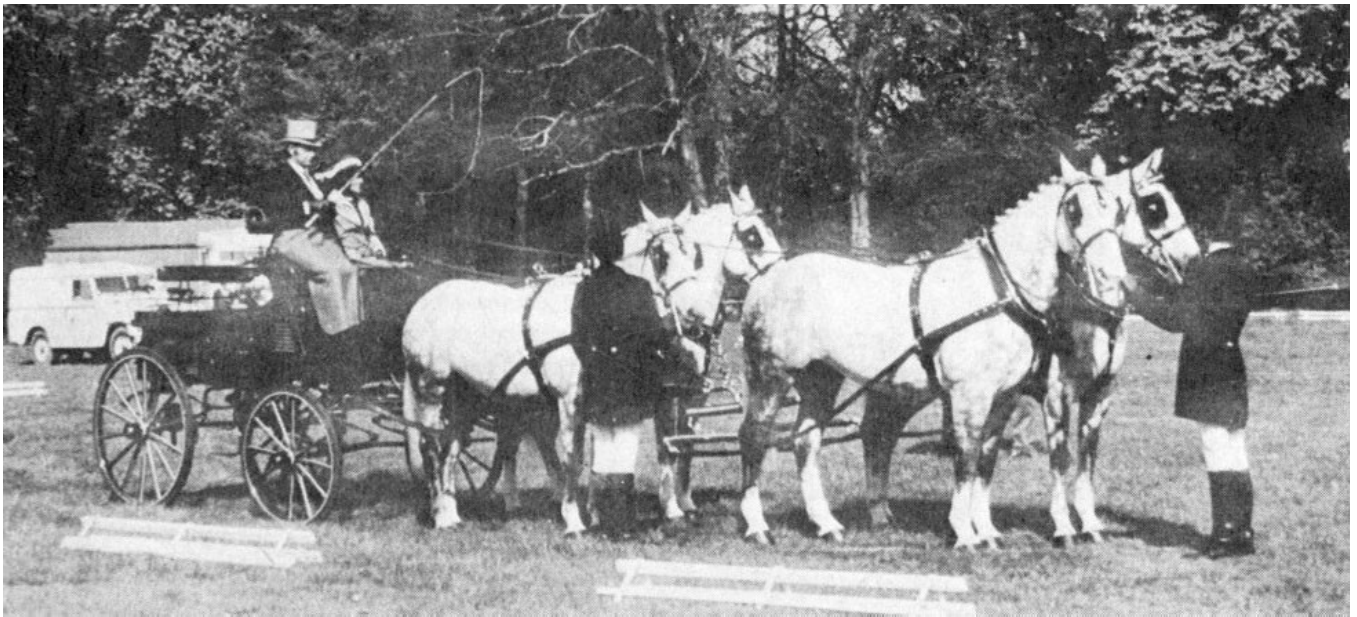


Style zaprzęgów konnych, styl angielski

Zbigniew Prus-Niewiadomski



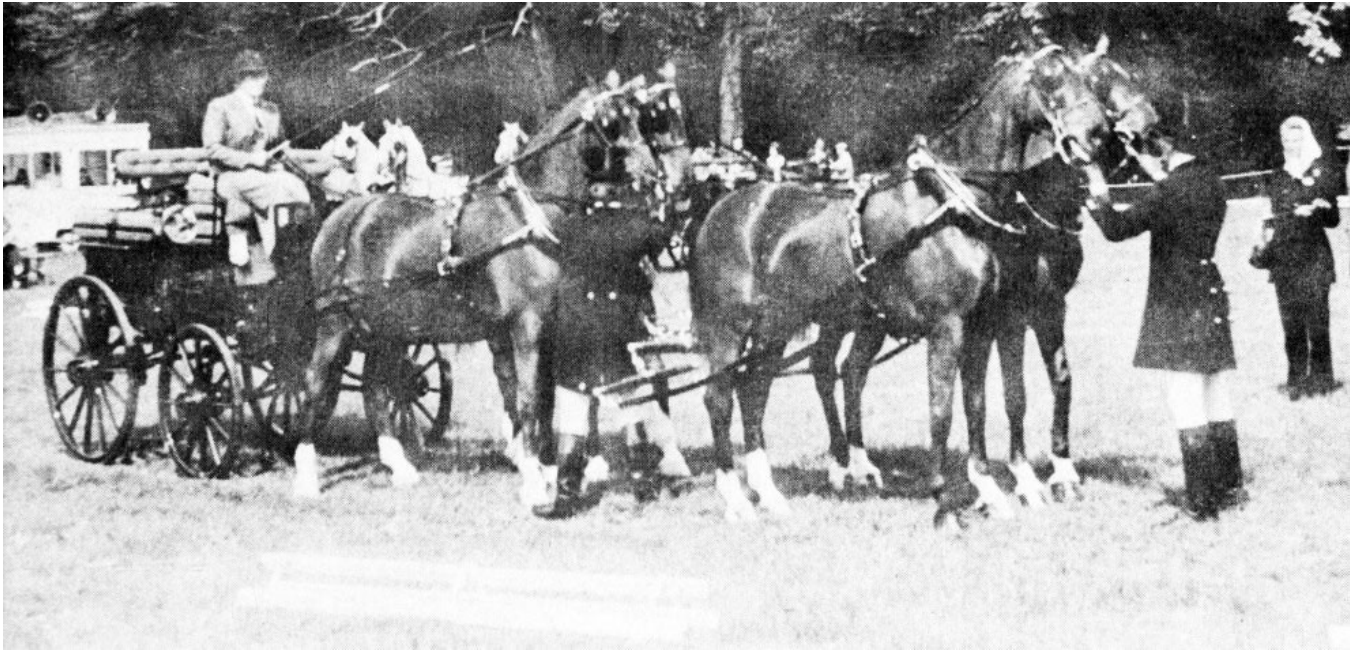
Zgodny ze wzorem zaprzęg w stylu angielskim: pojazd czterokołowy dokart

Jednym z konkursów w dyscyplinie powożenia jest — jak wiadomo — pokaz, podczas którego przeprowadza się kontrolę zaprzęgu. Ocenie sędziów podlegają wszystkie jego elementy, a więc konie, pojazd, uprzęż, strój zawodnika i luzaków oraz ogólne wrażenie jakie wywiera zaprzęg. Jest to konkurs, który swój początek bierze z wystaw rolniczo-hodowlanych. Były one w odniesieniu do zaprzęgów czymś analogicznym do dzisiejszych salonów i wystaw automobilowych, podczas których nagradzano premiami i medalami maszyny najlepsze, wyróżniające się prawidłowością, bezpieczeństwem i pięknem. Jeśli chodzi o pojazdy, to pod pojęciem piękna rozumie się szlachetność gatunku, swoistą elegancję i wytworność, a przede wszystkim zgodność z prezentowanym stylem.

