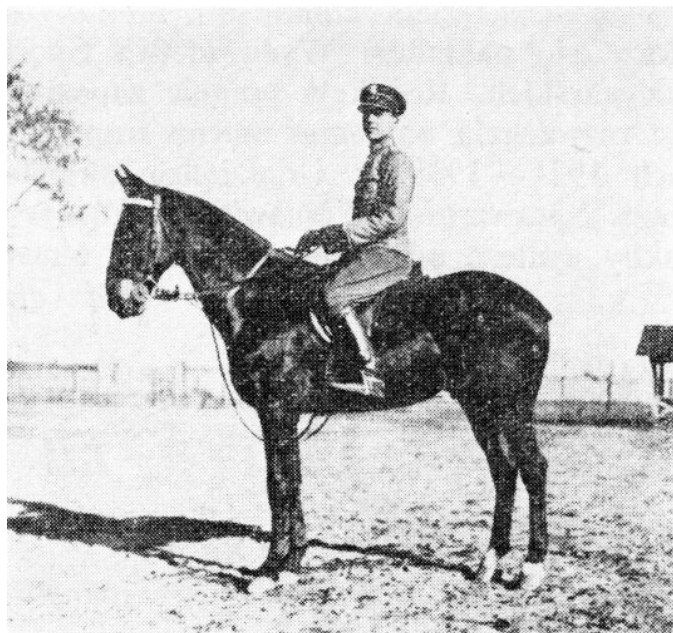
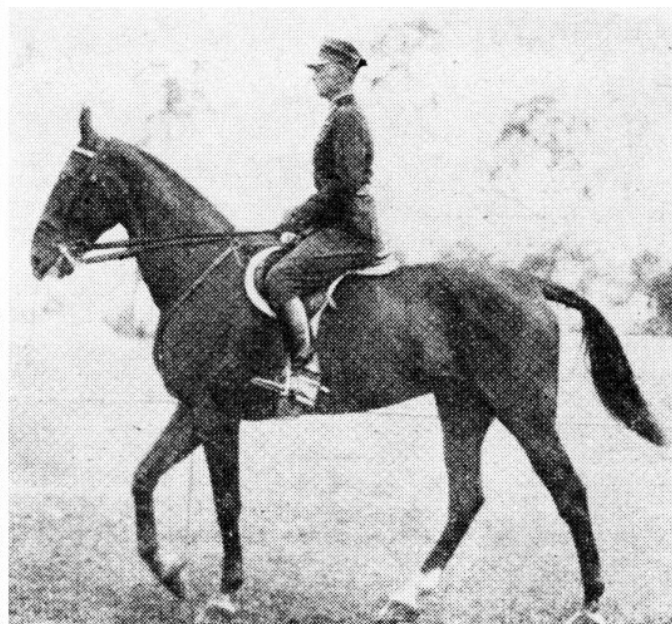


Rozważania na temat polskiej szkoły jazdy konnej

Witold Pruski



Siad stosowany w początkowym stadium formowania się polskiej szkoły jazdy; por. A. Królikiewicz na Picadorze w 1924 r.



Siad stosowany w okresie ugruntowania się w pełni polskiej szkoły jazdy; rtm. H. Roycewicz na Arlekinie III w 1936 r.

W czasopismach i książkach o jeździectwie spotyka się wiadomości o wytworzonej w CWK w Grudziądzu w latach 1921—1939 „polskiej szkole jazdy”. Już w 1923 r. pisał znawca jeździectwa por. Grzegorz Romaszkan, że — „posiadamy obecnie naszą własną polską szkołę jazdy, która wprowadzie jeszcze ciągle znajduje się w stanie powstawania, lecz już zdołała pozyskać pełne zaufanie za granicą”¹.

Od owego czasu, odnoszącego się do początku krystalizowania się „polskiej szkoły”, wzmianki i rozważania o niej zdarzały się coraz częściej. W zbiorowej książce „Wczoraj, dziś i jutro hippiki polskiej”, wydanej w Łodzi w 1957 r., A. Królikiewicz w pobieżnym szkicu historycznym o naszym jeździectwie pisał na s. 28, że „polska szkoła jazdy ukształtowała swój własny kierunek”, odrębny od szkoły włoskiej, a na s. 30 zaznaczył, że do — „stworzenia polskiej szkoły jazdy” — przyczynili się wybitni instruktorzy w CWK w Grudziądzu, którzy wciąż doskonalili polski system jeźdzenia i swe osiągnięcia przekazywali uczniom.

