



PISMO SPORTOWE

Wychodzi 15-go i 30-go każdego miesiąca. — Dodatki „Kuryer Sportowy“ wychodzą 3 razy na tydzień od 1 marca do 1 listopada.

Nr. 7.

Warszawa, 2 (15) Kwietnia 1902 r.

Rok XII

(Ogólnego Zbioru Nr. 265).

Warunki prenumeraty na ostatniej stronie.

Miażdżenie ludzi.

W lipcu roku zeszłego w artykule „Krwawy Sport”¹⁾ opisywaliśmy wypadki spowodowane przez szaloną jazdę samochodami, które miały miejsce w czasie wyścigu pomiędzy Paryżem i Berlinem.

Rzecz dziwna: policja dość obojętnie zapatruje się na te wypadki i chociaż od czasu do czasu amatorom miażdżenia ludzi wytaczane są karne sprawy, jednak nie wymyślono stanowczych środków dla ukrócenia zła i zabezpieczenia ludzi od wypadków. Do teroryzmu samochodów przyłączają się i tramwaje elektryczne. Dla *wygody i tanioci* (!) przejeżdża się ludzi po ulicach, jakto miało miejsce np. w Wiedniu w ostatnich czasach, gdy wszystkie tramwaje zostały zamienione na elektryczne.

Jeden z przechodniów ma obciętą nogę, drugi głowę, trzeci zamienia się na bezkształtną bryłę z krwi i mięsa. Wszak to drobiazgi, postęp pod postacią maszyny zwycięża! a że będzie o kilku ludzi mniej, to przecież nie grozi wyludnieniem. Panowie S. i Comp. lub F. i Comp. przeprowadzili swoją spekulację, wytłumaczyli municypalności, jak dalece *poświęcają* się dla ludzkości, i zacierają ręce, rozczuleni z dobrego „business’u” i uznania własnej filantropii! Filantropija ta z punktu moralnego zapewne ma swoją dobrą stronę bo przechodzeń musi mieć w pamięci „memento mori.” Dziś, nie dość wyjść na ulicę, ale trzeba z niej cało powrócić.

Prawdopodobnie zawiąże się jakie specjalne towarzystwo *na życie* „dla ludzi chodzących po ulicach.” Obecnie piechur, a nawet i jadący powo-

zem jest więcej narażony na zmiżdżenie, niż podróżujący koleją żelazną. Niedawno głośnym się stał wypadek prezesa gabinetu francuskiego, p. Waldeck Rousseau.

Po tym wypadku „Le Temps” (z dnia 4 marca) pomieścił artykuł pod nagłówkiem „Tramwaje.” Pouczającą treść tego artykułu przytaczamy w całości:

„Za pomocą drobiazgowego śledztwa — czytamy — wyszukują „powodów,” „przyczyn” strasznego wypadku, którego ofiarą o ma! nie padł prezes ministrów. Komu należy przypisać winę? Czy woźnica p. Waldeck Rousseau zwrócił na prawą czy lewą stronę? i t. p. Wszystko to są komentarze nad ulicznym wypadkiem. I nad temi komentarzami nie potrzebujemy zastanawiać się dłużej, gdy na szczęście wypadek prezesa ministrów nie pociągnie za sobą poważniejszych następstw. Nie idzie tu zatem o wyszukanie winowajcy, ofiarnego kozła, tylko idzie o zwrócenie uwagi, na co zamienił się ruch uliczny w Paryżu.

Ileż razy protestowaliśmy już w tym samym dzienniku przeciw zamienieniu naszego pięknego ponętnego, gościnnego miasta, tak odpowiedniego na przechadzki dla cudzoziemców, na rodzaj „city” amerykańskiej, której mieszkańcy zdają się porwani ciągłym i fabrycznym ruchem!

Jestto okropne i niebezpieczne — wyraziliśmy się. A co jest jeszcze ważniejsze z waszego punktu widzenia *panowie reformatorzy* — nie jest to praktyczne. Niktby nie przyjeżdżał do Paryża, żeby w nim odnaleść Chicago lub Cincinnati, pozostałby się w domu, gdyby tutaj miał znaleźć tę samą dekorację, tę samą porywającą gorączkę. Paryż i jego przemysłowcy stracili by na tem wiele. Pierwszym przemysłowcem w Paryżu, to sam Paryż. Jeżeli zamienicie Paryż na rodzaj fabrycznego podwórza, poprzecinanego szynami, to

¹⁾ № 12 „Jeździec i Myśliwego.”

już nie będą przybywać do was zdaleka, bo przecież droga i pobyt dużo kosztują.

Na to odpowiadano nam wielkimi frazesami: „tegoczesny postęp,” „cyrkulacya.” Aby otworzyć miejsce „tegoczesnemu postępowi,” czyż było tak koniecznym poprzecinanie szynami pół Elizejskich, a następnie doprowadzenie, aż do środka Paryża linii tramwajów elektrycznych, które wyprzedzają brzydotę, tłok i niebezpieczeństwo.

W Anglii istnieje małe miasteczko, nazwane Londynem. Miasteczko to posiada tylko dwa razy tyle mieszkańców, co Paryż, a rozległość jego w porównaniu jest o wiele znaczniejsza. W niem niema jednak ani jednego tramwaju elektrycznego lub podobnego rodzaju lokomocyi. Chyba nikt nie będzie twierdził, że mieszkańcy Londynu są leniwi, że marzą, stojąc na miejscu, że są to *lazzaroni*, napawający się mgłą z tem samem łakomstwem, z tą samą rozkoszą, co ich leniwi bracia z Neapolu pięknem słońcem. Cyrkułuje się w Londynie. Nie pogardza się tegoczesnym postępowem, ale nie czuje się potrzeby miążdżenia przechodniów. Lekkie, bardzo liczne omnibusy zaspakajają wszystkie potrzeby. Nie widzi się na rogach ulic, wyłaniających się olbrzymich, ciężkich, przerażających wagonów. Nie dostaje się w plecy uderzenia całego pociągu tramwajów, nacierających na was milczkiem, jakby tanecz, snujący się po posadzce.

Wprawdzie w Londynie jest miejska kolej (metropolitain). Czyż to jednak nasza wina, że wcześniej nie zaprowadzono w Paryżu sieci szyn, dostatecznie rozgałęzionych, żeby nas wybawiły od tramwajów elektrycznych? Czyż to nasza wina, że rada municypalna tak się opóźniła pod pozorem „wielkich kompanii,” „monopolu” i t. p. demagogicznych bzdurstw — w zaopatrzenie nas w potrzebne arterye, mogące odpowiadać potrzebom paryskiego życia i jego przedmiść? Rezultatem tego wszystkiego jest to, że mamy tylko początek miejskiej kolei i że uznano za konieczne zrobienie nam niebezpiecznego podarunku: parowych i elektrycznych tramwajów.

Chyba tutaj lub nigdy należy zastosować dictum: „Do licha z taką robotą!” Nie mamy miejskiej kolei, jak w Londynie, ale posiadamy rodzaj wojennych maszyn, które pełną parą cyrkulują po ulicach, usuwając z nich bezpieczeństwo przechodniów, kosząc one częstokroć nieznaną ofiary, a czasami omal nie pierwszego naszego ministra.

Nam nie potrzebny był wczorajszy wypadek, żeby uderzyć na twogę. Nie można było więcej słyszeć, niż się słyszało i *gdy się słyszy* głos rogu, zapowiadający szarżę tramwajów. Czyż nie postarają się o ukrócenie złego, które już jest zrobione, czyż nie zapobiegną jego rozszerzeniu?”

Takimi wymownymi słowami maluje „Le Temps” obecny stan paryskich ulic. Stan rzeczywiście rozkoszny. Z jednej strony zeszpecenie najpiękniejszej stolicy w świecie, a z drugiej — zamienienie ulic na rodzaj pobojuwiska, na którym każdy przechodzień może znaleźć śmierć.

Rzeczywiście, zadawałać potrzeby wielkiego miasta może tylko dobrze zorganizowana i obmyślana kolej municypalna. Niech cyrkuluje ona pod ziemią, nad dachami lub do okola miast, mając praktycznie obmyślane stacye, to już rzecz jej zarządu. Puszczanie jednak w pośród ludnych i ruchliwych ulic rodzaju lokomotyw parowych i elektrycznych jest nad wszelki wyraz niebezpieczne. Jeżeli urządzają szlabany, rogatki na drogach żelaznych, na drogach *specyalnych*, przeznaczonych *wylącznie na ruch kolejowy*, jakżeż można puszczać pociągi wśród miasta?