W Polsce przez wiele lat i aż do I wojny światowej, a nawet jeszcze i po niej, pokaz był jeżeli nie jedynym, to w każdym razie jednym z najważniejszych elementów konkursów zaprzęgów. Dzięki takim konkursom przetrwały zaprzęgi bałagulskie, które dziś dają się z powodzeniem odtworzyć.

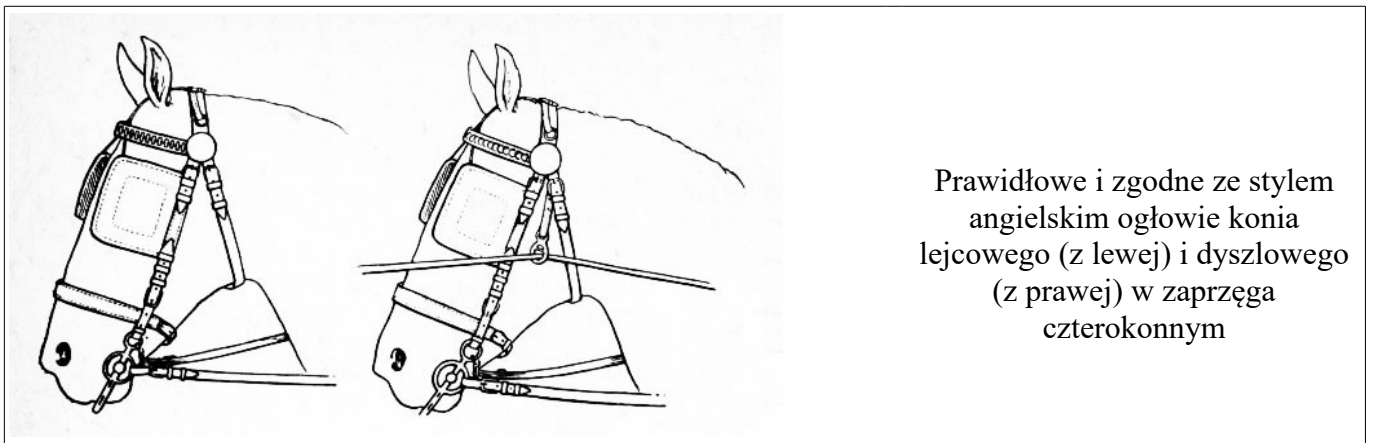
Niewątpliwie przy ocenie zaprzęgu najmniej trudności sprawia jego prawidłowość i bezpieczeństwo. Jest bowiem rzeczą oczywistą dobieranie do zaprzęgu lekkiego koni lżejszych, do cięższego — cięższych, do roboczego — koni pogrubionych czy wręcz ciężkich zimnokrwistych. Wiadomo również jaka dla danego celu ma być uprzęż, jak powinna być dopasowana, aby nie powodowała obrażeń, aby nie była za duża lub za mała, tak jak nie budzi wątpliwość, że do zwózki siana czy zboża powinien być wóz drabiniasty, a do sportu pojazd sportowy. Podobnie bezpieczeństwo zaprzęgu daje się dość jednoznacznie ustalić, gdyż wiadomo jakie, a także gdzie działają siły przy uciągu, przy cofaniu i przy pokonywaniu zakrętów; stąd nietrudno ocenić części ciągnące, wstrzymujące czy upinające uprzęży lub zorientować się w wielkości i wytrzymałości czterokonnego pojazdu czy też szybkości kół w zależności od jego ciężaru. Są to kryteria jednoznaczne i wymierne.

Kłopoty pojawiają się wówczas, gdy musimy ocenić piękno zaprzęgu, a więc jego estetykę i stylowość. Są to bowiem kryteria mało uchwytne, podlegające subiektywnej ocenie. Jeżeli chodzi o zaprzęgi sportowe, a te będą przedmiotem niniejszych rozważań, to przepisy krajowe czy FEI nie precyzują tego zagadnienia, a w trosce o bezpieczeństwo i prawidłowość zaprzęgu stawiają przede wszystkim wymogi techniczne. Styl jest rzeczą tradycji i historii.



Zapręg w stylu angielskim, odmiana hackney'owska; pojazd czteroślowy dokart. Właściwy ubiór zawodników i luzaków.

Dla jasności sprawy musimy przyjąć, że cel któremu zapręg ma służyć, określa nam jego typ. Mamy więc do czynienia z zaprzęgami roboczymi, towarowymi, osobowymi, a wśród nich z gospodarczymi, wyjazdowymi, reprezentacyjnymi, sportowymi itd. Natomiast styl zaprzęgu jest to zespół charakterystycznych cech poszczególnych jego elementów, zgodnych z ustalonym wzorcem. Wzorce takie ukształtowały się w różnym czasie i w różnych krajach czy regionach, najczęściej wywodząc się z potrzeb użytkowych, na które nałożyły się cechy regionu czy kraju. Nie miejsce tu na historyczny wywód różnych stylów zaprzęgowych i nie jest to celem tego artykułu. Stwierdzić jednak wypada, że znajomość historii w tym względzie rzecz niewątpliwie ułatwia. Tak więc możemy mieć do czynienia np.: z typem towarowego zaprzęgu w stylu krakowskim, podlaskim czy angielskim, lub też np. z typem zaprzęgu osobowego, reprezentacyjnego w stylu węgierskim, krakowskim czy też dworskim a la Daumont. Jednym słowem każdy typ zaprzęgu może mieć różne style. Historia sprawiła, że niektóre style zaprzęgowe stały się ogólnoeuropejskimi a nawet światowymi, zaś inne pozostały krajowymi czy też regionalnymi, jak np. style krakowski, podlaski czy specyficzny rosyjski. Zaprzęgi sportowe — jak do tej pory — prezentowane są w dwóch ogólnoeuropejskich stylach: angielskim i węgierskim. Mówimy „do tej pory”, bo nic nie stoi na przeszkodzie, aby polska ekipa wystąpiła choć z jednym zaprzęgiem w stylu krakowskim, pod warunkiem, że uda się w przyszłości odtworzyć prawdziwie „cugowy” zapręg krakowski, który by w sposób jednoznaczny różnił się od krakowskiego zaprzęgu roboczego, bo przepisy wyraźnie precyzują, że w sporcie (chodzi o pokaz, ujeżdżenie i jazdę z przeszkodami) nie dopuszcza się zaprzęgów roboczych.



