

# Jak Leon Kon przywiózł z Rosji do Polski włoską szkołę jazdy

**Hanna Łysakowska**

Leon Kon był rodowitym warszawiakiem, ale jako dziecko przeniósł się z rodzicami do Petersburga. Z przekazów rodzinnych wiadomo, że po raz pierwszy dosiadł konia w wie

ku sześciu lat. W 1906 r. ukończył gimnazjum i wstąpił na wydział przyrodniczy uniwersytetu. Edukację akademicką przerwał jednak, gdyż kolidowała ...ze sportem jeździeckim.

W latach 1905-1906, jeszcze w gimnazjum w Petersburgu, zgłębiał tajniki jazdy maneżowej u Pawła Taniejewa, który polubił go, szkolił bezinteresownie i użyczał własnych koni. Kolejnym mentorem Kona był sam James Fillis, ówczesny instruktor w Oficerskiej Szkole Kawalerii w Petersburgu.

Dwudziestoletni Leon Kon odziedziczył po matce trochę pieniędzy i założył z kilkoma współnikami tattersal w Petersburgu. Mimo wyraźnego wpływu swych słynnych, klasycznych nauczycieli, szukał nowocześniejszych metod szkolenia koni. W 1909 r. tattersal Kona zaczął odwiedzać Paweł Rodzianko (brat Aleksandra Rodzianki — reprezentanta Rosji na IO w Sztokholmie, w 1912 r.), orędownik nowej, włoskiej szkoły jazdy. Udzielał młodemu zapaleńcowi rad i wskazówek, zgodnie z nowym systemem.

Stopniowo Leon Kon przeszedł więc kurs naturalnej szkoły i stał się jej gorącym zwolennikiem.

W 1911 r. kupił w stadninie Korybut-Daszkiewicza czteroletnią klacz Che Bella. Trzy lata później ujeżdżona przez niego włoską szkołą klacz wygrała pod Dymitrem Ekse Puchar króla Edwarda VII w Olympia Show w Londynie. Sam Kon, z powodu astmy, niemal nie startował w konkursach jeździeckich.

Po wybuchu pierwszej wojny światowej wstąpił jako ochotnik do kawalerii, po czym złożył egzamin oficerski w Mikołajewskiej Kawaleryjskiej Szkole w Petersburgu. Został mianowany kornetem i przydzielony, jako wybitny jeździec, do 9. Zapasowego Pułku Kawalerii, stacjonującego w Petersburgu. Zajął się tu ujeżdżaniem młodych koni i szkoleniem jeźdźców. Jego wieloletnia, okraszona licznymi sukcesami kariera trenerska rozpoczęła się więc jeszcze w Rosji.

Od 1919 r. w Polsce, porucznik, a z czasem rotmistrz 2. Pułku Ułanów, z którym odbył wojnę 1919-1920. W 1921 r. został skierowany na 9--miesięczny kurs dowódców szwadronów do Centralnej Szkoły Jazdy w Grudziądzu. Przeszedł tu także kurs jazdy konnej. I ten kurs zupełnie się Leonowi Konowi nie podobał. Przyczyna była prosta - w tym czasie CSJ pozostawała pod wpływem wiedeńskiej, maneżowej szkoły. Instruktorzy, komendant i szef ekwitacji byli absolwentami Militar Reitlehrer Institut w Wiedniu i byłymi oficerami armii austriackiej. Szkolenie prowadzono więc ściśle według wzorów wiedeńskich.

Leon Kon, który po ukończeniu kursu wrócił do macierzystego pułku, nie mógł się pogodzić z konserwatywnym systemem szkolenia w polskiej kawalerii. Napisał więc artykuł Zagadnienia ujeżdżania i jazdy, w którym skrytykował system nauczania jazdy konnej. A tymczasem w CSJ



Leon Kon. Fot. archiwum Muzeum Łowiectwa i Jeździectwa

dostrzeżono jednak jego umiejętności jeździeckie i skierowano do Ministerstwa Spraw Wojskowych wniosek o przydzielenie porucznika Kona do Szkoły, na instruktora. Lecz gdy ukazał się krytyczny tekst, komendant płk Kasprzycki wysłał do ministerstwa krótką depeszę: Rezygnuję z przydziału do CS Kaw. por. Kona.