W olbrzymich nowych amerykańskich miastach, o nadzwyczaj szerokich ulicach i bardzo rozległych dystansach jestto jeszcze do pewnego stopnia usprawiedliwione, ale wśród naszych starych stolic europejskich, nazbyt niebezpieczne. Nawet na takich ring’ach wiedeńskich zdarzają się, jak zaznaczyliśmy, śmiertelne wypadki.¹⁾

Jak dawniej laufry lub kurjerzy rozpędzali tłum uliczny przed powozem lub lektyką dostojnego magnata, tak dziś tłumy muszą same uciekać, chronić się, o wiele więcej narażane, przed pędzącymi maszynami. Jestto teroryzm nadzwyczajny w swoim rodzaju i niepojęte tolerowanie przez władzę niezliczonych wypadków. Kilkanaście dni temu współpracownik „Figara,” zdolny pisarz, p. Quellien, przechodząc przez ulicę, dostał się pod samochód, którym pędził p. Schliman i został zabity na miejscu. Po tym wypadku, dzienniki zanotowały już kilkanaście innych. Obecnie utworzono rodzaj specyalnej rubryki w pismach paryskich „wypadki z tramwajami i z samochodami.”

A co do samochodów to szalona niemi jazda nie może być nawet usprawiedliwiona „ułatwieniem publicznej ogólnej cyrkulacyi.” Jestto zadosty czynienie własnej fantazyi, wyniesienie się nad szary, pieszy tłum za pomocą maszyny.

Oóż nauka na tem zyska, gdy ludzie będą miążdżeni? Wszak każdy wynalazek o tyle ma doniosłość, o ile jest rzeczywiście w swem zastosowaniu praktyczny i nie pociąga za sobą wypadków. Zdaje się, że kary policyjne i pieniężne są niedostateczne, tam gdzie się ludzi pozbawia życia. Szybka jazda samochodami po miastach i szosach, na których panuje duży ruch, *bezw warunkowo powinna być zabroniona i bardzo surowe kary z utratą prawa używania samochodu powinny być stosowane za taką szaloną jazdę.*

Za miążdżenie lub kaleczenie ludzi na publicznych drogach powinny być stosowane artykuły prawa, jak za zabójstwo. Gdyby, dajmy na to, ktoś strzelał z karabinu do celu na publicznej drodze, z pewnością w ten sposób byłby ukarany, również niebezpiecznym i z góry przewidzianem jest zbyt szybkie użycie maszyn. Wypadki zaś wydzierają się nie tylko przez najechanie, zmiążdżenie, ale i przy spotkaniu się z powozami, wozami, których konie spłoszone widokiem pędzącej maszyny, rzucają się w bok, ponoszą, skręcają w przydrożne rowy i t. p. Czyż taki stan rzeczy długo może potrwać? Właściciele samochodów muszą zastosować się do ogólnych praw i zwyczajów publicznej cyrkulacyi, wówczas tylko mogą one mieć rację bytu i wówczas tylko używanie maszyn, może być dozwolone. Chyba, że dla samochodów będą porobione specyalne drogi. Inaczej maszyny, o wiele dotkliwiej, niż dawniejsi magnaci, na których tak narzekano, będą na miejskich ulicach i publicznych drogach teroryzować tłumy. Czy to ma być postęp XX wieku? Ludzie mają usuwać się, ginać, gdy wchodzi w grę maszyna — maszyna, wynaleziona dla dobra ludzkości. Rzeczywiście to niezwykle.

W Warszawie do tej pory samochody jeszcze nie stały się plagą dla przechodniów, jeszcze ich liczba jest zbyt mała (choć i nad temi, co są, należy rozciągnąć ścisłą kontrolę), ale grozi nam w przyszłości inne niebezpieczeństwo, to jest zaprowadzenie tramwajów elektrycznych. Jeżeli na takich ringach wiedeńskich, paryskich polach Elizejskich,

¹⁾ W korespondencji z Wiednia w „Kuryerze Warszawskim” z dnia 2 kwietnia czytamy: „Gęste tramwaje elektryczne, które idą teraz i na okolo miasta, i promieniami, a sięgają coraz dalej w środek miasta, są na razie również plagą, a raczej niebezpieczeństwem. Codziennie się wydzierają i mnożą ofiary przejechania.”

lub innych szerokich bulwarach zdarzają się niemal codziennie poważne krwawe wypadki, cóż będzie na naszych ciasnych i niesłychanie ruchliwych ulicach. Dla wielu, to co piszę, może się wydać opinią zacofańca (choć wyżej przytoczony wyjątek z „Le Temps” może wymownie tę opinię poprzeć), niemniej podług mego zdania miasto nasze nie jest odpowiednio do tramwajów elektrycznych.

W Warszawie przestrzenie do przebycia ostatecznie nie są tak wielkie, a ulice zbyt ciasne, żeby tramwaje elektryczne nie wyrodziły poważnego niebezpieczeństwa. Ruch w Warszawie przewyższa ruch uliczny w Wiedniu i Berlinie, a stosunkowo dorównywa paryskiemu. Tylko, powtarzam, nasze ulice są ciaśniejsze i nie mamy takich bulwarów jak Hoche, Sewastopol i t. d. Jedyna linia tramwajów elektrycznych u nas właściwa i usprawiedliwiona byłaby przez Pragę od dworców kolejowych do mostu. Most znów jest tak zwykle przepełniony, że puszczenie po nim elektrycznych wagonów jest bardzo trudne. Zatem, zanim ten ostatni „wyraz cywilizacji” ma być u nas zastosowany, należy się nad nim dobrze namyśleć, żebyśmy nie mieli codziennych jatek.

Dlaczego w Warszawie przy tak olbrzymim ruchu ulicznym i przepełnionych zwykle tramwajach nie utworzy się jaka kompanija lekkich omnibusów? Rozumie się, nie omnibusów pragskich, które swoim specjalnym „pitoresque,” zacząwszy od wychudłych szkap, a skończywszy na brodatym woźnicy, mogą znęcić tylko ołówkę artysty, lubującego się w ciemnych, brudnych szkicach. Nie — nam idzie o porządne, czyste omnibusy, z oddzielnymi miejscami dla każdego pasażera, jakie widzimy w Londynie, Paryżu i Wiedniu.

Niechby kurs tych omnibusów był trochę wyższy, żeby od nich odstraszyć chałatową publiczność, żeby nie przeszły zapachem czołku. Takie omnibusy, czyste, porządne, posiadające dobre konie, nie oberwanego woźnicę, powinny być mieć powodzenie i zaspakajać potrzeby z każdym rokiem w ludność wzrastającego miasta.

Myśl tę rzucamy mimochodem. Nam szło przede wszystkim o wykazanie niebezpieczeństwa, jakie wyradzają maszyny, na miejskich ulicach i publicznych gościńcach.

St. Wotowski.

Kwestyonaryusz o wystawie.

„Gazeta Polska” rozesała w tym czasie do naszych pism rodzaj odezwy, czy urządzenie za lat parę „Powszechnej krajowej wystawy w Warszawie” jest właściwe, redakcja zaś od siebie dodaje: „skoro przesilenie ekonomiczne mija — a tak właściwie jest już teraz — to projekt nasz w zasadzie przed dwoma laty uznany za słuszny, staje się nim obecnie i w praktyce.

„Wszystkie względy, które w 1900 r. tak silnie przemawiały za wystawą i dzisiaj nie utraciły nic na sile. Przeciwnie, przemawiają nieskończenie goręcej, albowiem weszliśmy w krzepki i decydujący moment: systematycznej i energicznej myśli o rozwoju przemysłu krajowego.”

Pragniemy i chcemy w to wierzyć, że podobna myśl istnieje. Niemniej z pewnem zadziwieniem przeczytaliśmy słowa: „skoro przesilenie ekonomiczne mija.” Niestety, w tej mierze nie możemy podzielić zdania projektodawców „wystawy powszechnej w Warszawie.” Przesilenie ekonomiczne, vul-

go trudne, ciężkie czasy, bynajmniej u nas nie minęły. Ostatnie lata były wyjątkowo niepomyślne dla rolników. Stałe nieurodzaje, brak słomy, paszy, obciążyły jeszcze więcej ich już i poprzednio tak trudne warunki. Cukrownie i gorzelnie w ostatnich latach nie dawały bynajmniej świetnych rezultatów. Stan rolników jest bardzo trudny, a bynajmniej nie pomyślny.

Co do fabryk, to w tym kierunku nastąpiło poważne przesilenie w przemyśle żelaznym, wiele fabryk zamknięto. Niektórzy właściele fabryk wolą sprzedawać drzewo opałowe, niż wyrabiać żelazo.

Z naszego Manchesteru—Łodzi, z Tomaszowa dochodzą również częste wiadomości o bankructwach, o zamknięciu tam różnych zakładów przemysłowych.

Rynek pieniężny do tej pory nie jest jeszcze spokojny, cechuje się na niem, brak ufności, o gotówkę trudno. Czyż to mają być objawy, że „przesilenie ekonomiczne mija.” Czyż to jest chwila do projektowania wielkiej krajowej wystawy?