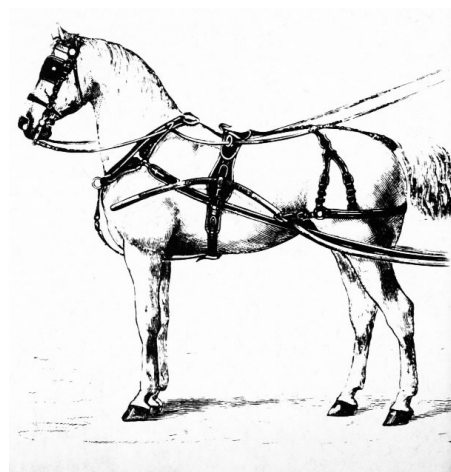
Prawidłowe i zgodne ze stylem angielskim ogłowie konia lejcowego (z lewej) i dyszlowego (z prawej) w zaprzęgu czterokonnym

W dalszym ciągu naszych rozważań omówimy zaprzęgi sportowe w stylach angielskim i węgierskim przy czym zajmiemy się wspomnianymi wyżej wzorcami, czyli niejako idealnymi formami tych stylów, do których należy dążyć.

Przechodząc do charakterystyki angielskiego stylu zaprzęgu należy na wstępie powiedzieć, że styl ten ukształtował się na terenie Anglii na dobrych drogach już w połowie XIX w., w warunkach hodowlanych szczególnie korzystnych i w wysokiej kulturze. Sportowe jazdy zaprzęgami od początku stały na wysokim poziomie, bez potrzeby pokonywania szczególnych trudności terenowych, kładąc przede wszystkim nacisk na precyzję jazdy w ustalonym czasie i na prawidłowy chód oraz ruch koni. Konstrukcja zaś uprzęży chomątowej angielskiej, a ściślej konstrukcja samego chomąta pozwala na wykorzystanie siły uciągu do maksimum, bez powodowania jakichkolwiek obrażeń czy też odparzeń, naturalnie pod warunkiem idealnego dopasowania uprzęży, a przede wszystkim główki chomąta. Styl angielski charakteryzuje więc poważne skrępowanie koni, zwłaszcza dyszlowych poprzez napięte naszelniki, pasy pociągowe i ich zakładanie bezpośrednio na grzybki orczyki stałej, z wyeliminowaniem orczyków. Takie zaprzęgnięcie koni daje niespotykaną w innych stylach precyzję jazdy, bowiem najmniejszy ruch koni powoduje natychmiast odpowiedni ruch pojazdu. Styl ten pozwala na osiągnięcie szczególnej elegancji jazdy, wytworności i szlachetności ruchu koni, a także sprzyja paradierstwu.

Zaprzęg w stylu angielskim wymaga więc koni postawnych, z natury wysoko się noszących, o możliwie wysokiej akcji przednich kończyn i wydajnej akcji zadu, a w zależności od wielkości i ciężaru pojazdu — koni bardziej lub mniej kalibrowych.

O ile w zaprzęgu pojedynczym powinien być koń proporcjonalnie duży i masywny, o tyle w zaprzęgach parokonnych i czterokonnych mogą być konie nieco drobniejsze, przy czym w tym ostatnim wypadku para lejcowa może być w minimalnym stopniu drobniejsza od dyszłowej, nigdy odwrotnie. Jednak w zaprzęgu czterokonnym zawsze ideałem pozostanie jednakowy wzrost i kaliber całej czwórki. W zaprzęgach angielskich nie sportowych większy nacisk kładzie się na paradierskie cechy koni niż ich wydajność.

