

Renata Urban

Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Sulechowie

Turystyka jeździecka w Polsce – tradycje i terażniejszość. Zarys problematyki

Wstęp

Turystyka jeździecka stanowi jedną z najatrakcyjniejszych form aktywnego wypoczynku. Koń, będący przez wieki nieodłącznym towarzyszem życia człowieka, początkowo służył wyłącznie celom utylitarnym. Później, po pojawieniu się nowoczesnych środków komunikacji, był wykorzystywany do zaspokojenia innych potrzeb człowieka; towarzyszył mu w polowaniach, sporcie, ale także w przejażdżkach, których głównym celem było poznanie bliższej i dalszej okolicy, podziwianie uroków krajobrazu, oderwanie się od stresu dnia i pracy zawodowej. Ze względu na to, że turystyka jeździecka w ostatnich latach stała się formą zyskującą coraz bardziej powszechne zainteresowanie, koniecznością stało się ujęcie jej w ramy organizacyjne oraz przygotowanie odpowiedniej infrastruktury, która umożliwi wszystkim amatorom jazdy konnej wykorzystanie jej wyjątkowych walorów i jednocześnie zapewni bezpieczeństwo.

Celem pracy jest przedstawienie ewolucji turystyki jeździeckiej od najdawniejszych jej form, związanych z koniecznością przemieszczania się na dalekie odległości do współczesnych, kiedy stała się ona wyrazem ludycznych potrzeb człowieka i zaspokojeniem jego motywów poznawczych, zdrowotnych, społecznych.

Prekursorskie działania w zakresie turystyki jeździeckiej

Od najdawniejszych czasów konie służyły człowiekowi: wykorzystywane były w transporcie, w działaniach zbrojnych, w rolnictwie i innych dziedzinach. W XIX w., kiedy coraz większą popularnością cieszyło się podróżowanie koleją, a później także samochodem i samolotem, jazda konna jako sposób przemieszczania się na dalekie odległości, wbrew pozorom, nie była anachronizmem, zmieniała tylko charakter. Podróże konne stały się domeną tych, którym zależało na swobodzie, niezależności, kierowaniu się własną fantazją

i inicjatywą w wyborze trasy przejazdu, podziwianiu uroków krajobrazu oraz na sprawdzeniu własnej wytrzymałości fizycznej i przydatności hodowlanej dosiadanego konia.

W II połowie XIX w. odbyło się kilka podróży konnych, które z różnych powodów zasługują na uwagę. Najgłośniejszą z nich była podróż konna kozackiego sotnika Dmitrija Nikołajewicza Pieszkowa, który dnia 19 listopada 1890 r. rozpoczął w Błagowieszczeńsku (mieście położonym na granicy Mandżurii i Rosji) podróż zakończoną po 194 dniach w Petersburgu. Trasa przejazdu i warunki pogodowe były niezwykle trudne, gdyż Pieszkow jechał początkowo przez niemal bezludne okolice, zasypane śniegiem, w mrozie sięgającym minus 36°C. Cała trasa miała 8900 wiorst (około 8750 km); jeździec średnio pokonywał około 45 km dziennie (Baliński 1933).

Podobne próby podejmowało w XIX w. jeszcze wielu jeźdźców, przeważnie byli to wojskowi. Marsze wytrzymałości odbywali kawalerzyści amerykańscy (w 1870 i 1880 r.), dragoni francuscy (w 1882 i 1884 r.), artylerzyści konni ze Szwajcarii (1884 r.), huzarzy niemieccy (1885 r.), dragoni rosyjscy (1889 r.). Najdłuższą (po Pieszkowie) podróż konną odbył w 1895 r. sotnik Kenike, który wyruszył z Duderhofu pod Krasnym Siołem dnia 27 czerwca, do Czyty, do której dotarł po 157 dniach podróży, przejechawszy 6508 wiorst (6400 km). Przedsięwzięcia te, niezwykle trudne i ze wszech miar zasługujące na uwagę i podziw, ponieważ zakończone były bez uszczerbku na zdrowiu jeźdźców i koni (niestety, wiele było takich, które kończyły się śmiercią zwierząt), można uznać za prekursorskie w dziedzinie turystyki jeździeckiej (Wotowski 1928; Wyżnikiewicz-Nawracała 1997).