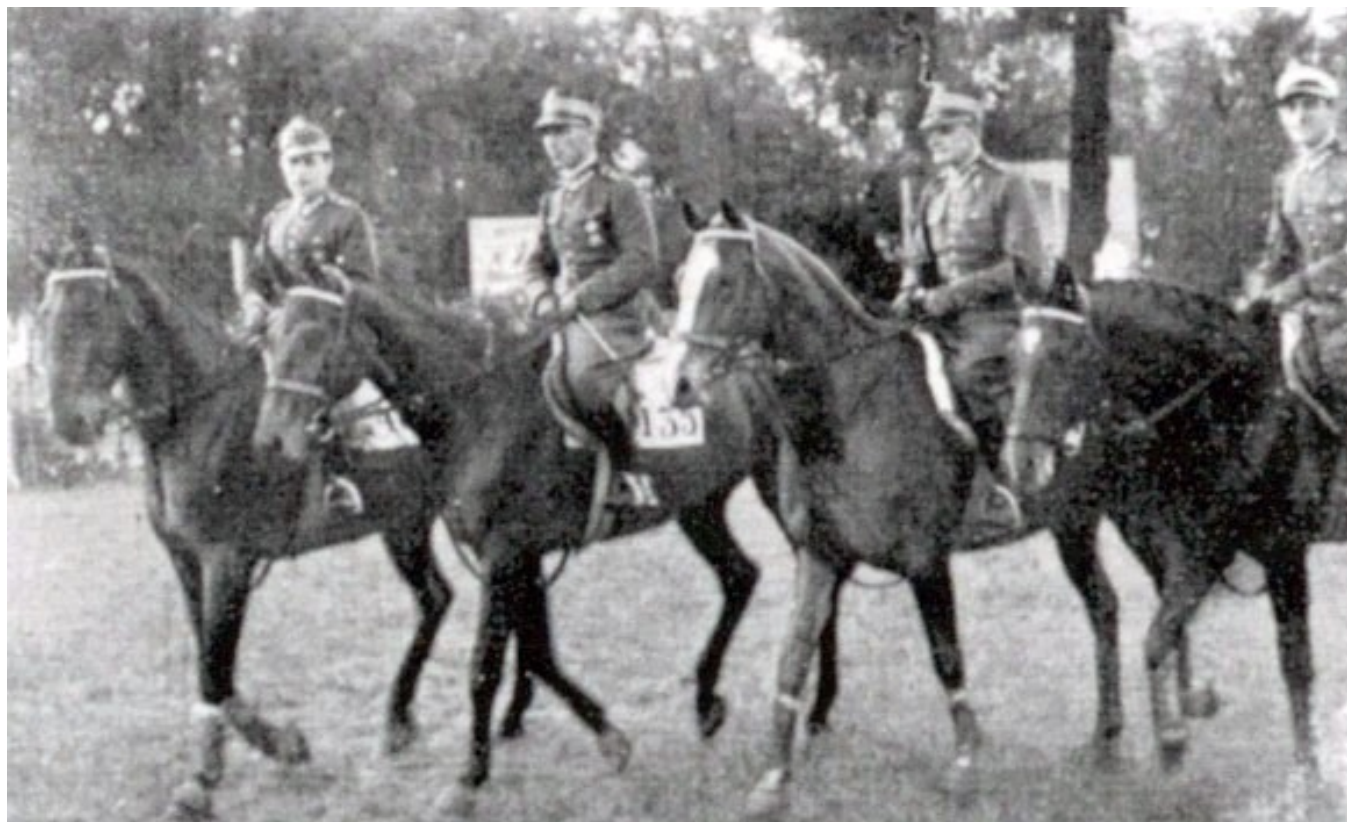


Początki „polskiej szkoły jazdy“ - jej reprezentanci i orędownicy na Konkursach w Nicei, w 1923 r.: mjr Karol Rómmel, płk Sergiusz Zahorski, rtm. Adam Królikiewicz

