolikou věčně se opakujícího denního cyklu.⁸⁶

Druhý ze slavnostních vozů biskupa Troyera zachovává obdobnou strukturu výzdoby jako předchozí, tedy obrazy na osmi hlavních polích korpusu vozu a jeden na plátně, adjustovaný na zadní horní část kabiny. Na tomto voze však schází drobné doplňkové scény v rozích a dolních partiích postranních částí kabiny. Základní osu čtyř velkých polí čtyř stran kabiny tvoří zpodobení čtyř světadílů, k nimž se pojí menší výjevy, přinášející různé alegorické postavy, vesměs ripovského původu. Pravé straně vozu vévodí postava Asie – ženy v tureckém odění, pod jejímiž nohama se skví zbroj a válečné trofeje a kterou doprovází putto na velbloudu nesoucí prapor. Nalevo od Alegorie Asie je v menším poli vypodobena ženská postava s korunou na hlavě, s fasces, granátovým jablkem v ruce a vránou sedící jí u nohou,⁸⁷ zatímco symetricky na opačné straně stojí postava vojáka, oděná v antické zbroji, která drží věnce v rukou a balancuje na okraji pukající země, z níž šlehají ohnivé plameny. I tato alegorická postava se opírá o Ripovu *Iconologii*, konkrétně personifikaci patriotismu, Lásky k vlasti – *Amor della Patria*, která je symbolicky spojena s mladým mužem, jehož síla vzrůstá s přibývajícím roky. Připojené věnce se také odlišují, první je uvit z býlí a zastupuje slávu za ochranu

⁸⁵ Natale Conti, *Mythologiae sive explicationis fabularum libri decem, in quibus omnia prope naturalis et Moralis philosophiae dogmata in vererum fabulis contenta fuisse perspicue demonstratur: Opus cuiusvis facultatis studiosis perutile ac prope necessarium. Accessit G. Linocerii Mvsarvm Mythologia, & anonymi observationum in totam de dijs gentium narrationem Libellvs. Adiectae sunt insuper nouissimae huic, post Gemanica & Gallicam, edicioni elegantissimae Deorum imagines, & eruditissimae mythologiae. M. Antonij Tritonij Vtinensis Omnia summo studio, & exquisito labore emendata*, Patavii, apud Petrum Paulum Tozzium, 1616, s. 119. – Franz Christoph von Scheyb, *Orestrio von den drey Künsten der Zeichnung Mit einem Anhang von der Art und Weise, Abdrucke in Schwefel Gyps, und Glas zu verfertigen auch in Edelsteine zu graben Franz Christoph von Scheyb in Gauboeckelheim. Erster Theil*, Wien 1774, s. 193–194. – Caterina Volpi, *Le immagini degli dèi di Vincenzo Cartari* (Quaderni di Commentari), Roma 1996, s. 378. – Christian Klemm, *Joachim von Sandrart Kunst-Werke u. Lebens-Lauf*, Berlin 1986, s. 122–123, kat. č. 47, 48. – Claudia Cieri Via, *L'arte delle Metamorfosi. Decorazioni mitologiche nel Cinquecento*, Roma 2003, s. 45.

⁸⁶ Příchod dne (často symbolizovaný bohyní Aurorou) a nastolení jeho vlády nad Nocí (jakož i zobrazení fází Dne) náleželo již od renesance k hojně užívaným a oblíbeným alegoriím, zvláště užívaným pro výzdobu parádních apartmá rezidencí: známé jsou například výjevy Baldassare Peruzziho v římské ville Farnesinè, Guercinovy v Casino Ludovisi či z našeho prostoru mladší znázornění v Horním Belvederu ve Vídni od Carla Carloneho či na Moravě na zámku v Plumlově či na zámku ve Slavkově u Brna od Andrey Lanzaniho. K ikonografii Dne a Noci například: Stefano Pierguidi, „Le hore più principali del giorno”: L' iconografia della Notte, dell' Aurora e del Giorno, *Schifanoia* 22/23, 2002, s. 121–144. – J. Richard Judson, Allegory of Dawn and Night, *Wadsworth Atheneum Bulletin* 1966, Vol. 2, Number 2, s. 1–11. – Radka Miltová, „Najde se Ovidia Metamorphosis, o kunstú tělesné lásky”. *Receptce Ovidiových Metamorfóz v barokním umění v Čechách a na Moravě* (disertační práce), Seminář dějin umění FF MU, Brno 2008, s. 184–187.

