

Konie na Skalnym Podhalu

MONOGRAFIA

Wydanie drugie poprawione i uzupełnione

Szymon Bafia



A photograph of a brown horse's head in profile, wearing a harness, against a clear blue sky. In the background, a green valley with a small village and snow-capped mountains is visible.

Od zarania dziejów naszego regionu koń był nieodłącznym towarzyszem życia codziennego górali podhalańskich. W warunkach górskich koń był jedynym środkiem szybkiego i sprawnego transportu. Z czasem stał się oznaką prestiżu gazdy, czyli zasobnego, wolnego gospodarza. Furmanka to niegdyś najpopularniejszy zawód góralski wspomagający budżet gospodarstwa zmagającego się z ciężkim klimatem i "płoną" ziemią. Ambicją górala był nie tylko efekt ekonomiczny tej działalności ale także cała jej oprawa i szyk ("coby było cymś w cym jechać"). Efektem takiego podejścia są narodziny własnego stylu pojazdów, uprzęży, oraz związanego z nimi nazewnictwa.

Myślę, że opracowanie niniejsze stanowi świetny przyczynek do szeroko pojętych dziejów obecności konia w kulturze Narodu Polskiego.

mgr inż. arch. Jan Karpiel BułECKa



Fot. Szymon Bafia

Wstęp	7
Konie na Podhalu	10
Konie przy pracach górniczych w Tatrach	22
Podróż z Krakowa do Zakopanego w XIX wieku	24
Pierwsze wyprawy do Morskiego Oka	31
Góralscy koniarze przy żniwach	35
Konie przy pracach w tatrzańskich lasach	36
Zakopiańska Stacja Klimatyczna i rygor fiakerski	40
Pojazdy konne na Podhalu	44
- Półkoska i fasia	44
- Jak Milord stał się powozem góralskim	47
- Landa i vis a vis	53
- Kumoterki i sonki	57
Uprząż, czyli sprzęt góralski	66
Wyścigi kumoterek i Międzynarodowe Zawody Hippyckie	76
Dwudziestolecie międzywojenne - Bez konia ani rusz	84
Dola końska na Podhalu w czasie II wojny światowej	89
Zakopiańska fiakerka w czasach PRL	92
Zakopiańskie zawody w powożeniu	95
Banderia konna na Podhalu	100
Współczesna furmanka na trasie do Morskiego Oka	104
Stadniny konne na Podhalu	109
Wspomnienia koniarzy	120
Zakończenie	126

Konie na Podhalu

Konie przy pracach górniczych w Tatrach

Podróże z Krakowa do Zakopanego w XIX wieku

Pierwsze wyprawy do Morskiego Oka

Góralscy koniarze przy żniwach

Konie przy pracach w tatrzańskich lasach

Zakopiańska Stacja Klimatyczna i rygor fiakerski

Pojazdy konne na Podhalu

Uprząż, czyli sprzęt góralski

Wyścigi kumoterek i Międzynarodowe Zawody

Hippiczne

Dwudziestolecie międzywojenne - Bez konia ani

rusz

II wojna światowa i dola końska na Podhalu

Zakopiańskie zawody w powożeniu

Banderia konna na Podhalu



Pierwsze wyprawy do Morskiego Oka

Jeden z najstarszych opisów drogi do Morskiego Oka, która prowadziła wówczas przez Bukowinę Tatrzańską, znajduje się w lwowskiej gazecie „Rozmaitości” z 20 października 1823 roku. Podróż opisuje Wacław Zalewski, który towarzyszył arcyksięciu Franciszkowi Karolowi w wizytacji ziem tatrzańskich 25 sierpnia 1823 roku.

Przeprawa
na węgierską
stronę Tatr
(przy Łyséj)



Rys. Wacław Elasz Radzikowski

Nakładem S. Ciszewskiego w Zakopanem. No. 12

229

Szczegółowy opis podróży
furmanką z Krakowa pod Tatry
znamy z relacji Walerego Eljasza-
Radzikowskiego, którą zamieścił w
„Ilustrowanym przewodniku do
Tatr, Pienin i Szczawnic” z 1870
roku.