W innej książce A. Królikiewicza „Jeździec i koń w terenie i w skoku”, wydanej w Warszawie w 1958 r., wybitny ten zawodnik i szef ekwitacji w Grudziądzu w latach 1934—1939, pisał, że początkowo w Grudziądzu zanadto przejęto się włoską szkołą naturalną i zgodnie z jej tezami nie doceniano roli starannego ujeżdżenia koni. Wkrótce jednak spostrzeżono się, że system włoski ma swoje niedostatki, zaczęto więc kłaść większy nacisk na ujeżdżenie i — „w rezultacie po okresie prób i zdobyciu pewnych doświadczeń polska szkoła jazdy dość szybko ukształtowała swój własny kierunek. Wykorzystując z dużym wyczuciem i umiarem dodatnie cechy szkoły maneżowej w połączeniu z zaletami szkoły włoskiej Caprillego, wkroczyliśmy jedni z pierwszych w Europie na własną drogę postępu i rozwoju... Polska szkoła jazdy w krótkim stosunkowo czasie zdała chlubnie swój trudny egzamin. Dzięki głośnym sukcesom naszych jeźdźców i koni, odpowiednio przygotowanych i prowadzonych, młoda grudziądzka szkoła jazdy zyskała rozgłos za granicą. W rezultacie czego obce państwa zaczęły wysyłać

¹ G. Romaszkan: „Czy kompromis między dawną a nową szkołą Jazdy jest możliwy?”, *Jeździec i Hodowca*, 1923, Nr 44, s. 358—359.

przedstawiciele swego jeździectwa do nas na naukę i przeszkolenie”.

Otóż nasuwa się pytanie, czy istotnie istniała w latach 1924—1939 polska szkoła jazdy konnej, a jeżeli tak to czym się charakteryzowała? Odpowiedź na takie pytanie nie jest łatwa, niemniej postaram się je rozważyć.

Szkołą jazdy nazywany bywa pewien jasno skryształizowany sposób, lub system jeżdżenia na koniach i ich ujeżdżania, wykoncypowany i doświadczony zazwyczaj przez jakiegoś szczególnie uzdolnionego jeźdźcę, który zdołał go obmyślić i wprowadzić w życie, a następnie pozyskać naśladowców lub współpracowników do sukcesywnego jego rozwijania i ulepszania. W tym dalszym etapie dąży się przeważnie już wspólnymi siłami do nadania szkole wyraźnych cech znamionujących swoistość jej założeń i odrębność od innych istniejących już szkół.

Jedne szkoły pojawiały się i istniały krótko, inne, bardziej rzeczowo ujęte, prosperowały długo, po kilkudziesiąt lat, a nawet i przez stulecia. Zasadniczą cechą szkoły, dającą jej prawo do tego miana, jest słuszność jej założeń w stosunku do zamierzonego celu, praktyczność i odrębność od innych.

Do najstarszych szkół jazdy, bo istniejących przez kilka stuleci aż do czasów obecnych, należała i należy patronowana od XVI w. przez dynastię Habsburgów — Hiszpańska Dworska Szkoła Jazdy (Spanische Hofreitschule), zapoczątkowana w Hiszpanii, rzekomo około 1572 r., a kultywowana według całkowicie już pewnych danych od 1735 r., kiedy to została zainstalowana w wiedeńskim Burgu. Jest to klasyczna maneżowa wyższa (wysoka) szkoła jazdy, istniejąca do dziś, kultywująca precyzyjnie wykonywane skomplikowane sztuczne ruchy, posługująca się prócz pracy nad końmi w siodle jeszcze i sztucznymi pomocami, jak ćwiczenia pomiędzy pilarami, zaprawianiem koni pieszo w rękę itp.

