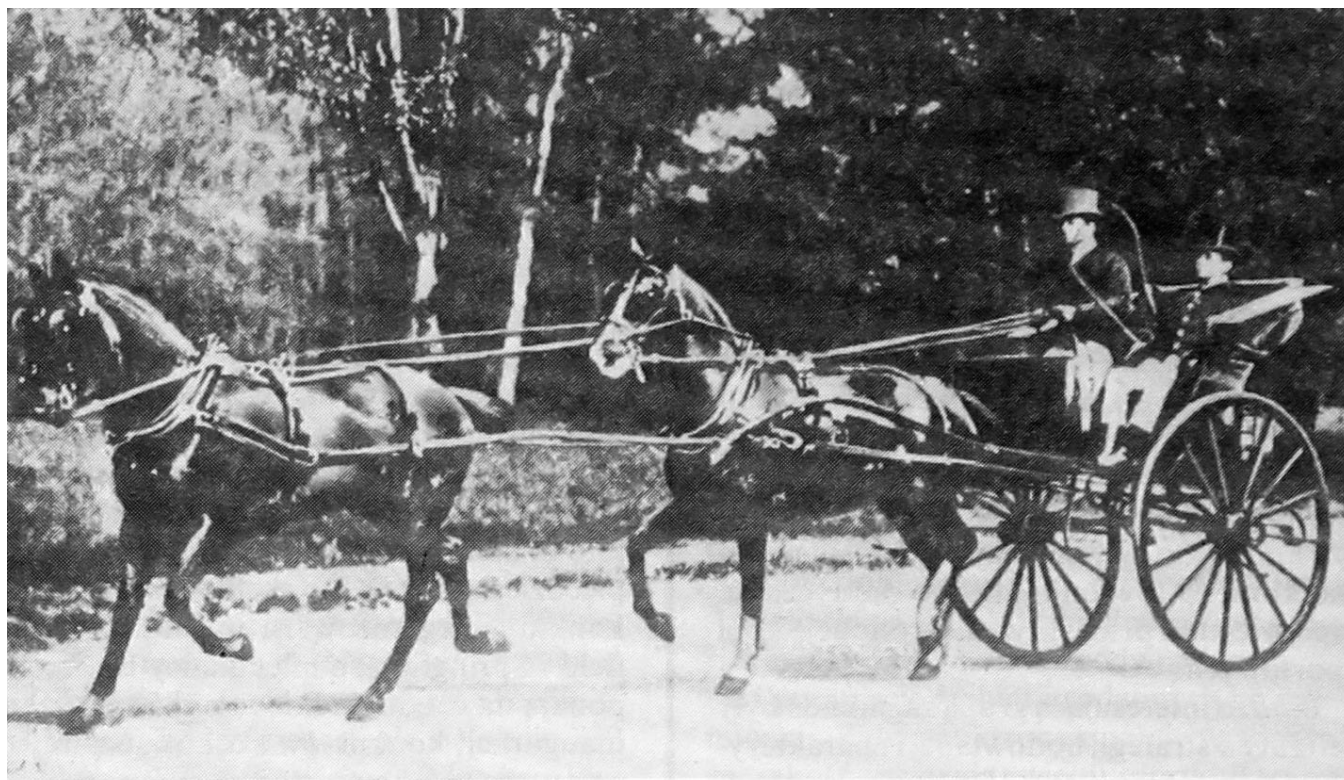


Historia jeździectwa, cz. II

Narodziny nowoczesnego jeździectwa

Witold Domański



Pokazy zaprzęgów należały do stałych części zawodów konnych w Grand-Palais w Paryżu. Tu tandem grafa Lauristona w czasie przejażdżki w Lasku Rulońskim.

Podczas gdy Europa przyjęła rok 1864 za datę narodzin jeździectwa na tym kontynencie, Amerykanie twierdzą, że u nich nastąpiło to nieco wcześniej, bo w początkach lat pięćdziesiątych XIX w. Powołują się na konkursy organizowane w Virginii, Lakefield i Springfield, a mieszkańcy Upperville podają nawet dokładnie rok 1853 jako datę inauguracji konkursów skoków. Są to jednak ustne przekazy, którym można wierzyć lub nie. Nie podlegającym jednak dyskusji faktem jest, że w 1883 roku odbył się w starej składnicy kolejowej Madison Squar Gardens w Nowym Jorku zorganizowany pierwszy Horse Show, jak po angielsku nazywają konkursy skoków. Gwoździem programu, podobnie jak w Europie, były skoki na wysokość. Istnieją zapisy o ustanawianych na konkursach rekordach w tej konkurencji. I tak w 1883 — 183 cm, w rok później — 198 cm, w 1888 — 208 cm, a w 1891 — 216 cm.