⁸⁷ Díky kombinaci daných atributů prozatím uniká přesné vysvětlení dané postavy: Vzhledem k přítomnosti fasces by se dalo uvažovat o souvislosti s *Právem, Spravedlností* či *Vítězstvím*.

své země a druhý z listů dubu zase připomíná záchranu života. Propast pod nohama muže se vztahuje k myšlence neoblomnosti lásky k vlasti, neboť ji přes svou hrozivost nijak neohrožuje.⁸⁸

Protější levou stranu kabiny vozu ovládá personifikace Evropy, obklopená tradičními atributy – bílým koněm a předměty odkazujícími na oblast triumfálně válečnickou a na oblast věd a umění. Evropa se žezlem v ruce je usazena na kamenném soklu s válečnými trofejemi pod nohama a rukou opřenou o architektonický plán. Poblíž je na zemi znázorněn putto obklopený symboly malířství a sochařství (paleta, busta a kladivo), knihou, loutnou a zemským glóblem. Kompozici doplňuje vznášející se a troubící putto s palmovou ratolestí a v zadním prospektu výjevu lze ještě rozeznat centralizovanou stavbu chrámku. Po levé straně personifikace Evropy lze spatřit ženskou postavu ve zbroji, držící kopí a olivovou snítku, spojitelnou pravděpodobně buď s tradiční personifikací *Síly* (*Fortezza*), k jejíž osobě se pojí zbroj, kopí a dubová snítka jako odkaz na sílu těla i ducha, anebo s personifikací *Míru* (*Pax*), u něž se vyskytuje nejčastěji olivová ratolest, meč a někdy zbroj.⁸⁹ Protějškem *Fortezzy/Pax* je na Troyerově voze další ženská alegorická figura, tentokrát s rohem hojnosti a klasy obilí. V tomto případě se opět jedná o standardně využívanou personifikaci *Hojnosti* (*Abundantia*), jejíž symbolika byla kodifikována nejen Cesarem Ripou.⁹⁰

Zadní strana kabiny je svázána s africkým kontinentem, jenž je vtělen do podoby černošské ženy se sloní kůží na hlavě a slunečníkem. Afrika se opírá o lva a roh hojnosti s klasy a k její levici se vine putto s papouškem, krajinné pozadí bylo v levé části kompozice obohaceno o znázornění slona. Zbývající přední strana vozu logicky odkazuje k poslednímu a „nejmladšímu“ ze čtyř kontinentů, Americe, jež v podobě ženy v „indiánském“ odění (z ptačích per a s lukem a šípy) překonává pokořeného nepřítele. Amerika pluje na loďce, vedle níž je zpodoběn krokodýl a na níž se putto snaží vhodit rybářské sítě do vody.

Znázornění čtyř světadílů na biskupském voze se nijak neodchyluje od běžné ikonografické tradice, jak ji kodifikovaly četné ikonografické příručky včetně Cesara Ripy, jehož znalost je při vytváření celého programu i jednotlivých komponent výzdoby zjevná. Ostatně Ripův „bestseller“ osvětluje i ideový vztah čtyř stran kabiny vozu k poslední malbě, vytvořené na plátně a umístěné v horní části kabiny. Ústřední bod daného výjevu představuje znázornění boha Pana, jedoucího na voze a objímajícího nymfu. Pan se na malbě ukazuje v tradiční polo-kozlí podobě s pastýřskou holí a sýringou v ruce, nymfa nemá další přidané atributy. Proti této dvojici se vznáší Chronos, ověnčený květinovým věncem a držící přesýpací hodiny ovinuté uroborem. Tento základní rozvrh doplňuje vpravo dole putto na zemském glóbu a vlevo nahoře skupina putti, pouštějících mýdlové bubliny. Pro zdánlivě vzdálený vztah této scény se čtyřmi světadíly přináší *Iconologia* jasné spojení. Pan se pro své jméno, znamenající univerzum, stal zástupným symbolem Světa (Mondo) a jeho rohy byly od antiky spojovány se Sluncem a Měsícem. Veškerou symboliku Pana jako univerza Ripa zmiňuje s odkazem na první knihu Boccacciovy *Genealogia deorum* a dílo *Hieroglyphica* Pierra Valeriana a uvozuje jí následný

⁸⁸ Buscaroli (pozn. 79), s. 20–22.

⁸⁹ Ibidem, s. 142–144.

⁹⁰ Ibidem, s. 3–4. Spojení *Pax – Abundantia* či *Fortezza – Abundantia* bylo velmi časté a bezpochyby se coby svazek pozitivních a oslavných personifikací vztahuje k oslavě kontinentu Evropy.

výklad čtyř světadílů, jakožto čtyř hlavních částí světa.⁹¹ V případě tohoto vozu byla uvedená symbolika ještě obohacena o motiv času, jeho pomíjivosti, ale i věčného trvání, které ovlivňuje chod všech pozemských věcí.