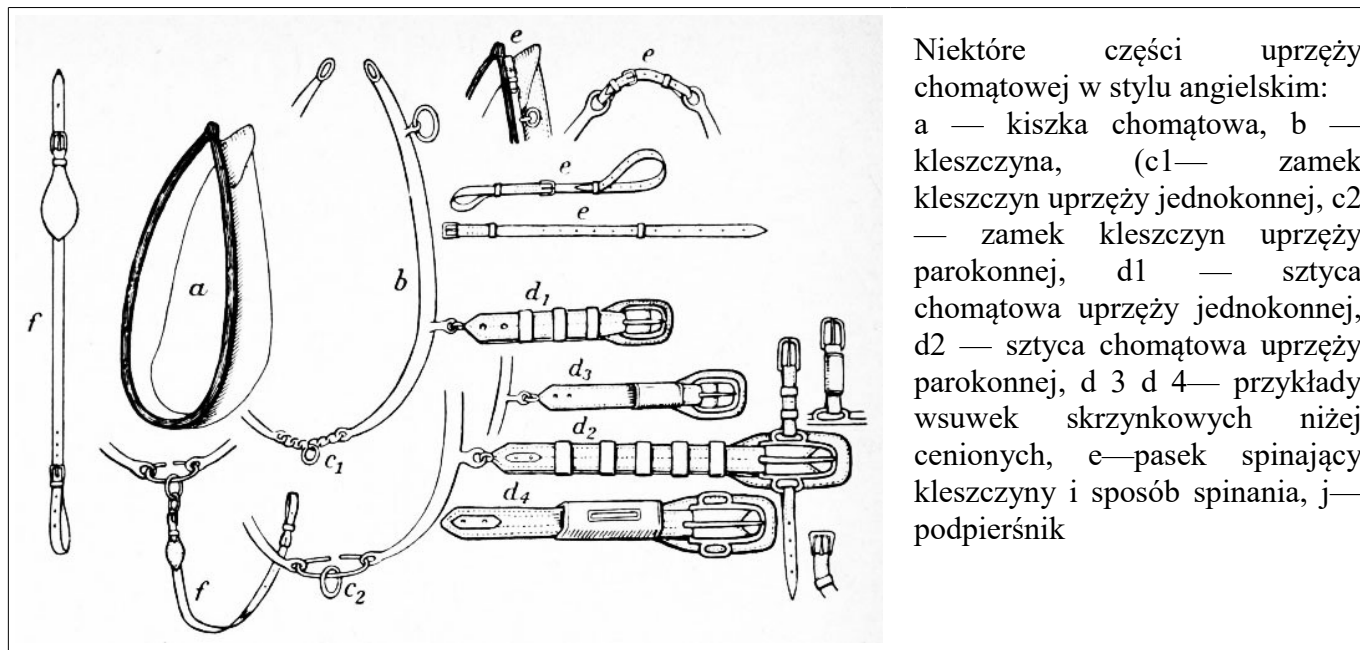


Uprząż jednokonna do pojazdu czterokołowego w stylu angielskim

W sporcie, oprócz postawy i parady, wymaga się odpowiedniej wydajności w stępie i kłusie oraz wytrzymałości w terenie. W zasadzie styl angielski bazuje na maściach podstawowych: siwej, karej, kasztanowatej i gniadej, przy czym dobór koni pod względem maści powinien być taki, aby w zaprzęgach parokonnych, czterokonnych i innych wielokonnych maści poszczególnych koni były możliwe jednakowe, nawet w odmianach, jeżeli takie są. Jedynie maść siwa ma przywilej łączenia się z inną, przy czym jeśli w zaprzęgu czterokonnym dwa konie są siwe, a dwa innej maści, to powinny być one zaprzężone na krzyż; jest to wyżej oceniane niż czwórka z podziałem maści na lejcowe i dyszłowe. W zaprzęgach sportowych styl angielski dopuszcza oprócz już wspomnianych także i inne maści, ale w tych wypadkach łączenie z maścią siwą już nie wchodzi w rachubę.

Jak zaznaczyłem, styl angielski został wytworzony i wypielęgnowany w wysokiej kulturze. Stąd i odpowiednia toaleta koni. Kiedyś powszechne było anglezowanie i kurtyzowanie koni. Dziś te zabiegi ze względów humanitarnych są niedopuszczalne. Tym bardziej cenione są zabiegi pielęgnacyjne grzywy i ogona. Grzywy mogą być strzyżone, ale wówczas nie wolno dopuszczać do najmniejszego choćby odrostu, bo to wygląda bardzo niechlujnie. Jeżeli grzywy pozostają, to powinny być ładnie uformowane, zdegażowane i dobrze zaczesane na zewnętrzne strony, co jednak nie jest regułą. W sportowych zaprzęgach szczególnie efektownie wyglądają grzywy splecione w klocki, przy czym kolor opasek powinien kontrastować z maścią koni, a ponadto, o ile to możliwe, powinien harmonizować z kolorem

tapicerki pojazdu i stroju luzaków. Sposobów zaplatania stosuje się wiele i rzecz pozostaje do uznania i gustu właściciela zaprzęgu czy też zawodnika. Ogony mogą mieć swój kształt naturalny, albo też mogą być skracane na kilka znanych ogólnie sposobów i wzorów. Oczywiście zgodne ze stylem są wszelkiego kształtu ozdobne zaczesania sierści na zadach. Poza konkursem A I, czyli pokazem, można używać bandaży na przednich nogach w kolorach kontrastujących z maścią, jak również, o ile to możliwe, zharmonizowanych z kolorem tapicerki pojazdu. Czasami, zwłaszcza gdy występuje duża ilość much, stosuje się specjalne nauszники z płótna i fantazyjnej dzianiny w kolorach odpowiednio dobranych do zaprzęgu. Oczywiście, że niezależnie od wyżej przytoczonych zabiegów mają też zastosowanie wszystkie inne, powszechnie stosowane przy toalecie koni szlachetnych; myślę o przystrzyganiu pęcín, wystrzyganiu nadmiernego owłosienia w uszach, smarowaniu kopyt itp.

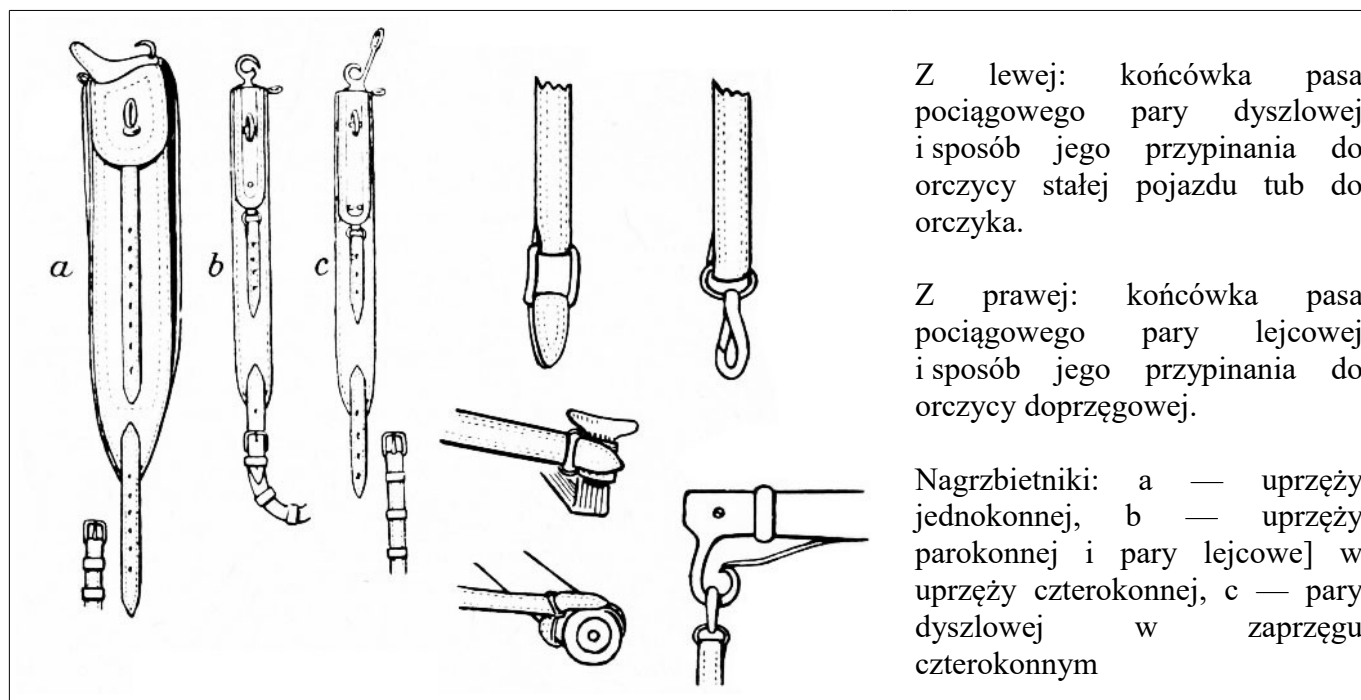


Niektóre części uprzęży chomątowej w stylu angielskim:
a — kieszka chomątowa, b — kleszczyna, (c1 — zamek kleszczyn uprzęży jednokonnej, c2 — zamek kleszczyn uprzęży parokonnej, d1 — sztyca chomątowa uprzęży jednokonnej, d2 — sztyca chomątowa uprzęży parokonnej, d3 d4 — przykłady wsuwek skrzynkowych niżej cenionych, e — pasek spinający kleszczyny i sposób spinania, j — podpierśnik

