

Z silnikiem na owsiane paliwo

Minęły czasy, gdy właściciel gospodarstwa rolnego wyjeżdżał jednokonną dwukółką doglądać prac polowych. Dzisiaj korzysta raczej z terenowej toyoty. Ale dwukółki, bryczki i inne pojazdy jeszcze istnieją, a nawet są nadal produkowane. 360 tysięcy koni też mamy.

Benedykt Chmielowski, autor XVIII-wiecznej encyklopedii „Nowe Ateny”, wśród szczegółowych (choć nie zawsze prawdziwych) opisów gatunków zwierząt, zamieścił też charakterystykę konia. W odróżnieniu od innych opisów, była nader lakoniczna – „Koń jaki jest, każdy widzi”. Bo po co szczegółowo opisywać coś, co każdy doskonale zna. W dzisiejszych czasach koń zdecydowanie stracił na znaczeniu jako środek transportu (lub napęd środka transportu), co jednak nie znaczy, że jest gatunkiem ginącym. Szacuje się, że w Polsce jest około 360 tys. koni, z czego zdecydowana większość nadal pracuje w rolnictwie, a tylko około 40 tys. w ośrodkach jeździeckich, służy w policji¹, wykorzystywana jest w hipoterapii, agroturystyce, ciągnie dorożki i bryczki, bądź służy celom hodowlanym. Z koniem

dr Aleksander Stukowski

stały współpracownik redakcji



związanych jest szereg stanowisk pracy – instruktorzy, weterynarze, zootechnicy, producenci paszy i rozmaitych końskich akcesoriów, a także pojazdów. Niezbędni są także podkuwacze.

Minęły już czasy, gdy podkuwanie koni było wyłączną domeną kowala. Kowal był przede wszystkim rzemieślnikiem zajmującym się kuciem, czyli ręczną obróbką plastyczną metali. Wykonywał podkowy, ale gdy je potem mocował do kopyt końskich, pełnił w tym momencie rolę nie kowala, lecz podkuwacza.

Obecnie nadal są kowale potrafiący ze stalowego płaskownika wykonać podkową „na miarę”, ale jest ich już niewiele. Teraz podkowy produkuje się na dużą skalę w warunkach przemysłowych – w różnych rodzajach i rozmiarach. Zupełnie jak buty. Zadaniem podkuwacza jest dobranie odpowiednich podków (a także gwoździ – podkowiaków) dla danego konia i prawidłowe ich przybicie. Oczywiście po uprzednim przygotowaniu kopyt (czynności te noszą nazwy werkowania i rozczyszczania). Organizuje się specjalistyczne kursy dla podkuwaczy, na których uczą się nie tylko samego podkuwania, ale także anatomii konia z uwzględnieniem budowy i mechaniki kopyta, wad kończyn i postawy konia, a nawet końskiej psychologii. Znanym w Polsce ośrodkiem szkolenia podkuwaczy jest Centrum Hipiki Antoniego



1. fot. 1-5 autora



2.



3.



4.



5.



6.

© Mendyka 2011

Chłapowskiego w Jaszowie k. Śremu w woj. wielkopolskim. Ilustracja 1 przedstawia jedną ze stosowanych w centrum pomocy dydaktycznych – tablicę ekspozycyjną stosowaną do podkuwania narzędzia, różne rodzaje podków i podkowiaków. Centrum jest też organizatorem mistrzostw Polski w podkuwaniu.

W niektórych krajach, znanych skądinąd z wysoko rozwiniętej techniki – w Niemczech, Anglii, USA² – wraca się w ostatnich latach do idei wykorzystywania koni zamiast ciągników, uzasadniając to względami ekologicznymi (hasło: „Koni – odnawialne źródło energii”). W Polsce ideę tę propaguje Polskie Stowarzyszenie Użytkowników i Przyjaciół Koni Roboczych (PSUiPKR). Założenie jest takie: jednostką napędową ma być – jak przed laty – koń, ale ciągnięte przez niego maszyny rolnicze mają być nowoczesne, tyle że dostosowane do trakcji konnej. Podstawowym urządzeniem jest tu przodek, czyli dwukołowy wózek, do którego zamocowane są narzędzia rolnicze: pług, bron, siewnik itp. Ilustracja 2 przedstawia przodek z doczepionym małym rozsiewaczem nawozów. Zastosowanie przodka ma dla rolnika dwie zalety – zamiast po dawnemu kroczyć za pługiem, wygodnie siedzi, ponadto nie spowalnia ruchu konia (ciągnący narzędzie koń idzie

szybciej niż idący za nim człowiek). Skonstruowano specjalny przodek do prac leśnych (ilustracja 3), znacznie zmniejszający wysiłek konia. Podczas zrywki drewna koń nie wleczycy po ziemi na łańcuchu, lecz wiezie ją na wózku. Konstruowaniem prototypów tych urządzeń zajmuje się Stanisław Baraniok – prezes PSUiPKR, a ich produkcją – dwie firmy wytwarzające na co dzień sportowe i rekreacyjne pojazdy konne³. Cała ta produkcja kierowana jest na eksport, gdyż zainteresowanie przodkami w Polsce jest praktycznie żadne.

Wspomniane powyżej dwie firmy znajdują się w okolicy Gostynia (woj. wielkopolskie) i nie są jedyne. Powiat gostyński i jego okolice uważany jest za krajowe zagłębie produkcji powozów. Takich firm, produkujących przede wszystkim na eksport, do niedawna było tam kilkadziesiąt. Niedawny światowy kryzys gospodarczy spowodował upadek części z nich, ale te najlepsze przetrwały. Produkują głównie pojazdy sportowe. Przykładem jest widoczna na ilustracji 4 maratonka – używana w maratonie, jednej z trzech konkurencji zawodów w powożeniu.

Pojazdy sportowe muszą mieć wytrzymałą konstrukcję, dlatego wykonywane są z metalu. Ale niektóre firmy

specjalizują się w tradycyjnych pojazdach drewnianych, niekiedy bardzo reprezentacyjnych, wręcz luksusowych, porównywalnych z tymi, jakie mieliśmy niedawno okazję oglądać w telewizyjnej relacji ze ślubu księcia Wiliama. Zresztą te polskiej produkcji koczki, wagonety, breki, landauery i karety też prędzej spotkamy w Anglii (a także w Holandii czy w Niemczech) niż u nas. Wytwarza się je współczesnymi metodami i ze współczesnych materiałów – ilustracja 5 przedstawia powóz Spider *in statu nascendi*⁴, a ilustracja 6 – gotowy już powóz Gala Berlina. ■

¹ Dla koni policyjnych produkuje się – zamiast stalowych – specjalne podkowy tłumiące szkodliwe drgania pochodzące od twardej nawierzchni ulicy. Są wykonane z aluminium, pokrytego warstwą gumy.

² W USA nawiązuje się do zwyczajów Amisów – konserwatywnej wspólnoty protestanckiej (odłam mennonitów), nieakceptującej nowoczesnej techniki, nieuznającej samochodów, telewizji itp.

³ Prezes ostatnio pracuje nad ulepszeniem prototypu bryczki, wyposażonej – poza miejscami siedzącymi dla pasażerów – w platformę do przewozu osoby niepełnosprawnej na wózku.

⁴ W momencie powstawania.