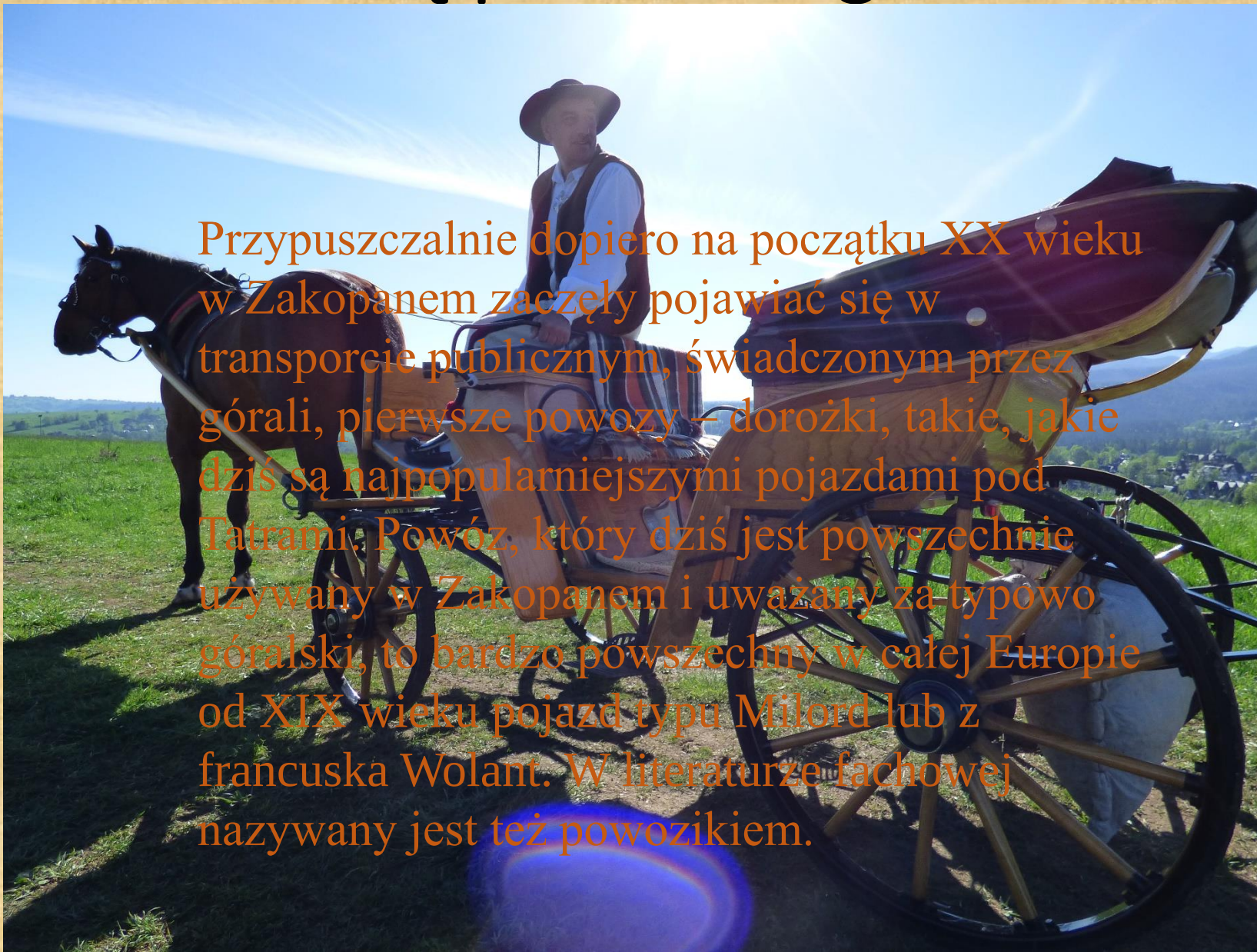


Koń jaki jest każdy widzi - takimi słowami niemal 300 lat temu opisał konia ks. Benedykt Chmielowski w pierwszej polskiej encyklopedii powszechnej „Nowe Ateny” wydanej w 1745 roku. Autor, który jako pierwszy próbował Polakom zdefiniować otaczającą ich rzeczywistość uznał, że koń jest tak powszechny, że nie potrzebuje żadnego opisu, bo przecież jaki jest każdy widzi. Jednak z dzisiejszego punktu widzenia sprawa końska nie jest tak prosta do wyjaśnienia, jak widział to osiemnastowieczny kanonik. Konia, a właściwie końskich typów, ras, zachowań, temperamentów, sposobów ich użytkowania nie sposób opisać jednym zdaniem. To piękne, wrażliwe i inteligentne stworzenie jest towarzyszem człowieka od tysięcy lat.

Najprawdopodobniej już około 3,5 tys. lat p.n.e. zaczęto udomawiać konie na terenie Azji Środkowej. Europejczycy dokonali tego znacznie później, bo około 1,5 tys. lat p.n.e. Wszystkie dzisiejsze rasy koni są wynikiem tysięcy lat hodowli i selekcji. Wywodzą się od pierwotnych, bytujących na azjatyckich stepach, koni Przewalskiego, tarpanów i zamieszkujących niegdyś tereny północnej Europy koni leśnych. Oswojenie i udomowienie, a w końcu wykształcenie typów gorącokrwistych i zimnokrwistych koni, przyspieszyło zmiany cywilizacyjne na całej ziemi. Aż do wynalezienia silnika parowego i zastosowania go na szeroką skalę w XVIII i XIX wieku, jedynie konie spełniały rolę siły pociągowej. Dzięki nim możliwe były podróże na duże odległości i transport towarów. Siłę końską wykorzystywano w rolnictwie, górnictwie i wielu codziennych pracach, nie wspominając roli koni w toczonych wojnach, choć batalie na