Ikonografický rozbor jednotlivých částí druhého z vozů, patrně mnohem více než prvního svědčí o jednotné ideové koncepci, což by ukazovalo na časovou blízkost všech maleb. Vzhledem k některým dřívějším předpokladům, že malby na plátně náleží ke starší vrstvě objednávky,⁹² si lze stěží představit, že by na jejich základě byl koncipován zbytek výzdoby. Lze naopak předpokládat, že na počátku stála jasná ideová objednatelská koncepce, která byla realizována postupně několika umělci. Nejen formální blízkost, ale rovněž i ikonografické ladění obou biskupských vozů tedy vybízí k domněnce, že se jednalo o jednotnou koncepci a objednávku, směřující k hlavnímu slavnostnímu aktu, intronizaci. Často byly totiž alegorie živlů a světadílů, spolu se symbolikou času či denních a ročních cyklů, vzájemně provázány, jak ukazuje například ikonografická koncepce výzdoby schodiště benediktinského kláštera v Altenburgu z roku 1742 od Johanna Jakoba Zeilera.⁹³ Uvedený příklad, jako i bezpochyby řada dalších, taktéž dokládá časté prolnutí profánní sféry s církevními institucemi, do kteréžto kategorie spadá i sekularizovaná podoba olomouckých intronizací.

O ikonografickém programu vozů s figurální výzdobou z majetku pražských arcibiskupů víme málo. Kočár litoměřického biskupa Mořice Saského byl zřejmě po zařazení do fideikomisního jmění pražského arcibiskupství na konci 18. století upravován a jeho celoplošné zlacení bylo doplněno dekorativní malbou s heraldickou symbolikou arcibiskupství, pravděpodobná původní vrstva výzdoby však zřejmě zůstala zachována na zadní horní části vozu. Malbu na plátně, připevněnou k horní části kabiny tvoří kompozice dvou objímajících se alegorických ženských postav obklopených putti, které se vznášejí nad městem. Vlevo na oblaku je vidět ženu ve zbroji s mečem v ruce a napravo ženu držící olivovou ratolest, přičemž putti svými atributy (květinovým věncem, váhami a olivovou ratolestí) doplňují ideovou rovinu malby. Symbolika jednoznačně odkazuje k poměrně hojně se vyskytující kombinaci personifikací *Pax* (s olivovou ratolestí) a *Justitia* (s mečem a váhami), jejichž spojení (často v objetí či polibku) bylo vyhledávanou tematikou pro závěsné obrazy i grafické listy. K rozšíření obdobných motivů bezpochyby napomohlo vytvoření populární rytecké série Hendricka Goltzia z let 1582–1583, přinášející mnohé podobné párové dvojice jako *Justitia* a *Prudentia*, *Concordia* a *Pax*, *Labor* a *Diligentia* či *Ars* a *Usus*.⁹⁴ Stylizované město (tvořené směsicí starověké architektury a barokního opevnění), nad nímž drží ochrannou ruku alegorie *Míru* a *Spravedlnosti* lze stěží identifikovat. Mohlo by díky přítomnosti říčního boha představovat některé z měst na řece Labi a odkazovat na skutečnost, že danou devízou hodlal objednatel prezentovat ctnosti vládnoucí nad lénem pod jeho patronací.

Ikonografický repertoár českých a moravských (arci)biskupských vozů se výrazně nevymykal z řady tradičně uplatňované kočárové výzdoby. Čtyři strany vozu vybízely k alegoriím operujícím s číslem čtyři, a tak se s malbami čtyř kontinentů setkáváme například i u vozu Marie Anny Rakouské

⁹¹ Ibidem, s. 293–302.

⁹² Zápalková (pozn. 2), s. 17.

⁹³ Erich Köllmann – Karl-August Wirth – May Denzler – Hanno-Walter Kruft – Ernst Kreuzer, heslo Erdteile, in: *Reallexikon zur deutschen Kunst* VI, Stuttgart 1978, s. 1140.

