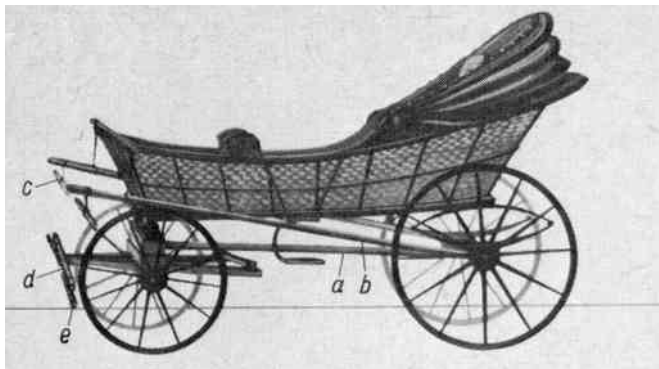
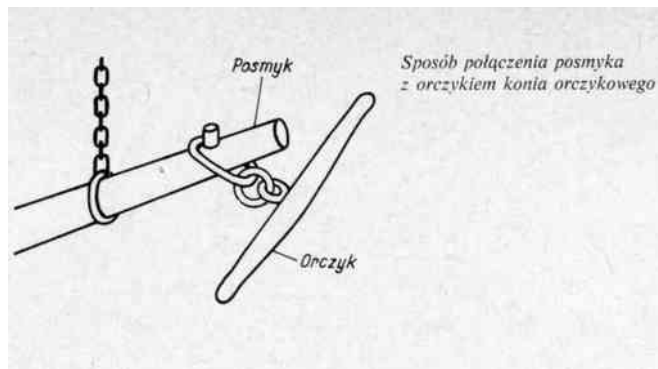


Zbigniew Prus-Niewiadomski

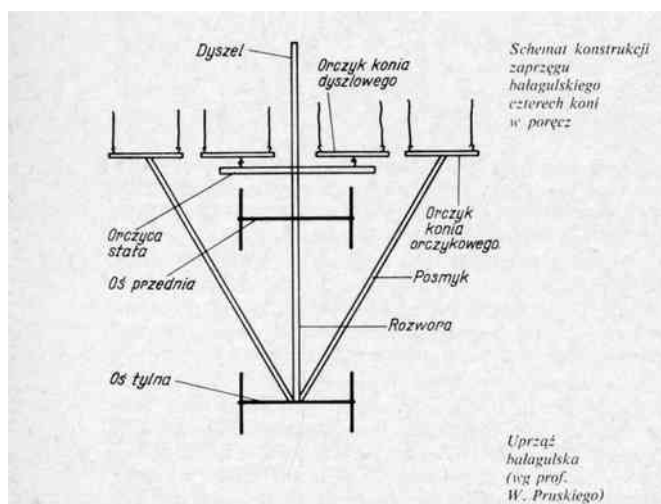
Style zaprzęgów konnych, styl bałagulski



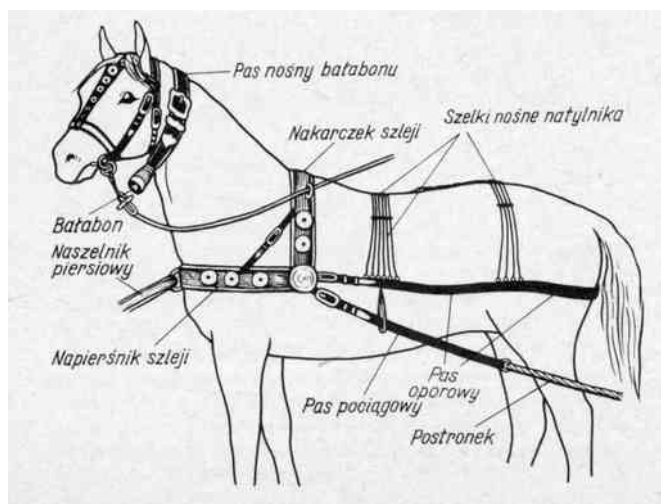
Proponowany model wózka bałagulskiego wg zdjęcia zaprzęgu A. Ledóchowskiego ze Smordwy z 1912 r., zamieszczonego w pracy prof. W. Pruskiego: a. rozwora, b. posmyk, c. orczyk konia orczykowego, d. orczyca stała, e. orczyk konia dyszlowego (rys. H. Balicka-Fribes)



Artykuł niniejszy dedykuję profesorowi dr. Witoldowi Pruskiemu — autor



Schemat konstrukcji zaprzęgu bałagulskiego czterech koni w poręcz



Uprząż bałagulska (wg prof. W. Pruskiego)

Kontynuując cykl poświęcony stylom zaprzęgów konnych nie można pominąć zaprzęgu bałagulskiego. Może powstać jednak pytanie, po co w „Koniu Polskim” zajmować miejsce tym tematem, skoro mamy wspaniałą pracę prof. Witolda Pruskiego pt. „Bałaguli i ich zaprzęgi”, gdzie w sposób wyczerpujący zapoznaje nas autor nie tylko z bałagulszczyzną jako z ruchem społeczno-obyczajowym wśród polskiej młodzieży szlacheckiej na południowo-wschodnich kresach Rzeczypospolitej w połowie XIX w., ale, a może przede wszystkim, daje również dokładny opis zaprzęgów bałagulskich. Powodów, że temat ten ukazuje się obecnie, jest kilka. Po pierwsze, praca prof. W. Pruskiego była opublikowana w „Kwartalniku Historii Kultury Materialnej” nr 1/2 w 1958 r. i jest na rynku księgarskim nieosiągalna. Po drugie, była wydana w bardzo małym nakładzie, więc mało osób mogło się z nią zapoznać i chociaż środowisko koniarskie wie o niej z relacji wtórnych i rozgłosu, to jednak obecnie przybliżenie tego tematu w szerszym zakresie wydaje się konieczne. Po trzecie, w przeciwieństwie do pracy prof. W. Pruskiego spojrzenie na zaprzęg bałagulski w niniejszym artykule będzie nie tyle z punktu widzenia historycznego, ile będzie próbą ukazania możliwości reaktywowania tego stylu obecnie w naszym kraju. Pamiętajmy bowiem, że na środowisku koniarskim spoczywa dziś ogromny, choć nigdzie nie sprecyzowany, obowiązek kontynuowania polskich tradycji związanych z koniem i przekazania ich następnym pokoleniom. Poza koniarzami nikt nie jest w stanie tego dokonać. Nie wystarczą jedynie opracowania historyczne, mimo że są podstawą działania. Istnieje potrzeba kontynuowania tradycji żywej, jeżeli nie chcemy zatracić spuścizny poprzednich pokoleń i jeżeli chcemy dbać o swoją

