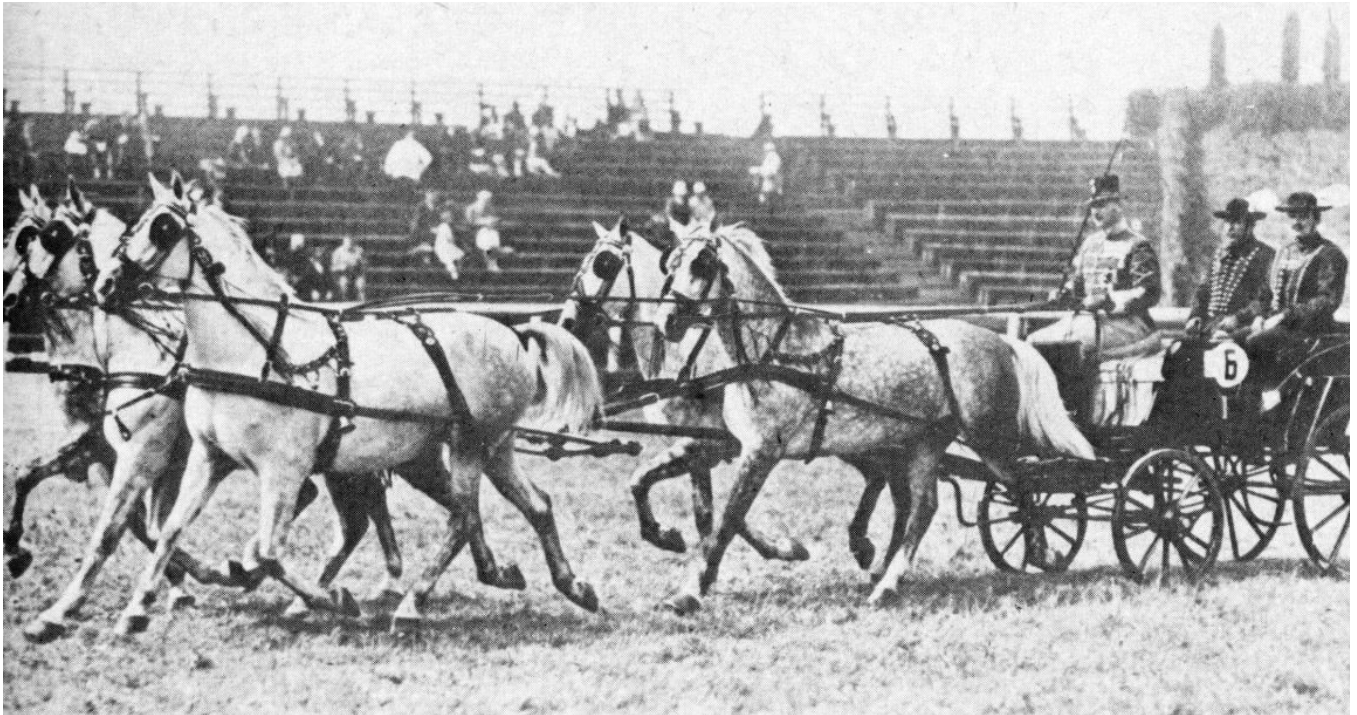


# Style zaprzęgów konnych, styl węgierski

Zbigniew Prus-Niewiadomski



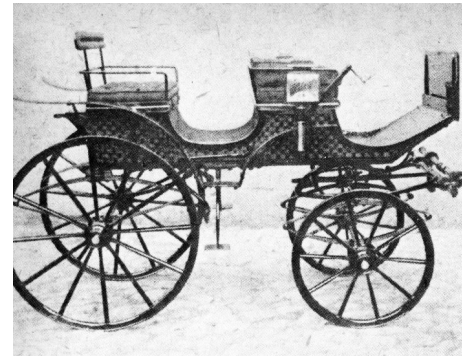
Pięciokonny zaprzęg w klasycznym stylu węgierskim