śmierć i życie to niechlubny rozdział dziejów. Jednak właśnie dzięki koniom, ich wyszkoleniu i selekcji, królowie, władcy czy całe cesarstwa wygrywały wojny, zmieniając dzieje świata. Błyskawiczny rozwój maszyn i technologii w XX wieku doprowadził do wyparcia koni z codzienności nie tylko wiejskiej, ale i wielkomiejskiej. Dziś rola koni jest zgoła inna, ale gdybyśmy spróbowali wyobrazić sobie świat i życie przed XIX wiekiem zrozumielibyśmy jak niezwykle ważną rolę w historii odegrały te niezwykle zwierzęta.

Jak Milord stał się powozem góralskim

Przypuszczalnie dopiero na początku XX wieku w Zakopanem zaczęły pojawiać się w transporcie publicznym, świadczonym przez górali, pierwsze powozy – dorożki, takie, jakie dziś są najpopularniejszymi pojazdami pod Tatrami. Powóz, który dziś jest powszechnie używany w Zakopanem i uważany za typowo góralski, to bardzo powszechny w całej Europie od XIX wieku pojazd typu Milord lub z francuska Wolant. W literaturze fachowej nazywany jest też powozikiem.



Obok powozów, na Podhalu, z powodzeniem funkcjonują także większe landa oraz nieco mniejsze pojazdy okrywane najczęściej jedną budą tzw. vis a vis. Nazwa pojazdu lando, pochodzi od niemieckiej miejscowości Landau in der Pfalz, gdzie już w XVII wieku skonstruowano pierwszy tego typu pojazd. Początkowo landa były używane tylko jako pojazdy dworskie.



Wyścigi kumoterek i Międzynarodowe Zawody Hippiczne w Zakopanem



Fot. ze zbiorów Narodowego Archiwum Cyfrowego

Wejście na stadion przy ul. Marszałkowskiej (obecnie ul. Kościuszki),
na którym rozgrywano wyścigi konne w okresie międzywojennym.
Widoczny dom Cukrów naprzeciw dzisiejszego Urzędu Miasta.