Dowodem szerszego zainteresowania opinii społecznej konnym sportem wyczynowym w Anglii było założenie w 1884 r. specjalistycznego pisma „Horse and Hound” („Koń i pies myśliwski”) ukazującego się do dziś. W tych czasach na łamach tego pisma dominowała tematyka wyścigów i polowań par force, ograniczająca się do zdarzeń na Wyspach. Natomiast ukazujący się od 1894 r. w Paryżu tygodnik „Le Sport universel illustre”, który obok innych dziedzin sportu wiele miejsca poświęcał zawodom konnym, szybko nabrał charakteru informatora w skali międzynarodowej. Dzięki temu czasopismu można dziś uzyskać wiarygodne informacje o konkursach tamtych lat, a więc również i tych rozgrywanych początkowo w Palais de l’industrie, a po jego rozbiórce w Grand Palais.

Ostatnie dziesięciolecie XIX wieku było znaczącym okresem rozwoju jeździectwa, które początkowo traktowano jako próbę sprawności służbowych koni kawalerii i artylerii, jako test wydolności koni hodowli krajowej, a dopiero na końcu jako rozrywkę dla miłośników koni.

Obok konkursów w skokach przez przeszkody zaczęły się rozwijać w latach dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku zawody w powożeniu zaprzęgami i w rajdach długodystansowych, również w sensie wyczynowym. Te ostatnie straciły na popularności po wybuchu I wojny światowej, ale ostatnio powrócono do nich z dużym rozmachem.

Pierwszym rajdem, który odbił się głośnym echem w Europie Środkowej był zorganizowany w 1902 r. 600-kilometrowy rajd na dwu trasach równocześnie: Berlin — Wiedeń i Wiedeń — Berlin. Do Wiednia dotarło 132 niemieckich oficerów. Zwycięzca, porucznik Reitzenstein przebył tę trasę w 73 godziny i 10 minut, podczas gdy porucznik Strahemberg z grupy 118 oficerów austriackich, którzy zjawili się w stolicy Prus, miał czas o półtorej godziny krótszy. Ten wyczyn przypłacił życiem jego koń, który padł za metą na zawał serca.

Powyższe rajdy przebiegały zasadniczo po terenie płaskim. Były jednak rajdy, choć krótsze, ale bardziej męczące, gdyż organizowane w terenach górzystych. Nieco wcześniej niż rajd niemiecko-austriacki odbył się w Szwajcarii taki rajd na trasie: Ziirich (400 metrów n.p.m.) przez Thun, Brüning (1035 metrów n.p.m.) i z powrotem do Ziirichu. Trasę długości 305 km ukończyło 6 z ośmiu uczestniczących koni. Zwycięzcą został major kawalerii de Loyes na koniu hodowli angielskiej. Jego czas wyniósł 37 godzin i 7 minut. Warto podkreślić, że jeździec nie cały czas jechał na koniu, bo 58 km pokonał pieszo. Koń spożył w czasie rajdu 16 kg owsa, 8 kg siana, 4 kg suchego chleba i 1 kg cukru.