kulturę, jak to czynią Anglicy, Francuzi, Hiszpanie, Niemcy, Rosjanie, Włosi, Węgrzy i inne narody. Trzeba

powiedzieć, że środowisko koniarskie wagę tego obowiązku wysoko sobie ceni, a dowody na to spotyka się na każdym kroku. Już sam fakt, że uratowane zostały od zagłady trzy uprzęże bałagulskie, obecnie przechowywane w SK Janów Podlaski i Racot oraz w PSO Starogard Gd., i że SK Płękity podjęła trud rekonstrukcji wózka i uprzęży bałagulskiej mówi sam za siebie. Ta ostatnia znajduje się obecnie w SK Kadyny. Zainteresowanie tym zaprzęgiem jest duże i stale nadchodzą wieści, że ktoś zabiera się za rekonstrukcję tego zaprzęgu lub ma to w swoich planach.

Są więc powody, by do tematu pracy prof. W. Pruskiego jeszcze raz wrócić, przypomnieć główne jej myśli, a może i skomentować na użytek dzisiejszy, bo nie zawsze wnioski dziś wyciągane z tej pracy są właściwe. Ponadto autor niniejszych uwag dysponuje autentycznym opisem wyglądu i wykonania uprzęży bałagulskiej pozostawionym przez Stanisława Steckiego z Końskowic w powiecie krzemienieckim. Opisu tego prof. W. Pruski pisząc swoją pracę jeszcze nie znał, bo — jak sądził — opisu takiego nikt z dawnych miłośników zaprzęgów nie pozostawił.

Prof. W. Pruski wyraźnie dzieli bałagulszczyznę na dwa okresy, oddzielone 20-letnim upadkiem tego ruchu i stylu mieszczącym się między Powstaniem Styczniowym a 1880 r. Szlachecka młodzież na Podolu i Wołyniu w połowie XIX w., nie znajdując wówczas jakichś jaśniejszych perspektyw życiowych, utworzyła ruch o wielu cechach ujemnych. Jak pisze Profesor: Bała-guilt prowadzili tryb życia próżniaczy i hulaszcy. Polowania, pijatyki, włóczenie się po jarmarkach, różne burdy publiczne i pastwienie się nad Żydami, hazardowa gra w karty i stale handlowanie końmi były ich głównym zajęciem. Ten styl życia manifestował się ówczesnie powstałymi zaprzęgami, w których ręce, zwrotne i nadzwyczaj wytrzymałe konie o garbonosej zniekształconej głowie, o bokach podkasanych i zapadłych, o wyglądzie niechlujnym z oparzelinami lub wybitym okiem, w surowej prymitywnej uprzęży szlejowej z postronkami, ciągnęły małe prymitywne wózki na drewnianych osiach, łubem posyite, z siedzeniami ze słomy, z prostą maźnicą ze smołą. Takim za pręgiem powoził bałaguła ubrany w świtkę kozacką i juchtowe buty. Całe to bractwo bałagulskie tego pierwszego okresu i w życiu, i przede wszystkim w zaprzęgach demonstrowało przekornie swój stosunek do ogólnie przyjętych wówczas form życia towarzyskiego i społecznego. Badacz obyczajów prawdopodobnie z łatwością przeprowadziłby analogię tego ruchu do sfrustrowanej i wyalienowanej młodzieży hipiesowskiej. Mimo tych krytycznych osądów, jakie ruchowi bałagulskiemu wystawili współcześni, nie należy zapominać, że większość tej zwichrowanej romantycznej młodzieży, gdy zaszła potrzeba, okazała swoją patriotyczną postawę i wielu z nich należało do Powstania 1863 r. i wyemigrowało za granicę (...), wielu zaś zesłano na Sybir, gdzie podzielali z godnością los innych wygnańców, jak pisał Profesor.

Drugi okres wyodrębniony przez Profesora to odrodzona bałagulszczyzna końca XIX w i początków XX w., oswojona z cech ujemnych, pielęgnująca przede wszystkim ów polski, powstały na tamtym terenie zaprzęg, pełen uroku i odrębności. Zamiast demonstracji przekory pojawiła się demonstracja dobrego smaku, dorobku hodowlanego, kunsztu wykonawstwa, swoistej elegancji i wysublimowanego koneserstwa. A z obecnej perspektywy patrząc, należałoby się dopatrywać nawet pewnej patriotycznej demonstracji przy pomocy polskiego zaprzęgu, skoro na tamtym terenie w czasie aleksandryjskiej i mikołajowskiej nocy popowstaniowej jakakolwiek inna manifestacja narodowa była nie do pomyślenia. Ten drugi okres stylu bałagulskiego przetrwał w całej okazałości do pierwszej wojny światowej, zakończony niejako pamiętnym konkursem czwórek bałagulskich, zorganizowanym przez Równieńskie Towarzystwo Zachęty do Wyścigów Konnych 12 września 1912 roku. W znacznie mniejszym zakresie zaprzęgami bałagulsкими posługiwano się aż do wybuchu drugiej wojny światowej na terenach województw wołyńskiego i tarnopolskiego, a śladem tego są istniejące jeszcze do dziś uprzęże, o których wspomniano.