Pięknymi góralskimi kumoterkami zainteresowano się na nowo pod koniec lat 20. ubiegłego wieku. Wówczas to Wojsko Polskie wypoczywające w Zakopanem organizowało Międzynarodowe Zawody Hippiczne.



Fot. ze zbiorów Narodowego Archiwum Cyfrowego

Wyścig kumoterek, grudzień 1931 r.



Fot. ze zbiorów Narodowego Archiwum Cyfrowego

Zawodnicy na starcie, grudzień 1931 r.

W 1929 r. wojskowi postanowili zaprosić górali na zawody, aby zaprezentowali swoje konie i kumoterki. Ta impreza poprzedzała zawody w narciarstwie klasycznym Międzynarodowej Federacji Narciarskiej FIS, dlatego zgromadziła ogromną ilość publiczności. W kolejnych latach zorganizowano już wyścigi kumoterek, które stały się imprezą cykliczną aż do 1938 roku.



Fot. ze zbiorów Narodowego Archiwum Cyfrowego

8 lutego 1930 rok, wyścigi kumoterek na górnej Równi Krupowej.

W 1932 roku powstał film „Biały ślad”, w którym można podziwiać migawki z wyścigów kumoterek i skiringu zorganizowanych na hipodromie na Równi Krupowej. Wyścigi odbywały się pod patronatem prezydenta Ignacego Mościckiego. Wówczas wyścigi kumoterek odbywały się nie na czas – tak jak dzisiaj – ale zawodnicy startowali równolegle. Zwycięzcą był ten, który pierwszy dotarł do mety. Podobnie było w zawodach w skiringu.



Fot. ze zbiorów Muzeum Tatrzańskiego



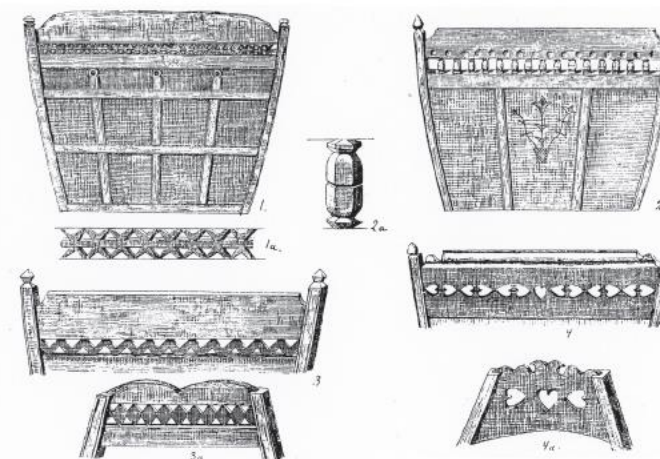
Kumoterki w XIX wieku na Podhalu były jedynym zimowym pojazdem wyjazdowym, zanim pojawiły się znane do dziś sanie o większych gabarytach.

Sanki, to niemal najpiękniejsza, najstaranniej i najmocniej wykończona rzecz na Podhalu; niektóre, szczuplutkie wyglądają jak pieścidełko. Przeniesione do miasta i odpowiednio ku wygodzie zmienione, zrobiłyby wrażenie i przyjęłyby się wśród sportsmenów do zaprzęgu oraz do suwania na ślizgawkach – opisywał Matlakowski.