Naszemu prekursorowi pozostało więc szkolenie podoficerów i oficerów w macierzystym 2. Pułku Ułanów Grochowskich, zupełnie nie w duchu Grudziądza. Mimo takiej sytuacji, w listopadzie 1922 r. porucznik Kon został delegowany do grudziądzkiego Centrum. Mało tego, został wkrótce instruktorem olimpijczyków przygotowujących się do IO w Paryżu 1924. Inicjatorem, komendantem i członkiem „paryskiej“ grupy olimpijskiej był inny „nowator“ — płk Sergiusz Zahorski. Już w Rosji poznał zasady naturalnego, włoskiego systemu, a jako znakomity jeździec znalazł się w rosyjskiej ekipie na IO w Sztokholmie 1912. W 1922 r. Zahorski odbył staż w szkołach kawaleryjskich w Pinerolo i Tor di Quinto we Włoszech. Jako zastępca dowódcy 16. Pułku Ułanów, wprowadził tam włoską szkołę jazdy. Był czynnym zawodnikiem, zdobywcą licznych nagród i uczestnikiem walki o zmianę systemu szkolenia. „Mocnym punktem“ w unowocześnianiu metod nauczania jazdy konnej był Karol Rómmel (w armii polskiej w stopniach od rotmistrza do podpułkownika). I on poznał naturalną szkołę jazdy w Rosji i już tam pokazał się jako wybitny zawodnik, mistrz kraju, uczestnik IO w Sztokholmie 1912. Po powrocie do kraju szkolił oficerów w istniejących wtedy Szkołach Oficerów Jazdy. Przygotowywał też pierwszą polską ekipę olimpijską, która miała uczestniczyć w olimpiadzie w Antwerpii, w 1920 r. Jak wiadomo, zamiast na igrzyska olimpijskie, Polacy pojechali wtedy na wojnę. Po zawieszeniu broni szkolił oficerów w jeździe konnej, w 1. Pułku Szwoleżerów. W latach 1921-1922 pułk ten zdobył prawie wszystkie nagrody w zawodach organizowanych przez Klub Jazdy w Warszawie, co było dowodem

wyższości preferowanej przez niego naturalnej szkoły jazdy.

Starsi oficerowie jednak cały czas krzywo patrzyli na nowatorskie metody, uważając, że instruktorem jazdy konnej w Grudziądzu może być tylko oficer, który potrafi sam ujeździć wyższą szkołą jazdy, surowego konia. Aby ich przekonać, Leon Kon, który przeszedł przecież szkolenie szkołą maneżową, wybrał masywnego, karego wałacha wschodniopruskiego Fixa i zabrał się za trening. Koń był pojętny i ujeżdżanie posuwało się rażno do przodu. Na treningi przychodzili „austriacy“ oficerowie, także komendant - już generał — Kasprzycki. Poprosił on porucznika o zaprezentowanie trudniejszych ewolucji. Próba wypadła pomyślnie i komendant zmienił zdanie o umiejętnościach Kona.



Łazienki, 1938 r. - polski zespół po zwycięstwie w Pucharze Narodów: rtm. Janusz Komorowski, rtm. Aleksander Rylke, por. Roman Pohorecki, por. Bronisław Skulicz. Czasy, gdy polska odmiana włoskiej szkoły jazdy była już ugruntowana.

Po sukcesach, jakie odnieśli szkoleni przez Leona Kona jeźdźcy w 1924 r. w Lucernie, Fontainebleau i na IO w Paryżu, porucznik czekał na dalszy przydział. Okazało się, że komendant Kasprzycki, do niedawna zwalczający Kona i jego metody, zaproponował mu pozostanie w Grudziądzu i objęcie stanowiska etatowego instruktora jazdy konnej. Porucznik propozycję przyjął z radością. Gdy w 1924 r. szef ekwipacji płk Adamovich przeszedł w stan spoczynku, stanowisko to objął ppłk Jan Kossak, także absolwent CK Militar Reitlehrer Institut, lecz bardziej elastyczny i interesujący się nowym systemem. Rozumiejąc potrzebę unowocześnienia metod szkolenia, zaczął z własnej woli uczestniczyć w treningach prowadzonych przez Kona. Jako zdolny uczeń szybko opanował tajniki naturalnej szkoły jazdy, a w końcu sam zaczął szkolić jeźdźców zgodnie z nowym, naturalnym systemem. Grudziądz, jako szkoła jazdy konnej, zaczął się przekształcać i unowocześniać. Stale doskonalona włoska szkoła jazdy stała się polską szkołą jazdy.