Do bardzo starych i długo prosperujących szkół należała francuskiego mistrza, kawalkatora króla Henryka Walezego — Antoine de Pluvinet (1555—1620), która rozpowszechniła się w wielu krajach. Następnie wielką rolę odegrała szkoła innego francuskiego mistrza François Robichon de la Guérinière (1600—1751), nauczyciela konnej jazdy królewicza, a potem króla Francji Ludwika XV. W Anglii poważną pozycję pozyskała szkoła Williama Jamesa ks. Newcastle (1592—1676). W Niemczech szkolnego jeźdźcę Georga Engelhardt von Löhneisen, żyjącego na przełomie XVI i XVII w. Poza tym istniały oczywiście dawne szkoły i innych, lecz mniej głośnych mistrzów.

W późniejszych już czasach w XIX wieku, potworzyli własne szkoły jazdy we Francji: François Baucher (1796—1873), Antoine d'Aure (1799—1863), Charles Raabe (1811—1889), François Favezot de Kezbrech (1837—1905), James Fillis (1834—1913) i inni. W Niemczech: Ludwig Hünnersdorf, E. Seidler, Louis Seeger, Gustav Steinbrecht, Paul Plinzner (1853—1920) i inni.

Szczególnego jednak wzięcia w wieku XX doznała naturalna szkoła włoska, opracowana przez kpt. Federico Caprilli (1870—1907) w Szkole Kawalerii w Pinerolo we Włoszech.

Jednocześnie z powstawaniem szkół, wypracowywanych przez poszczególnych mistrzów, gruntowały się inne, tworzone zbiorowym wysiłkiem najczęściej instruktorów i uczniów wojskowych szkół kawalerii. A więc powstała szkoła wersalska, saumurska, hanowerska, wiedeńska (Militär Reitlehrer Institut), szwedzka w Stromshölm i inne.

W Polsce uprawiano od wieków połową jazdę wojskową oraz myśliwską za psami, ale do jazdy maneżowej nigdy nie miano u nas inklinacji i nie tworzone w tym zakresie własnych szkół. Próbę zaszczepienia w Polsce starej włoskiej maneżowej jazdy uczynił w 1603 r. Marszałek Wielki Litewski Krzysztof Monwid Dorohostajski (1562—1615), opracowawszy i wydawszy wielkim kosztem specjalne o tym dzieło „Hippica to iest o koniach księgi”, Kraków 1603. Wysiłek ten nie dał jednak żadnego wyniku i zamiłowania do jazdy maneżowej i ujeżdżania koni tą metodą w kraju nie zaszczepił. Za Księstwa Warszawskiego 1807—1812 i Królestwa Polskiego 1815—1831 posiłkowano się obcymi,

głównie francuskimi regulaminami jeżdżenia i ujeżdżania koni i własnej szkoły jazdy także nie stworzono.

Dopiero z odzyskaniem suwerenności państwowej i z powstaniem w 1918 r. własnej armii zaczęto niebawem opracowywać polskie regulaminy i prowadzić pracę nad ujednoczeniem zasad jazdy konnej w wojsku.

W CWK w Grudziądzu, początkowo mniej więcej do 1924 r., nauczano jazdy konnej według austriackiej szkoły Militär Reitlehrer Institut w Wiedniu, lecz nie kultywowano jej w czystości stylu i nie tworzono z niej odmiany grudziądzkiej. Wcześniej zawitały tu nowe prądy naturalnej włoskiej szkoły, wniesione przez por. L. Kona, mjr. D. Exe i mjr. K. Rómmla. Szkoła włoska nie została jednak zaszczerpiona w Grudziądzu w czystej swej formie, przetransponowanej wprost z Pinerolo przez instruktorów włoskich lub polskich oficerów, którzy byliby wysłani na dłuższy kurs jazdy do Włoch. Wprowadzona została drogą okrężną poprzez Petersburg, gdzie nauczyli się jej D. Exe, K. Rómmel, L. Kon i S. Zahorski, a więc z drugiej już ręki.

Ze względu na rozwijające się w owym czasie w Europie i w Polsce konkursy hipiczne — naturalna włoska szkoła, jako szczególnie przydatna do tego celu, znalazła w Grudziądzu żarliwych adherentów i w bardzo szybkim czasie całkowicie wyparła w nauczaniu i uprawianiu austriacką szkołę Reitlehrer Institutu.