Ten, oparty na pracy prof. W. pruskiego, wstęp historyczny niechaj posłuży za argument na rzecz zachęty do nawiązania do tradycji tego drugiego okresu odrodzonej bałagulszczyzny. Bowiern pierwszy musimy traktować już wyłącznie w kategoriach zamkniętego okresu historycznego.

Dlatego niniejsze uwagi dotyczące zaprzęgów w stylu, bałagulskim będą dotyczyły wyłącznie okresu, którego początek stanowią lata osiemdziesiąte ubiegłego stulecia. Jeżeli zaś staną się zachętą do ożywienia tego stylu dziś, jeżeli okażą się przydatne, jeżeli potrafią rozwiać wątpliwości i przyczynią się do wyjaśnienia pewnych zagadnień, to cel umieszczenia tego artykułu zostanie osiągnięty.

Zacznijmy od spraw ogólnych i oczywistych, o których jednak powiedzieć trzeba. Odtworzenie jakiegokolwiek zabytku w jego pełnym kształcie, bez jakichkolwiek skażeń jest właściwie niemożliwe, bo inna epoka, inne

warunki i inny teren go stworzyły. Rzecz w tym, aby zdawać sobie sprawę, jakie skażenie jest konieczne i dopuszczalne, a jakie nie powinno mieć miejsca. Gdzie istnieje ta nieuchwytna granica, która wyznacza istotę i ducha danego stylu, której przekroczyć już nie wolno. I np. skoro wiemy, że zaprzęg bałagulski jest czterokonnym w poręcz, to uchybieniem nie będzie zastosowanie zaprzęgu parokonnego, bo i takie bywały, natomiast założenie czwórki w lejc będzie zaprzeczeniem tego stylu i bezsensownym dziwactwem. Również dopuszczalny jest dobór koni jednomaścistych na równi z różnomaścistymi, bo takie w końcowym okresie bałagulszczyzny sprzęgano, niedopuszczalne natomiast będzie użycie koni z grzywami strzyżonymi lub splecionymi w klocki. Tak samo dopuszczalne będzie zastosowanie uprzęży z czarnego blanku, zamiast skóry kręconej, ale karygodnym brakiem gustu byłoby zastosowanie okuć, powiedzmy chromowanych lub niklowanych. Musimy ciągle mieć świadomość tego, że tak jak zaprzęg krakowski lub wiele innych, wyrósł z zaprzęgu chłopskiego, ludowego, tak prądródłem zaprzęgu bałagulskiego jest parciana szleja ukraińska, która doczekała się swoistej nobilitacji, ale nie zatraciła swego rustykalnego charakteru.

Jakichś szczegółowych wymogów co do rasy koni w stylu bałagulskim nie ma. Zwykłe półkrewki czy podrasowane konie mogą być wykorzystywane na równi z bardzo rasowymi, pięknie się prezentującymi końmi wyjazdowymi. Istotną sprawą jest dobór maści. Mogą być jednomaściste i różnomaściste. Jednak w tym ostatnim przypadku każdy koń z czwórki powinien być innej maści, a nie kombinacje typu: 2+2 lub 3+1 itp. Oczywiście, że różnomaścista czwórka, do tego ze srokaczem, będzie na pewno bardzo interesująca, pod warunkiem jednak, że wszystkie cztery konie będą sobie odpowiadać chodami, temperamentem i pokrojem. Jeżeli tych cech zabraknie, na nic się zdadzą wszelkie zabiegi, choćbyśmy dysponowali nawet srokaczem, bułanym, izabelowatym i tarantem. O dobrym wyczuciu stylu bałagulskiego świadczyłyby również wysiłki nad zebraniem czwórki srokaczy, czwórki bułanej czy czwórki myszatej. Toaleta koni powinna być oczywiście jak najbardziej naturalna, bez jakiegokolwiek formowania grzyw i ogonów, natomiast zabiegi pielęgnacyjne powinny być tak wykonywane, aby nie można było ich rozpoznać. W tzw. odmianie pocztowej stylu bałagulskiego, o czym będzie jeszcze mowa, stosuje się czasami podwiązywanie ogonów.