Mówiąc o toalecie koni w stylu angielskim nie można jednak zapominać, że zawsze priorytet ma toaleta koni zgodna ze specyfiką poszczególnych ras koni. Bywają bowiem prezentowane w angielskim zaprzęgu konie: czystej krwi arabskiej, fryzy, coby walijskie, haflingery, a nawet szetlandy. Zaprzęg hackney'i jest szczególną odmianą stylu angielskiego, a konie są przygotowywane w stylu hackneyowskim. Oprócz czystej krwi arabskiej żadna z wymienionych tu ras w Polsce nie występuje, więc takimi zaprzęgami nie będziemy się bliżej zajmować.

Zaprzęgi sportowe w stylu angielskim wymagają pojazdów specjalnych, przystosowanych do powożenia przez zawodnika. Najważniejszy jest tu koziół, który jest umieszczony wysoko, zawsze wyżej niż pozostałe tylne siedzenia. Te ostatnie są przeznaczone dla luzaków i są, że tak powiem, drugorzędne. Mowa więc o całej rodzinie faetonów, o dokartach, brekach, szarabanach, mail-coachach czyli dragach. Najmniejsze i najlżejsze faetony, tzw. spidery (czyli pająki), przeznaczone są do zaprzęgów jednokonnych i parokonnych. Faetony średnie są dla par i ewentualnie czwórek, a faetony duże i ciężkie, tzw. pocztowe (mail-faeton), służą wyłącznie zaprzęgom cztero- lub nawet sześciokonnym. Taki najlżejszy faeton znajduje się np. w SK Liski. Parokonne faetony znakomitych firm wiedeńskich znajdują się w PTWK w Warszawie i w SK Plękity. Średniego kalibru faetonami dysponują SK Liski, PS O Bogusławice i PS O Klikowa, przy czym ten ostatni jest jedynym w Polsce egzemplarzem faetonu z budą, a więc w klasycznej formie. Z ciężkich faetonów niewątpliwie najlepszy jest egzemplarz w Łącku, znakomitej firmy niemieckiej. Dokarty bywają dwukołowe i czterokołowe. Dwukołowe służą do zaprzęgu tandemowego czyli w szydło. Dwa klasyczne przykłady mamy w stadach Gniezno i Łąck. Czterokołowych, czterokonnych czystych w stylu dokartów w kraju nie mamy. Charakterystyczne dla wszelkich dokartów jest to, że tylne siedzenie, przeznaczone dla luzaków, jest umieszczone tyłem do kierunku jazdy. Jeżeli chodzi o brek sportowy czterokonny w prawdziwie angielskim stylu, to właściwie

jest w Polsce tylko jeden w ZT w Koźlu, natomiast breki typu szaraban ze sportowym przeznaczeniem i wyłącznie dla czterokonnego zaprzęgu są w kilku miejscach. Najlepsze z nich to dwa w powozowni w Łąncucie oraz po jednym w PSO Bogusławice, w SK Racot i w PSO Białka. Jedyny u nas egzemplarz dużego i ciężkiego breku tego samego typu, ale na rozworze oraz podłużnym i poprzecznym resorowaniu, ze szczególnie luksusowym wykończeniem, pochodzący ze znakomitej firmy paryskiej, znajduje się w Łąncucie. Jedyny szaraban w klasycznej formie znajduje się w SSO Książ. Jak do tej pory, w sporcie nie mamy w Polsce angielskiej karety sportowej przeznaczonej wyłącznie do zaprzęgu czterokonnego (tzw. mail-coach lub drag). Przytoczone tu przykłady nie wyczerpują oczywiście wszystkich rodzajów pojazdów sportowych w stylu angielskim; są jeszcze wagonette, gigi, tilbury. Nie sposób je wszystkie omówić. Niemniej jednak Czytelnik zdaje sobie zapewne sprawę, że nazwy pochodzenia angielskiego lub wręcz angielskie determinują styl pojazdu. Zresztą nie chodzi o bardziej lub mniej szczegółowy opis, a przede wszystkim o wyróżniające cechy charakterystyczne.