Wogóle wielkich wystaw nadużyto. Zwykle nie pokrywają one nawet kosztów, jak ostatnia Paryska, a ich zdobycze naukowe są o wiele mniejsze, niż ich gorętsi rzecznicy twierdzą. Pewne firmy i spekulanci robią tylko dobre interesa.

Jednak, gdy wystawę urządza kraj bogaty, mniejsza o wydatki, mniejsza już o koszty, my jednak musimy się z niemi bardzo liczyć. Pozwalamy sobie mniemać, że dziś o powszechnej wystawie byłoby zawczasie u nas myśleć, ani jej termin określać. Gdy rzeczywiście nadejdą pomyślniejsze lata, gdy nasi rolnicy, fabrykanci i przemysłowcy odetchną swobodniej, gdy obroty pieniężne staną się o wiele łatwiejsze, dopiero wówczas możemy zakreślić plany wystawy powszechnej, możemy obmyśleć, co jest bardzo ważne, *miejsce* na tę wystawę i *znaczne środki na jej urządzenie*. Tymczasem pracujmy w cichości i wyrównajmy szczyby i wyłomy, wybite przez seryę niepomyślnych lat.

S. W.

Stado Nowosielica.

—*—

Przedsięwzięcie użyteczne, dobrze obmyślane i zastosowane do potrzeb chwili i miejsca, jest rzeczą w ogóle dość rzadką, a jeżeli pomysł jest wykonany ze znajomością rzeczy, gorliwie i z zamiłowaniem prowadzony, staje się tem więcej uznania godne. W tych bowiem jedynie warunkach cel i pożytek osiągnięte być mogą.

Miałem sposobność przekonać się o tem, zwiedzając nowo założone stado hodowlane w Nowosielicy (gub. Wołyńska), własność hr. J. Giżyckiego.

Powiększający się z każdym rokiem rozwój wyścigów konnych, wywołał obok wzrostu dużych stajen powstawanie wielu mniejszych, czysto wyścigowych, lub hodowlanych, pełnej i pół-krwi. Jedne i drugie nie mogą ograniczać się do własnych ogierów, lecz muszą po części, lub wyłącznie posiłkować się obcymi. Pragnąc zadość uczynić takiej potrzebie, hr. S. Giżycki założył, znacznym nakładem pracy i kapitału, stację ogierów w Nowosielicy, miejscowości szczególnie nadającej się do zamierzonego celu.

Wśród nader malowniczej okolicy, o lekko falistej powierzchni, wznosi się płaskowzgórze, dość wysoko po nad poziomem morza wyniesione, okolone starym liściastym lasem (stanowiącym właściwie wspaniały park), zasłaniającym go ze wszech stron od panują-

cych wiatrów, a udzielającym tak pożądanego cieniu podczas dni upalnych. Grunt z natury bogaty o podglebiu przepuszczalnym, wydaje obfitą toniczną trawę, będąc zaś falistym i elastycznym, przyczynia się dodatnio do wyrabiania płuc i ścięgien biegających żrebacków.

Paddocki w ilości siedmiu, mające rozległości po 5 do 6 mórg i będące w bezpośredniej styczności ze stajniami, pooddzielane są prowizorycznie wysokimi parkanami, które w przyszłości zastąpią, obecnie zakładające się żywopłoty. Stajnie, z których jedna, największa, nowowzniesiona, są obszerne, widne, opatrzone w wentylatory i mogą pomieścić do 100 koni. Na piętrze nowej stajni urządzone mieszkania dla służby stajennej, skład na paszę, masztarnie i aptekę; — tuż obok duży maneż, w którym w dni zimne lub słotne konie bywają przejeżdżane lub oprowadzane. Osobna stajnia w oddaleniu, służy do prowizorycznego pomieszczenia przybywających klaczy, które po kilkodniowym pobycie, gdy jest pewność, że są zdrowe, przeprowadzone są do stajni ogólnej. W pobliżu stajen jest mieszkanie dyrektora stada i weterynarza, stale przy stadzie utrzymywane.

Ogierzy są następujące:

1. „Er” własność stada, ur. w Austrii po Arcadian (p. Kisber) i Esther, biegł jako dwu- i trzyletni 10 razy, zawsze w pierwszej klasie i był raz tylko bez miejsca. Między innymi wygrał Trial Stakes, w Austriaczkim zaś Derby był trzeci za „Gagą” i „Primas'em II” o 1½ długości, zostawiając w pobitem polu 11 koni i to takich: jak „Turul,” „Coveur,” „Trick-Track” i późniejszy zdobywca Niemieckiego Derby, „Espoir.” Zważywszy, że stawka 3-letnich koni w 1892 r. uważana jest za najlepszą, jaka kiedykolwiek biegła w Austrii, i że „Er” startując w Derby z silną bronchitis, nie mógł być u szczytu kondycyi, można uważać formę wykazaną przez niego w tym wyścigu za nadzwyczaj dobrą. Pod względem exterieur'u przypomina swego protoplastę Melbourne'a; duży, przeszło 4½ werszkowy, odznacza się silną budową, klasyczną linią krzyża i obszernością klatki piersiowej.

2. „Matador,” — własność bar. L. Kronenberga, po Galaor po Isonomy i Mira po Kaiser, znany zdobywca Wszechrosyjskiego Derby, — średniego wzrostu, na niskich, suchych nogach, zbudowany jak atleta, zachwyca harmonią kształtów i niezwykle rozwiniętą muskulaturą, wykutą jakby z brązu.

3. „Mako,” własność p. Władysława Sobańskiego, ur. w Austrii po Morionie (syn sławnego Barcalne) i Rebec'ca po Master Kildare, wygrał w 1898 r. Trial Stakes, bijąc, pod równą wagą, późniejszego derbistę „Arulo.” Pochodzi w prostej linii męskiej od Melbourne'a, po matce zaś odziedziczył ową szybkość, jaką dawała swoim produktom. „Rebecca” uważana jest obecnie w Austrii za jedną z najlepszych matek, prócz „Mako” bowiem, dała tak wybitne konie, jak „Ritka II” zwycięscę przeszłorocznego St. Stephans-Preis'u, i „Ponyvasy.”

4. „Marshal Sax,” własność hr. Józefa Potockiego, po Newminster i Barryl, australczyk, dobrze biegł w swej ojczyźnie i był między innymi drugim w Melbourne-Derby. Odznacza się nadzwyczaj grubą kością i ogólną potęgą budowy.

5. „Hulton,” własność hr. J. Potockiego, po Galopin i Intruder po Isonomy, importowany z Austrii, gdzie stał w stadzie w Kladrub, i był prawie wyłącznie używany do hodowli pół-krwi, wszelako dał zwycięscę dobrej klasy „Mamir'a.” „Hulton” w przeciwieństwie do „Marshal Saxe'a,” odznacza się niezwykle szlachetnością, budowy jest raczej lekkiej.

6. „Márvány,” własność stada, po Gunnersbury i Aida, używany prawie wyłącznie do hodowli pół-krwi.

„Marshal Saxe” i „Hulton” stoją w Antoninach, wszelako, zgodnie z umową z hr. J. Potockim, stanowią tylko te obce klacze, które znajdują się na pensyi w Nowosielicu.

Cóż dziwnego, że stado, posiadające dobór ogierów pierwszorzędnej klasy, wzorowo pod każdym względem urządzone, a co rzecz nader ważna, z wielką pieczołowitością prowadzone, zdobyło sobie od razu uznanie, czego najlepszym dowodem jest ilość i jakość przysyłanych klaczy.

W pierwszym roku założenia, t. j. 1901, było ich 40, w r. b. z zapisanych 70 przysłano już 60. Między nimi 8 klaczy znakomitego pochodzenia importowanych z Austrii przez ks. A. Lubomirskiego i p. J. Sobańskiego, 2 ks. Lubomirskich z Kruszyny, 10 hr. J. Potockiego, „Hungaria” po Perplexe i Csardas, siostra Ragotsky'ego, zwycięscy Grand Prix de Paris, żrebna z Galtee-More'm, własność Ordynata hr. Zamoyskiego, 3 klacze hr. M. Krasieńskiej po Rulerze, 2 p. L. Grabowskiego: Fanchon i La Reine des Reines, siostra Chambery'ego, dalej matki hr. M. Orłowskiego, pp. A. Laskiego, T. Dachowskiego, F. Jurjewicza, W. Jaskulskiego, Baranickiego etc.

Klacze są w doskonałej kondycyi, żywione obficie, zaś koszta utrzymania zarząd stada liczy taniej niż gdzieindziej, wynosi bowiem od jałowej klaczy 68 kop., od żrebnej 80 kop. dziennie.