W przeciwieństwie do angielskiego, węgierski styl zaprzęgu ukształtował się w surowych warunkach klimatu kontynentalnego i związany jest z trudami pokonywania długich dystansów po ciężkich drogach lub wręcz bezdrożach. W różnego rodzaju próbach sportowych, rajdach, zakładach itp., jakie odbywały się w XIX w. na terenie Węgier, najważniejsza była szybkość. Stąd i stosunek mocy pociągowej do wagi pojazdu jest znacznie korzystniejszy niż w zaprzęgach zachodnio-europejskich. Nie zapominajmy bowiem, że prawdziwy zaprzęg węgierski, nie tylko sportowy, jest zaprzęgiem pięciokonnym z trójką w leju i parą w dyszlu, a pojazdy węgierskie są przecież znacznie lżejsze. Na marginesie warto przypomnieć, że Węgry, a ściślej biorąc miejscowość Kocs, są kolebką nowożytnego, szybkiego oraz lekkiego pojazdu i zaprzęgu w Europie. Stąd takie nazwy i pojęcia europejskie jak: kocz, coach, Kutsche, coche i wszystkie od nich pochodne. Złe warunki drogowe wymagały takiego sposobu zaprzęgnięcia koni, aby dać im możliwie dużą swobodę w wybieraniu sobie drogi, a więc luźne ich sprzęgnięcie. Już sama konstrukcja uprzęży szorowej daje po temu większe możliwości, gdyż napierśnik układa się w zależności od ustawienia piersi konia. Dzieje się to jednak kosztem mniejszego wykorzystania siły uciągu i, oczywiście, kosztem precyzji jazdy. I trzeba powiedzieć, że wówczas, gdy kilkunastu dżentelmenów odbywało majestatyczny spacer z Londynu do Brighton sportowymi poczwórnymi karetami (mail-coachami), na Węgrzech dwóch lub trzech młodych ludzi pędziło kawalerską jazdą małą, koszykową bryczką zaprzężoną w czwórkę lub piątkę lekkich a rącznych koni jukierskich. W czasach monarchii austro-węgierskiej, gdy Prater stał się miejscem popisów najlepszych zaprzęgów, podziw budziły szybkie, lekkie zaprzęgi szorowe, zwane czasem nawet wiedeńskimi. Ogólne uwagi o tym stylu zajmują tu tyle miejsca, gdyż rozwój i warunki kształtowania się zaprzęgów w Polsce, a ściślej w Galicji i Królestwie Polskim, mają wiele wspólnego z zaprzęgiem węgierskim.

Takie potrzeby i kryteria zdeterminowały typ koni używanych w zaprzęgu węgierskim, bazujący oczywiście na tradycjach hodowlanych c.k. monarchii. A więc drobniejsze, lekkie ale wytrzymałe i rączne, czasem dość wysokonożne jukiery, jak ongiś je nazywano, spełniały konieczne warunki. Nie parada a wyciągnięty, ostry chód był cechą najwyżej cenioną. Nie tyle wykwiint i wynik cieplarnianych

warunków wychowu, co dzielność i zahartowanie w każdych okolicznościach musiały być właściwościami tych koni. Stąd ich bardziej naturalny wygląd. Panowała większa swoboda w doborze maści i większa ich różnorodność, jako że chętnie widziano konie: srokate, dereszowate, bułane czy jabłkowite szpaki. Grzywy i ogony były, wypielęgnowane, ale nie formowane. Zabiegi toalety stosowano bez specjalnych upiększeń. Jednym słowem te znamiona wyglądu, które były widziane najchętniej także i przez polskich hodowców oraz sportsmenów. Po prostu koń w swojej naturalnej i szlachetnej urodzie.

Jak powiedziano, wszystkie elementy zaprzęgu powinny być lekkie nie tylko w rzeczywistości, ale i z wyglądu. Pojazdy używane w tym stylu to bryczki wszelkiego rodzaju, o siedzeniach na jednakowej wysokości, do złudzenia przypominające nasze, powszechnie używane na folwarcznej i włościańskiej wsi, zwłaszcza kresowej lub galicyjskiej. Przeważnie jesionowe, w kolorze naturalnego drewna, a bardzo często z bokami plecionymi z wiklin. Ta cecha zresztą jest znamieną. Obecnie coraz częściej widuje się pojazdy lakierowane na ciemne kolory. Oczywiście Węgrzy rozróżniają subtelne różnice między rodzajami swoich bryczek, np.: cseklesi czy esterhazy, tak jak my rozróżniamy bryczkę mazowiecko-kujawską, urbaniankę, kabasówkę czy wolantową.