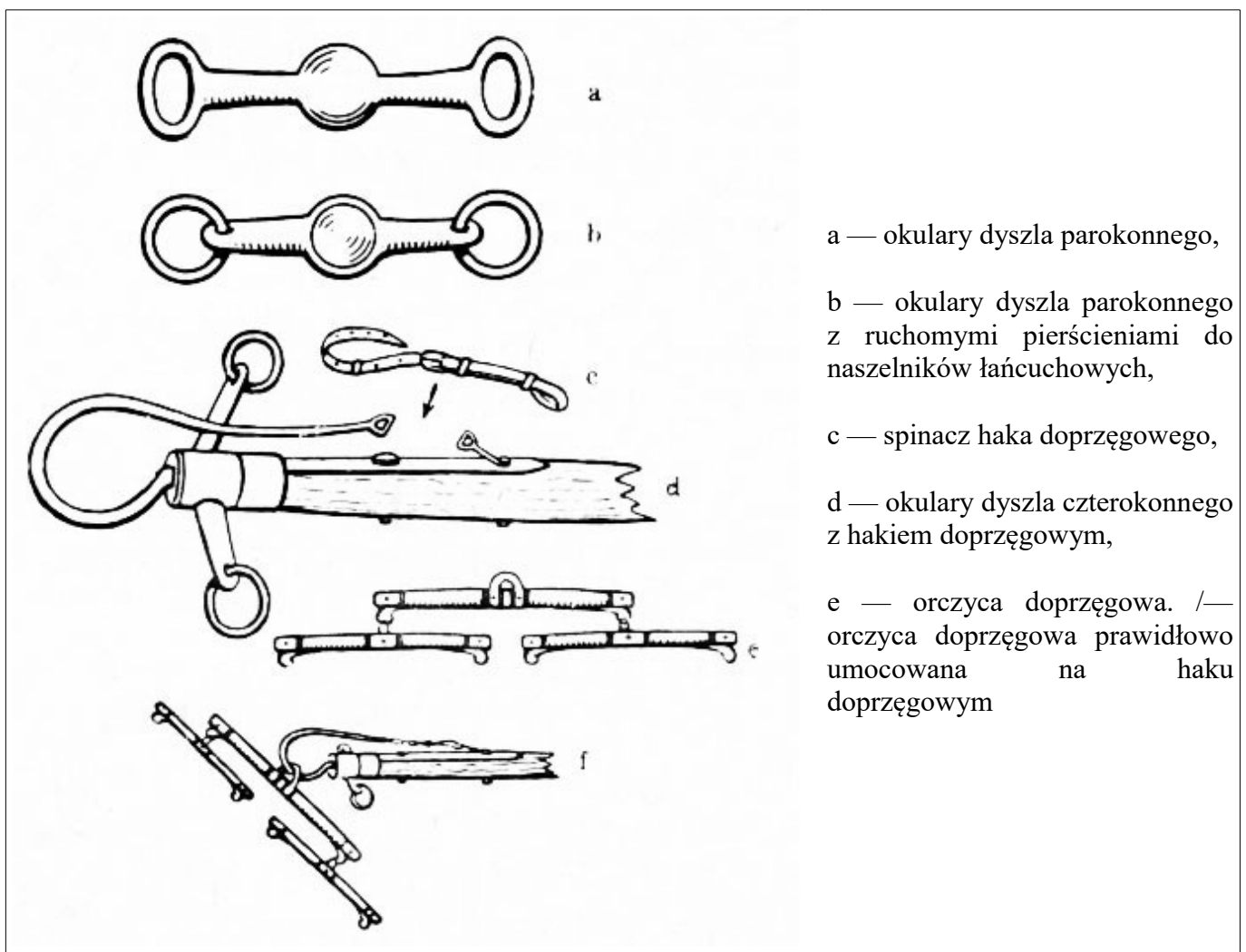


Taką bardzo ogólną cechą stylu angielskiego jest niejako miejsko-przemysłowy charakter tych pojazdów. Wyrazem tego jest fakt, że tylko wyjątkowo spotyka się kolor naturalnego drewna; przeważnie mamy do czynienia z kryjącymi lakierami. Stąd obecnie zdarzają się nadwozia lub ich części wykonane nie tradycyjnie z drewna, a z blachy lub nawet plastyku, przy czym użyty do tego materiał maskuje właśnie farba kryjąca. Zestaw kolorystyczny jest ustalony tradycją znanych z lat dawnych wytwórców pojazdów. A więc przeważnie mamy do czynienia z kolorami ciemnymi, bywa też iż nadwozie jest ciemne a podwozie jasne, nigdy odwrotnie. Koła i drewniane części podwozia mogą być w kolorze nadwozia albo spotyka się takie kolory jak wiśniowy, bordo, musztardowy, ciemnożółty, czasem wręcz kremowy. Części żelazne podwozia lakierowane są na czarno i ozdobione tzw. żyłkowaniem w kolorze harmonizującym z innymi kolorami podwozia i nadwozia. Nadwozie przeważnie jest dwukolorowe, przy czym części „konstrukcyjne” (obrzeża, ramy, listwy itp.) są czarne, natomiast tzw. tablice są w innych kolorach. W grę wchodzi następujące barwy: ciemny granat, bardzo ciemny błękit, brąz, ciemna zieleń (tzw. butelkowa), ciemna wiśnia lub wiśnia z brązem; bardzo rzadko spotyka się kolor musztardowy i to przeważnie u pojazdów dużych, wielokonnych. Tapicerka pojazdów sportowych to różnego rodzaju bezsprężynowe poduszki, a na koźle klin tzw. dżentelmeński, tapicerowany. Na koźlach wysokich breków, szarabanów i mail-coachów specjalny klin wykonany jest na sztywnej skrzynce. Pokrycie sukienne, sztruksowe lub skórzane popielate, beżowe, brązowe, zielone, granatowe, bardzo rzadko w kratę. Kolory tapicerki powinny harmonizować z kolorami nadwozia. Wszelkie okucia nadwozia powinny być lakierowane na czarno, natomiast uchwyty mogą być niklowane, kryte mosiądzem lub lamowane skórą. Czasami spotyka się okucia piast mosiężne, także

zamki i antabki. Są to wszystko metalowe urządzenia, które niklowane lub kryte mosiądzem zdobią jednocześnie pojazd pod warunkiem, że to platerowanie będzie w jednym kolorze. Są wszakże okucia, które mogą być tylko albo lakierowane na czarno, albo niklowane (chromowane lub z białego metalu). Zasada ta dotyczy okuć na orczycy do-przęgowej, orczykach i okularach dyszla wraz z hakiem do-przęgowym przy zaprzęgu czterokonnym. Oczywiście, że tak orczyca jak i orczyki zapasowe muszą być identyczne jak zasadnicze.

Pojazd, jak wiadomo, powinien być wyposażony w latarnie i nie ma żadnej reguły, czy mają one być okrągłe czy prostokątne, natomiast istotna jest ich wielkość — do małego pojazdu powinny być małe, a do dużego duże.

Sportowe pojazdy w stylu angielskim, zwłaszcza duże, czterokonne, takie jak breki, szarabany, czterokołowe dokarty czy mail-coache, bywają wyposażone w akcesoria dodatkowe, a więc: kosze na laski i parasole, kosze podróżne, drabinki do wsiadania, specjalne trąbki sygnałowe — tzw. rogi pocztowe w futerałach. Przedmioty te w stylowym zaprzęgu znacznie podnoszą wartość pojazdu.



a — okulary dyszla parokonnego,
 b — okulary dyszla parokonnego z ruchomymi pierścieniami do naszelników łańcuchowych,
 c — spinacz haka doprzęgowego,
 d — okulary dyszla czterokonnego z hakiem doprzęgowym,
 e — orczyca doprzęgowa. /— orczyca doprzęgowa prawidłowo umocowana na haku doprzęgowym

Istotnym elementem stylu angielskiego jest uprzęż cho-mątowa. Sądzę, że nie ma potrzeby jej opisywania, ani przytaczania przykładów jej prawidłowości, bowiem są to rzeczy oczywiste i ogólnie znane. Ograniczę się jedynie do wskazania kilku wymaganych przez styl szczegółów. Na wstępie trzeba stwierdzić, że niestety uprzęży cho-mątowej jednokonnej jest w Polsce bardzo mało. Ze znanych mi — jeden egzemplarz w PTWK, jeden w Gnieźnie, dwa w Łańcucie i kilka w rękach prywatnych. Dlatego trudno byłoby zorganizować jednokonny zaprzęg w stylu angielskim. Uprząż taka w zasadniczy sposób różni się od parokonnej, zwłaszcza części upinające. W jednokonnej niezbędny jest szeroki pas przekonny, który na bokach ma specjalne klamry do hołobli, a u góry nagrzbietnik z siodełkiem.