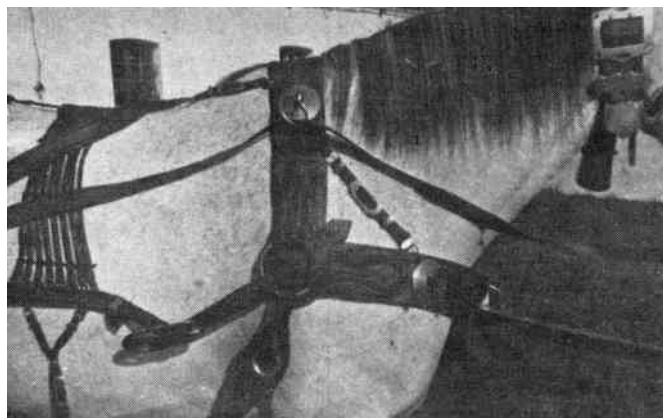
Jeżeli skrupulatnie i wnikliwie prześledzimy pracę prof. W. Pruskiego, jeżeli przejrzymy dokładnie fotografie zaprzęgów bałagulskich, jeżeli zapoznamy się z dwoma pojazdami Dochodzącymi z Antonin Potockich, znajdującymi się obecnie w Łańcucie, to istotnie dochodzimy do wniosku, że pojazdy w zaprzęgu w bałagulskim przeszły ogromną ewolucję: od osiemdziesiątych lat ubiegłego wieku używano ich wiele rodzajów. Właściwie można by powiedzieć, że każda nasza bryczka typu wschodniego, każdy wyplatany wózek mógłby być użyty w tym zaprzęgu bez karygodnego uchybienia temu stylowi. I znów jest kwestią wyczucia, gdzie znajduje się nieprzekraczalna granica. O ile bowiem nie do pomyslenia jest łączenie wictorii z zaprzęgiem bałagulskim, o tyle można by dopuścić w naszych obecnych warunkach i przy jednomaścistej czwórce czy parze, mały jesionowy wolancik z brezentową budą. Pewnie, że byłoby to skażenie stylu, ale w dopuszczalnych granicach, oczywiście pod warunkiem dostosowania konstrukcyjnego do zaprzęgu czwórki w poręcz. Tym wszakże, którzy chcieliby odtwarzać taki zaprzęg z zachowaniem wszelkich rygorów stylu, należałoby polecić wykonanie takiej samej rekonstrukcji wózka rozgonnego, jaką wykonała Stadnina Koni w Płekitach w 1973 r. Wydaje się wszak, że odtworzenie specjalnej bryki i potraktowanie jej jako modelu dla dalszych powieleń byłoby rozwiązaniem najlepszym. Powinien to być pojazd na podwoziu rozworowym, zawieszony na półresorze poprzecznym w przodzie i dwóch resorach eliptycznych w tyle, o kołach na żelaznych obręczach i szkieletowym jesionowym wasągu wypełnionym wikliną lub flisami z drewna gruszkowego. Bryka taka powinna mieć dwa siedzenia zawieszane na pasach i może być zaopatrzona w brezentową budę oraz skórzane fartuchy. Ponadto pojazd taki musi być zaopatrzony w posmyki, przy pomocy których ciągną konie orczykowe. Posmyki to drewniane cięgła umocowane na tylnej osi w miejscu, gdzie łączy się ona z rozworą, wychodzące na zewnątrz ku przodowi. Na przedni koniec po-smyka zakłada się pierścień okucia orczykowego. Umieszczony od górnej strony czop zapobiega zsuwaniu się pierścienia. Posmyki na odpowiednim poziomie są podtrzymywane przy pomocy troka rzemieennego lub łańcuszka oraz pręta drewnianego, umocowanego do górnej krawędzi przedniej ściany skrzyni wa-sąga. Jest to istotna część konstrukcyjna zaprzęgu bałagulskiego, dzięki której konie orczykowe ciągną pojazd na tylną oś. Ma to ogromne znaczenie w sensie wykorzystania mocy uciągu, ponieważ jedna para koni ciągnie oś przednią, a druga tylną. Pojazd taki powinien być oczywiście w kolorze naturalnego drewna z okuciami malowanymi na czarno. Sposobów wykończenia takiej bryki może być mnóstwo i tylko gustowi wykonawcy i zachowaniu wierności dla ducha stylu zawdzięczać będziemy czy rekonstrukcja taka się uda czy nie.

Najbardziej charakterystyczną i właściwie decydującą częścią zaprzęgu bałagulskiego jest uprzęż. Wywodzi się ona oczywiście z ludowej uprzęży z tamtejszych terenów. Na terenach Wołynia i Podola królowała wśród chłopów szleja parciana z konopnymi postronkami, z uzdzienicami i naszelnikami karkowymi również

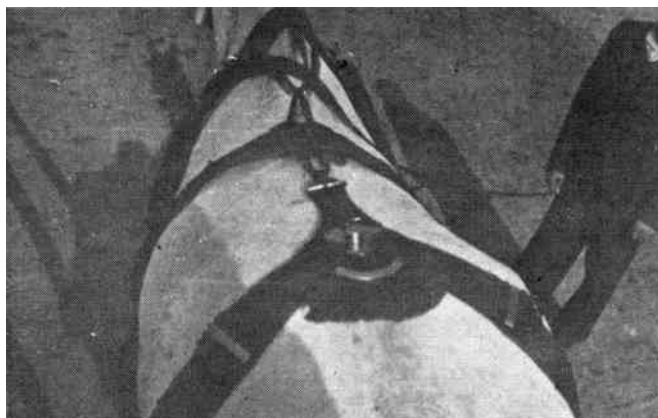
parcianymi, z konopnymi lejcami. Taka uprzęż używana była przez XIX w. i przetrwała ona wśród uboższego chłopstwa do 1939 r. Bogaci włościanie używali już upręży ze skóry kręconej specjalnym urządzeniem w postaci kieratu przy użyciu dziegcia i łoju. Takiej samej upręży w połowie XIX w. używali również Żydzi zwani „bałagulami”, trudniący się obok poczty przewozem ludzi i towarów. Nazwę i rodzaj upręży przejęli twórcy ruchu bałagulskiego w czterdziestych latach ubiegłego wieku, w pierwszym okresie jego istnienia.

W drugim okresie bałagulszczyzny, w tym do którego nawiązujemy, a więc od osiemdziesiątych lat XIX w., uprzęż szlejowa wyrabiana już była z czarnego blanku, ale zachowała wszelkie cechy tej dawnej. Pozostał pewien prymitywizm połączony z kunsztem wykonawstwa.