Ponieważ do Grudziądza w ciągu całego okresu istnienia tam CWK nie sprowadzono ani jednego instruktora z Włoch, a własnych oficerów nie wysyłano w celu zgłębienia włoskiej szkoły na miejscu w Pinerolo, więc w Grudziądzu zaszczerpiona tam w 1923 r. naturalna włoska szkoła rozwijała się w czysto swojskich warunkach inwencją samych Polaków. Dopiero w 1933/34 r. został wysłany na staż do Pinerolo i Saumur mjr A. Królikiewicz, kiedy polska szkoła jazdy w Grudziądzu była już właściwie ugruntowana i wyjazd jego w niczym już nie wpłynął na kształtowanie polskiej odmiany szkoły naturalnej.

Zasadniczym kanonem naturalnej włoskiej szkoły stało się dążenie do zaoszczędzania przy użytkowaniu koni ich sił i unikanie niepotrzebnych żądań, pozostawianie im swobody w takim ustawianiu w ruchu poszczególnych partii ciała, a więc tułowia, kończyn, szyi i głowy, aby instynktownie koń mógł przy najmniejszym zużyciu sił zachować równowagę wspólnej bryły, jaką stanowi jego ciało wraz z siedzącym na nim jeźdźcem. Szkoła włoska odrzuciła ujeżdżanie koni w manezju, jako że tam żąda się przeważnie ruchów sztucznych, odrzuciła potrzebę zbierania koni wodzami i łydkami, a ujeżdżanie przeniosła w teren i to możliwie urozmaicony, gdzie koń miałby możliwość naturalnego równoważenia się bez sztucznych nakazów w tym względzie ze strony jeźdźca.

Dążąc do dania koniowi daleko posuniętej swobody ruchów, szkoła włoska popadła jednak w przesadę, pomniejszając znaczenie ujeżdżenia i rozkazodawczej roli jeźdźca. Z istoty aktywnej, wciąż sygnalizującej koniowi drobnymi ruchami ciała, wodzami, łydkami, a w razie potrzeby i ostrogami, co koń ma w danej chwili czynić, w systemie włoskim jeździec stawał się istotą stosunkowo bierną i popadającą w przykrą sytuację jeżeli koń odmawiał żądaniom w drobnym nawet zakresie, nie mówiąc już o jawnym nieposłuszeństwie. W szkole włoskiej nie doceniano posługiwania się przez jeźdźca dla wymuszenia od konia uległości krzyżem i łydkami. Lekki dosiad na krótkich strzemionach utrudniał też wymuszanie od konia pełnego posłuszeństwa.

Naturalna szkoła włoska była natomiast wysoce przydatna do konkursów hipicznych jako że w pełni opanowała technikę skoku przez przeszkody i właśnie dzięki temu doznała dużego wzięcia w wielu krajach. Włosi stali się mistrzami w pokonywaniu przeszkód, ale nie wybili się w innych dyscyplinach, a więc — w precyzyjnym ujeżdżaniu koni i w WKKW. Na Olimpiadach i w innych poważnych międzynarodowych zawodach Włosi do tych dyscyplin w ogóle nie stawiali, gdyż nie mieli żadnych szans powodzenia.

Zaszczepiona około 1923 r. w Grudziądzu naturalna włoska szkoła jazdy znalazła tu specyficzne warunki do rozwoju i kształtowania się w szczegółach, co wyjaśniają następujące okoliczności.

Ministerstwo Spraw Wojskowych, dbając o należyte wyszkolenie oficerów broni jezdnych, wprowadziło w 1923 r. zawody konne o Mistrzostwo Wojska Polskiego. Zawody te składały się wówczas z następujących prób: ujeżdżenia na czworoboku, władania bronią białą i palną, konkursu hipicznego. biegu dystansowego na przestrzeni 55 km i steeple chase. Pierwsze tego rodzaju zawody odbyły się w dniach od 5 do 8 października 1923 r. w okolicach Wilanowa. Potem władze zmieniły nieco reguły tych urób, zawsze jednak utrzymywana była w nich próba ujeżdżenia koni na czworoboku. Mistrzostwa Wojska rozgrywano corocznie aż do 1938 r., a w 1939 r. nie odbyły się już z racji zagrożenia, a następnie wybuchu wojny.