Jesienią 1925 r. odbywa się tu kurs instruktorów, pod kątem stworzenia kadry jeźdźców sportowych. Instruktorem był Leon Kon, a szkolili się m.in.: Michał Antoniewicz, Henryk Dobrzański, Zdzisław Dziadulski, Adam Królikiewicz, Henryk Roycewicz, Edmund Chojecki, Kazimierz Szosland, Michał Toczek.



Leon Kon opracował instrukcję szkolenia koni według naturalnej szkoły jazdy. Nie mogło to być na razie oficjalne wydawnictwo Szkoły w Grudziądzu ani regulamin M.S.Wojsk. Instrukcję (Ujeżdżanie remont, Grudziądz 1925, r. 28) wydał więc Kon prywatnie, używając powielacza. Skromna książeczka wzbudziła powszechne uznanie, a po zatwierdzeniu przez Inspektora Kawalerii gen. Rozwadowskiego, stała się oficjalnym podręcznikiem w Grudziądzu i pułkach. W latach następnych ponoć dwukrotnie wydała ją Księgarnia Wojskowa. W 1927 r. Leon Kon otrzymał polecenie rozszerzenia swego opracowania, które w 1928 r. wydano jako oficjalną instrukcję zatwierdzoną przez M.S.Wojsk. Wersję jeszcze szerszą opublikowano w 1936 r., a po drugiej wojnie światowej Ministerstwo Obrony Narodowej wznowiło instrukcję w 1946 r. i stanowiła podstawę szkolenia do czasu rozwiązania jednostek konnych. Nowy, zgodny z nowym systemem regulamin jazdy konnej opracowali w Grudziądzu J. Kossak i L. Kon. Tak więc oba regulaminy: jazdy konnej i ujeżdżania koni były zgodne i ujednolicone. I oba obowiązywały do II wojny światowej i od 1946 r.



Lewada - ćwiczenie klasycznej szkoły jazdy, wykonywane dziś już tylko na pokazach



Przeszkoda, z którą koń przygotowany wg zasad szkoły klasycznej miałby kłopoty (Młoda Dama i M. Sosnowska)

Sezon szkoleniowy 1924/25 był przełomowy: zastęp maneżowy prowadził jeszcze konserwatywny płk H. Brabec, młode konie szkolił ppłk J. Kossak metodą pośrednią, a zastęp skoczków i wykłady teoretyczne prowadził L. Kon - całkowicie naturalną szkołą. Pułkownik Hubert Brabec (ojciec Eryka Brabeca, wieloletniego sekretarza generalnego PZJ), był w latach 1920-1926 instruktorem jazdy i zastępcą komendanta CWK. Szkolenie kadry w ujeżdżeniu prowadzi ściśle według klasycznych wzorów austriackich.

Na przełomie lat 1926/27 powołana została Grupa Przygotowawcza Sportu Konnego w Grudziądzu, która miała wyłonić reprezentantów kraju i kadrę olimpijską na IO w Amsterdamie 1928. Kierownikiem był Karol Römmel, a instruktorem Kon. Funkcję szefa ekwitacji sprawowali już wyłącznie

zadeklarowani zwolennicy naturalnej szkoły jazdy: mjr Dymitr Ekse, mjr Edmund Chojecki, mjr Michał Antoniewicz i mjr Adam Królikiewicz.

W 1934 r. rtm. Kon odszedł z wojska i został etatowym sekretarzem PZJ. Przez następne kilkadziesiąt lat działał na rzecz sportu jeździeckiego. Jego niespożyta energia przydała się jeszcze wiele razy, najbardziej po II wojnie światowej. Mimo samych braków i zniszczeń, przy nieprzychylnym nastawieniu władz, Major Leon Kon — nie sam, oczywiście — jeszcze raz stawiał wtedy polskie jeździectwo na nogi.