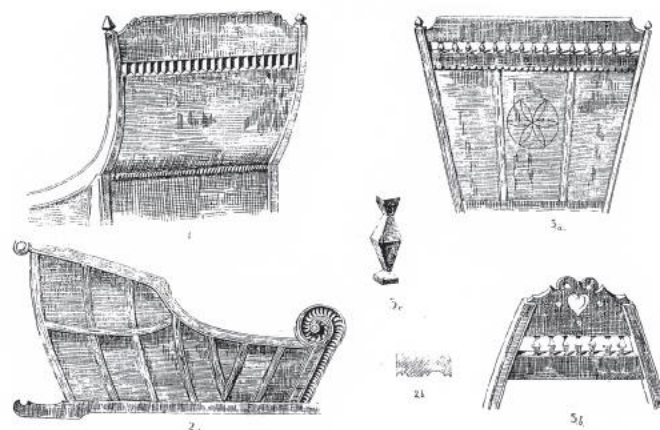
Plecy bardzo często ozdobione galeryjką z toczonych, lub wyrzynanych kołeczków; na plecach, od pola, malowana bywa gwiazda między zebrowaniem ładnie szarowanym. Nosy płóz, albo zbliżone i połączone galeryjką, lub wyrzynanym kawałkiem drewna w ozdobne figlasy – albo dosunięte zupełnie do siebie i zakończone łbem psa z wyszczerzonymi zębami, orlą głowę beczudeczką i t. p. Nosi albo są dość krótkie, albo bardzo wysokie i zakręcone w tył; zależy to od zagięcia odzienia i korzenia macicznego u buku, który przepołowiono na płozy. Nawet końce nasadów bywają wyrzynane w pazdury, niby garść z zawartymi palcami. Stramy ozdobiennie szfrazowane; płóz piękność polega na szerokości, o ile można największej, gdyż takie płozy, drąc się powoli, długo się wystługują; a kiedy się już poddały, góral przybija podeszwy. Sanie są zawsze bosc. Za plecami, na końcach wystających sannic, czasami przymocowaną bywa ławeczka do stania. Stramy są dosyć wysokie, a wraz z wysokością płóz zabezpieczają, iż sanki nie garną spodem skrzynki, choćby śnieg był gruby. Sanie wyjątkowo posiadają skrzydła. Są one doskonale przystosowane do tutejszych warunków; podstawy w skrzynkę siana lub miech z sieczką, góral sam siada na niem, - innego siedzenia, ani ławeczki niema, - rozparszy się plecami o plecy sanek, a wyciągnąwszy przed się nogi na dnie skrzynki; tym sposobem obniża się środek ciężkości obciążonych sanek i zmniejsza znakomicie wywrotność; to też takimi saneczkami bezpiecznie można jeździć po wertepach skoro je śniegi przysują.

Bardzo praktycznym jest oryginalny pomysł Zohniercyka, który między przodkiem sanek, a nosem płóz rozpiął pomost drewniany, broniący od rzucania w sanie śniegu kopytami konia, jeśli ostro idzie,

Tablica LX.



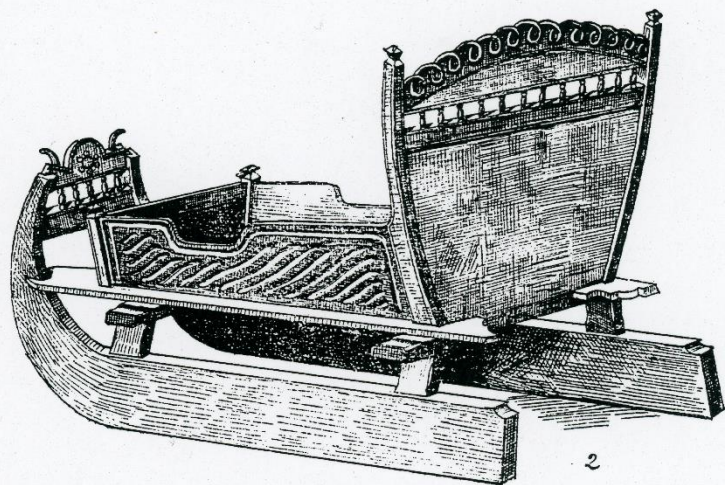
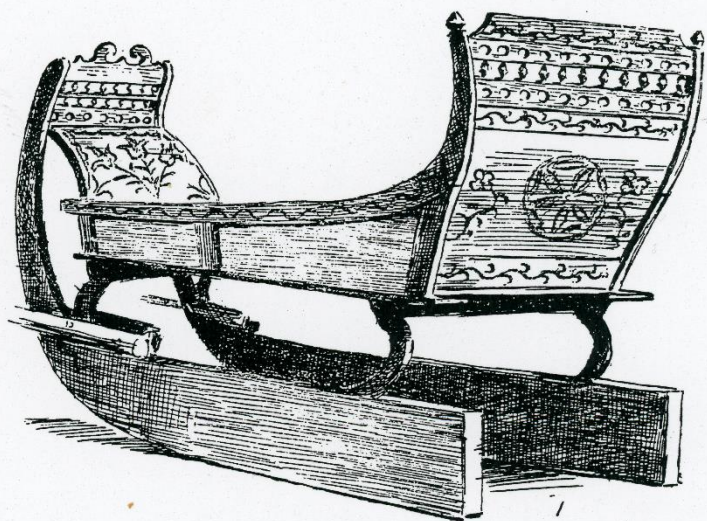
Tablica LXI.



