

Kiedyś to były zimy...

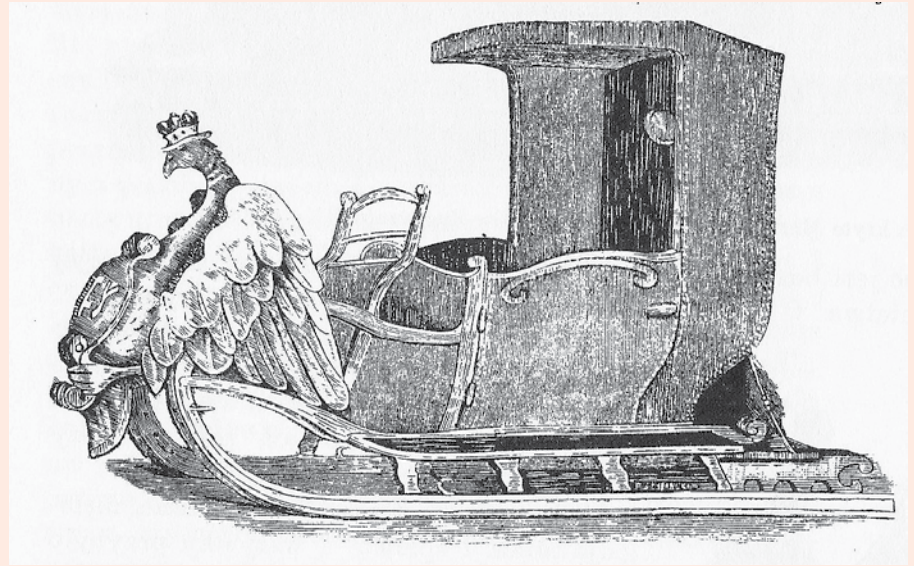
*Popędzimy w dal saniami,
Niech zadymka ściga nas!
Drogą gładką jak aksamit
Poprzez pola, poprzez las.
(z repertuaru Jerzego Grunwalda
& En Face, 1973 r.)*



dr Aleksander Stukowski

stały współpracownik redakcji

Sanie, czyli pojazdy na płozach, pojawiły się znacznie wcześniej niż pojazdy kołowe. Używano ich już w neolicie. Pierwsze takie konstrukcje, zwane włókami, a w niektórych regionach smykami, wykorzystywano do transportu ciężkich ładunków – niekiedy na śniegu – gdyż było to łatwiejsze niż ciągnięcie ładunku bezpośrednio po ziemi. Prekursorem włoka była po prostu rozwidlona gałąź, a późniejsza jego konstrukcja z żerdzi lub belek i desek przypominała dzisiejszą paletę. Stopniowo udoskonalano ich konstrukcję i zaczęto rozróżniać rozmaite rodzaje sań, zależnie od ich przeznaczenia. Powstały zatem sanie towarowe (do transportu towarów), wyjazdowe wiejskie i miejskie (wyłącznie do transportu ludzi), podróżne (do dalekich podróży), dworskie i paradne. Do transportu dłużyc stosowano dwojnaki, czyli dwie pary krótkich sań połączonych łańcuchem. Widzimy je na fot. 1 (obok oparty o ścianę smyk). Typowe wiejskie sanie wyjazdowe przedstawia fot. 2. Można w nich wyróżnić dwie zasadnicze części – nadsanie i podsanie (podobnie jak w pojazdach kołowych nadwozie i podwozie). Nadsanie to w tym przypadku drewniana skrzynia z ławkami. Przednia



wygięta ścianka to śnieżnik chroniący pasażerów przed śniegiem wzbijanym przez konie. Podstawowym elementem podsania były wykonane z twardego drewna płozy – wyrzynane (mało odporne na złamanie), gięte (ich wykonanie wymagało specjalnych urządzeń kołodziejskich) lub ciosane z naturalnie wygiętego pnia. W płozach były osadzone pionowe słupki zwane stramami, a na nich poziome nasady. Na nasadach montowano nadsanie. Na fot. 3 widzimy dwie pary sań – z prawej śląskie sanie paradne, z lewej wyjazdowe sanie góralskie, mające nadsanie wykonane z drążków obitych wyplatanyściankami. Elementy podsania – podobne do płóz, ale poziome – to odbojniki chroniące sanie przed przewróceniem, gdyby zanadto przechyliły się na zakręcie. Ponadto odbojniki ułatwiały wsiadanie.