Począwszy od 1931 r. Polski Związek Jeździecki zaczął organizować Mistrzostwa Jeździeckie Polski w trzech dyscyplinach: ujeżdżeniu, skokach przez przeszkody i w WKKW. Obydwoma Mistrzostwami bardzo przejmowały się wszystkie pułki kawalerii, dywizjony artylerii konnej i oddziały konne KOP, jak też CWK w Grudziądzu i CWA w Toruniu i szykowały się do nich starannie. Ponieważ w skład Mistrzostw wchodził konkurs ujeżdżenia na czworoboku, więc zarówno w pułkach, jak i w CWK w Grudziądzu i CWA w Toruniu szkolono oficerów w ujeżdżeniu i poprawnej jeździe na czworoboku. Niezależnie od tego na zwykłych konkursach hipicznych w kilku miastach, a również na centralnych zawodach w Warszawie rozgrywano specjalne konkursy ujeżdżenia, do których stawało coraz więcej jeźdźców.

Nie bez znaczenia dla szkolenia naszych jeźdźców pozostawała okoliczność, że nasze drużyny wykazywały szczególną sprawność w WKKW, w skład których, jak wiadomo, wchodzi również próba na czworoboku.

Wszystko to miało swój wyraźny wpływ na szkolenie oficerów w CWK w Grudziądzu i w CWA w Toruniu i na ich osobiste zainteresowania. W obydwu szkołach zwracano uwagę na ujeżdżenie, byle nie posunięte maneżowo zbyt daleko wkraczając w „wyższą szkołę”; poświęcano jemu sporo czasu i stopniowo do polskiej odmiany naturalnej szkoły, jaką uprawiano w obydwu szkołach, wszedł element ujeżdżenia w silniejszym stopniu aniżeli miało to miejsce w rdzennej włoskiej szkole w jej ojczyźnie.

Podsumowując powyższe okoliczności, należy stwierdzić, że w Polsce powstała w latach 1924—1939 rodzima odmiana naturalnej włoskiej szkoły jazdy, a głównym ośrodkiem, gdzie się ona wykształciła i skąd rozpowszechniła się po całym kraju, było CWK w Grudziądzu.

Od włoskiej — polska odmiana różniła się większym opanowaniem koni przez lepsze ich ujeżdżenie, większą aktywnością jeźdźców w oddziaływaniu na konie za pośrednictwem pomocy i większą wszechstronnością wyrobienia koni aniżeli u Włochów. W wyniku tego polscy jeźdźcy często zwyciężali w WKKW, czego nie potrafili dokonywać Włosi.

Że grudziądzka odmiana naturalnej włoskiej szkoły zasługiwała na swe własne miano — mogą posłużyć następujące dowody. Jeźdźcy tą szkołą polscy zawodnicy zwyciężali na wielu międzynarodowych zawodach i Olimpiadach, i to pokonywali niejednokrotnie czołowych jeźdźców Europy, a nawet i świata. Samo zdobycie 18 Pucharów Narodów na międzynarodowych zawodach oraz 4 medali olimpijskich świadczy o tym, iż szkoła ta nie była zła.

Za uznaniem faktu powstania rodzimej polskiej odmiany szkoły naturalnej przemawia także okoliczność, że polscy zawodnicy, i to nie tylko ci czołowi, którzy byli wysyłani na międzynarodowe zawody, ale i szeroka rzesza jeźdźców krajowych wykazywała duże wyrównanie co do stylu jazdy, siadu i sposobu prowadzenia koni, co często podkreślali obcokrajowi rzeczoznawcy i prasa zagraniczna. Znamca tej miary co Gustaw Rau pisał w sprawozdawczej książce o Olimpiadzie w Berlinie w 1936 r., że polscy zawodnicy wykazali: „zupełnie wyrównany obraz. Wyjątkowo elastyczni jeźdźcy. Wszystko

w stylu najlepszej i udoskonalonej włoskiej szkoły. Łydki bardzo dobrze umiejscowione, udzielają napędzającej pomocy. Ostrożne, nisko osadzone ręce. Dobre, pełne wyczucia dostosowanie się do ruchów konia. Ciało stale cokolwiek przed linią pionową. Konie idą dobrze naprzód. Równomierny, płynny sposób jeźdzenia”.