Zarząd stada dla dogodności hodowców podejmuje się posyłać po klacze swoich ludzi, praktycznych i zaprawionych do podróży z klaczami, za zwrotem jedynie kosztów transportu; obsługę zaś na miejscu daje bezpłatnie. Stado Nowosielica przyjmuje klacze i żrebkię na stałą pensję; tak więc przysłana klacz po wyźrebieniu się i pokryciu żądanym ogierem, może być sama lub ze żrebięciem zostawiona nadal, a żrebię zabrane w czasie właściwym do oddania go do treningu.

Jestto inowacya pożądana, zwłaszcza dla tych właścicieli mniejszych stajen wyścigowych lub myśliwskich, których celem nie jest prowadzenie hówli w ścisłym tego słowa znaczeniu, ta bowiem wymaga całego aparatu i personelu specjalnego, a kosztownego, lecz dla tych sportsmanów, którzy chcieli mieć w ograniczonym zakresie swój własny, choć nieliczny, ale celny przychówek, od klaczy, które po skończonej karierze wyścigowej lub polowanej, przedstawiają obiecujący materiał jako matki.

Jeżeli w stosunkowo krótkim czasie, stado Nowosielica potrafiło zająć tak poważne stanowisko i stać się atrakcją dla bardzo oddalonych, pierwszorzędnych stajen, niewątpliwie rokował mu można świetną przyszłość i dobroczynny wpływ na krajową hodowlę.

Antoni Nowosielski.

Nowosielica d. 5 kwietnia.

ANKIETA

w sprawie zbytu koni zbytkowych w Galicyi.

Od dłuższego czasu zajmuje żywo umysły hodowców koni w Galicyi poruszona przez p. Stefana Bojanowskiego w drukowanej, a szerokim kołom do wiadomości przesłanej, broszurze, sprawa ułatwienia zbytu galicyjskich lepszych koni — wprost konsumentowi przez producenta, aby w ten sposób uniknąć pośrednika, który, przy sprzedaży koni w Galicyi, największe ciążne zyski z hodowli krajowej. Projekt p. Bojanowskiego drukowany był w *M.M.* 42, 43 i 44 „Gazety rolniczej,” wychodzącej w Warszawie ze względu na to, że w projekcie poruszony był jeden wzgląd, dotyczący sprzedaży koni przez hodowców z Królestwa.

Na posiedzeniu *Centralnego Komitetu c. k. Towarzystwa gospodarskiego galicyjskiego we Lwowie* projekt p. Bojanowskiego był w dniu 8 stycznia r. b. wzięty pod rozwagę i zapadła uchwała, aby komitet zwołał w tej sprawie do Lwowa ankietę i na nią zaprosił najznacześniejszych w kraju hodowców. Sprawa, poruszona przez p. Bojanowskiego, była następnie przedmiotem obrad na posiedzeniu *Komitetu doradczego dla spraw chowu koni w Galicyi przy c. k. Namiestnictwie*, które się odbyło d. 4 lutego r. b. pod przewodnictwem J. E. Pana Namiestnika hr. Pinińskiego ze współudziałem członków Komitetu pp.: Juljusza hr. Bielskiego, Zygmunta Augustynowicza, Stanisława hr. Siemieńskiego, Jana hr. Tarnowskiego, Witolda ks. Czartoryskiego i majora bar. Enicza, a Komitet powziął uchwałę, aby się wstrzymać z odniesieniem się w tej sprawie do p. Bojanowskiego aż do uchwał, które zapadną na ankiecie.

Ankieta w mowie będąca odbyła się w d. 10 marca r. b. we Lwowie i zgromadziła 31 hodowców koni, przeważnie ze wschodniej części kraju. Z wybitniejszych mamy do zanotowania: ks. Witolda Czartoryskiego, członka komitetu doradczego dla spraw chowu koni przy c. k. Namiestnictwie we Lwowie, hr. Stanisława Siemieńskiego, prezesa narodowego Towarzystwa chowu koni i wyścigów, bar. Romaszkana, hr. Władysława Dzieduszyckiego, Włodzimierza Siemiginowskiego, hr. Franciszka Czosnowskiego, M. Jędrzejowicza, hr. Jana Mycielskiego, Kazimierza Ostaszewskiego, Artura Cieleckiego, Alfreda Głowińskiego, Włodzimierza Truskolaskiego, Tadeusza Fedorowicza, ks. Leona Puzynę, Aleksandra Boguckiego i t. d.; z wojskowych majora bar. Enicza, komendanta stacyi ogierów rządowych w Drohowyżu, puł. Wulffa, zakupującego remonty i por. Kollera.

Posiedzenie zagał wybrany jednogłośnie na przewodniczącego ks. Witold Czartoryski, zwracając w krótkiej, a treściwej przemowie uwagę na ważność i doniosłość sprawy, będącej przedmiotem obrad.

Referent i wnioskodawca p. Stefan Bojanowski zabrał głos i podał swój projekt w jasnych, a krótkich słowach, powołując się na obszerną w tej sprawie drukiem ogłoszoną broszurę. Referat obejmował przede wszystkim cztery następujące zasadnicze punkty, które referent poddał pod rozwagę ankiety:

1. *Czy producent ma obecnie w Galicyi odpowiednie miejsce zbytu na lepsze konie, przeznaczone na sprzedaż?*

Referent starał się wykazać, że „nie” — bo w Galicyi nie odbywają się żadne „aukcje” na lepsze konie, a obecne „jarmarki” zupełnie nie odpowiadają celowi, bo na nie kupcy nie przyjeżdżają, a hodowcy koni swych nie przyprowadzają. Wprawdzie niektórzy hodowcy sprzedają swoje konie za duże ceny w domu, ale to są tylko odosobnione wypadki u tych niewielu, którzy potrafiли wyrobić lepszą renomę stajni i postarać się o kupca; — cały jednak bardzo poważny szereg rolników hodowców, którzy więcej chodzą za gospodarstwem rolnem, popychając tę nie łatwą dzisiaj do popychania maszynę gospodarstwa wiejskiego, nie mają czasu, ani sposobności wchodzenia w stosunki z poważniejszymi kupcami, z którymi w ogóle nigdzie się spotkać nie mogą.

2. *Czy w Galicyi są takie konie, któreby się kwalifikowały do sprzedawania na aukcjach, mając przede wszystkim na oku kupca zagranicznego.*

Referent przyznaje, że w ostatnich latach koń galicyjski stracił za granicą na renomie, bo nie da się zaprzeczyć, że jest dzisiaj gorszym, niż dawniej, ale zawsze taki, jaki jest, idzie jednak w znacznej ilości za granicę. Referent na podstawie cyfr, wziętych ze statystyki niemieckiego Towarzystwa rolniczego, wykazał, że np. w 1899 r. Galicya eksportowała około 2,700 koni do Niemiec, z których co najwięcej jedna

trzecia sprzedana była przez hodowcę wprost konsumentowi, reszta zaś, to jest dwie trzecie, skutkiem braku odpowiednich miejsc zbytu, sprzedana została, często po śmiesznie niskiej cenie, pośrednikowi, który zakupiony matejał umiejętnie gromadzi i dopiero wtedy sprzedaje go konsumentowi po znacznie wyższych cenach, przyczem prawdziwe korzyści z hodowli w kraju ciągnie pośrednik - handlarz, a nie producent - rolnik.

Referent przyznaje, że pierwszoklasowego eksportowego materiału w koniach, Galicya produkuje stosunkowo nie wiele, ale właśnie to ułatwianie korzystniejszego spieniężania koni, może oddziaływać tylko korzystnie na ogólne podniesienie ich hodowli w kraju, bo to jest historycznie w postępie hodowli stwierdzonym pewnikiem, że wysoka cena, osiągnięta przy sprzedaży koni, jest często lepszym reproduktorem, niż nie jeden ogier rządowy na stacyi, lub w stajni prywatnej.

3. *Która miejscowość nadawałaby się w Galicyi najlepiej na urządzenie aukcyi na konie?*

Wybór tej miejscowości uważa referent za rzecz nader ważną, ale zwraca zarazem uwagę i na to, że jest to rzeczą trudną, bo sprawa udawania się aukcyi, stoi w pewnej sprzeczności z interesami producentów wschodniej części kraju, w stosunku do kupca zagranicznego, który ma z Zachodu przyjechać, jak niemniej większe lub mniejsze zasilanie aukcyi. Referent wychodząc z kupieckiego założenia, że producent winien jest konsumentowi ułatwiać nabywanie towaru, przemawia za Krakowem, bo daleko wygodniej i korzystniej byłoby dla kupca z Prus kupować konie na krakowskich aukcjach, niż np. na lwowskich, gdyż te są dalej położone o 340 kilometrów, a droga powiększa kosztą podróży kupującego, jak niemniej i kosztą transportu zakupionych koni.