Stylowa węgierska bryczka wyplatana

Wszystkie części żelazne powinny być lakierowane na czarno, z odpowiednim żyłkowaniem harmonizującym z kolorem nadwozia. Przy czym zaznaczyć trzeba, że gdy nadwozie jest koloru naturalnego drewna, to żyłkowanie bywa żółte. Okuć pojazdowych się nie nikluje. Stosuje się natomiast dość często okucia mosiężne, zwłaszcza uchwyty, antabki lub okucia piastowe. Tapicerka pojazdu jest często z brązowej skóry, sukienna lub sztruksowa w kolorach granatowym, popielatym, brązowym czy zielonym. W ogóle należy powiedzieć, że gdy pojazd jest lakierowany farbą kryjącą, to kryteria kolorystyczne są podobne do tych, jakie obowiązują w stylu angielskim. Platerowane części latarni powinny być w kolorze mosiądzu. Wszelkie okucia przy dyszlu, orczyki czy orczykach, w zasadzie powinny być lakierowane na czarno. O orczyki doprzęgowej będzie jeszcze mowa.

Uprząż jest oczywiście szorowa, z podogoniem, nakarczkiem z pojedynczymi szelkami, a u koni dyszlowych przeważnie z naszelnikiem karkowo-piersiowym. Nie ma potrzeby jej opisywania, gdyż jest u nas powszechnie znana i używana. Trzeba natomiast zwrócić uwagę na jej wystrój, który w naszym kraju nie jest stosowany, a którego przestrzeganie jest warunkiem stylu w jego klasycznej formie. Taką cechą szczególną są pasy pociągowe, które w 4/5 swej długości (licząc od końca) powinny być zszyte na okrągło i zakończone specjalnymi pętlami bez jakichkolwiek okuć. Pętle te zakłada się w odpowiedni sposób na orczyki. Z wykończenia ozdobnego stosuje się często fantazyjne wzory szycia, czasem wszywanie drobnych elementów z kolorowych skór, czasem ząbkowane zakończenia niektórych części skórzanych.

Szczególnie ozdobne jest okucie, które powinno być mosiężne. Wszystkie sprzączki, klucze, pierścienie i rozetki mają brzegi ząbkowane. Wobec tego co wyżej powiedziano o ogólnym charakterze stylu, rzeczą zrozumiałą jest stosowanie kielzna wędzidłowego. Normalne wędzidło ogniwove z czterema pierścieniami może być stalowe lub mosiężne, przy czym brzegi pierścieni są również ząbkowane. Są jednak przypadki, w których użycie munsztuków jest konieczne. Do tego celu służą specjalne munsztuki szorowe. Ich czanki tworzą dwa lub trzy pierścienie. Dopuszczalne są również munsztuki „à la poste française”, gdyż tzw. pocztowa uprzęż francuska jest również uprzężą szorową. Będzie to jednak odchylenie od czystego stylu. Oczywiście kielzno takie musi być zastosowane do wszystkich koni bez względu na twardość w pysku. Munsztuki mogą być mosiężne, z białego metalu, stalowe lub niklowane. Trzeba jednak pamiętać, że kolor łańcuszków munsztukowych powinien być zawsze taki sam, jak kolor

czanek. Czasami spotyka się dodatkowe okucia w postaci zakończeń przystułów i przesuwerek.

Między nakarczkiem a nagrzbietnikiem zawieszony jest tzw. blendysz — ozdobny pleciony rzemyk, często zaopatrzony w małe chwaściki. Stanowi on kompozycję zaplotek ozdobioną małymi gwiazdkami lub puklami (małymi, ozdobnymi ćwiekami). Ozdoba ta ongiś pełniła istotną rolę, łącząc nakarczek z pasem pociągowym, gdy nie używano pasa przez-konnego i nagrzbietnika. Podobny element spotykamy w naszej uprzęży krakowskiej.