Istotnie styl jazdy polskich oficerów był elegancki, postawa na koniu swobodna, niczym nie wymuszona, siad nie męczący ani jeźdźca, ani konia, zawsze zgodny z ruchem konia, użycie pomocy dyskretne, duża umiejętność prowadzenia koni w każdym terenie i sytuacji, jak też w każdym tempie. Sylwetki mieli smukłe, lekkie, zharmonizowane z ruchami koni, nie wypadali ze swego stylu i podczas skoków. Cechował ich spokój w prowadzeniu koni, połączony jednak z dostateczną energią i jawną wolą zwycięstwa.

Konie polskie jeżdżone szkołą grudziądzką wykazywały również jednolity styl, pełne opanowanie ruchów, dobry układ ciała przy pokonywaniu przeszkód, należyte skracanie się na ciasnych odcinkach parcoursów i przeciwnie — maksymalne rozciąganie się na przeszkodach szerokich. Konie przygotowane do zawodów, oczywiście z pewnymi wyjątkami, dawały się miękko prowadzić bez walki z jeźdźcem, doskonale wzmagaly tempo tam gdzie zachodziła potrzeba, a hamowały go w innych okolicznościach.

Główna różnica pomiędzy odmianą polską, a rdzennie włoską polegała więc na tym, że w polskiej jeździec miał więcej inicjatywy, więcej wymagał posłuszeństwa od konia w detalach jazdy, nakazywał mu niekiedy przybieranie konkretnego układu poszczególnych partii ciała dla wykonania pewnych zadań. W polskiej szkole dalej był posunięty czynnik ujeżdżenia aniżeli we włoskiej i to powodowało, że konie polskie pozostawały bardziej w ręku jeźdźców aniżeli włoskie.

Dość obrazowo charakteryzowały odrębności szkoły włoskiej i polskiej stosowne wyjątki z regulaminów ujeżdżania koni, które tak definiowały stosunek jeźdźca do konia. We włoskiej „Instrucione a cavallo e addestramento ippico per l'arma di Cavallerie” z 1932 r. powiedziane było: „Pozostawić koniowi zupełną swobodę w używaniu jego środków naturalnych, w przyjęciu przez niego dowolnej postawy tułowia, głowy i szyi oraz zupełnej swobody posługiwania się nimi, dowolności używania i zmiany swej równowagi w każdej sytuacji, a w czasie pracy i ruchów konieczności umiejętnego towarzyszenia tym ruchom przez jeźdźca”.

Natomiast polska „Instrukcja ujeżdżania koni” z 1936 r. nakazywała: „Przy ujeżdżaniu konia ujeżdźczowi nie wolno liczyć tylko na instynkt konia w przystosowaniu się do noszenia jeźdźca, czyli na jego instynktowne zdolności do równoważenia się. Ujeżdźcz powinien pod kierunkiem instruktora wskazywać koniowi drogę do równoważenia się”.

Na międzynarodowych zawodach i przy bytności obcokrajowych oficerów w Polsce zwracała ich uwagę swoista sylwetka polskich oficerów na koniach, duże wyrównanie stylu jazdy polskich zawodników i osiągnięte przez nich zwycięstwa. Stopniowo powstało więc w Europie, a nawet i w Ameryce, zainteresowanie polskim stylem jazdy i polską szkołą w Grudziądzu. Zaczęto zwiedzać CWK w Grudziądzu, jak też przysyłać do niego obcokrajowych oficerów na roczne i dwuletnie kursy jazdy konnej i na ogólne przeszkolenie. Począwszy od 1923 r. kształcili się w Grudziądzu oficerowie amerykańscy, estońscy, łotewscy, szwedzcy i węgierscy. Świadczyło to niezbicie, że polska szkoła jazdy konnej zjednywała sobie uznanie na świecie i starano się zapoznać z jej zasadami na miejscu w Grudziądzu.