4. *W jaki sposób utworzyć potrzebny fundusz na opędzenie kosztów urządzania aukcyi?*

Co do sposobu utworzenia odpowiedniego funduszu na opędzenie kosztów, urządzania dorocznych aukcyi i biura, referent wskazuje dwie drogi, a mianowicie „subwencję” (państwowa, krajowa i t. d.) lub „samopomoc.” Za pierwszym sposobem referent się nie oświadcza, uważając za rzecz „niesympatyczną” subwencyonowanie sprawy, która sama sobie pomagać powinna przez pobieranie pewnych opłat za stajenne, za prowizję od sprzedaży, za wpisowe i t. d. (inaczej rzecz nie miałaby racyi bytu), natomiast bardzo gorąco przemawia za utworzeniem „Związku producentów koni,” a powołując się na rzecz tę, poruszoną już wreszcie na str. 19-tej drukowanego w 1901 r. projektu, wykazuje sposób częściowego pokrywania kosztów aukcyi z wkładek rocznych dla członków „Związku.” Referent stawia za przykład „Verband der Pferdezüchter in den holsteinschen Marschen” z siedzibą w Elmsdorf.

Referent zwraca w końcu swego przemówienia uwagę na to, że warunkiem udawania się dorocznych aukcyi są przede wszystkim: jakość koni, ilość ich i zainteresowanie się aukcjami producentów w ich własnym interesie; gdyby te trzy rzeczy nie miały stanowić jak najsubtelniejszej całości, a przede wszystkim gdyby komisya, urządzająca aukcye, nie doznała ze strony hodowców jak najsilniejszego poparcia, to lepiej dać pokój wszystkiemu, a rzecz zostawić po staremu — boby się zapaliło „słomiany ogień, który prędko gaśnie.”

Referat p. Stefana Bojanowskiego wywołał bardzo ożywioną dyskusję przede wszystkim nad drugim i trzecim punktem, pod rozwagę przez referenta poddanym. Po zamknięciu dyskusyi i po przeprowadzeniu głosowania nad poszczególnymi punktami referatu, ankieta uchwaliła, co następuje:

1. Ankieta uważa projekt p. Stefana Bojanowskiego za uzasadniony i odpowiadający celowi.

2. Ankieta wyraża to przekonanie, że odpowiedni materiał koni na aukcye znajdzie się w kraju w wystarczającej ilości.

3. Ankieta uważa nie Kraków, lecz Lwów za najodpowiedniejsze miejsce do przeprowadzenia dorocznych aukcji na konie.

4. Ankieta uważa utworzenie „Związku hodowców” za rzecz wskazaną.

5. Ankieta uchwała wprowadzić projekt p. Bojanowskiego w życie.

Po uchwaleniu tych rezolucji, zawiązał się zaraz „Związek hodowców koni,” a obecni, za przykładem hr. Stanisława Siemieńskiego, zaczęli się zapisywać na członków związku. Składkę roczną oznaczono tylko na 10 koron, aby w ten sposób ułatwić jaknajwiększej ilości hodowców i intesosowanych przystąpienie do związku.

Na członków prowizorycznego wydziału wybrano: ks. Witolda Czartoryskiego, jako przewodniczącego i pp.: hr. Władysława Dzierżyckiego, Alfreda Głowińskiego, Marjana Jędrzejowicza, hr. Jana Mycielskiego, Kazimierza Ostoia-Ostaszewskiego, oraz delegata komitetu c. k. krakowskiego Towarzystwa rolniczego.

Po wyczerpaniu porządku dziennego, zamknął ks. Witold Czartoryski posiedzenie o godz. 9-ej wieczorem, wyrażając referentowi podziękowanie za przedłożenie projektu, oraz biorącym udział w ankiecie hodowcom, za liczne na nią przybycie i za pracę przy obradach, na niej podjętą.

Po posiedzeniu, zebrał się nowowybrany komitet w hotelu George'a celem omówienia dalszych wniosków, zdążających do napisania statutu, regulaminu aukcji i t. d. Towarzystwo hodowców zostało sympatycznie przyjęte, a liczne zapisy nastąpiły nazajutrz podczas posiedzenia ogólnego zebrania Towarzystwa gospodarskiego galicyjskiego.

Z prasy.

„Tegoczesna jazda, wyścigi i trenowanie.”

Na półkach księgarskich w Petersburgu ukazała się książka pod tytułem „Tegoczesna jazda, wyścigi i trenowanie,” autorem jej jest znany i wytrawny jeździec, rotmistrz S. Nosowicz.

W dzisiejszej epoce, gdy książka i pióro stają się coraz większą potrzebą, gdy ludziom nie wystarczają już w życiu same fakta, ale czują pociąg do stałego komentowania tych faktów, badania ich przyczyn, co raz częściej widzimy i specjalne książki. Szczególniej w Niemczech literatura hipiczna jest bardzo rozwinięta. Tacy jeźdźcy jak generał Rosenberg, rotm. Hayden Linden, Schlütter, Spilberg i inni brali za pióro. W Rosji do tej pory podobny objaw pomiędzy jeźdźcami wojskowymi jest sporadyczny.¹⁾

Zadanie, które sobie zakreślił rotm. S. Nosowicz, nie jest łatwe. Jego książka nie jest tylko wynikiem jego własnych wspomnień i kilkunastoletniego jeździeckiego doświadczenia, obejmuje ona obszerniejszy program. Autor zajmuje się samym jeźdźcem, jego siedzeniem na koniu, sposobem trzymania cugli, szpicruty, a również higieną, wyścigami i trenowaniem koni.

O samej nauce jazdy konnej powiedzieć coś nowego jest bardzo trudno. Pod tym względem autor nie tworzy też nowego systemu, zaznacza tylko, że swoboda, naturalność w siedzeniu na koniu, brak wszelkiej wymuszoności, a jak największe zespolenie się człowieka z wierzchowcem, wytwarzają dobrego jeźdźca. Autor uznaje, że wymuszone siedzenie w polu i na wyścigach jest zupełnie nie praktyczne, że każdy jeździec powinien się przyzwyczajać do prawidłowego

siedzenia, ale w sposobie trzymania się w siodle powinien zachować indywidualność. Pan Nosowicz również uważa, że unoszenie się jeźdźca w klusie na tak zwany angielski sposób (po rusku dosłownie ulżony klus), jest w polu niezbędne. Zaleca jednak, żeby dla uniknięcia podrzuceń w klusie konia, jeździec przyzwyczał się jeździć bez strzemion i że klusowanie po angielsku nie powinno zasadać się tylko na strzemionach. Pan S. Nosowicz wyraża się w ten sposób:¹⁾ „Jeździec do unoszenia się w ulżonym klusie nie powinien dochodzić za pomocą strzemion. Strzemię powinno być tylko jakby rodzajem rezerwy na wypadek niespodziewanych podrzuceń, ale unoszenie powinno następować przy pomocy kolan.

Tylko jeździec, mogący swobodnie jeździć ulżonym klusem bez strzemion, może być uważany za dobrego jeźdźca. Przed rozpoczęciem klusa, jeździec powinien nachylić korpus cokolwiek naprzód, w celu zastosowania się do siniejszego ruchu, żeby tym sposobem łatwiej uniknąć podrzuceń i stopniowo powinien kolanami więcej naciskać konia niż w stępie, a przy pierwszym podrzuceniu powinien unieść korpus siłą mięśni bioder, nachyleniem go naprzód i pewnym poruszaniem goleni. Akumulując zaznaczone natężenie i korzystając z inercji podrzucenia, można dojść do minimum pracy i stanie się ona wkrótce nie pochwytaną dla jeźdźca.”

Zgadzamy się z autorem, że unikanie reakcji w klusie za pomocą kolan, mięśniów i odpowiednie nachylenia korpusu, a nie samych strzemion, jest potrzebne i wpływa na wyrobienie silnego siedzenia. Nie mniej bywają bardzo dobrzy jeźdźcy, którzy po angielsku bez strzemion nie mogą jeździć. Od prawdziwości ruchów konia zależna jest też podobna jazda. Na koniach młodych, płochliwych, zarzucających się, lub wylamujących, wogóle unoszenie się po angielsku jest bardzo trudne, dopóki koń *nie przyzwyczai* się iść spokojnie i regularnie przed siebie.

Najciekawsze rozdziały książki obejmują same wyścigi. Tutaj przebija się wielka praktyka autora, podającego dużo rad i spostrzeżeń bardzo trafnych. Autor po szczególe przechodzi wszystkie części wyścigu, zaczynając od startu, a kończąc na finishu. Wszędzie zaleca spokój i przytomność umysłu i zaznacza np., że dobrze ruszyć ze startu może każdy jeździec, o ile zdaje sobie sprawę, co się dzieje z nim i jego przeciwnikami, o ile jego emocya nie dochodzi do tego stopnia że, „nie może wymówić mama.” O zakończeniu wyścigu autor mówi:²⁾ „Gdy się już dochodzi do końca dystansu, koniecznym jest zdać sobie sprawę ze stanu swego konia i szans, jakie się ma na wygranę i stosunkowo do tego, albo rozpocząć walkę, albo nie wyczerpywać bez potrzeby sił swojego konia!”