W II połowie XIX w. nową formą współzawodnictwa stały się rajdy konne. W 1874 r. węgierski porucznik huzarów, Zubowitz, pokonał dystans 1230 km z Wiednia do Paryża w ciągu 14 dni i 5 godzin. Rajd ten wzbudził wówczas sensację. Przez wiele lat rekord ustanowiony przez Zubowitza nie został pokonany, mimo że węgierski porucznik znalazł wielu naśladowców. W 1900 r. rotmistrz 7. pułku dragonów niemieckich, Spielberg na własnej piętnastoletniej klaczy Cherry, pokonał odległość 1360 km z Saarbrücken do Rzymu w 12 dni. Jego podróż nabrała rozgłosu, a sam Spielberg został przyjęty przez króla Włoch (Wotowski 1928).

Pierwszym rajdem o wyjątkowo trudnych warunkach był, zainicjowany przez cesarza Niemiec Wilhelma II, wyścig Wiedeń – Berlin w 1892 r. Posiadał on przede wszystkim cele wojskowe, gdyż w trakcie jego trwania mieli się zmierzyć oficerowie dwóch armii: niemieckiej, startującej z Berlina do Wiednia i austriackiej – z Wiednia do Berlina. Ze względu na to, że przyjęto rekord czasu, jako główny i właściwie jedyny czynnik decydujący o zwycięstwie, jeźdźcy potraktowali rajd, jako wyścig długodystansowy, w którym wolno było jechać „na zarznięcie konia, byle tylko stanąć pierwszym”. Trudno w związku z tym uznać te próby, za przejaw turystyki jeździeckiej, były one raczej elementem wyszkolenia jeździeckiego kawalerzystów, zwłaszcza że uczestniczyli w nich jedynie wojskowi (*Jeździec i Hodowla* 1927).

Tradycje turystyki jeździeckiej na ziemiach polskich do 1939 r.

Rozpowszechnienie rajdów i wyścigów długodystansowych w Europie wzbudziło większe zainteresowanie nimi i chęć zorganizowania podobnej imprezy również na ziemiach polskich. Należy jednak zauważyć, że pierwsze inicjatywy turystycznego wykorzystania koni pojawiły się znacznie wcześniej w polskich górach. W 1876 r. ukazał się pierwszy tom *Pamiętników Towarzystwa Tatrzańskiego*, a w nim opracowanie X. Sofrona Witwickiego,

dotyczące Huculów, w którym autor radził: *Najmując konia do odbycia tej podróży, wybierać należy silnego i krępego: upewnić się należy, czy jest dobrze podkuty (...). Jechać potrzeba zawsze w towarzystwie przynajmniej trzech turystów, nając dwóch dobrze z okolicą obznajomionych przewodników (...)*. W tomie II *Pamiętników ... z 1877 r.* w sprawozdaniu Zarządu Oddziału Towarzystwa Tatrzańskiego (dalej: TT) w Stanisławowie został zawarty opis pierwszej wycieczki zorganizowanej przez jego członków w sierpniu 1876 r.: *Dosiadłszy wytrwałych huculków, zawróciliśmy z gościńca wzdłuż potoka Żabina obchodząc mierną pochyłością stromą nadzwyczaj górę Czmereczankę, na której szczycie znajduje się Chomiak, podług wytkniętego programu cel wycieczki dnia tego.* W dalszej części tego tomu, Józef Dziędzielewicz opisał wycieczkę konną na Howerlę (2061 m n.p.m.), najwyższy szczyt Karpat Wschodnich, w której sam uczestniczył w sierpniu 1873 r.: *Wyruszyliśmy bez przewodnika, ja i Józef Bąkowski, jako przyrodnicy z czerpakiem i pudelkiem, przewieszonym przez plecy, towarzyszący nam zaś syn proboszcza z Jabłonicy, jako ochotnik, obznajmiony ze zwyczajami ludowymi. Wszyscy trzej wsiedliśmy na najęte konie, czystej krwi huculki (...)* (*Pamiętniki Towarzystwa Tatrzańskiego, 1876, 1877*).

Swoboda autorów w opisie wycieczek, a zwłaszcza w wykorzystaniu przez nich rozmaitych sprzętów niezbędnych w czasie wyprawy, umiejętność przewidywania zachowania koni huculskich, świadczyły o tym, że tego rodzaju przedsięwzięcia nie były niczym niezwykłym dla ich uczestników i najprawdopodobniej były podejmowane już wcześniej. Nie ulega jednak wątpliwości, że opisy z *Pamiętników Towarzystwa Tatrzańskiego z 1876 i 1877 r.* stanowią pierwszy potwierdzony dowód zapoczątkowania turystyki konnej na ziemiach polskich (Krzemień 2010).