Leon Kon nie był oczywiście jedynym orędownikiem unowocześnienia systemu szkolenia. Obok wymienionych tu zwolenników włoskiej, a później już polskiej szkoły jazdy byli i inni. Jednak w jego działaniach było tyle uporów i konsekwencji, że pozwoliłam sobie przypisać mu jedno z pierwszych miejsc, jeśli nie czołowe w tej — zakończonej sukcesem — walce.

Klasyczna szkoła jazdy konnej, nazywana jest też maneżową, hiszpańską, wiedeńską. Jej źródła tkwią w czasach, gdy rycerz występujący konno, z powodu stylu walki, musiał zachować stabilny dosiad i mocne oparcie w siodle.

Koń odgrywał w bitwie ważną rolę, nie tylko chroniąc siebie i swego jeźdźcę przed ciosami, ale i aktywnie atakując przeciwnika.

Etapem rozwoju tej szkoły były turnieje rycerskie, a później rozmaite zabawy dworskie, między innymi piękne „karuzele“. Koń ujeżdżony klasyczną szkołą ma charakterystyczną, „zebraną“ sylwetkę, jest „krótki“ i „zamknięty“.

Powinien perfekcyjnie wykonywać niełatwe ćwiczenia wyższej szkoły jazdy (zdjęcie). Trening odbywa się niemal wyłącznie na ujeżdżalni — stąd nazwa „szkoła maneżowa“.

Do dziś wykorzystuje się elementy tej szkoły, zwłaszcza w ujeżdżeniu. Przy tym wszystkie młode konie (szkoła europejska) przechodzą kurs jazdy naturalnej, a potem - jeśli mają zostać ujeżdżeniowcami - dalej szkolone są w dużej mierze wedle zasad klasycznych. W Polsce naturalna szkoła jazdy odniosła spektakularny sukces, ponieważ nie mieliśmy tradycji ujeżdżeniowych, a koń-skoczek i koń-wukakawista wymagają przede wszystkim „naturalnego“ treningu. Charakterowi naszych jeźdźców, a często i typowi konia bardziej odpowiadał ten rodzaj jazdy. Tradycje klasycznego systemu jazdy kultywują dziś słynne ośrodki, m.in. we Francji i Austrii. Najbardziej znana jest szkoła wiedeńska, stąd jedna z nazw systemu. „Hiszpańską“ nazwano tę szkołę w Austrii, od miejsca pochodzenia koni.

Włoska, naturalna szkoła jazdy konnej jest dziś najpopularniejszym systemem jeździeckim na świecie, podstawą treningu koni sportowych. Choć od dawna elementy naturalnej szkoły jazdy spotykało się „na wschód od linii Wisły“, to jednolity system stworzył dopiero pod koniec XIX w. Włoch Federico Caprilli. Szkoła włoska kładzie nacisk na podążanie jeźdźcy za ruchem konia, co ma szczególne znaczenie w terenie i skoku, oraz właśnie na rolę treningu w terenie, z wykorzystaniem naturalnych przeszkód. Koń ujeżdżony według szkoły naturalnej jest nieco „dłuższy“ i może mniej perfekcyjny w szczegółach maneżowych ćwiczeń od swego „klasycznego“ kolegi, za to szybciej galopuje, lepiej i efektywniej skacze przez przeszkody.

Polskim wkładem w włoski system jest między innymi nie zaniedbywanie podstawowego ujeżdżenia. Konfrontacja systemu klasycznego z naturalnym nastąpiła w 1902 r., podczas „Pierwszego Międzynarodowego Konkursu Hipicznego“ w Turynie, gdzie rozegrano 30 konkursów.

W 14 zwyciężyli Włosi, w 8 Francuzi, w 6 reprezentanci Austro-Węgier, Niemcy i Belgowie wygrali po jednym, Rosjanie pozostali bez wygranej. Federico Caprilli w skoku na odległość osiągnął 7,40 m, a na wysokość 2,08 m. Cesarz Wilhelm II, po kompromitującym starciu Niemców, zabronił im występów zagranicznych. W Polsce i w innych krajach, gdzie rozwijało się jeździectwo sportowe, były to przede wszystkim skoki i Militari, a potem WKKW A tu szkoła wiedeńska nie mogła już wystarczyć.