W rozdziale o wyścigach z przeszkodami czytamy: „Nie należy nigdy trzymać się na ogonie innego konia — koń wówczas źle widzi i może nie rozliczyć swojego skoku, jeżeli zobaczy dopiero przeszkodę w chwili, gdy ją koń przed nim idący przesadza. Bezpieczniej trzymać się z tyłu, galopując trochę z boku, wówczas koń lepiej widzi i gdy czołowy koń przewróci się, przezeń nie upadnie. Ryzykownem jest iść na przeszkodę w zwartym szeregu, gdyż w podobnym razie konie wzajemnie sobie przeszkadzają. Jeżeli się czuje, że koń ma zamiar odmówić skoku, to należy go pobudzić odpowiednim cuglem lub nogą, również skuteczne bywa pokazanie mu szpicruty z tego boku, na który chce wylamać, a należy działać tem energiczniej, o ile jest silniejszy upór konia.”

O ile koń jest bardzo trudny, nie pewny do skoku, autor uważa za najwłaściwsze trzymać go w środku pomiędzy innymi końmi, ale słusznie ten sposób zalicza do bardzo ryzykownych i zaznacza, mo-

¹⁾ W r. z. rotm. Bacow wydał broszurkę „Koń kawalerski,” ale podobne książki są bardzo rzadkie.

¹⁾ Str. 49.

²⁾ Str. 51, 81, 83.

zna go stosować w wyścigu tylko w wyjątkowych okolicznościach.

Przed samym skokiem p. S. Nosowicz nie zaleca pobudzać konia, ani szpicrutą ani głosem, tylko zostawić mu już swobodę i na jakie 15 sążni do przeskody żadnym niepotrzebnym ruchem nie popsuć mu skoku. Spokój zaś jeźdźca ruwiera w tym razie większy wpływ, niż nadmiar energii.

Mówiąc o jeździe wyścigowej, p. S. Nosowicz charakteryzuje dwa najwięcej rozpowszechnione sposoby trzymania się na koniu. „Na galopie albo cantrze — pisze — są dwa sposoby siedzenia na koniu, a każdy z nich ma dobre strony, gdy się będziemy zastanawiać nad koniem i celem jeźdźca. Przy pierwszym sposobie jeździec pochyla korpus naprzód, przetrzuca swą wagę ku przodowi, unosi się na strzemionach i nie obciąża grzbietu konia. Oparcie się jednak w strzemionach nie powinno równać się wadze ciała, znaczną część tej wagi powinny przyjąć na siebie kolana, inaczej nie byłoby możliwe pobudzanie konia w galopie szenkłami bez opuszczenia się w siodło, a wówczas obciążyło by się pracujący silnie tył konia i przerzuciło by się w sposób niewłaściwy środek ciężkości jeźdźca. Opieranie się w strzemionach powinno tylko ułatwiać pracę i nie powinno być tak silne, żeby goleń nie mógł być poruszony dla dania lekkiego szenkła, lub silnego pchnięcia.”

„Proporcya nachylenia korpusu — czytamy trochę niżej — powinna być tem większa, im galop jest szybszy i im koń mniej ciągnie, albo dokładniej, o ile łatwiej może trzymać go jeździec. Gdy powstrzymuje się konia, ciągnącego bardzo silnie, można momentowo opierać się na strzemionach, to jest wówczas kąt utworzony z oporem na strzemionach i na cuglach przedstawia się o wiele ostrzej. Ręce przy podobnym siedzeniu trzyma się zwykle po bokach szyi około kłębu, wyjątek może następować tylko wtenczas, gdy jeździec nie jest w stanie utrzymać konia, albo gdy niesie głowę bardzo nisko, wówczas zmuszonym jest podnieść wyżej cugle.” Autor dodaje, że jeździec powinien się starać, aby jego wysilenia nie były robione w kierunku jego własnego korpusu, ale zastosowane do ruchów konia.

„Przy drugim sposobie siedzenia — pisze p. Nosowicz¹⁾ — korpus jeźdźca rysuje się prosto w siodle, łokcie do niego przylegają, nogi ma daleko i wysoko wyciągnięte przed siebie, ręce trzyma po bokach kłębu. Przy tem siedzeniu kolana nie ścisną siodła, nogi są jakby luźne i związek jeźdźca z koniem następuje przedewszystkiem wskutek łączności z siodłem, wyrodzonej przez szlus i balans.”

„Za pomocą pierwszego opisanego siedzenia — wyraża się w innym miejscu autor — można jeździć na każdym koniu i podobny sposób siedzenia ma tę przewagę, że nie przeszkadza pracy konia i znacznie ku przodowi podaje wagę jeźdźcy; ale będąc dla konia najdogodniejszy, jest męczący dla jeźdźcy i trzeba mieć dobrze rozwinięte mięśnie nóg i krzyża, żeby w ten sposób mógł długo siedzieć na koniu. Drugi zaś sposób jest bardzo łatwy i przyjemny dla jeźdźcy, niemniej musi on posiadać rozwinięte pojęcie o ruchach konia, a jego ujemną stroną jest: po pierwsze, obciążenie zadu konia i chociaż po części równoważy się to przez większą nieruchomość korpusu²⁾, aniżeli przy pierwszym siedzeniu, w każdym razie nie ma właściwego ulżenia; po drugie, sposób ten nie na każdym koniu może być zastosowany, gdyż na koniu, który w galopie silnie podrzuca zadem, nawet nie można myśleć o tym sposobie siedzenia.”

Zestawienie tych dwóch sposobów dosiadanania konia na robocie i w wyścigach jest trafne, zajmujące.

¹⁾ Str. 52 i 53.

²⁾ Nieruchomość tę względną otrzymuje się przez silne wyciągnięcie nóg naprzód.

Jak wiadomo, głównym promotorem drugiego sposobu był F. Archer, który był wysokiego wzrostu, musiał się silnie wytrzymywać i używał bardzo lekkich siodeł. Im siodło jest mniejsze i lżejsze, tem jazda na balansie, długich strzemionach, głębokiem opuszczeniu, jest odpowiedniejsza od jazdy z pochyleniem korpusu, stanem w strzemionach i t. d.

Jednak ta jazda od wieków jest uznana jako jazda, przynosząca pewne ulżenia koniowi w owale i przecwale. W ten sposób jeździli hunnowie, tartarzy, kozacy, arabowie, słowem wszystkie konne narody i plemiona. Z tej jazdy wyrodziła się jazda wyścigowa, a z niej jazda amerykańska, która jest tylko do potęgi doprowadzonym sposobem pierwszego siedzenia.

Książkę p. S. Nosowicza czyta się z zajęciem, a dla młodych jeźdźców może ona być bardzo praktycznym i odpowiednim podręcznikiem.

S. W.

System liczbowy.

Jeszcze przed paroma laty system liczbowy Bruce Lowe'a był dla wielu sportsmanów rodzajem prawdy matematycznej.

Dziś tę prawdę coraz więcej obniżają i niejednokrotnie dowodzą, że Bruce Lowe'a 2×2 dają w iloczynnie pięć. Niedawno pomieszczono w tym przedmiocie parę listów we francuskim „Le Jockey” i jeden z nich, który jest odpowiedzią na artykuł angielskiego „Sportsmana,” w tłumaczeniu przytaczamy.

„Przeczytałem z zajęciem — pisze C. F. Sixsmith — list, pomieszczony w dzisiejszym „Sportsmanie”¹⁾ o niepowodzeniu „Scottish Chiefa” w liniach samczych. Nasz korespondent wykazuje, że za pomocą systemu liczb nie można wytłumaczyć tego niepowodzenia. To mnie zachęca, aby was poprosić o pozwolenie stwierdzenia, jakie straty poniosłaby hodowla koni pełnej krwi w Anglii, gdyby hodowcy zapomnieli całkowicie o „dawnych błędach,” które jednak dały tak dobre rezultaty i gdyby ograniczyli się w hodowli jedynie do linii macierzyńskiej w bardzo ograniczonej liczbie rodzin.