Najbardziej charakterystyczną ozdobą uprzęży węgierskiej są szalanki. Są to długie chwasty rzemienne, u swojej nasady bardzo bogato zaplecione na płask. Istnieje mnóstwo wzorów tej plecionki, od skromnych do bardzo bogatych. Kiedyś sploty takie były znakiem własności zaprzęgu i było wiadome, że taki to a taki właściciel posługuje się takim a nie innym wzorem szalank. Często plecionki te bywają ozdobione małymi mosiężnymi gwiazdkami lub puklami. Rzadziej spotyka się szalanki nie splecione, a wycięte w bogaty wzór z cienkiej skóry. Szalanki najczęściej zawieszane bywają u uprzęży w czterech miejscach: u nagłówków, u policzków i dwie u upinacza podogonia. Nie jest to jednak regułą. Mają one swoje uzasadnienie praktyczne, jako ochrona koni przed muchami i bąkami. Inną, mniej strojną ozdobą są różne rozetki, owale, trójkąty itp., drobne kawałki kolorowej skóry z ząbkowanymi obrzeżami przyszywane na stałe do ogłowi i do pasa przezkonnego u końców nagrzbietników. Ozdoby te są rzadko spotykane i są niejako tylko aluzją do węgierskiego wystroju uprzęży.



Szalanki, okucia i detale ozdobnego wykończenia uprzęży węgierskiej

Następnym charakterystycznym elementem stylu jest zastosowanie dzwoneczków. Są one ze stopu mosiężnego o jasnym dźwięku, przypięte do sprzączek pasów pociągowych. Obowiązują przy zaprzęgach czterokonnych, a są dopuszczalne przy zaprzęgach parokonnych na drogach publicznych, na śniegu i na piachu.

Osobnym zagadnieniem są lejce, które nie stanowią przecież części wystroju, a należą do technicznej strony zaprzęgu. Mają one inną konstrukcję niż lejce angielskie czy niemieckie. W zaprzęgu parokonnym nie ma bowiem krzyżaków, a dwie pary lejc sięgają niemal ręki powożącego. Tuż przed nią jest zamontowana tzw. żabka, która spina prawe i lewe lejce. Na samym ich końcu, tuż za dłonią powożącego są spięte ze sobą w jedną całość za pomocą dwóch sprzączek i krótkiego rzemyka. W zaprzęgu czterokonnym stosuje się krzyżaki, ale lejce lewe, lewych koni — dyszlowego i lejcowego, są spięte razem, podobnie jak lejce prawe, prawych koni — lejcowego i dyszlowego. Tego spięcia dokonuje się również za pomocą żabki. Lejce te zostały po raz pierwszy zastosowane w 1861 r. i zdobyły wielkie uznanie w Wiedniu, wśród sportsmenów c. k. monarchii i wśród fiakrów. Stąd ich powszechna nazwa lejce wiedeńskie. Nazwa ta była rozpowszechniona także w Polsce i niejeden ze starszych miłośników zaprzęgów ją pamięta.

Aczkolwiek strój zawodnika i luzaków był już omawiany w Koniu Polskim (nr 2/1980), to należałoby jeszcze dodać, że barwny ubiór paramilitarny jest strojem huzarskim, którego ojczyzną są, jak wiadomo, Węgry. O jego elementach była mowa. Natomiast przy tej okazji trzeba powiedzieć o jeszcze innym stroju używanym przez luzaków, ale prawie wyłącznie przez Węgrów. Mam na myśli strój csikosów. Ubiór ten składa się z miękkiego, ciemnego, zdobnego piórami dużego kapelusza, białej bluzy ze zwykłego płótna oraz takiej-że spódnicy do kostek. Bluza ma bardzo szerokie rękawy, a na nią wkładany jest bogato haftowany serdak. Spod suto marszczonej spódnicy widać długie buty, z których jeden uzbrojony jest w ostrogę.