⁹⁴ Eva Magnaguagno-Korazija, *Hendrik Goltzius. Eros und Gewalt*, Dortmund 1983, s. 36–43.

z roku 1708 (Museu Nacional dos Coches, Lisabon), portugalského vyslance vévody de Ribeyra z roku 1715 či na voze španělského vicekrále, vytvořeném pro neapolskou slavnost na počest narození prince Filipa Prospera. Čtyři živly a čtvero ročních období v podobě hrajících si putti zase vévodí honosnému zlatému kočáru knížete Josefa Václava z Liechtensteinu z roku 1738 (dnes Vaduz). Stejně tak se i alegorické postavy *Pax* a *Justitia* objevují spolu s dalšími alegoriemi na voze věnovaném králi Ludvíku XIV. od hraběte le Maréchala z roku 1679.⁹⁵ Oblíbená a využívaná ikonografie byla však v další rovině většinou vztažena k osobě objednavatele a dokládala již specifické ideje, jež měl slavnostní průvod evokovat. Například zobrazení světadílů na voze vévody de Ribeyra představovalo místa, „*dans leuelles le Portugal a des Domaines*“ („na kterých má Portugalsko své domény“), královský kočár Ludvíka XIV. oslavoval královy ctnosti a vládu formou personifikací *Fama*, *Victoria*, *Abundantia*, *Pax*, *Justitia*, *Fortitudo*, *Prudentia* a *Temperantia*.⁹⁶ Zaměříme-li se na vazby k biskupské reprezentaci, v olomouckém případě byl patrně kladen důraz na ideje, které v biskupském prostředí nalzáme i jinde. Univerzum, vyjádřené jednak čtyřmi živly a jednak čtyřmi světadíly s personifikací Pana – Světa, pravděpodobně odkazuje ke všem částem světa, kam pronikla křesťanská víra. Vše je doplněno o rovinu pomíjivosti tohoto světa a věčnosti světa nadpozemského a o rovinu cykličnosti dne s předpokládaným vztahem k opakované obnově biskupského úřadu. Tak jako každý nový den přichází vždy znovu s prvními paprsky ranního světla, tak se i biskupský úřad obnovuje s příchodem každého nového biskupa; kontinuita, čest a věčná sláva olomouckého biskupství proto navzdory krátkosti pozemského života jednotlivce nemůže být působením nemilosrdného času jakkoliv dotčena. Připomeňme, že idea denního cyklu a komparace biskupů s jednotlivými fázemi dne se uplatnila i v mladším programu nerealizované výzdoby tzv. Velké jídelny kroměřížské rezidence od Franze Antona Maulbertsche, kde měl stávající biskup představovat poledne, jeho předchůdci jitro a jeho následovníci večer a noc. Přítomnost personifikací ctností typu *Hojnosti* či *Lásky k vlasti* ve spojení se čtyřmi kontinenty by zase mohla napovídat o podobných konotacích jako v případě litoměřického vozu Mořice Saského, tedy o oslavě nastávajícího období vlády blahobytu a míru nad zemí a diecézí.⁹⁷

Závěr

Písemné i ikonografické prameny raného novověku podávají četné doklady o významu, který byl kočárům v rámci slavnostních vjezdů přikládán. Jejich reprezentační úloha byla podtržena honosným a

⁹⁵ Silvana Bessone, *The National Coach Museum – Guide, Lisbon*, Lisboa 2002. – Wackernagel, *Der Französische Krönungswagen* (pozn. 3), s. 56–60, 132. – Kugler (pozn. 8), 55–69. – Köllmann etc. (pozn. 93), s. 1142–1143 (zde uvedeny další příklady užití ikonografie čtyř kontinentů v souvislosti se slavnostními vjezdy).

⁹⁶ Wackernagel, *Der Französische Krönungswagen* (pozn. 3), s. 56–60, 132.

⁹⁷ V Maulbertschově *conzettu* uvedeno: „.... *Allegorie deren vier Tages Zeithen, nemblichen des Morgens, Mittags, Abendts, und der Nacht eingeschaltet, und durch den Morgen die vorgegangene hochwürdigste Bischöfe, durch den Mittag jetzt regierende hochfürstliche Gnaden, durch den Abend die nächst Nachfolger, endlich durch die Nacht die späteste nachkömmlinge Allegorice indigiret werden.*“: Antonín Breitenbacher, *Dějiny arcibiskupské obrazárny v Kroměříži*, Kroměříž 1925, s. CXVIII–CXX. – Klara Garas, *Franz Anton Maulbertsch 1724–1796*, Budapest 1960, Dok. XXIV. – Michaela Loudová, „Hortus episcopi debet esse sacra biblia“. Knižovní sály zámku v Kroměříži – příspěvek k ikonografii maleb Josefa Sterna, *Opuscula historiae artium*, F 47, 2003, s. 35. – Alegorie cykličnosti dne mohly hrát též ideovou roli blížkou kupříkladu portrétním galeriím, kde byla prezentována kontinuita a legitimizace biskupského úřadu a jeho tradic. Hodovní sál olomoucké biskupské rezidence obsahoval galerii 55 portrétů biskupů, počínající podobiznami sv. Cyrila a Metoděje, kde se právě ona myšlenka trvání instituce v čase uplatňovala. Rovněž prezentace biskupů ve smyslu akcentace zásluh o ekonomickou prosperitu diecéze či jejich politických práv (tedy spíše ve smyslu světského panování než duchovní právy) byla blížká nápisové složce zmíněné portrétní galerie: viz Pavlíčková, *Sídla olomouckých biskupů: mecenáš a stavebník Karel z Liechtensteinu-Castelkorna* (pozn. 75), s. 54–62.