Zupełnie inny charakter miała jeździecka turystyka nizinna, której przejawem były, wzorowane na europejskich, rajdy konne. Pierwszy na ziemiach polskich tego typu rajd zorganizowano na wniosek grupy członków Ćmielowskiego Towarzystwa Wyścigów w 1894 r. na trasie: Ćmielów–Iłża–Radom–Grójec–Tarczyn–tor mokotowski w Warszawie. Zachęceni powodzeniem sportsmeni rok później urządzili 100-wiorstowy wyścig dystansowy Warszawa–Góra Kalwaria–Grójec–Warszawa. Ze względu na stosunkowo krótki dystans (nieco ponad 100 km) jeźdźcy od razu narzucili szybkie tempo, któremu nie zdołali sprostać słabiej wytrenowani jeźdźcy i konie. Fatalny epilog tego wyścigu powstrzymał na dłuższy czas polskich sportsmenów od urządzania podobnych imprez i zmusił niejako do uznania twierdzenia, że *nie długi dystans zabija konia, ale zbyt szybkie tempo i niewłaściwy sposób jazdy* (*Jeździec i Hodowla 1934*).

Po odzyskaniu przez Polskę niepodległości biegi dystansowe, zwane oficjalnie odległociowymi, zostały uznane jako rodzaj sportu konnego. Rajdy te cieszyły się dużą popularnością w środowisku wojskowym i były często organizowane przez poszczególne pułki kawalerii i artylerii konnej, a także Korpusu Ochrony Pogranicza. Zyskały uznanie armii, jako wyjątkowo korzystne dla wyszkolenia jeździeckiego. Natomiast w środowiskach pozawojskowych, stanowiły atrakcję rekreacyjno-turystyczną i to zarówno dla mężczyzn, jak i dla kobiet. Interesujące podróże odbył w latach 30. ponad 60-letni wówczas Paweł Popiel z Kurozwęk, znany w Polsce miłośnik i hodowca koni. W 1931 r. na 18-letniej klaczy Lalka pokonał w ciągu dwóch miesięcy (lipiec–sierpień) 1421 km w Małopolsce, odwiedzając w tym czasie 30 staropolskich domów i gospodarstw. Natomiast rok później, dosiadając 4-letniej klaczy pełnej krwi Jedynka, odbył sportowo-krajoznawczą, długodystansową podróż w dorzeczu Wisły, Sanu, Wieprza, Ikwy, Styru, Nidy, Proсны, Warty, Brdy, Noteci i Pilicy, o łącznej długości 2918 km. Podróże te, opisane zarówno w prasie lokalnej odwiedzanych przez Popiela regionów, jak i w *Jeźdźcu i Hodowcy* przyczyniły się nie tylko do

popularyzacji jazdy konnej, ale także turystyki, gdyż ich autor wiele czasu poświęcił na zwiedzanie zabytkowych obiektów w przebywanej przez siebie okolicy (*Jeździec i Hodowla* 1931, 1932).

Pod koniec lat 20. XX w. kilka wyjątkowych podróży konnych odbyły kobiety. W 1926 r. młoda Szwedka, baronówna Linde Klinckowström, samotnie przebyła trasę ze Sztokholmu do Paryża, a w 1929 r. ze Sztokholmu do Rzymu. W 1927 r. Francuzka, panna Rachel Dorange odbyła podróż konną na dystansie 1400 km z Paryża do Berlina, a w 1928 r. – z Bukaresztu przez Warszawę i Pragę do Paryża (*Jeździec i Hodowla* 1927). W Polsce do zwiększenia popularności tej formy turystyki jeździeckiej wśród amatek przyczyniły się siostry: Romana Daszkowska i Danuta Pernak, które w 1932 r. przejechały konno z Poznania do Zakopanego oraz Maria Tarnowska, która w latach 1936–1938 odbyła trzy rajdy, pokonując kolejno odległości: 560 km w 1936 r., 720 km w 1937 r. oraz 1450 km w 1938 r. Przykład tych odważnych amatek znalazł wielu naśladowców, jednak wybuch II wojny światowej zahamował na pewien czas nie tylko rozwój sportu konnego, lecz także turystyki jeździeckiej w Polsce (*Jeździec i Hodowla* 1934).

Rozwój turystyki jeździeckiej w Polsce po II wojnie światowej

Przez kilkanaście lat po zakończeniu wojny nie było w Polsce sprzyjającej atmosfery i warunków do rozwoju sportu i turystyki konnej. Polski Związek Jeździecki został reaktywowany dopiero w 1957 r. Wcześniej istniały, co prawda, pojedyncze kluby i sekcje jeździeckie, ale ich działalność nie cieszyła się poparciem władz. Przed igrzyskami olimpijskimi w 1960 r. sytuacja nieco się poprawiła. Pierwszy raz od 1936 r. w igrzyskach tych uczestniczyli polscy jeźdźcy. Jednak nawet wówczas w kręgu zainteresowań znalazły się jedynie konkurencje sportowe, przewidziane programem olimpijskim.