Szczególnym rodzajem sań góralskich są kumoterki (fot. 4). Na tych małych dwuosobowych saniach rodzice chrzestni (kumotrzy) wieźli dziecko do chrztu. Nie miały ławki – pasażerowie siedzieli na dnie, co miało ich chronić przed wypadnięciem podczas szaleńczej z reguły jazdy. Współcześnie organizuje się wyścigi kumoterek – jest to jedna z zimowych atrakcji na Podhalu. Załoga to para – kumoter i kumoska – mężczyzna powozi, kobieta balansuje ciałem.

Fot. 5 przedstawia małopolskie sześciuosobowe sanie dworskie typu vis-à-vis. Nadsanie ma kształt przypominający łabędzia – był to częsty motyw sań paradnych. Od XVII w. przykładano dużą wagę do zdobienia sań – często dekoracje były ważniejsze od walorów użytkowych. Przykładem mogą być widoczne na ilustracji u góry strony



1



2



3



XVIII-wieczne sanie podróżne (ilustracja z „Encyklopedii Staropolskiej” Z. Glogera). A może czytelnicy pamiętają, jakimi saniami jechał w kuligu Kmicic z Oleńką? Kulig był karnawałową rozrywką polegającą na grupowej jeździe saniami od dworu do dworu. Gospodarze gościli uczestników, a następnie sami przyłączali się do kuligu. Kulig był rozrywką typowo polską, natomiast w całej Europie modną była szlichtada. Była to przejażdżka – najczęściej po wyznaczonej trasie – dwuosobowymi saniami. Kobieta siedziała wewnątrz sań jako



neczkarstwo, czyli zjazd na jednoosobowych sankach, na których zawodnik leży na plecach nogami do przodu, skeleton, gdzie zawodnik leży na metalowych sankach na brzuchu głową w przód (sport dość niebezpieczny), a także bobsleje, czyli zjazd na 2- lub 4-osobowych saniach wyposażonych w hamulec i kierownicę. Bobslej ma aerodynamiczną obudowę, pozwalającą na jazdę po lodowym torze z szybkością ponad 130 km/godz. (fot. 7 – 2-osobowy model z lat 60. XX w.), ale dawniej wyglądał inaczej. Fot. 8 przedstawia 4–5-osobowy bobslej z początku XX w.

Sanie znalazły też zastosowanie w zimowym ratownictwie górskim. Na pierwszym planie ilustr. 9 widzimy tobogan z lat międzywojennych. Później sprzęt ten zastąpiono akcją – aluminiową łódką zaopatrzoną w dyszle do holowania przez jednego lub dwóch ratowni-



ków. Można ją też holować za skuterem śnieżnym.

Na koniec – coś z tematyki bezpieczeństwa. Nieodłącznym elementem przeznaczonych do sań końskiej uprzęży były zamocowane do niej dzwonki zwane janczarami (w zależności od regionu nosiły też inne nazwy). Sanie – w odróżnieniu od skrzypiącego i trzeszczącego powozu – poruszały się prawie bezgłośnie. Dlatego taki ostrzegawczy sygnał dźwiękowy był niezbędny. ■

* „Pan Kmicic siedział w pierwszych, bardzo ozdobnych, kształt niedźwiedzia srebrzystego mających”. H. Sienkiewicz „Potop”.

fot. 1 – 9 – AS

fot. 1 – 5 – eksponaty z Muzeum Rolnictwa i Przemysłu Rolno-Spożywczego w Szreniawie

fot. 6 – 9 – eksponaty z Muzeum Sportu i Turystyki w Karpaczu



pasażerka, mężczyzna powoził stojąc lub siedząc na ławeczce za skrzynią. Celem rekreacyjnym służyły także sanie rogatki (fot. 6 – model z pocz. XX w.), charakterystyczne dla Karkonoszy. Początkowo służyły do zwózki drewna, a około 100 lat temu zaczęto organizować zjazdy dla turystów. Do dzisiaj w Kowarach odbywa się impreza – „Międzynarodowy Zjazd Saniami Rogatymi”.

Zjazdy saniami to także kilka dyscyplin olimpijskich. Mamy zatem sa-