Częścią stroju, ale i wystroju zaprzęgu, jest płaszcz dla luzaków. Płaszcz ten zwyczajem stangreckim jest odpowiednio złożony i ułożony na siedzeniu. Na nim się siedzi. Owe płaszcze węgierskie mają rodzaj pelerynki, którą się wyklada na zewnątrz oparcia bryczki. Rzecz w tym, że pelerynki te są w kolorze stroju huzarskiego i są bardzo bogato haftowane. Ta ozdoba jest używana prawie wyłącznie przez drużyny węgierskie.

Bat w tym stylu jest ogólnie u nas znanym batem roboczym. Składa się z trzciniowego biczyska zakończonego małą, skórzaną pętelką, do której przywiązuje się rzemienny bat właściwy. Bywa on w swej górnej części zaplatany, bywa zaopatrzony w węzłki i ozdobiony włóczkowym małym pomponikiem. Końcówkę bata tworzy pękawka z małego, bawełnianego chwaściku lub ze skrawka skórki węgorza.

Orczyki i orczyce są specjalnego kształtu, spłaszczone i łukowato wygięte z wcięciami dla umocowania pasów pociągowych. Do stałej orczycy pojazdu są przymocowane za pomocą pętli skórzanej orczyki, a do nich pasy pociągowe koni dyszlowych.



Fragment nagrzbietnika z kluczem  
(pierścień lejcowy)

Natomiast orczyca doprzęgowa bywa dwóch rodzajów. Normalna, trójczłonowa, składająca się z orczycy i orczyków, lub tzw. pocztowa, z jednego kawałka drewna, jednolita, o takim kształcie, aby można było do niej bezpośrednio przymocować pasy pociągowe. Podobnej orczycy, przystosowanej do przymocowania sześciu pasów pociągowych, używa się do trójki koni lejcowych przy zaprzęgu pięciokonnym. Styl węgierski dopuszcza orczyce i orczyki toczone, podobnie jak styl angielski.

Zaprzęg węgierski wyrósł z wiejskiego zaprzęgu roboczego i jako taki ma — w odróżnieniu od zaprzęgu angielskiego — wybitnie rustykalny charakter. Droga jego rozwoju ma wiele cech analogicznych z rozwojem naszego zaprzęgu krakowskiego czy też bałagulskiego. Stąd też zamiłowanie Polaków do tego zaprzęgu. Na ziemiach zamieszkałych przez Polaków, oprócz zaprzęgu krakowskiego, dominował styl węgierski, choć go tak nie nazywano. Na dużych obszarach kraju style te ze sobą współistniały; obok krakowskiego zaprzęgu roboczego używano wyjazdowych zaprzęgów szorowych.

Styl węgierski ma znacznie więcej odmian niż angielski, który jest bardziej rygorystyczny. Wyżej opisany zaprzęg węgierski to jego klasyczna postać, która występuje na Węgrzech i jaką Węgrzy się posługują. Polacy go przejęli, ale z pewnymi modyfikacjami. Przede wszystkim odrzucono właściwie wszelkie zdobnictwo uważane za zbędne. Nie przyjął się zupełnie paramilitarny strój huzarski, którego tradycji w Polsce nie było. W niektórych rejonach natomiast dodawano pewne dyskretne ozdoby, ale różne od węgierskich. Myślę o krzyżach z cienkiego rzemyka między naczółkiem i nachrapnikiem, o małych rozetkach i o skrzydełkach z innego koloru skóry umieszczanych niekiedy na ogłowiach i nagrzbietnikach, a także o wisiorze pod podgardlem na wzór ozdobny w husarii. Stąd i kłopoty związane z tym, aby przekonać sędziów, zwłaszcza węgierskich, że taka modyfikacja leży w naszych tradycjach zaprzęgowych, i że polscy zawodnicy nie posługują się zaprzęgami w czystym stylu węgierskim i nadal posługiwać się nim nie będą. W tej chwili sprawa ta należy już do przeszłości, a polskie zaprzęgi oceniane są przeważnie bardzo wysoko. „Przeważnie”, gdyż kryteria są płynne, trudne do oceny i dużą rolę odgrywa subiektywizm sędziów.