Turystyka konna, której jedną z form były przemarsze konne i rajdy, mające tradycje z okresu międzywojennego, przez wiele lat nie znalazła w Polsce entuzjastów. W takich krajach jak: Francja, Hiszpania, Niemcy, Węgry i Wielka Brytania ten rodzaj turystyki cieszył się dużą popularnością, co wynikało m.in. stąd, że wielu jeźdźców posiadało własne konie, a przemarsze i rajdy prowadzone przez wysoko wykwalifikowanych instruktorów, połączone były ze zwiedzaniem zabytków i różnymi dodatkowymi atrakcjami. Także wielomiesięczne podróże konne znalazły kontynuatorów. Najbardziej znana była podróż francuskich amatek, sióstr Coquet, które spod katedry Notre Dame w Paryżu przemierzyły trasę pierwszej krucjaty pod wodzą Gotfryda de Bouillon – aż do Palestyny. Tę trasę pokonano później jeszcze kilkakrotnie (Czabańska 1980).

W Polsce pierwsze inicjatywy w tym zakresie zostały podjęte w latach 50. XX w., początkowo, jako formy indywidualne, a potem także zespołowe – w obydwu przypadkach jeszcze mało sformalizowane. Szczególne znaczenie, ze względu na swój turystyczny, edukacyjny i popularyzatorski charakter, zyskały przemarsze konne prof. Ryszarda Manteuffla, który wraz z małżonką w latach 1957–1970 pokonał łącznie ponad 11 000 km, organizując wakacyjne podróże po całej Polsce. Profesor, będąc wykładowcą w Szkole Głównej Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie i mając szczególne zamiłowanie do kawalerii i jeździectwa, a jednocześnie kontakt z młodzieżą, wzbudził w wielu młodych ludziach zainteresowanie turystycznymi podróżami konnymi. Na uwagę zasługują także przemarsze Bolesława Kłosowskiego, który w 1967 r. na ośmioletniej klaczy Kośka przejechał 2000 km, Kazimierza Trenki, który w 1979 r. pokonał 2300 km, odbywając podróż dookoła Polski

oraz Jana Tobjasza, który w 1985 r. przemierzył konno szlak bojowy 2. Pułku Strzelców Konnych, pokonując w 16 dni ponad 900 km.

W następnych latach coraz większą popularnością cieszyły się formy zespołowe łączące charakter turystyczny i patriotyczny. Organizowano wówczas rajdy konne szlakami pamięci narodowej. Do najbardziej znanych należały: Ogólnopolski Rajd Konny Szlakiem Bojów I Warszawskiej Dywizji Kawalerii na Wale Pomorskim, zainicjowany przez Elżbietę Czabańską i środowisko jeździeckie północno-zachodniej Polski, Rajd Anieliński dla uczczenia pamięci walk Oddziału Wydzielonego Wojska Polskiego i bohaterskiej śmierci mjr Henryka „Hubala” Dobrzańskiego, organizowany na przełomie kwietnia i maja przez studentów zrzeszonych w Akademickim Klubie Jeździeckim Uniwersytetu Łódzkiego, rajd upamiętniający słynną szarżę 18. Pułku Ułanów Pomorskich pod Krojantami (koło Chojnic), rajdy Dziennikarskiego Klubu Jeździeckiego „Szwadron” na Rzeszowszczyźnie, zapoczątkowane w 1983 r., rajdy w Bieszczadach, a także rajdy konnych drużyn harcerskich i akademickich sekcji jeździeckich czy rolników wielkopolskich dla upamiętnienia ich walk o niepodległość kraju i oporu ludu Wielkopolski przeciw germanizacji narodu polskiego (Wyżnikiewicz-Nawracała 1997).