Ponadto uprzęż pojedyncza musi mieć natylnik z pasem oporowym, którego końce przypięte są do hołobli w połowie ich długości.

Uprzęż parokonna i czterokonna musi być oczywiście kompletna i stanowić jednolitą całość: wszystkie sprzączki, klucze, rozetki itp. muszą być takie same i tego samego wzoru. To samo dotyczy szczegółów wykończenia części skórzanych i wszelkiego typu ozdóbek i szycia. Dawniej często wyrabiano uprzące z wsuwkami skrzynkowymi, na których były ozdobne wytłoczenia; jeśli one są to również muszą być jednakowe na całej upręży. Znaczący twierdzą, że takie wsuwki są w gorszym guście niż przesuwki zwykłe. Osobiście podzielam ten pogląd. Bardzo ważna jest jakość skóry; powinien to być czarny blank. Na nagrzbietnikach, okularach i zewnętrznej części kieszek chomąta skóra może być lakierowana, natomiast części wewnętrzne kieszek — juchtowe naturalnego koloru. Nie jest to wymogiem ani regułą, jednak oceniane jest wyżej. W zasadzie naczółka ogłowi bywają ozdobione metalowym łańcuszkiem, jednak w zaprzęgach sportowych dopuszcza się naczółka lamowane skórą w jednym lub kilku kolorach, podobnie jak ma to miejsce w rzędzie jeździeckim. Styl angielski wymaga kielzna munsztukowego, które w zaprzęgach składa się z samego munsztuka. Najodpowiedniejszy jest munsztuk typu liverpool. Dopuszcza się także munsztuki typu buxton i w kształcie litery L, ale pierwszy z nich nie ma charakteru sportowego, a drugi jest w zasadzie używany w zaprzęgu wojskowym. Czanki wszystkich munsztuków w zaprzęgu muszą być jednakowe, natomiast ścięgierze mogą być rozmaite i dopasowane do twardości w pysku każdego konia oddzielnie. Kielznanie jest w zaprzęgach wielokonnych zagadnieniem specjalnym i nie dotyczy stylu, lecz prawidłowości zaprzęgu. Czekają na oddzielne omówienie. Kielzno w zasadzie powinno być z nierdzewnego i nieplaterowanego metalu białego, często spotyka się też polerowaną stal. Wszystkie okucia upręży powinny być jednego koloru — „białe” (srebrne) lub mosiężne. Kielzno pozostaje zawsze „białe”, niezależnie od koloru okuć upręży. W niektórych wypadkach dopuszcza się kielzno mosiężne, ale o tym będzie mowa przy opisie innych stylów.

Lejce w stylu angielskim muszą być typu angielskiego lub niemieckiego. Obydwa te typy różnią się właściwie tylko długością krzyżaków i końcówek. Trzeba pamiętać, że lejce nie stanowią z uprzężą jednolitego kompletu i wskutek tego ich kolor odbiega często od koloru skóry z której jest wykonana uprzęż, natomiast sprzączki lejcowe muszą być takie same jak przy upręży. Dawniej spotykało się często lejce z końcówkami z kolorowego partu, zwłaszcza w zaprzęgach jednokonnych; dziś należą one do rzadkości. W zaprzęgu czterokonnym, tandemowym lub trójkowym w szydło istotną sprawą jest przeprowadzenie lejcy koni lejcowych. Przechodzą one przez klucze nagrzbietnikowe koni dyszlowych oraz przez ich ogłowia. Mogą być następujące tego sposoby; lejce przechodzą: 1) przez pierścienie przypięte za pomocą krótkich pasków od podgardli koni dyszlowych, 2) przez pierścienie umocowane do rozetek na ogłowia koni dyszlowych i 3) przez pierścienie umocowane na nagłówkach koni dyszlowych. Ten ostatni sposób już nie jest obecnie używany, ale ślady jego jeszcze czasami się spotyka w postaci kółek z bawidelkiem w formie gwiazdki. Nie jest to ozdoba w dobrym guście.

Przepisy i styl angielski w zaprzęgu sportowym dopuszczają używanie wypinaczy czyli fasulcy. Techniczna strona tej pomocy i jej zastosowanie jest u nas tak mało znane, że łącznie z kielznanie powinno być omówione oddzielnie. W tej chwili zaznaczmy tylko, że fasulce bywają dwojakie: pojedyncze i podwójne. Te ostatnie wymagają dodatkowo specjalnego wędzidełka z wrotkami; unieruchamiają one łeb koński zarówno przy ruchu w górę, jak i w dół, w sporcie nie są używane. Fasulców pojedynczych w sporcie czasami się używa dla wyrównania postawy łbów wszystkich koni. Łączą one kielzno z fasulcowym hakiem nagrzbietnikowym i są podciągnięte ku górze za pomocą pierścienia umocowanego do nagłówka ogłowia za pośrednictwem krótkiego paska lub łańcuszka. Wówczas do tego celu na nagłówkach muszą być wszyte po dwóch stronach specjalne małe pierścienie. Wszystkie lepsze uprzące są w takie urządzenia zaopatrzone. Użycie tych pasków uważa się za przejaw lepszego gustu niż łańcuszków, które stanowią swego rodzaju natrętną i zbyteczną ozdobę.

W czasach, gdy zaprzęgi konne stanowiły powszechny środek lokomocji, istniał przepis, że gdy zaprzęg powożony jest przez profesjonalnego stangreta naszelniki są skórzane, natomiast przy zaprzęgu

dżentelmeńskim, a więc o charakterze sportowym, naszelniki mogą być łańcuchowe. Przepis ten istnieje do dziś. W takim wypadku okulary, czyli tzw. kaczka dyszla, powinny być tak skonstruowane, aby pierścienie naszelnikowe były ruchome.

Uprząż chomątowa bywa lekka i cięższa, przystosowana do pojazdów cięższych i wielokonnych. Ta ostatnia w zaprzęgu parokonnym, a w zaprzęgu czterokonnym u pary dyszlowej bywa wyposażona w natylniki z pasem oporowym. Stanowią one wraz z naszelnikami i podogoniami zespół części wstrzymujących. Uprząż lekka natomiast wyposażona jest jedynie w szelki nośne pasów pociągowych.