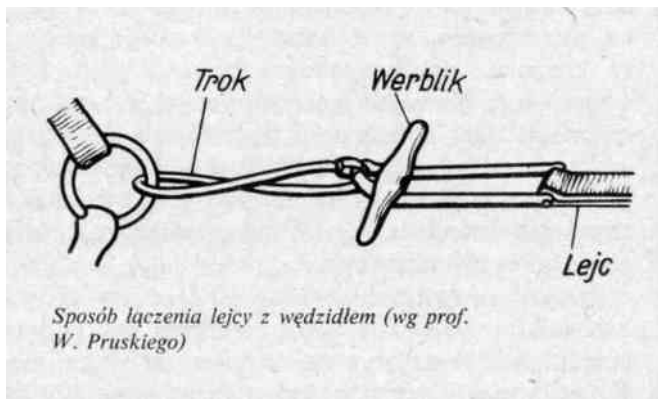
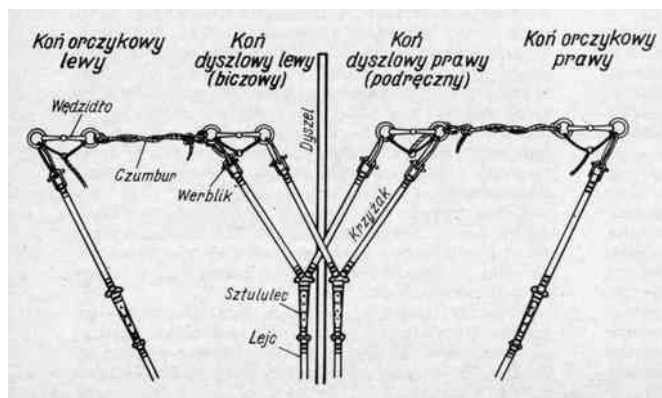
W upręży bałagulskiej częścią ciągnącą była szleja z postronkami. Sama szleja składała się z napierśnika, szerszego niż obecny napierśnik upręży szorowej, i z nieco węższego nakarczka. Obie te części połączone były pod odpowiednim kątem przy pomocy grubego pierścienia stalowego mosiądzowanego. Zakończenie szlei było tak wykrojone, że tworzyło pod pierścieniem podkładkę celem uniknięcia otarcia konia. Kąt pomiędzy napierśnikiem i nakarczkiem był regulowany, w zależności od kształtu nasady szyi konia, przy pomocy pary rzemieni po obu stronach szlei, przyszytych do napierśnika i nakarczka, i regulowanych zapinką ze sprzążką. W upręży tzw. pocztowej stosowano szerokie fartuchy pod napierśniki, a nieraz i pod nakarczki, przypięte przy pomocy rzemieńnych pasków ze sprzążkami. U pary dyszlowej na napierśniku od przodu do naszelnika przyszyta była przy pomocy fantazyjnie wykrojonego pasa, szkoblica. Naszelniki nie różniły się od obecnych. Od grubego pierścienia między nakarczkiem a napierśnikiem odchodził krótki, zszyty z kilku warstw, mocny rzemień długości 12—15 cm, zakończony tzw. rolką z podkładką. Przez nią przewlekano pętlę postronka. Był on pleciony ze sznurków konopnych i gotowany w dziegciu z łojem, czerniony i osmalany. Koniec postronka obszywano na długości ok. 70 cm skórą surowcową i tworząco zeń pętlę nakładaną na orczyk. W bardziej eleganckich uprężach cały postronek lamowano cienką skórą. Aby postronek nie obcierał boków koni zakładano nań mufkę skórzaną, uformowaną na płask i zszytą od dołu. Aby się nie zsuwała ku orczykowi, przytrzymywał ją trok rzemieńny przymocowany pętlą do szlei.



Szleja bałagulska. Widoczny sposób łączenia napierśnika z nakarczkiem oraz ozdobne przeszycia z troka rzemieńnego



Tzw róża. Widoczny upinacz natylnika i sposób jego połączenia z szelkami natylnika



Sposób łączenia lejcy z wędzidłem (wg prof W. Pruskiego)

Częścią wstrzymującą, oprócz naszelnika, o którym już była mowa, był bogato skonstruowany natylnik, który

składał się z upinacza, szelek i pasa oporowego. Podogoni w uprzęży bałagalskiej nie używano. Natylnik w zasadzie dotyczył tylko koni dyszlowych, dla koni orczykowych ich nie stosowano. Mimo to nieraz spotykało się natylniki na wszystkich czterech koniach, oczywiście na orczykowych miały one jedynie zadanie dekoracyjne. Pas oporowy przypięty był po obu stronach konia do pierścieni szlejowych przy pomocy sprzężek i mógł być regulowany w zależności od wielkości konia. Pas oporowy był utrzymywany na odpowiednim poziomie przy pomocy szelek natylnika. Te szelki to dwa zespoły wąskich pasków. Pierwszy, położony w połowie między kłębem a krzyżem konia składał się z 5—9 pasków, drugi, leżący na granicy lędźwi z krzyżem, składał się z 3—7 pasków. Ilość pasków powinna być w obu zespołach albo parzysta, albo nieparzysta. Paski te były po dwóch stronach konia przymocowane do małych mosiężnych kólek przyszytych do pasa oporowego. Paski tworzące szelki były w połowie odległości między upinaczem a pasem oporowym ozdobnie zszyte trokiem rzemiennym lub połączone skuwką mosiężną. Upinacz natylnika składał się zwykle z dwóch pasków przymocowanych do nakarczka sprzężkami i małymi pierścieniami wszytymi do nakarczka po dwóch stronach kłębu. Paski te, tuż za kłębem związane trokiem, przechodziły następnie pod pierwszym zespołem pasków-szelek i dalej łączyły się z drugim zespołem. To ostatnie połączenie bywało zwykle bardzo fantazyjne, tworzyło tzw. różę. Był to zespół składający się z kilku warstw skóry, ozdobiony mereżkowatymi nacięciami i nacinanymi frędzlami. Nad „różą” znajdowało się okucie mosiężne, przeważnie w kształcie trójkątnej wsuwki, przez którą przechodziły paski-szelki drugiego zespołu i szeroki pasek łączący się następnie z paskami upinacza. Całe to dość skomplikowane rozwiązanie ilustruje załączone zdjęcie.