Pierwsze próby zorganizowania rajdu, uwzględniającego przepisy Międzynarodowej Federacji Jeździeckiej, podjęto na Suwalszczyźnie w dniach 14–22 czerwca 1986 r. Z inicjatywy Wojewódzkiego Zrzeszenia Ludowe Zespoły Sportowe (dalej: LZS), Państwowego Stada Ogierów (dalej: PSO) w Kętrzynie oraz Konnego Klubu Sportowego „Granica” odbył się I Ogólnopolski Sportowo-Turystyczny Rajd Konny Szlakiem Walk o Wolność Ziemi Suwalskiej i Mazurskiej. Przewidywał trzy etapy turystyczne bez jakichkolwiek warunków i pięć etapów sportowych, w których zastosowano częściowo warunki przewidziane nowo wydanymi przepisami FEI. Był to, mimo wielu trudności, rajd bardzo udany i stanowił cenne doświadczenie dla inicjatorów następnych tego typu przedsięwzięć (Prus-Niewiadomski 1986).

Polski Związek Jeździecki, za przykładem Międzynarodowej Federacji Jeździeckiej, uznał w 1986 r. długodystansowe rajdy konne jako szóstą konkurencję sportu jeździeckiego, jednak raczej nie wykazywał zainteresowania ich formą turystyczną. Stąd też w dość trudnej sytuacji były wszystkie stowarzyszenia kultywujące tradycje polskiej kawalerii, studenci akademickich klubów sportowych, harcerze uprawiający jazdę konną, która w naturalny sposób znalazła swój wyraz w rajdach konnych. Turystyka konna nie posiadała bowiem formy zinstytucjonalizowanej o zasięgu ogólnopolskim i przez wiele lat rozwijała się poza jakimikolwiek strukturami organizacyjnymi.

Dopiero pod koniec lat 80. XX w. w Polskim Towarzystwie Turystyczno-Krajoznawczym (PTTK) pojawiła się inicjatywa utworzenia, obok już istniejących komisji turystyki górskiej, pieszej, kolarskiej, narciarskiej, kajakowej i motorowej, kolejnej – komisji turystyki jeździeckiej, początkowo pod patronatem Komisji Turystyki Górskiej Zarządu Głównego PTTK (dalej: KTG ZG PTTK). M.P. Krzemień oraz W. Mróz opracowali pierwszy regulamin jednostopniowej odznaki Górskiej Turystyki Jeździeckiej (dalej: GTJ) PTTK, a także program szkolenia oraz zasady egzaminowania i nadawania uprawnień Przodownika GTJ PTTK. Dnia 2 czerwca 1990 r. dokumenty te zostały zatwierdzone i zarejestrowane przez Komisję Turystyki Górskiej ZG PTTK, która objęła nadzór merytoryczny nad turystyką jeździecką w górach, a w sierpniu tego samego roku w Gładyszowie k. Gorlic odbył się pierwszy kurs na przodownika GTJ PTTK, zorganizowany przez M.P. Krzemienia (Krzemień 2010).

W marcu 1996 r. ZG PTTK, Uchwałą nr 89/XIII/96, powołał samodzielną Komisję Turystyki Konnej, a dnia 29 czerwca, podczas pierwszego zebrania organizacyjnego, dokonano

zmiany nazwy tej komisji na Komisję Turystyki Jeździeckiej ZG PTTK. W miarę rozwoju zasięgu oddziaływania Komisji, utworzono dwie podkomisje: turystyki nizinnej oraz górskiej. Po pięciu latach działalności, dnia 23 czerwca 2001 r., Uchwałą nr 172/XIV/2001, ZG PTTK powołał niezależną Komisję Górskiej Turystyki Jeździeckiej z M.P. Krzemieniem jako przewodniczącym. W tej sytuacji w kompetencjach Komisji Turystyki Jeździeckiej, działającej pod kierunkiem Z. Kwiatkowskiego, pozostały zagadnienia związane z organizacją i rozwojem turystyki jeździeckiej nizinnej¹.

Głównym zadaniem obydwu Komisji jest koordynowanie całokształtu turystyki jeździeckiej w Polsce. Komisje organizują kursy na przodowników i nadają uprawnienia, opracowują regulaminy jeździeckich odznak turystycznych, wytyczają szlaki konne pod patronatem PTTK i prowadzą ich ewidencję, a także są odpowiedzialne za znakowanie szlaków i przeprowadzanie szkoleń dla znakarzy szlaków. Ponadto organizują one także różnego rodzaju spotkania – konferencje, seminaria i sejmiki, które stanowią bardzo dobrą okazję do współpracy, wymiany doświadczeń i poglądów oraz rozpowszechniania nowych inicjatyw, dzięki którym możliwe jest prawidłowe funkcjonowanie szlaków konnych, zwłaszcza tych składających się z wielu etapów. Dnia 10 grudnia 2008 r. podpisano porozumienie pomiędzy komisjami górską i nizinną o ujednoczeniu i wydaniu wspólnego regulaminu odznak, uprawnień przodowniczych i instruktora wykładowcy Turystyki Jeździeckiej PTTK (Józefczyk 2010; Krzemień 2010).