nákladným provedením, zahrnujícím bohatou řezbářskou i malířskou složku. Vzhledem k vysokým cenám takových uměleckých děl se značný důraz kladl na technické vybavení vozů, ale též na precizní uměleckořemeslnou stránku. Zájem o luxusní detaily dokládají inventáře majetku, které podrobně popisují spony, sametové čalounění, třásně či střapce, aniž by však větší pozornost věnovaly kupříkladu malbám. Inventáře tedy dosvědčují zcela jiné preference oproti dnešnímu vnímání, což značně znesnadňuje identifikaci jednotlivých kočárů v průběhu proměny majitelů či funkcí. Dokumentovaná pozornost sledovaných objednavatelů při koupi či úpravě vozů však dokládá cílený zájem, neponechávající žádnou ze složek uměleckého díla náhodě. Olomoucký biskup Ferdinand Julius Troyer se pro výmalbu svých kočárů obracel na špičkové vídeňské umělce s budoucím rektorem tamní akademie Michelangelem Unterbergerem v čele.

Pro uměleckohistorický výzkum představuje právě malířská část vozů samozřejmě jednu z podstatných složek, neboť svými formálními kvalitami či ikonografickou koncepcí napomáhá odkrýt reprezentační strategie původních majitelů. V rámci biskupské a arcibiskupské ikonografie se uplatňovala tematika světského charakteru, která se v obecné rovině příliš neodlišovala od výzdob vozů korunovačních či vyslaneckých. Světská podoba maleb není nijak zarážejícím faktem, neboť koresponduje s funkcí vozů i decorem slavností, které si vesměs zachovávaly sekularizovanou podobu, ač v Olomouci ve srovnání s Prahou v odlišné míře. Torzovitě dochování biskupských vozů s autentickou malířskou výzdobou nedovoluje jednoznačně soudit, jak výrazně se odlišovala ikonografie maleb ve vztahu k reprezentaci jednotlivých biskupů. Ze stávajícího fondu se však jeví pravděpodobné, že obecně se ikonografické koncepce orientovaly na ideové roviny oslavy biskupské patronace nad svým lénem a na demonstraci ctností biskupů, což je ikonograficky blízké oslavám světských mecenášů. Prolnutí reprezentace církevních představitelů s profánní sférou náleželo ke standardním postupům a například olomoučtí biskupové se i jinde opakovaně prezentovali skrze profánní tematiku (kupříkladu od 17. století v bohaté tradici univerzitních tezí, kde byl biskup často přirovnáván k božstvům antického světa)⁹⁸ či ryze profánní ikonografii situovali plně v intencích teorie decora do specifických biskupských rezidenčních prostor.⁹⁹ Nicméně alegorická zobrazení a personifikace, čerpající z Ripovy *Iconologie*, se staly běžným obrazovým aparátem, s nímž mistrně operovala křesťanská i profánní ikonografie raného novověku.

⁹⁸ Jako příklad lze uvést například teze spojené se jménem biskupa Karla z Liechtensteinu-Castelkorna, kde je biskup kupříkladu prezentován jako Orfeus či jako Slunce nad Květnou zahradou, apod.: Petra Zelenková, Univerzitní these podle Antonína Martina Lublinského in: Andrzej Koziel – Beata Lejman (edd.), *Willmann i inni. Malarstwo, rysunek i grafika na Śląsku i w krajach ościennych w XVII i XVIII wieku*, Wrocław 2002, s. 152–153.

⁹⁹ Kupříkladu zahrady či sala terreny patřily k místům, kde se antickým božstvům dostávalo mnoho prostoru, a to nejen v rámci profánních rezidencí, jak to ukazuje například rezidence olomouckých biskupů v Kroměříži. Rovněž výmalby reprezentačních sálů biskupských rezidencí operovaly se alegoriemi profánního charakteru: ve velkém sále olomoucké rezidence se skvěla malba Carpofoora Tencally s tematikou „*Apolóna korunujícího génia umění a múzy v shromáždění všech národů...*“: Pavlíčková, Sídla olomouckých biskupů: mecenáš a stavebník Karel z Liechtensteinu-Castelkorna (pozn. 75), s. 54.