Części prowadzące to uzda i lejce. Uzda, a właściwie uździelnica, bo ogłowie bałagalskie było uzdą i jednocześnie pełniło rolę kantara stajennego, składała się z policzków bez okularów, nagłówka, naczółka, nachrapnika i podgardla. Szczególnie charakterystyczną ozdobą, nigdzie indziej nie spotykaną, był zwężający się ku nachrapnikowi rzemień łączący nachrapnik z naczółkiem, okuty od góry do dołu coraz mniejszymi paskami mosiężnymi. Rzemień ten był umocowany przy pomocy pętli (przystuła ze sprzężką) za naczółkiem do nagłówka. Sprzężki policzków i podgardla były wyłącznie po zewnętrznych stronach, tzn. po lewej stronie koni lewych i po prawej stronie koni prawych. Nachrapniki, naczółki i policzka robiono albo bardzo szerokie, albo wąskie, ale za to podwójne. Kielzno było zawsze wędzidłowe, przy czym dopuszczalne są zarówno dwupierścieniowe, jak i czteropierścieniowe. Pierścienie wędzideł były przyszyte do policzków na stałe. Lejce w uprzęży bałagalskiej były zupełnie szczególne i nigdzie indziej nie spotykane. Lejce składały się z lejc właściwych, sztukulców, krzyżaków i wodzy lejcowych. Lejce właściwe, a więc te, które były w rękach powożącego, wyrabiane były często ze sznurka konopnego, wiązane nieraz w węzły w miejscu uchwytu dla lepszego trzymania. Części skórzane były szersze od lejcy zachodnioeuropejskich. W miejscach łączenia lejcy ze sztukulcami i krzyżakami były stalowe półpierścienie, do których sztukulce, lejce i krzyżaki były przyszyte na stałe. Sztukulce nie były jednakowej szerokości, a rozszerzały się ku krzyżakom i były nabijane puklami lub były ozdobione naszywanymi węższymi paskami, a nad zadami miały czasami skuwki mosiężne, którymi lekko uderzano konia w razie potrzeby, potrząsając lejcem. Krzyżaki i wodze lejcowe kończyły się podłużnym ogniwkim, do którego przywiązywano podwójny trok. Ogniwko metalowe było przyszyte do końca wodzy lub krzyżaka na stałe. Trok z drugiej strony był przywiązany do drewnianego (przeważnie z grabiny) werblika. Werblik, to krótki wałek zwężający się ku końcom, z wcięciem na środku dla przywiązania troka. Ogniwko prostokątne miało 8—9 cm długości, a trok ok. 25 cm długości. Krzyżak lub wodzę lejcową łączono z pierścieniem wędzidła w ten sposób, że werblik wraz z trokiem przewlekano przez pierścień wędzidłowy pojedynczo lub podwójnie, a następnie przewlekano przez ogniwko. Lejcowanie w zaprzęgu bałagalskim również było szczególne. Powożący miał w rękę dwie pary lejce. Parę z krzyżakami do koni dyszlowych i parę bez krzyżaków do pary orczykowych, do zewnętrznych pierścieni ich wędzideł: wewnętrzny pierścień wędzidła konia orczykowego był połączony powodem lub czumburem ze szkobicą napierśnika konia dyszlowego lub z pierścieniem zewnętrznym konia dyszlowego. Czumbury zawsze, a powody czasami, uwiązane były do tylnej części nachrapnika, tj. tej, która znajduje się z tyłu poza policzkami. Inny sposób lejcowania polegał na tym, że konie orczykowe powodowane były przez powożącego przy pomocy krzyżaka i lejcy przypiętych do tego samego konia, do jego prawego i lewego pierścienia wędzidłowego. W rezultacie konie orczykowe były w istocie jedynie wstrzymywane przez powożącego bez możliwości ich kierowania. Z parą dyszlową były połączone jedynie przy pomocy czuburów lub powodów. Ten skomplikowany sposób lejcowania wyjaśniają załączone schematy.

Uprząż bałagalska była zawsze wyposażoną w dzwonki umocowane na szyi konia na bardzo szerokim (12—14 cm) pasie skórzanym. W zasadzie dzwonki były cztery, dla każdego konia, ale zdarzało się, że konie dyszłowe dzwonek nie miały. Rozróżniano kilka rodzajów dzwonek: metalowe kuliste tzw. szeptuny, metalowe kielichowe tzw. bałabony i drewniane tzw. kałatały. Ponadto używano i inne wyrabiane nie prywatnie przez rzemieślnika, a fabrycznie, co nie było pochwalane. Szeptuny to bardzo duże kule, takie jak dzwonki janczarowe,

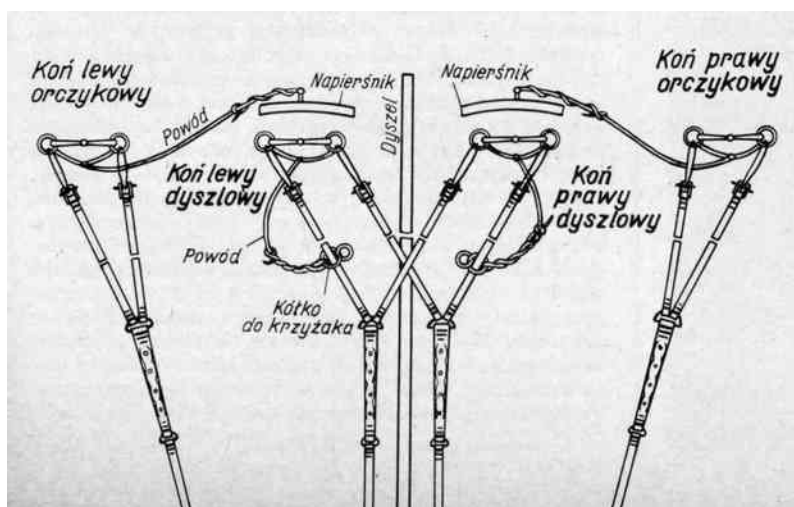
ale znacznie większe (średnica 13—18 cm), z ciągnionej albo kutej blachy, następnie nitowane lub lutowane. Takie kule miały w ściankach otwory, a wewnątrz metalową kulkę, która jednak nie odrywała się od ścianek kuli, a przetaczała się po niej swobodnie, wydając cichy, głuchy szum, jakby szept. Bałabony to blaszane dzwonki podobne albo wręcz takie same jak te, których używa się w górskich okolicach dla bydła. Wykonane były z blach mosiężnych, żelaznych mosiądzowanych lub ze starych zużytych pił, a nawet ze srebra, kute, a potem nitowane lub lutowane na spoiniach i miały 14—16 cm długości. Żeby zapewnić im różne natężenie dźwięku obszywano je cienką skórą, każdy na inną długość. Serca wykonane były z rogu i również dla zmiany tonu wieszane na różnych wysokościach. Kałatały to dla odmiany właściwie kołatki wykonane z cienkich suchych deszczulek dzięki gruszy, łączonych ze sobą mosiężnym okuciem. Wewnątrz miały dwa lub trzy bijaki zawieszane na różnej wysokości i dawały bardzo charakterystyczny, przytłumiony dźwięk. Zamocowanie dzwonków na pasie było sztywne, co zapobiegało obijaniu o szyję konia. Przeważnie dzwonki te były własnej roboty, nie miały jakichś ustalonych a tylko orientacyjne wymiary, dawały różne głosy i odzwierciedlały upodobania właścicieli.