Klasyczny zaprzęg w stylu angielskim ma specyficzne połączenia między parą dyszlową i pojazdem oraz między parami. Para dyszlowa jest zaprzęgana w systemie bezorczykowym, tzn. że pasy pociągowe są założone bezpośrednio na grzybki orczycy stałej. Natomiast para lejcowa zaprzężona jest do orczycy doprzęgowej, której orczyki są zakończone hakami ze sprężynowymi zapadkami. Na haki te zakłada się ucha wszyte do pasów pociągowych koni lejcowych. Inne sposoby tych połączeń, a więc orczyce stałe z orczykami i orczyce ruchome są dopuszczalne w stylu angielskim, niemniej jednak są pewnym jego skażeniem.

Przyjęte jest ozdabianie uprzęży różnego rodzaju emblematami. Dawniej były to herby, koronki, monogramy lub monogramy z koronkami. Dziś spotykamy monogramy same, emblematy klubowe, emblematy ośrodków hodowlanych itp. Rzecz w tym, że ozdoby te muszą być jednakowe, tego samego wzoru. Są one umieszczane na okularach ogłowi i na nagrzbietnikach. Przy uprzężach bardziej ozdobnych stosuje się dodatkowe elementy dekoracyjne w formie małych skórzanych owalnych tarczek, umieszczanych pod naczółkami ogłowi, przy podpierśnikach i na końcówkach szelek natylnika. Bywają one z lakierowanej skóry i często są ozdabiane koronkami lub częściami emblematów uprzęży.

Uprząż w stylu angielskim wykonywana jest z czarnego blanku. Wszelkie czernienie skóry inaczej wyprawionej jest natychmiast widoczne. W bardzo rzadkich wypadkach spotyka się uprzęż w tym stylu z brązowego blanku. Są to komplety pochodzące z bardzo ekskluzywnych szorowni i mogą być użyte przy również rzadko spotykanym pojeździe koloru naturalnego drewna orzechowego czy mahoniowego. Również przy ciężkich zaprzęgach sportowych (breki, mail-coache) stosuje się czasami przy czarnej uprzęży same kieszki chomątów z brązowego blanku. Wszystkie te odmiany należą do takich rzadkości, że bliżej zajmować się nimi nie będziemy.

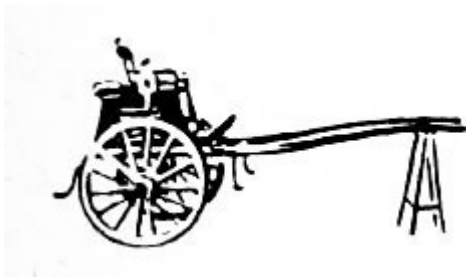
Ostatnim elementem zaprzęgu podlegającym ocenie i wymogom stylu jest strój zawodnika i luzaków. To zagadnienie było już omówione na łamach Konia Polskiego (nr 2/1980) i tam odsyłam Czytelnika.

Pozostają jeszcze akcesoria. Z nich najważniejszy jest bat. Do zaprzęgu jednokonnego i parokonnego powinien być bat parokonny, do zaprzęgu parokonnego w szydło, trójkołowego w szydło i czterokonnego musi być bat czterokonny. W stylu angielskim powinien to być bat koniczny, tzn. o końcówce plecionej ze skórki lub z nici, zwężającej się ku końcowi. Często końcówka taka zaopatrzona jest w bawełniany, mały pędzelek, zwany dawniej na wsi pękawką. Służy to do ewentualnego strzelania z bata, co jednak w stylu angielskim nie jest dobrze widziane. Bat taki ma ładny kabłąkowaty kształt. Najczęściej biczysko bywa ciemne, a sam bat biały. Obecnie często spotyka się biczyska oplatane cieniutką skórką, a nawet z tworzyw sztucznych. Prawdziwie w stylu sportowym są bity o biczysku z tzw. drzewa pieprzowego z sęczkami. Często są one luksusowo wykończone na rękojeści, ze skórzanym uchwytem i srebrną gałką na końcu. Bat zapasowy bywa składany z kilku segmentów łączony ze sobą podobnie jak wędka. Taki bat wymaga specjalnego futerału, który jest zwykle podwieszany za przednim siedzeniem.

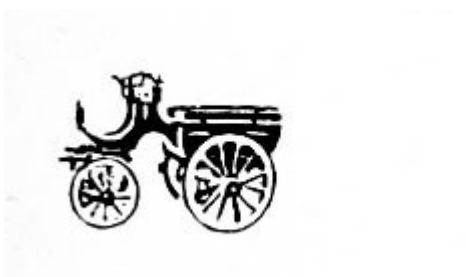
O akcesoriach związanych z pojazdem była już mowa. Należałoby jeszcze powiedzieć dwa słowa o zapasowej orczycy doprzęgowej i zapasowych orczykach, które powinny być razem spięte specjalnymi rzemykami i odpowiednio podwieszane do pojazdu. Każdy pojazd ma miejsce na ten cel przeznaczone w zależności od jego rodzaju.

Idealne zestawienie poszczególnych części zaprzęgu w stylu angielskim powinno dawać ogólne wrażenie pełnej harmonii, szlachetności kształtów i linii, a przede wszystkim dobrego wykonania poszczególnych elementów w dobrym gatunku.

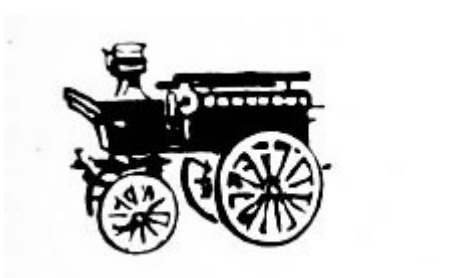
Pojazdy w stylu angielskim:



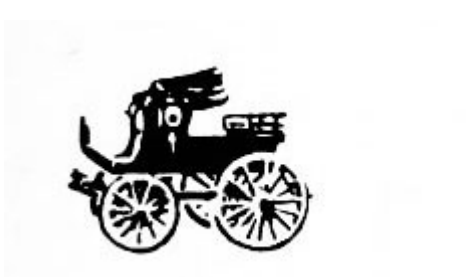
- Dokart do zaprzęgu "w szydło" (tandem)



- Wagonette



- Brek



- Duży faeton "pocztowy"



- Czterokonny faeton



- Parokonny faeton



- Faeton "pająk" jedno- i parokonny



- Szaraban



- Karetka sportowa (Mail-coach, Drag)