Wszystko powiedziane wyżej upoważnia do stwierdzenia faktu, że w CWK w Grudziądzu została stworzona w latach 1924—1939 swoista odmiana naturalnej włoskiej szkoły jazdy konnej, którą śmiało można nazwać odmianą polską. Z drugiej jednak strony pozostaje bezspornie inny fakt, że w gruncie rzeczy była to szkoła naturalna wypracowana w swych najistotniejszych założeniach we Włoszech, a w Polsce przeobrażona została tylko w jej pewną odmianę, którą można nazwać odmianą polską.

Nie ujmując więc nic wiekopomnej zasłudze kp.t F. Caprillego ze stworzenia nowej i na wskroś oryginalnej naturalnej szkoły jazdy i późniejszym włoskim mistrzom, którzy tę szkołę doskonalili, należą się też słowa uznania i utalentowanym polskim jeźdźcom, jak też instruktorom w Grudziądzu za to, że potrafili zaczerpnąć ze szkoły włoskiej wszystko to co było w niej najistotniejsze, a dodać od siebie takie elementy, które uczyniły polską odmianę naturalnej szkoły szczególnie przydatną dla naszych potrzeb i usposobienia narodowego.

Scharakteryzowawszy w ogólnym zarysie polską odmianę naturalnej włoskiej szkoły jazdy powiedzieć jeszcze należy słów kilka o czołowych jeźdźcach, którzy ją uprawiali, doskonalili, a następnie przekazywali w tej ulepszonej formie młodszemu pokoleniom.

Niewątpliwym asem, który założył podwaliny tej szkoły, był Karol Rómmel, utalentowany i wszechstronny jeździec, który wywarł na całe nasze jeździectwo ogromny wpływ, zaszczipiając mu właśnie ten swoisty elegancki styl, którym tak zachwycali się obcokrajowi znawcy. K. Rómmel nie był jednak urodzonym pedagogiem i nie miał daru jasnego tłumaczenia co należy czynić, aby osiągnąć szczyty umiejętności jeździeckich. Uczniowie jego bardziej korzystali z podpatrywania sposobu jego jeżdżenia i prowadzenia koni, a następnie naśladowaniu tego co czynił mistrz, aniżeli z tłumaczenia przez niego subtelnym poczynąm demonstrowanych przykładem na koniu.

K. Rómmel nigdy nie piastował etatowego szefostwa ekwitacji w Grudziądzu, lecz bywał wyznaczany doraźnie na instruktora różnych kursów jazdy, przede wszystkim w zaprawianiu zawodników do Olimpiad i dużych zawodów międzynarodowych. Natomiast stanowiska szefów ekwitacji zajmowali w CWK w Grudziądzu następujący oficerowie: w latach 1920—1924 płk Franciszek Adamovich, 1924—1928 mjr Jan Kossak, 1928—1929 mjr Dymitr Exe, 1929—1930 mjr Edmund Chojecki, 1930—1934 mjr Michał Antoniewicz i w latach 1934—1939 mjr Adam Królikiewicz.

Wybitnym instruktorem był w latach 1923—1939 Leon Kon. Powierzano mu funkcje instruktorskie w rozmaitej formie, nawet na mocy kontraktu, gdy w 1934 r. przeniesiony został na emeryturę i piastował stanowisko sekretarza PZJ.

Uzdolnionym jeźdźcem, a jednocześnie utalentowanym instruktorem, który wywarł duży wpływ na swoich uczniów, był mjr Michał Antoniewicz i wielką stratą dla CWK w Grudziądzu stało się przeniesienie go w końcu 1934 r. na inne stanowisko.

Mjr Adam Królikiewicz jako instruktor niczym specjalnym się nie zaznaczył, a zresztą i jako zawodnik po utracie wybitnych skoczków Picadora i Jaśka nie zajmował już przodującej pozycji.

Duży postęp zaczął zarysowywać się w Grupie Sportu Konnego od czasu wyodrębnienia jej w 1936 r. w samodzielną jednostkę szkoleniową pod kierownictwem mjr. K. Szoslanda. Zwrócono wówczas dużą uwagę na systematyczną pracę zarówno w ujeżdżeniu, jak i w pokonywaniu przeszkód i wreszcie w biegach terenowych. Rezultaty przyszły bardzo szybko i nasi jeźdźcy znów zaczęli odnosić duże sukcesy na najtrudniejszych zawodach międzynarodowych.