Rys. z książki W. Matlakowskiego pt. „Zdobienie i sprzęt ludu polskiego na Podhalu”.

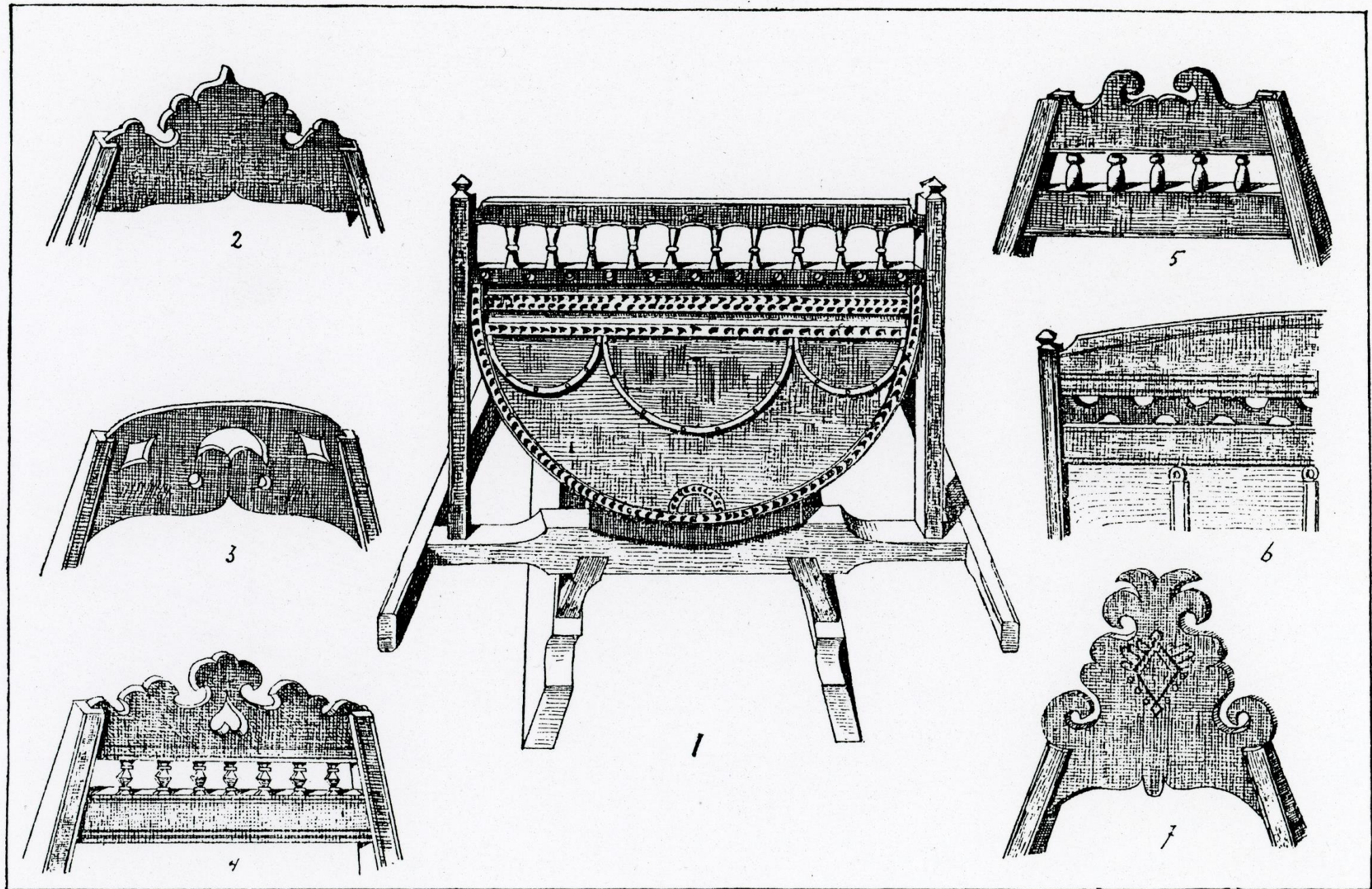
Jedno z oryginalnych land pochodzących z morawskiej manufaktury wykonane w 1905 r. dla samego cesarza Franciszka Józefa – własność Edwarda Staszela z Dzianisza.





