

Polskie zaprzęgi na hipodromach zachodnioeuropejskich

Zbigniew Prus-Niewiadomski, Kazimierz Stawiński



Konkurs zręczności powożenia podczas CAIO — Lucerna 1970; powozi zawodnik polski Zygmunt Szymoniak z PSO Gniezno (Floreal, Tarzan, Hreczecha, Tamborek).

W grudniu 1968 r. na Kongresie Międzynarodowej Federacji Jeździeckiej w Brukseli został przyjęty wniosek Polskiego Związku Jeździeckiego o utworzeniu Sekcji Zaprzęgów przy FEI. Prezes Federacji, ks. Edynburga, powołał płk. M. Ansella (W. Brytania) na prezesa Sekcji Zaprzęgów, która niezwłocznie przystąpiła do opracowania przepisów obowiązujących na międzynarodowych zawodach zaprzęgów. W marcu 1969 r. powołano Sekcję Zaprzęgów przy PZJ, a jej przewodniczący — inż. dyr. Czesław Matłowski — brał czynny udział w pracach przygotowawczych przy opracowywaniu przepisów międzynarodowych, które ostatecznie zostały przyjęte w grudniu 1969 r.

Przepisy te nie precyzują zbyt rygorystycznie warunków rozgrywania poszczególnych konkursów i pozostawiają dużą swobodę organizatorom, dając miejsce na taką interpretację, jaka jest najkorzystniejsza w danym kraju. Zdecydowanie duży nacisk położono na wygląd i zgodność zaprzęgu z odpowiednim stylem.

Jak wiadomo, do tej pory zawody zaprzęgów były rozgrywane w poszczególnych krajach (NRF, Wielka Brytania, Węgry) wg przepisów miejscowych.

Dopiero jednak ujęcie tej dyscypliny sportu konnego w pewne ramy kodyfikacyjne i organizacyjne wyzwoliło bardzo szerokie zainteresowanie zaprzęgami na forum międzynarodowym i przysporzyło całą plejadę nowych entuzjastów sportu powożenia oraz kolekcjonerów zabytkowego sprzętu zaprzęgowego, a także ujawniło teoretyków tej dziedziny.

Pierwsze oficjalne Zawody Międzynarodowe w Powożeniu — Concours d'Attelage International Officiel (CAIO) rozegrano w Lucernie w dniach od 30 maja do 7 czerwca br.

Udział polskich ekip w rozmaitych zawodach już od kilku lat znamionował nieustanną tendencję do polepszania wyników. Obecne prace na arenie międzynarodowej, istotny i ważki głos polskiej delegacji we wszystkich zagadnieniach omawianych na terenie Federacji, zaproszenie inż. Malawskiego do sędziowania zawodów w Lucernie i wreszcie udany start polskich zawodników świadczy, że polska hodowla ruszyła i w tej dziedzinie z dobrego punktu, a najważniejsze, że ma przed sobą bardzo zachęcające perspektywy, aby odegrać w dziedzinie zaprzęgów zasadniczą i czołową rolę. Rzeczą wszystkich zainteresowanych i miłośników polskich koni jest, aby tej szansy nie zmarnować. Wydaje się, że drogą do tego celu powinno być przede wszystkim rozszerzenie bazy potencjalnych zawodników na zawody międzynarodowe poprzez organizowanie większej liczby zawodów krajowych, stały udział polskich ekip w możliwie wszystkich europejskich zawodach międzynarodowych, dalsza intensywna współpraca w ramach działalności Sekcji Zaprzęgów FEI, popularyzowanie zaprzęgów na terenie naszych stad i stadnin.

Na podstawie pierwszych zawodów odbytych w Lucernie trudno orzec, czy opracowane przepisy i regulaminy zdają w praktyce egzamin i czy nie mają mankamentów. Na pewno je mają. Na pewno w miarę dalszych rozgrywek nastąpi pewna modyfikacja.

Do zawodów w Lucernie stanęło 16 zaprzęgów czwórkowych (wg przepisów podstawowa jednostka zaprzęgową jest czwórka) z 6 krajów: 7 szwajcarskich, 3 zachodniemieckie, 2 polskie, 2 węgierskie oraz po jednym angielskim i jugosłowiańskim. Dla uświetnienia zawodów królowa Elżbieta II przysłała własny zaprzęg powożony przez płk. Millera, nie odegrał on jednak żadnej roli.

Zdecydowanym zwycięzca okazał się Węgier Imre Abonyi (Maiika, Nacsalnik, Jambus i Neapolitano), zajmując z 7 pkt. pierwsze miejsce we wszystkich trzech konkurencjach. Następny zawodnik, reprezentant NRF — Fred Freund, miał już 26 pkt. Trzeci był Szwajcar Dubey — 32 pkt.

Z Polaków Zygmunt Waliszewski z PSO Starogard (Dobosz, Debiutant, Lowelas, Bławat) uplasował się

V miejscu, a Zygmunt Szymaniak z PSO Gniezno (Floreal, Tarzan, Hireczecha, Tamborek) zajął VIII miejsce.