Komisja Turystyki Jeździeckiej (Nizinnej) w planie pracy na lata 2010–2013, oprócz wcześniej wymienionych, przyjęła, jako istotne zadanie, nawiązanie współpracy z Polskim Związkiem Jeździeckim i innymi organizacjami propagującymi turystykę jeździecką oraz z Lasami Państwowymi i nadleśnictwami, a także przygotowanie propozycji zmian w kodeksie drogowym. Ponadto jej celem na najbliższe lata będzie również założenie i prowadzenie ewidencji szlaków turystyki konnej, ciągłe doszkacanie kadr poprzez organizowanie kursów dla przodowników turystyki jeździeckiej oraz dla znakarzy szlaków, afiliacja ośrodków jeździeckich, prowadzenie strony internetowej Komisji, promocja turystyki jeździeckiej i inne (Uchwała ZG PTTK nr 174).

Komisja Górskiej Turystyki Jeździeckiej, uwzględniając aktualne możliwości technologiczne, za jedno z zadań przyjęła opracowanie i wykonanie atlasów szlaków konnych w poszczególnych częściach gór w wersji elektronicznej, uwzględniającej GPS i udostępnianie ich na nośnikach CD. Ponadto założono rozwinięcie stałej współpracy z Ośrodkiem dla Dzieci Niewidomych i Słabowidzących w Krakowie poprzez organizowanie wycieczek oraz obozów integracyjnych w czasie wakacji. W trosce o podniesienie bezpieczeństwa uprawiania turystyki konnej na terenach górskich oraz podnoszenie kwalifikacji przodowników, Komisja będzie podejmowała działania w celu organizacji szkoleń, kursów i sejmików na wszystkich szczeblach zaawansowania. Komisja postawiła sobie za cel podjęcie próby połączenia istniejących już głównych szlaków górskiej turystyki jeździeckiej ze szlakami zagranicznymi i utworzenia szlaków transgranicznych (Uchwała ZG PTTK nr 173).

Współcześnie turystyka konna jest organizowana na specjalnie do tego celu wytyczonych szlakach konnych, które jednak zdecydowanie różnią się między sobą nie tylko ze względu na teren przebiegu (tereny górskie i nizinne), lecz także w zależności od inicjatorów i użytkowników tych szlaków. Pierwsze szlaki konne w Polsce wytyczali właściciele

¹ Relacja pisemna Andrzeja Ruty, przewodniczącego Komisji Turystyki Jeździeckiej (Nizinnej) z dnia 26.08.2012 r.

lokalnych ośrodków jeździeckich i – zwłaszcza na terenach nizinnych – powstawały one głównie z powodu zapotrzebowania na codzienne jazdy terenowe, a nie z myślą o wielogodzinnych czy kilkudniowych rajdach konnych. Organizatorami szlaków mogą być także nadleśnictwa, stowarzyszenia gmin, różne organizacje, a także osoby prywatne. Często nie spełniały one zatem warunków szlaku konnego. Dopiero później, kiedy do wytyczania i znakowania szlaków włączyły się Komisje Turystyki Jeździeckiej (górskiej i nizinnej) ZG PTTK, sytuacja uległa zmianie, a większość szlaków przystosowano do potrzeb turystyki konnej (por. *Ustawa o ochronie przyrody*).

Ze względu na to, że w Polsce nie istnieją uregulowania prawne, które określają, kto jest upoważniony do tworzenia szlaków konnych, często powstają one dość spontanicznie. W związku z tym oznakowanie szlaków występujących w Polsce nie jest jednolite. Szlaki tworzone przez PTTK lub pod jego patronatem są rozpoznawalne, ponieważ symbole umieszczane na trasie są takie same na wszystkich szlakach w całym kraju. Od 1995 r. symbolem szlaku konnego jest pomarańczowa kropka o średnicy 60 mm, a od 2009 r. – także niebieska, zielona lub czarna na tle białego prostokąta. Szlaki wytyczane przez inne organizacje, gminy lub osoby prywatne często posługują się odmiennymi znakami, czasem bardzo oryginalnymi, co ma podkreślić specyficzny charakter danego szlaku lub promować region. PTTK prowadzi kursy dla znakarzy, uwzględniając standardy obowiązujące w Unii Europejskiej. Standaryzacja oznakowania szlaków konnych nie tylko w obrębie jednego kraju, ale w całej Europie ma o tyle istotne znaczenie, że powstaje coraz więcej szlaków, których trasy wiodą przez dwa, a nawet trzy kraje i jednolite oznakowanie z pewnością wpłynęłoby na czytelność trasy i ułatwiło turystom konnym dotarcie do celu (Józefczyk 2010).