Jeden z najwymowniejszych przykładów, jaki mogę przytoczyć w tej mierze, jest rodzina Agnes. Przed 1884 r. ta wielka rodzina koni wyścigowych nie miała ani jednego z pomiędzy swoich przedstawicieli, zapisanych na kartach wielkich klasycznych prób, chociaż „Lily Agnes” wygrała Ebor Handicap pod wagą 8 st. 8 f. Ogólnie mniemamy, że major Bruce nie mógłby pod wpływem liczbowego systemu, ułożyć połączenia krwi, z której wyszedł „St. Gatien” i nie mógłby również pod wpływem tego systemu zapisać żrebaka na Derby, gdyby wiedział, że należał do rodziny, której żaden przodek w linii macierzyńskiej nie wygrał klasycznej gonitwy.

Również, gdyby ta teoria była rozpowszechniona przed 1883 r. i gdyby już nie żyjący ks. Westminsterki był jej zwolennikiem (co zresztą wydaje się bardzo wątpliwe), czyż ten wielki hodowca, nie produkując „Ormonda,” mógł mieć możliwość wzbogacenia historii roczników turfu i przyczynienia się w znacznej mierze do postępu w hodowli? A jakaż to strata dla naszej hodowli, gdybyśmy byli przez szalone uniesienie pozbawieni takich koni, jak „St. Gatien,” „Ormonde,” „Martagon” i ich potomstwa, a obecnie takiej klaczy, jak „Sceptre”! Zwracam uwagę, że wielkie konie naszej epoki jak „Barcaldine,” „St. Gatien,” „Ormonde,” „Isonomy” należą do rodzin niezbyt głośnych (outside), a zyskały

¹⁾ List powyżej wzmiankowany, był wydrukowany w „Sportsmanie” d. 12 lutego r. b.

sławę tak dobrze koni wyścigowych, jak i reproduktorów¹⁾. A „Wisdom,” stosownie do tego szalonego systemu, czyż nie należał do linii, której nie znajdujemy ani pomiędzy familiami *wyścigowemi* ani *rozplodowemi*? A jednak czy nie dał dwóch wybornych koni „Surefoot’a” i „Sir Hugo” i to połączone z klaczami, nie należącemi ani do *wyścigowych* ani do *rodowych* familii.

Nie chcę się zanadto rozwódzić nad tym przedmiotem, ale mógłbym wykazać, przeglądając stronicie studbook’ów od czasów „Pot 8 Os,” „Emilius’a,” „Economista” aż do „Barcaldine’a” i „Scept’ré,” że nie używając wszystkich rodzin, pomieszczonych w studbooku, wyrządzamy wielką krzywdę hodowli i opuszczamy przez to sposobność wyprodukowania w przyszłości nie jednego pierwszorzędnego konia.

Nazwisko „Pot 8 Os,” familia, nosząca № 38, przypominam mi, iż podług systemu liczbowego, cały swój rozgłos zawdzięczał by „Eclipse’wi,” jednak co do „Whalebone’a” przeważały wpływ „Penelopy,” a nie „Waxy’ego.” W pierwszym zatem razie ojciec dlatego, że należy do wielkiej familii, miałby wszystkie honory, w następnym razie, matka dlatego, że należy do I rodziny, a krzyżuje się z rodziną 18. „Barcaldine” jednak wychodził z połączenia familii 23 z familją 23, na ten wypadek jest jeszcze objaśnienie zręczne i dowcipne.

Za naszych czasów jest na torze klacz bardzo pożyteczna „Greenaway,” której siostra „Ursula” i brat „Bouiface” wygrywały wyścigi, jednak klacz ta nie jest wzmiankowana w żadnej z czterdziestu trzech rodzin, przytoczonych w książce p. Bruce Lowe’a. Gdyby jej właściciel dał się pociągnąć temu zwodniczemu systemowi, to klacz ta zupełnie by nie istniała. Ale nie daje się tem zbić z tropu, kto wie, że potężny „Barcaldine,” wielki „St. Gatien,” niezwykłeni „Ormonde” lub „Isonomy,” mogły się zrodzić z tych wyklętych familii.”

Stockwell.

Waterloo-cup.

—

Najwyższa nagroda w próbach chartów w Anglii nosi nazwę „Waterloo-cup.” W roku b. nagroda ta była rozgrywana w dniu 26 lutego. Do „Waterloo-cup” oprócz pięknego pucharu, dołączona jest suma 25,000 fr., utworzona ze stawek. Każdy właściciel charta, zapisanego do próby, opłaca za niego 625 fr. Ogólną sumę rozdzielają na kilkanaście nagród, a mianowicie: pierwsza wynosi 12,500 fr., druga 5,000 fr., trzecia i czwarta po 1,250 fr., następnie cztery nagrody po 750 fr. i szesnaście po 250 fr.

W czasie tegorocznych prób, zwanych po angielsku *coursing*, pogoda dopisała i publiczność zebrała się licznie. Narzekano tylko, że wiele z puszcanych zajęcy było słabych, pozbawionych szybkości i siły. Na „coursingach” znajdowali się hodowcy ze wszystkich stron Anglii; jednak psy, sprowadzone przez Irlandczyków i Szkotów, bynajmniej nie wyróżniały się i czysto angielskie odniosły stanowczą przewagę.

Wybornie przedstawił się rosły pies „Farndon Ferry” p. Fawcett’a. Szczególnie ciekawa była próba, gdy się spotkał z suką „Glenbern” p. Demis’a. Suka ta, chociaż używała sławy wielkiej szybkości, została literalnie zdystansowana, gdy tylko psy zostały puszczone ze smyczy. Po obrocie zająca „Farndon” wyprzedził sukę o cztery długości i ostatecznie wziął szaraka w wybornym stylu.

W decydującej, najważniejszej próbie przeciwstawiono „Farndon Ferry’emu” „ciemnego,” ale, jak się

okazało, wybornego psa „Wartwaby.” Dwa te psy szły niemal równo za zającem i po parę razy każdy z nich zmuszał go do obrotów. W ostatnim jednak obrocie zając rzucił się w stronę „Farndon Ferry’ego” i ten wziął go wybornie.

Stopnie w „coursing’u” liczy się w następujący sposób: za szybkość jeden, dwa lub trzy stopnie; za dojscie dwa stopnie; za zmuszenie zająca do zmiany kierunku jeden stopień, ale za zwykle zboczenie pół stopnia; za wzięcie daje się dwa stopnie; wszystkie stopnie liczą się stosunkowo do wykazanych w tem przez charta zręczności. Częstokroć wzięcie szaraka nie podwyższa zupełnie stopni.

Gdyby zaś chart nie mógł dojsć zająca lub przeoczył go gdy pomknął i przez to zając mógł uciec po za wyścigowe pole, to do ogólnych błędów dodaje się jeszcze jeden zły stopień. Są jeszcze inne złe stopnie, np. gdy pies odmawia wzięcia napotkanej przeszkody, a szczególnie, gdy nie idzie natychmiast za zającem, gdy tylko jest puszcany ze smyczy (slip), lub też gdy zatrzymuje się, straciwszy szaraka z oka.

Chart nie powinien nigdy iść za tropem; gdy ścigany zwierz jest stracony z oka, wówczas już nie może być wzięty.

Jeszcze kilka ciekawych szczegółów o angielskich chartach. Na wystawy poszukują chartów wzrostu od 63 — 68 centymetrów w kłębie, wagi od 25 — 30 kilogramów, eleganckich, wysmukłych, i ładnych kształtów. Ciało ma być obłożone muszkulami, oko ma wyrażać zapał, rzutność, energię i odwagę. Do maści nie przywiązują żadnego znaczenia, chociaż białą, gładką maść uważają za oznakę słabości; niemniej nie przeszkadzało to zupełnie białym psom wygrywać nawet znaczne wyścigi.

Trening wyścigowych chartów jest bardzo trudny. Przygotowawcze ćwiczenia rozpoczynają się od spacerów, odbywanych co rano na przestrzeni 10 mil (angielskich), to jest, około 16 kilometrów. Trener, trzymając na smyczy charta, okrytego ciepłymi derkami, idzie z nim dobrym krokiem.

W ten sposób oswabadza się psy od zbyt cznego tłuszczu, uwydatnia ich muskulury i doprowadza do względnej kondycyi. Następnie wprawia się je do biegania za koźmi lub welocypedami, stosując tę pracę do ich temperamentu i budowy. Charty karmione są tylko raz jeden w połowie dnia w psiarni i to po dłuższym wypoczynku, trenowane zaś są dwa razy na dzień z rana i wieczorem. Spoczynek i strawę daje im się pomiędzy temi dwoma spacerami. Gdy już doszły do takiej kondycyi, iż można je narazić na wysiłki, puszcza się przed nimi młode zające, a następnie stare; ostatnie przyzwyczajają je do rozmaitych wybiegów i nagłych zwrotów.

Widok płaszczyzny, na której rozgrywa się „Waterloo-cup,” jest bardzo ciekawy w dzień prób. Publiczność napływa ze wszystkich stron, robione są gorączkowe zakłady. W środku, jakby olbrzymiego cyrku, galopuje na koniu sędzia arbiter w czerwonym fraku i z lunetą w rękę, który całą perypetję pościgu musi mieć na oczach i zdać sobie sprawę z każdego szczegółu.