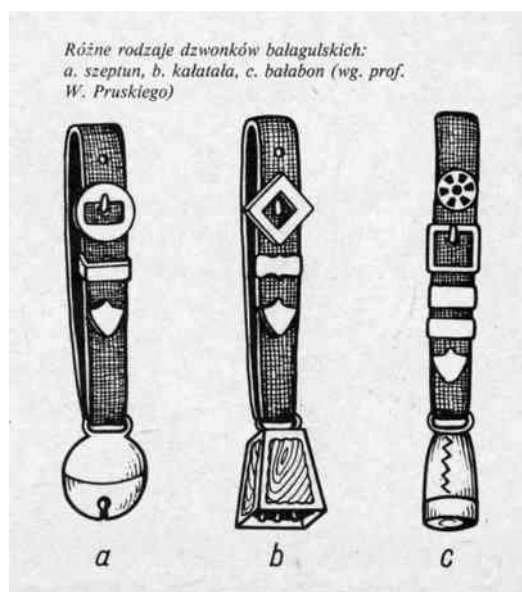
Rzemień łączący naczółek z machrapnikiem, charakterystyczna ozdoba ogłowia bałagulskiego nabijana puklami



Widoczne ozdobne okucia: lustra, duże sprzążki, wsuwki i zakończenia pasków



Sposób lejcowania przy pomocy powodów

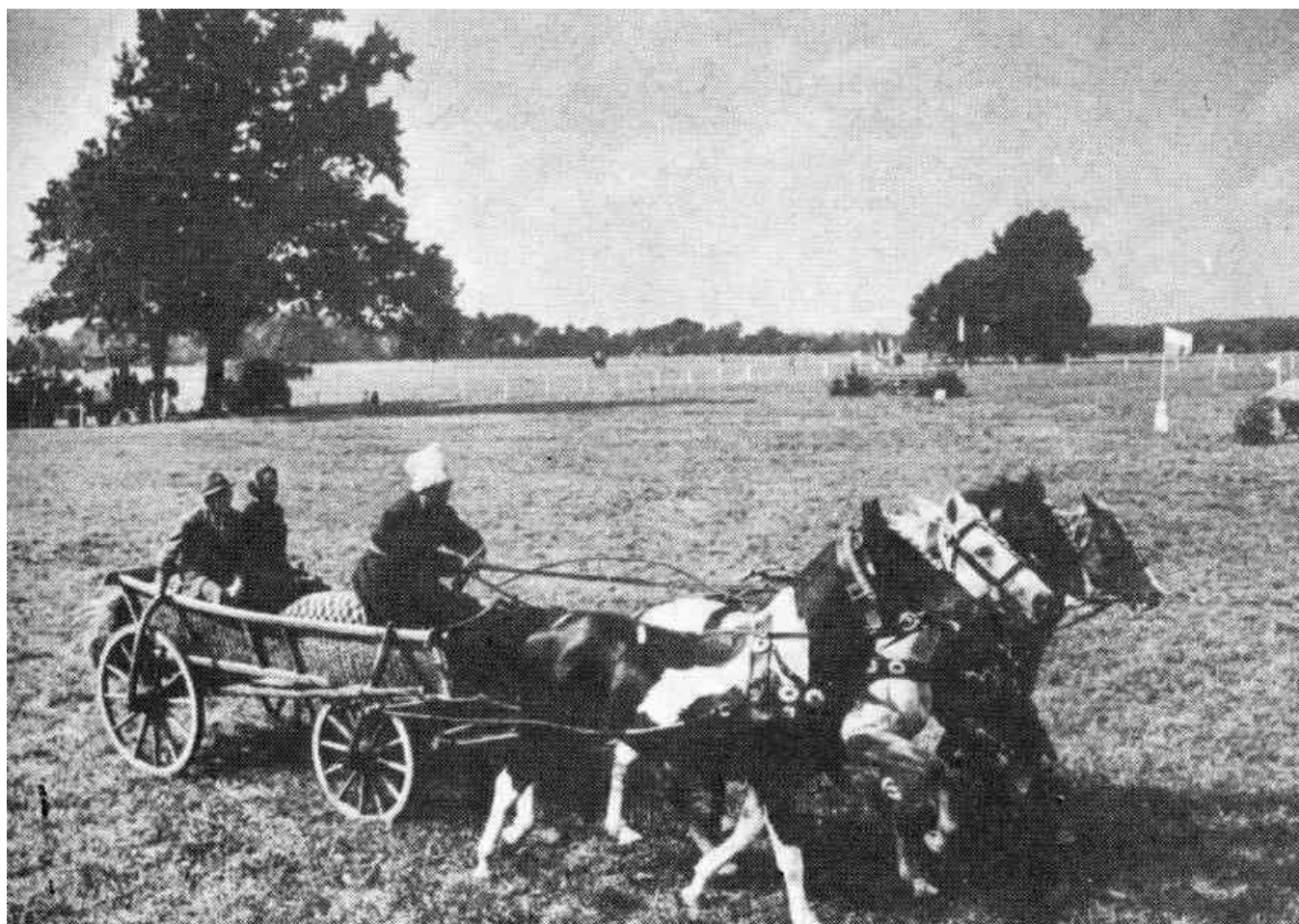


Czumbury były to długie na 3—3,5 m cienkie, plecione na okrągło sznury konopne, czasami czernione i osmalane. Grubszy koniec czumbura był obszyty cienką skórą surowcową na długość 14—18 cm, drugi, cienki koniec był również obszyty, ale już na długość 4—5 cm. W zaprzęgu używane były więc albo powody z surowcowej skóry, albo czumbury. Wiązane były do tylnej części nachrapnika albo wręcz do lejcowego pierścienia na nakarczku. U koni, u których czumbur nie pełnił funkcji powodu, był swoistą ozdobą. Cieńszy jego koniec przewlekany był pojedynczo lub podwójnie dookoła szyi konia i przechodził przez pętlę naczółka. W tym przypadku naczółek musiał na swych zakończeniach mieć trzy pętle: na dwa policzka, na podgardle i na czumbur. Po zewnętrznej stronie konia koniec czumbura zakręcany był od dołu w tzw. babkę. Był to element uprzęży tzw.

pocztowej.

Jeżeli porównamy uprząż bałagulską z każdą inną, to przede wszystkim rzuca się w oczy duża ilość bogatych okuć i sposób szycia. Bowiem zasadą było szycie wyłącznie trokiem i to nie tylko w miejscach wymagających zeszywania, ale i w innych, po prostu dla ozdoby. Zszywania takie tworzyły nieraz bogate wzory w formach geometrycznych. Miały one miejsce zarówno na dużych płaszczyznach, np. na napierśnikach czy nakarczkach, jak również na wąskich paskach, np. na pasach oporowych czy sztukulcach. Oczywiście, że w ostatnim okresie bałagulszczyzny przemycano już i szycie dratwą, ale w miejscach niewidocznych i niejako wstydliwie, np. przy końcach policzek czy przy krzyżakach. Obecnie nie sposób jest podać dokładnie jakiegokolwiek reguły. Pozostaje jedynie wzorowanie się na egzemplarzach jeszcze istniejących lub korzystanie z fotografii, o ile takie się jeszcze zachowały i są dostępne.