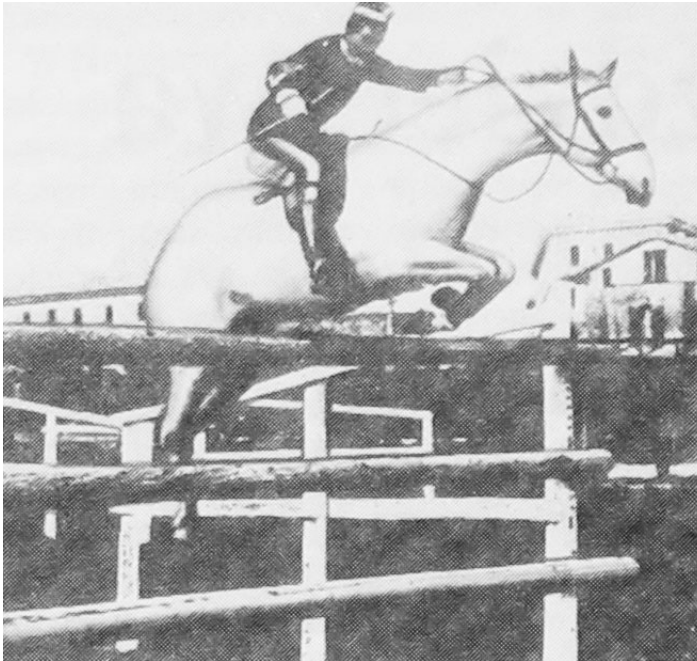
Wiele rajdów organizowali również Francuzi, zarówno w formie współzawodnictwa jak i w celach spektakularnych, jak na przykład uczynił to Charlie Cottu, który udał się samotnie z Paryża do Wiednia, co zabrało mu 12 dni 13 godzin i 43 minuty. Można powiedzieć, że w tamtym czasie najwięcej uwagi skupiały właśnie rajdy, ale konkursy skoków zaczęły zdobywać coraz większą popularność, aby w niedługim czasie wysunąć się na czoło konkurencji jeździeckich. Miarą tej wzrastającej popularności było utrwalenie się w pamięci miłośników sportu nazwisk czołowych jeźdźców, zwycięzców licznych konkursów krajowych i międzynarodowych. I tak we Francji sławę zdobyli sobie oficerowie P. Simeon, H. Dutech, a wśród „czerwonych fraków”, jak nazywano jeźdźców cywilnych, A. Wignolle oraz ks. Napoleon Murat. Jednak zdecydowanie pierwsze miejsce wśród nich dawano Henry Leclercowi, który zadebiutował w 1885 r., a już w dwa lata później zaczął odnosić pierwsze znaczące sukcesy. W 1901 i 1903 r. wygrał Puchar Paryża, który był odpowiednikiem dzisiejszego Grand Prix. Tej samej rangi nagrody zdobywał na hipodromach Belgii i Szwajcarii, a w 1908 r. ustanowił rekord swego kraju w skoku na wysokość 225 cm dosiadając klaczy Lady Belle.

W okresie lat dziewięćdziesiątych ubiegłego stulecia ogromną aktywność w organizowaniu konkursów wykazywała Belgia. W samym 1896 r. odbyło się w tym kraju 15 zawodów, a wśród nich nawet dwa pięciodniowe mityngi. Do najpopularniejszych hipodromów tego kraju należały: Bruksela, Spa, Antwerpia i Gandawa. Stymulatorem udziału w tych konkursach były nagrody pieniężne dla właścicieli zwycięskich koni. Ich kwoty wynosiły dziesiątki tysięcy franków, z których 1/3 przeznaczano na premie dla najpiękniejszych eksterierowo koni, zarówno tych uczestniczących w skokach jak i tych z zaprzęgów. We Francji nagrody były wyższe, na przykład w Paryżu 125000 franków.

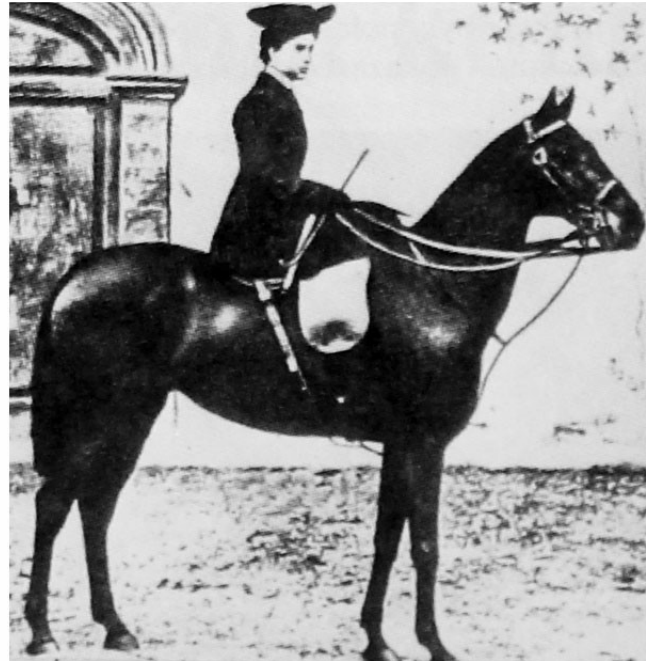
W 1900 roku, w czasie Wielkiej Wystawy Światowej konkursy paryskie przeniesiono z Palais de l'industrie do Grand Palais, gdzie odbywały się aż po lata pięćdziesiąte XX w., co dwa lata na zmianę z zawodami na otwartym powietrzu. Mityng rozpoczynał się zawsze konkursami na parkurach, a w dniu ostatnim walczone o Puchar Paryża w konkurencji skoku na wysokość. W konkurencji międzynarodowej walczyli jeźdźcy wojskowi, co zdobywało sobie coraz większe zainteresowanie zawodników zagranicznych. W ramach tego wojskowego mityngu odbywały się zawody o Nagrodę Pułkową między oficerami francuskimi. W oddzielnej klasyfikacji walczyli oficerowie w kategorii dla kawalerii ciężkiej, czyli kirasjerów, dragonów oraz artylerzystów i taborytów i osobno w kategorii kawalerii lekkiej, to jest huzarów i strzelców konnych.