Znaczna część szlaków konnych przebiega przez tereny leśne, obszary parków krajobrazowych, a niektóre także przez parki narodowe i rezerваты przyrody. W związku z tym konieczne są pewne uregulowania prawne działalności turystycznej na tych terenach. Polskie ustawodawstwo natomiast nie uwzględnia w ogóle osób jeżdżących konno albo traktuje je bardzo surowo. Do 1991 r. *Ustawa o lasach* dawała takie same prawa pieszym, rowerzystom oraz osobom poruszającym się po lesie konno (wierzchem). Zmiany w tej ustawie spowodowały dla jazdy konnej ograniczenia większe niż dla jazdy samochodem czy zaprzęgiem. Ostatecznie i zgodnie z prawem, decyzję o udostępnieniu dróg leśnych do jazdy konnej podejmuje nadleśniczy. Należy przy tym zaznaczyć, że wg informacji Generalnej Dyrekcji Lasów Państwowych na terenach, które jej podlegają, wytyczono ponad 3000 km szlaków konnych w prawie 100 nadleśnictwach (*Ustawa o lasach*).

W parkach krajobrazowych osoby poruszające się konno obowiązują podobne zasady, jak w Lasach Państwowych. Mogą one korzystać z wyznaczonych do jazdy konnej szlaków. Zwykle też władze parków nie stwarzają trudności przy wytyczaniu nowych tras, pod warunkiem, że ich przebieg jest z nimi uzgodniony. Natomiast w parkach narodowych i rezerwach przyrody obowiązuje zakaz poruszania się pieszo, rowerem, na nartach i konno, z wyjątkiem miejsc wyznaczonych przez dyrektora parku lub organ uznający obszar za rezerwat przyrody. W praktyce – funkcjonują parki, których władze skrupulatnie przestrzegają przepisów prawa i w żadnych okolicznościach nie wydają zezwolenia na wytyczenie szlaku konnego przez teren parku (np. Kampinoski, Roztoczański czy Świętokrzyski) ani na poruszanie się turystów konnych – jak również takie parki narodowe, których dyrektorzy nie tylko pozwolili poprowadzić wiele kilometrów szlaków konnych, lecz uczynili z nich swego rodzaju produkt regionalny. Turystyczne szlaki konne zostały wytyczone m.in. w parkach narodowych: Biebrzańskim, Bieszczadzkiem, Poleskim oraz Wigierskim (por. *Ustawa o ochronie przyrody*).

Trudne do precyzyjnej interpretacji są także przepisy ustawy *Prawo o ruchu drogowym*, dotyczące ruchu zwierząt, w tym poruszania się jeźdźcą na koniu. Zgodnie z art. 35, jeżeli nie istnieje specjalna droga do jazdy wierzchem i nie ma pobocza, to jeździec na koniu ma prawo poruszać się po jezdni i staje się w tych okolicznościach takim samym jej użytkownikiem jak kierowca samochodu. Niestety, bardzo często nie jest tak traktowany. W przypadku rajdów konnych, czyli grupy jeźdźców, powinni się oni zastosować do art. 32 wymienionego Prawa, zgodnie z którym *liczba pojazdów jadących w zorganizowanej kolumnie nie może przekraczać: samochodów osobowych, motorowerów lub motocykli – 10, rowerów jednośladowych – 15, pozostałych pojazdów – 5*. Turystę konnego należy zatem zaliczyć do grupy trzeciej, przy czym odległość pomiędzy kolumnami „pozostałych pojazdów” nie może być mniejsza niż 200 m. Prawo to zawiera także przepisy dotyczące poruszania się w warunkach niedostatecznej widoczności, które powinny zapewnić jeźdźcom i koniom bezpieczne użytkowanie drogi (Dudek 2012).