Jeżeli chodzi o poszczególne konkurencje, to zajęcie przez Waliszewskiego II miejsca w pokazie i ujeżdżaniu (Tabela A) przy tradycyjnie bardzo silnej konkurencji ze strony zawodników NRF, mówi wiele o włożonej pracy przygotowawczej z końmi, które przecież z nie najlepszej strony pokazały się w zeszłym roku w Kwidzynie (Dobosz, Debiutant), i raz jeszcze potwierdza duże możliwości naszego materiału końskiego, jeśli tylko odpowiednio intensywnie nad nimi pracować. Różnica pięciu punktów w stosunku do zwycięzcy, to niższe noty, jakie otrzymał ten zaprzęg za nierówny odcień mundurów powożącego i luzaków. Dla porównania warto nadmienić, że wielokrotny mistrz w powożeniu — Walter Sirrenber z NRF uzyskał 717 pkt., zajmując X miejsce.

Maraton odbył się na dystansie 24 km przy różnicy wzniesień do 700 m. Wszystkie pojazdy, które nie ważyły 600 kg, obciążone zostały workami z piaskiem. Do nich należały pojazdy polskie, które otrzymały po 106 i 110 kg piasku. Poza tym na każdym pojeździe znajdowały się 4 osoby, łącznie z powożącym. Trasa prowadziła przez cały czas po bardzo wąskich asfaltowych i krętych drogach. Dodatkową trudność stwarzały strome zjazdy i podjazdy. Obydwa polskie zaprzęgi przebyły trasę maratonu bez trudności. Waliszewski zdobył w tej konkurencji VII miejsce, a Szymoniak IX. Na pierwszym miejscu uplasował się zaprzęg węgierski, składający się z czwórki wałachów mających duży procent krwi kłusaczej, powożonych przez Imre Abonyi.

Trzecia konkurencja — tor przeszkód (Tabela C) — była ustawiona tak trudno, że żaden z zaprzęgów

nie przebył tego konkursu bez punktów karnych. Zajęcie trzeciego miejsca w tym konkursie przez Szymoniaka nie jest chyba przypadkiem, skoro szereg startów tego zawodnika w jeździe z przeszkodami potwierdza szczególne jego predyspozycje w tym kierunku.



Ogiery Bławat i Lowelas podczas prezentacji w Akwizgranie; powozi Zygmunt Waliszewski.

Rozegrano trzy zasadnicze konkursy (Tabela A, B i C) przewidziane międzynarodowymi przepisami, ale organizatorzy, opierając się również na tychże przepisach, postanowili wprowadzić konkurs dodatkowy, polegający na przejeździe wytyczoną trasą przez miasto w pełni ruchu ulicznego. Miał to być probierz obycia koni w czwórkowym zaprzęgu w warunkach silnego ruchu kołowego, znajomości przepisów itd., konkurs bardzo atrakcyjny, o dużych walorach propagandowych, na pewno trudny i na pewno godny naśladowania w naszych warunkach. I tu znowu z satysfakcją należy odnotować III miejsce Waliszewskiego i IV Szymoniaka.

W Hamburgu (12—15 czerwca 1970 r.) nasze czwórki 'Startowały po raz pierwszy w tej złożonej i ciężkiej próbie, a konkurenci byli bardzo poważni, z długoletnim doświadczeniem i rutyna. Na starcie stanęło 13 zaprzęgów: 9 niemieckich, 2 węgierskie i 2 polskie. Zawody te składały się z następujących konkursów: sprawności zaprzęgów pojedynczych, parokonnych i czwórkowych, ujeżdżania oraz jazdy w terenie. Polacy w łącznej klasyfikacji uplasowali się na następujących miejscach: Szymoniak na V i Waliszewski na XI. W Hamburgu dało się we znaki zmęczenie koni maratonem w Lucernie, jak również podróż i duże upały, w jakich odbywały się zawody. Ponadto wystąpił także brak doświadczenia ze strony powożących na tamtejszym terenie. Bardzo ciężką próbę jazdy terenowej polskie zaprzęgi ukończyły bez żadnej awarii.

Z dużą satysfakcją trzeba odnotować przyznanie 1 miejsca za najlepiej i najprawidłowiej okute konie naszych ekip, czego dokonał brat powożącego Zygmunta Szymoniaka — Leon.

Trzeci start polskich zaprzęgów miał miejsce w Akwizgranie w dniach 21—28 czerwca 1970 r. Na 18 zaprzęgów czwórkowych (z Niemiec — 9, Szwajcarii — 3, Czechosłowacji — 2, Polski — 2 i Węgier — 2) podzielonych na dwie grupy (A — chomąta, B — szory), Polacy, startujący w grupie B, zajęli następujące miejsca: Szymoniak II i Waliszewski VI. W zawodach tych w poszczególnych konkurencjach polskie ekipy uplasowały się zdecydowanie na czołowych pozycjach, skoro Szymoniak zdobył I miejsce w konkursie zręczności powożenia czwórkami i II miejsce w ujeżdżaniu czwórek, a Waliszewski II miejsce w sprawności zaprzęgów parokonnnych oraz dwa III miejsca w innych konkursach.

Analiza wyników tegorocznych startów zagranicznych polskich ekip zaprzęgowych pozwala stwierdzić, że zawodnicy nasi nawiązują równorzędną walkę z rutynowanymi mistrzami powożenia. Po dalszym systematycznym treningu odpowiednio dobranych koni, należywym umundurowaniu obsady oraz należywym wyposażeniu pojazdów, zaprzęgi nasze mają realne szanse rywalizowania o czołowe miejsca w Europie.

Jest to wynik mozolnej i trudnej pracy, która coraz lepiej owocując przyczynia się niewątpliwie do dobrej propagandy polskiej hodowli konia, a w przyszłości na pewno zwróci uwagę zagranicznych importerów na polskiego konia zaprzęgowego, czego pierwsze oznaki już dają się odnotować.