Pierwszy konkurs ciężki wygrał w 1899 r. porucznik artylerii Jean Cariou na koniu Pope, który 13 lat

później zdobył pierwszy w historii jeździectwa złoty medal olimpijski w skokach przez przeszkody. Konkurs lekki zakończył się sukcesem rotmistrza huzarów Simeona na koniu Moscovite. Na parkurze o długości 710 metrów stało 9 przeszkód, których wysokość nie przekraczała 120 cm, a szerokość rowu z wodą 3 m. Puchar Paryża w skoku na wysokość wygrał P. Duprey na koniu Black Scarlet zakupionym w Irlandii, gdzie wygrywał on wiele konkursów w popularnym wtedy w tym kraju championacie kamiennych wałów. Klasyfikacja koni w tym championacie opierała się na bezbłędnym pokonaniu wałów w najkrótszym czasie. Natomiast każdy kamień strącony z wału liczony był w punktach karnych.



Kpt. Federico Caprilli, twórca naturalnej szkoły jazdy, skacze przeszkodę wysoką na 175 cm na koniu Vecchio.



Jedna z czołowych amatezek Francji z przełomu XIX i XX w., panna Bartholomeu. Tu na koniu Starlight; startowała jak wszystkie wtedy panie, damskim siodle.

Na południu Europy, we Włoszech konkursy rozpoczęły się w 1891 r. na terenie szkoły kawaleryjskiej Tor di Quinto. W tych pierwszych zawodach wziął udział między innymi porucznik Federico Caprilli (1868— 1907), prekursor naturalnej lub inaczej zwanej — włoskiej szkoły jazdy. Caprilli, instruktor jazdy tej szkoły, uważał, że przyczyną klęski włoskiej kawalerii w bitwie z Austriakami pod Custoza, była mała operatywność tejże kawalerii „spętanej” manieżową szkołą jazdy. Postanowił więc zerwać z jej zasadami, posadzić jeźdźca bardziej do przodu, a przede wszystkim dać koniowi większą swobodę, aby mógł się posługiwać w pokonywaniu przeszkód swymi naturalnymi ruchami. Styl ten był rewolucyjny w stosunku do panującej powszechnie szkoły manieżowej, której najwybitniejszym wówczas teoretykiem był urodzony w Anglii, pracujący początkowo jako instruktor we Francji, później zaś w Petersburgu, wierny uczeń Bauchera, koniuszego króla Neapolu — Jamesa Fillis (1834— 1913), autor książki „Podstawy ujeżdżania i sztuki jeździeckiej”. Nowinki młodego oficera kawalerii, nieco później uznanego instruktora jazdy obu szkół kawaleryjskich w Pinerolo i Tor di Quinto, znalazły wkrótce pełne zrozumienie wśród rodaków, szczególnie wtedy, gdy pokazowe skoki mistrza wykazały skuteczność tego stylu. Wkrótce naturalny styl jazdy dotarł do wielu krajów Europy, gdzie zjednał sobie wielu wyznawców, choć, jak na przykład w Prusach, ortodoksi manieżu długo nie chcieli uznać bardziej przydatnego w sporcie konnym stylu włoskiego. Mimo, że już w latach trzydziestych XIX w. przeprowadzano tam próby wytrzymałości dla koni wschodniopruskich, wspomniany styl naturalny długo nie mógł zyskać sobie w tym kraju zwolenników w konkurencjach wymagających przecież od konia elastyczności. Dopiero założone w 1894 roku w Monachium Bayerische Campagne-Reiter-Gesellschaft zorganizowało w rok później pierwsze konkursy. Przeszkody były zresztą niezbyt wymagające, bo nie przekraczały 1 metra wysokości. W 1897 r. pojawiła się w Berlinie Deutsche Sportverein, która zaczęła organizować doroczne konkursy w skokach i powożeniu zaprzęgami. Ruch