Innym elementem zdobniczym są okucia. Zawsze były mosiężne i zawsze matowe o cechach domorosłej produkcji. Rzecz jest obecnie o tyle ułatwiona, że okucia bałagulskie nie były jakieś szczególnie wymyślne, raczej proste i surowe w kształcie. Wykonanie ich nie przedstawia zbyt wielkich trudności. Bardzo bogate były wszelkie okucia pracujące, były one znacznie większych rozmiarów niż takie same okucia w innych uprzężach. Przede wszystkim mowa tu o sprzążkach, które były zawsze podwójne. Ponadto wszystkie wsuwki oraz zakończenia pasków były mosiężne. Ponieważ pasy bywały zawsze dość szerokie, to i sprzążki musiały być do tego dostosowane, to samo dotyczy wsuwek i końcówek. Inne okucia, które stanowiły wyłącznie ozdoby, to lustra, a więc koła o średnicy 8—9 cm lub 2,5—4,5 cm. Okucia te czasami przybierały kształt kwadratów. Ozdobić służyły również pukle, małe guzy wszywane do sztukulców oraz łuski, zespół półksiężyców stosowanych przy pasach bałabono-wych. Wszelkiego rodzaju pierścienie, jeżeli miały funkcję konstrukcyjną, były stalowe mosiądzowane. Węzidła były stalowe, ale chętnie widziano i mosiądzowane.



Zaprzęg bałagulski z PSO Słarogard Gd. prezentowany w Janowie Podlaskim z okazji 150-lecia tej stadniny 1967 r.
(fot. M. Gadzalski)

Artykuł niniejszy nie miał zadania podania dokładnych wzorów, a jedynie ukazanie możliwości. Wszelkie

elementy tego zaprzęgu nie są trudne do realizacji. Właściwie najwięcej kłopotu sprawia tu uprząż. Wykonanie jej jest jednak zupełnie możliwe przez dobrego rymarza i metalowca, niekoniecznie znawców bałagulszczyzny, a umiejących skopiować podany wzór. Z materiałem też nie powinno być większych trudności, gdyż wiele elementów uprzęży jest jeszcze do kupienia, np. postronki, niektóre okucia itp., a skóry, o którą dziś najtrudniej, uprząż bałagulska pochłaniała stosunkowo mniej niż inne typy.

Szczegółowy opis uprzęży zająłby zbyt dużo miejsca, dlatego zasygnalizowano tu jedynie rzeczy zasadnicze. Można mieć przeświadczenie, że to, czym dziś dysponujemy, wystarcza w zupełności do drobiazgowego opracowania, wraz z wykonawcą, projektu takiej uprzęży.

Zaprzęg bałagulski jest tak odmienny, ma tyle cech nigdzie indziej nie spotykanych, ma tyle uroku w swej egzotyce i tyle bliskich sercu Polaka skojarzeń z historii naszej kultury materialnej, że odrodzenie go i utrwalenie może się stać przedmiotem dumy tych wszystkich, którym na sercu leży kontynuowanie polskiej kultury, jak najszerzej pojętej. Konkursy zaprzęgów bałagulskich, ze specjalnie opracowanym regulaminem, mogłyby stać się tych poczynań ukoronowaniem.