Tuż przed wybuchem wojny konie Grupy Sportu Konnego zostały ewakuowane z Grudziądza i skierowano je do koszar 1 pułku strzelców konnych w Garwolinie. Zdążając tam pieszym marszem zatrzymano się na odpoczynek pod Górą Kalwarią i konie ulokowano w dużej stodole. Tymczasem miał miejsce nalot lotniczy, bomba trafiła w stodołę, pozabijała konie, a reszty zniszczenia dokonał gwałtowny pożar.

Oficerowie z CWK i CWA przydzielani zostali do różnych formacji, walczyli w kraju, a potem na wielu frontach na obczyźnie. Po skończonej wojnie los rozniósł ich po całym świecie. Jedni ze znanych zawodników i instruktorów pozostali w kraju i zajęli się niebawem szkoleniem młodego pokolenia w doraźnie montowanych ośrodkach jeździeckich, przeważnie przy stadninach państwowych. Należeli

do tych Karol Rómmel, Leon Kon, Adam Królikiewicz, Henryk Roycewicz, Jan Mickunas, Jan Mossakowski, Wiktor Olędzki i inni. Większość jednak los rozproszył po wielu krajach świata i tam znaczna ich część wybiła się jako cenieni instruktorzy, którym powierzane było szkolenie nawet na najwyższym poziomie, a mianowicie zawodników na Olimpiady i do wielkich zawodów międzynarodowych. Do pięcioboju na Olimpiadzie w Londynie w 1948 r. przygotowywali w Aldershot konie mjr J. Trenkwald, mjr S. Kulesza, mjr M. Gutowski, mjr J. Komorowski i inni. Poza tym mjr S. Kulesza był kierownikiem drużyny skoczków w Irlandii i Belgii, jak też trenerem w Kanadzie i USA. Mjr J. Komorowski przez wiele lat był kierownikiem drużyn skoczków i WKKW w Argentynie, a kilka lat temu powrócił na stałe do kraju. Mjr M. Antoniewicz jest trenerem koordynatorem w USA. Ppłk M. Gutowski pozostaje właścicielem szkoły jazdy i kierownikiem drużyny w Kanadzie. Por. J. Iwanowski prowadzi tattersall i klub jeździecki w Kapsztadzie w Południowej Afryce. Mjr W. Lewicki jest klubowym trenerem w Kanadzie. Mjr A. Męczarski szkoli jeźdźców w Urugwaju. Rtm. A. Peregorodzki był kierownikiem drużyny WKKW w Kanadzie. Rtm. R. Pohorecki jest trenerem klubowym w Brazylii. Mjr B. Skulicz został właścicielem szkoły jazdy konnej w Belgii. Rtm. K. Wickenhagen i syn jego por. S. Wickenhagen byli trenerami w Argentynie. Ppłk W. Zgorzelski zajmował wiele stanowisk w szkoleniu jeźdźców i całych drużyn w Argentynie, Irlandii, Urugwaju i USA. O wielu innych danych nie posiadam.

Widzimy z powyższego, że dawni polscy zawodnicy w konkursach hipicznych i WKKW byli i są jeszcze do dziś cenieni na świecie jako wyrobieni instruktorzy i wielu z nich zajmowało wysokie stanowiska w szkoleniu zawodników do zmagania najwyższej klasy. Służy to za jeszcze jeden dowód, że polska szkoła jazdy konnej, wytworzona w Grudziądzu, była dobra, a podstawowe jej założenia zostały rozprawdzone po świecie przez licznych jej dawnych wychowanków, a później instruktorów.

Cała plejada polskich jeźdźców przyczyniła się w latach 1921—1939 do znacznego podniesienia sztuki jazdy konnej w Polsce oraz przysporzyła rozgłosu rodzimemu sportowi licznymi zwycięstwami na zawodach międzynarodowych i na Olimpiadach. Życzyć więc obecnie należy, aby młode pokolenie kontynuowało dzieło swych zasłużonych poprzedników i aby znowu polska flaga narodowa coraz częściej powiewała jako symbol zwycięstwa sportu polskiego na stadionach świata.