ten objął również Hamburg i Frankfurt. Słynnym powożącym, który wygrywał wiele konkursów był Benno von Achenbach, który wkrótce opracował dla potrzeb tego Towarzystwa zasady oprzęgania i sposób powodowania konnymi zaprzęgami. Na bazie tych przepisów konkurencja ta została uznana jako sztuka i sport.

Za miedzą, w Holandii, odbywały się zawody konne od 1892 r. kiedy to zorganizowano je po raz pierwszy z okazji odbywającej się w Hadze wystawy rybackiej i konnej. Konkursy rozgrywano w maneżu There-sienstraat z udziałem ekip zagranicznych. Wywołało to tak ogromne zainteresowanie, że już w roku następnym mityng trwał 8 dni. Poza Hagą rozpoczęto przeprowadzanie konkursów w Maastricht, a impulsem do zainauguowania tej działalności była wizyta królowej. Pierwszą Wielką Nagrodę na tym hipodromie wygrał graf von Limburg-Stirum na koniu Banksborough inkasując 600 guldenów. Obok Holendrów uczestniczyli w zawodach Belgowie i Francuzi.

W tym czasie w Stanach Zjednoczonych utrwalił się standardowy program jeździeckich mityngów w skokach przez przeszkody. Gwoździem programu był skok na wysokość, a także i na odległość. Ten drugi rzadziej pojawiał się na torach europejskich. Ponieważ rekord USA z 1891 r. na wysokości 216 cm nie był znany w Europie, rekord Caprillego z 1902 r. ustalony w Turynie na koniu Meloppo, na wysokości 208 cm uważano za rekord świata. Na tych samych zawodach Włoch wygrał skok na odległość osiągając 740 cm.

Ale poza skokami rekordowymi Amerykanie organizowali tradycyjnie na swoich zawodach następujące konkursy: knock-and-out, czyli eliminacja po pierwszej zrzutce, dalej znane dziś i najpopularniejsze konkursy: zwykły i szybkości, zwany również myśliwskim, wreszcie konkursy barier. Jak widzimy wszystkie konkurencje rozgrywane na parkurach kontynuowane są dziś na wszystkich hipodromach świata.

Powstałe w latach osiemdziesiątych XIX w. w Austro-Węgrzech towarzystwo Campagnereiter-Gesellschaft organizowało doroczne konkursy z nagrodami. Dwa ujeżdżenia konia, trzy w skokach i konkurs specjalny barier (Jeu du barre). Konkursy ujeżdżenia konia odbywały się naddunajskim kraju od 1873 r., ale w precyzyjne, organizacyjne ramy ujęto je dopiero w 1881 r., dzieląc na dwie kategorie: dla koni początkujących i dla mających już za sobą sukcesy w tej konkurencji. Jeden z tych konkursów przeznaczony był dla koni hodowli rodzimej, dwa pozostałe, w tym skok na wysokość, dopuszczały udział koni zagranicznych.

Francja, mająca od 1768 r. kawaleryjską szkołę w Saumur, słynną do dziś Cadre Noir, która była szkołą klasycznego dresażu, przez wiele lat nie organizowała żadnych konkursów ujeżdżenia. Dopiero powstanie w 1895 r. — Towarzystwa Jeździeckiego de l'Etier, w Paryżu, spowodowało wprowadzenie konkursu ujeżdżenia w formie wyczynowej. W ocenie, poza jakością wykonania programu, brano pod uwagę eksterier i zachowanie się konia na czworoboku. Pierwszym zwycięzcą nagrody de l'Etier był porucznik Lescuyer de Savignies dosiadający konia o nazwie Bob.