Podsumowanie i wnioski

Turystyka konna stanowi współcześnie jedną z najciekawszych form aktywnej rekreacji. Czas, który jeździec spędza na grzbiecie konia i uwaga, jaką musi poświęcić jeździe, pozwala na oderwanie się od codziennych czynności i zapomnienie o problemach, ale przede wszystkim stwarza możliwość doznania wyjątkowych przeżyć związanych z bezpośrednim obcowaniem z przyrodą i zwierzęciem. Dla zdrowia psychicznego człowieka, żyjącego w nieustannym biegu, jest to niezwykle ważne. Niekwestionowaną zaletą turystyki jeździeckiej są także wartości poznawcze, które są związane z kulturą regionalną i tradycjami kultywowanymi przez mieszkańców odwiedzanych terenów. Ponadto konieczność spędzenia kilku godzin w siodle w czasie rajdu konnego i przystosowania się do zmieniających się warunków pogodowych, trud związany z pokonaniem trasy, wpływa na odporność i hartuje nie tylko organizm, lecz i charakter człowieka. Biorąc pod uwagę fakt, że jazda konna jest formą ruchu, która nie ma ograniczenia wieku, wpływa także na zachowanie sprawności fizycznej do późnych lat życia.

Turystyka konna, jako jedna z form turystyki kwalifikowanej, wymaga jednocześnie odpowiedniego przygotowania, specjalistycznych umiejętności i sprzętu oraz wiedzy hipologicznej, geograficznej i ekologicznej. Znajduje jednak wielu admiratorów ze względu na wartości, które ze sobą niesie – poznawcze, wychowawcze, sportowe, zdrowotne. Walory turystyczne i rekreacyjne, a przede wszystkim sprzyjająca w ostatnich latach atmosfera dla tego rodzaju turystyki, unowocześniana nieustannie infrastruktura szlaków konnych w naszym kraju oraz wszechstronna działalność popularyzatorska Komisji Turystyki Jeździeckiej Nizinnej oraz Komisji Górskiej Turystyki Jeździeckiej ZG PTTK, stwarzają duże możliwości dla dalszego, dynamicznego rozwoju turystyki jeździeckiej w Polsce.

Literatura

- Baliński J., 1933, *Kilka przykładów biegów dystansowych i prób wytrzymałości*, Przegląd kawalerski, 1/2, 83–84.
- Chodkiewicz K., Drabek E., 2011, *Galopem przez las*, Hodowca i Jeździec, 3, 28.
- Czabańska E., 1980, *Przemarsze i podróże konne, rajdy turystyczne i długodystansowe*, Koń Polski, 3, 22.
- Dudek S., 2012, *Jeździec na drodze*, Świat Koni, 6, 67–68.

- Jeździec i Hodowca, 1927, Warszawa, 46, 557.
- Jeździec i Hodowca, 1931, Warszawa, 45, 46, 630–633; 642–645.
- Jeździec i Hodowca, 1932, Warszawa, 50, 51, 52, 128–131, 607–608, 619–620.
- Jeździec i Hodowca, 1934, Warszawa, 12, 280, 282.
- Jeździec i Hodowca, 1938, Warszawa, 3, 48.
- Józefczyk M., 2010, *Najpiękniejsze szlaki konne w Polsce*, Warszawa.
- Krzemień M.P. (red.), 2010, *Górska turystyka jeździecka*, Kraków.
- Pamiętniki Towarzystwa Tatrzańskiego*, 1876, Kraków, t. I, 74.
- Pamiętniki Towarzystwa Tatrzańskiego*, 1877, Kraków, t. II, 35, 55.
- Prus-Niewiadomski Z., 1986, *Długodystansowe rajdy konne nową konkurencją sportów konnych*, Koń Polski, 3, 37.
- Uchwała nr 172/XIV/2001 ZG PTTK z 23 czerwca 2001 r. w sprawie powołania Komisji Górskiej Turystyki Jeździeckiej*.
- Uchwała ZG PTTK nr 173/XVII/2010. Plan pracy Komisji Górskiej Turystyki Jeździeckiej ZG PTTK na lata 2010–2013*.
- Uchwała ZG PTTK nr 174/XVII/2010. Plan pracy Komisji Turystyki Jeździeckiej ZG PTTK na lata 2010–2013*.
- Ustawa z dnia 28 września 1991 r. o lasach*, Dz. U. 1991, Nr 101, poz. 444.
- Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody*, Dz. U. 2004, Nr 92, poz. 880.
- Wotowski S., 1925, *Podróże konne*, Przegląd kawaleryjski, 6, 39–41.
- Wotowski S., 1928, *Podróż konna sotnika Kenike spod Petersburga do Czyty*, Przegląd kawaleryjski, 7, 31–33.
- Wyżnikiewicz-Nawracała A., 1997, *Jeździectwo jako sport rekreacyjny* [w:] T. Wolańska, J. Lisowska, *Sport dla wszystkich. Wybrane dyscypliny*, Warszawa.
- Zawadzka A., 1983, *Turystyka konna – marzenia czy rzeczywistość?*, Koń Polski, 4, 36.