Niezwykłe oryginalne są góralskie pojazdy zimowe, tak zwane kumoterki. Zanim w XIX w. do Zakopanego zaczęli porą zimową zjeżdżać turyści, konne sanie wyglądały zgoła inaczej, niż te, służące dzisiaj do wożenia gości. Górale sami potrafili zrobić konne sanie – kumoterki, czyli niewielki dwuosobowy pojazd na płozach. Kumoterki w XIX wieku pełniły funkcję powszechnego zimowego pojazdu transportowego pod Tatrami. Miały dość prostą drewnianą konstrukcję skrzyniową, mieszczącą dwie osoby.

Tablica LXIII.





Wyścigi konne w 20-leciu Międzywojennym w Zakopanem



Wyścigi kumoterek 1930 r.

Pięknymi góralskimi kumoterkami zainteresowano się na nowo pod koniec lat 20. ubiegłego wieku. Wówczas to Wojsko Polskie wypoczywające w Zakopanem organizowało Międzynarodowe Zawody Hippyczne.



Skoki przez przeszkody na Równi Krupowej



Wejście na stadion przy ul. Marszałkowskiej
(obecnie ul. Kościuszki), na którym rozgrywano
wyścigi konne w okresie międzywojennym.



Współczesne zawody w powożeniu



Banderia konna



Pierwszą znaną z literatury banderę konną na Podhalu utworzono 25 sierpnia 1823 roku, podczas wizytacji arcyksięcia Franciszka Karola Habsburga.



Wspomnienia Stanisława Lassaka – Heliosa
Stanisława Stopki – Kolesara
Ryszarda Nędzy – Kubińca
Tomasza Gąsienicy – Mikołajczyka





Podziękowania za okazaną pomoc i życzliwość dla:
Renaty Kowalskiej – Tatrzański Park Narodowy
Rafała Jabłońskiego - Zelka - Muzeum Tatrzańskie
Krzysztofa Rataja - Biblioteka Kórnicka – Dział udostępniania
zbiorów i informacji naukowej

Franciszka Bachledy – Księdzularza
Macieja Baraniaka z Nowego Targu
Jana Karpiela – Bułecki z Zakopanego
Stanisława Lassaka – Heliosa z Zakopanego
Andrzeja Skupnia z Zakopanego – Olczy
Edwarda Staszela z Dzianisza
Stanisława Trzebuni
Marcina Zubka z Zakopanego



Sponsorzy wydania :

Stolarstwo artystyczne
Edward Staszal



POLSKIE
KOLEJE
LINOWE



Wydawca: Fundacja im. Zofii i Witolda Paryskich

pod patronatem Burmistrza Miasta Zakopane
Pana Leszka Doruli