Po za szeregiem licznych powozów niecierpliwie się charty są trzymane na smyczach. Za chwilę wytworne, eleganckie te psy będą pędzić szalenie na płaszczyźnie w pościgu za rudawym punktem, wykonywającym w biegu najrozmaitsze zygzaki — a poprawne wzięcie tego ruchomego punktu będzie stanowić o sławie charta na całą Wielką Brytanię.¹⁾

S. W.

¹⁾ „St. Gatien,” jako reproduktor, nie zupełnie dorównał swej sławie słynnego „racer’a.”

¹⁾ Podług opisu p. E. Pontie, pomieszczonego w „Le Sport Uniwersel Illustré” z d. 30 marca r. b.

Z Saarbrücken do Rzymu¹⁾

przez szczyt góry Świętego Gotharda.

RAID DYSTANSOWY,

odbyty w 12 dni przez oficera 7-go pułku dragonów niemieckich, kapitana Spielberga.

Spolszczone przez S. E.

(Dalszy ciąg).

Im dalej posuwaliśmy się naprzód ku górze, tém częściej napotykalismy lawiny śnieżne, które staczały się w poprzek drogi, unosząc za sobą w przepaść odłamki skał, niszcząc i łamiąc drzewa i wszystko, co napotykały na swej drodze. W wielu miejscach, gdzie pod działaniem promieni słonecznych, śnieg już stopniał, widać było jakie zniszczenie sprawiało przejście takiej lawiny. Żaden kamień przydrożny nie pozostał na swoim miejscu, najsilniejsze słupy były powyrwane lub potrzaskane. Co raz rozleglejsze i wyższe były te masy śniegu, a rzadko tylko natrafialiśmy na miejsca, w których droga była odkryta, aż wreszcie i tych już nie napotykalismy więcej, i wszystko przed nami, jak okiem dojrzeć było można, tworzyło jakby jedno olbrzymie morze śniegu. Moi przewodnicy oświadczyli mi, że odtąd mieliśmy się kierować prosto na przelaj ku górze, aby najkrótszą drogą dotrzeć do gospody na szczycie góry Św. Gotharda, przestrzegali jednakże, by obierać kierunek przez stare lodowce, nigdy nie topniejące. To też jak i z początku tej wyprawy — jeden z przewodników szedł naprzód, wskazując nam drogę po szarzejących starych lodowcach, i tak posuwaliśmy się z wolna, co kilkanaście kroków stawając dla wytchnienia. Klacz zaczęła okazywać symptomy pragnienia, najpierw z powodu podniesionej temperatury, oprócz tego z powodu zmęczenia i rozcieńczonego powietrza (albowiem doszliśmy tu do wysokości 2114 metrów nad poziomem morza), lizała śnieg, zatrzymując się co chwila, a gdy w tem zasmakowała, zanurzała głęboko chrapy w śniegu, chwytając go całym pyskiem.

Dobroczyne usługi oddały mi specjalne konserwy, które mi obdarzył mnie właściciel hotelu w Bazylei. Bez nich byłbym niezawodnie wiele ucierpiał od blasku, jaki sprawia śnieg pod promieniami słońca. Jakiś turysta, Anglik, starszy już człowiek, który nam towarzyszył w tej ciężkiej przeprawie, a odtąd zboczył w kierunku jeziora Lucendro, zaintonował na pożegnanie nas tyrolskiego jodlera, gdy widział zdaleka, żeśmy szczęśliwie przebrnęli i dotarli do gospody Św. Gotharda. Była godzina piąta po południu, gdyśmy przechodzili wzdłuż obydwóch małych jezior, kompletnie zamrożniętych, tuż obok, po lewej stronie, stał śniegiem zasypany port Św. Gotharda. W 10 minut zaszliśmy do gospody, którą obecnie zwą tu hotelem.

Klacz wprowadziłem do stajni, lecz niestety, nie było co wsypać jej do żłobu; w tej porze roku bowiem, nie spodziewano się jeszcze konnych turystów. Na szczęście jeden z przewodników miał przy sobie bochenek chleba z mąki kukurydzanej, który klacz z wyborynym apetytem spożyła. Piła także wodę, zaprawioną mąką, ozem wzbudziła podziw całego otoczenia.

Następnie, gdy i ja pokrępiłem się butelką krajowego wina, oraz kawałkiem sera z chlebem, zapragnąłem za pośrednictwem telegrafu zawiadomić rodzinę o pomyślnym przybyciu do tego miejsca, lecz niestety, nie mogłem tego uczynić, z powodu przerwy w komunikacji jaka nastąpiła wskutek burzy.

O szóstej godzinie miałem wyjechać w dalszą drogę. Wyszedłem przed ganek i przekonałem się, że tem-

peratura znacznie się oziębiła, a termometr opadł do dwóch stopni ciepła (Réamura). Zarzuciłem na siebie płaszcz z kapturem, by uniknąć przeziębienia. Prawdziwie rozkoszny widok miałem przed oczyma, opuszczając hotel.

W głębokiej uizynie widać było dolinę Ticino, po za którą wznosiły się śniegiem pokryte szczyty gór Alpejskich (di Christallina) ze szczytami Simplon i Monte-Rosa w oddaleniu.

Cała ta przepyszna panorama, oświetlona była promieniami zachodzącego słońca. Co do samej drogi i śniegu, zastałem tu warunki prawie identycznie te same, schodząc z góry, jak poprzednio przy wchodzeniu na górę Św. Gotharda, z tą jednak różnicą, że schodzenie było o wiele mniej męczące, aniżeli wchodzenia pod górę.

Klacz przeważnie osadzała się na tylnych nogach i w ten sposób zesuwała się z najbardziej stromych części góry, przytrzymywana z dwóch stron przez przewodników, podtrzymujących energicznie za puśliska u siodła, dla zapobieżenia raptownego obsunięcia się klaczy. Blisko przed fortyfikacyami, znajdującymi się powyżej Airola, załoga tamtejsza rozpoczęła wykonanie przekopu w tych olbrzymich masach śniegu. Przekop ten zaledwie był tak szeroki, że mógł przepuścić jeden powóz. Zdawało się, że się przechodzi pomiędzy najpyszniejszymi ścianami z białego marmuru, których wysokość miejscami sięgała od sześciu do ośmiu metrów. Stopniowo śnieg malał, im dalej się posuwaliśmy, aż w końcu znikł zupełnie, i tuż przed skrajnym fortem południowym weszliśmy w strefę wiosennej wegetacji alpejskiej.

Na każdym zakręcie drogi ukazywał się nam najpiękniejszy widok na dolinę Ticino i wieś Airola. I po tem także zauważyliśmy, że wchodzimy w strefę Alp południowych, gdy w pochodzie było nam prawie za gorąco. Podczas, gdy przewodnicy rozmaitymi ścieżkami skracali sobie drogę, ja prowadziłem klacz, nie odstępując od szlaku gościnnca; pomimo to posuwaliśmy się chyżo naprzód, aż nareszcie przeszliśmy przez pola zasypane gruzami i szczątkami skał, podczas pamiętnego i fatalnego oberwania i obsunięcia się skał w roku przeszłym

O dziewiątej stanęliśmy w Airola. Zaledwie nam tu wierzyć chciało, żeśmy z koniem przez górę przechodzili. Byłem więc pierwszym przebywającym konno przez górę Św. Gotharda, nie tylko w tym roku, ale i w tem stuleciu. Koń mój nie zdradzał żadnych śladów zmęczenia, jadł wybornie i wogóle nie poniaósł najmniejszego szwanku pomimo raptownych zmian temperatury, był zdrow. Rano zimno i deszcz, około południa skwar i spiekota, na górze Św. Gotharda znów zimno, przy zejściu znów ciepło.

I tak w godzin 99, przebyłem drogę z Saarbrücken do Airola to jest 478,8 kilometrów, i odtąd mogłem mieć nadzieję, że raid powinien się udać. Record tego dnia wynosił 81,5 kilometrów drogi przebytej w 17 godzin. Ku wielkiej mojej radości, zastałem na poczcie w Airola przesyłkę z domu, zawierającą bieliznę. Mogłem więc się przebrać bez naruszenia zapasu, jaki z sobą wziąłem w mantelzaku.

(D. c. n.)

WAŻNE DLA HODOWCÓW.

Dowiadujemy się, że w r. b. komisya remontowa ma nabyć w Królestwie Polskiem 600 koni do remonty i 200 koni dla pogranicznej straży. Konie dla straży będą stanowić osobną kategorię; Przy nabywaniu koni do straży pogranicznej będzie uwzględniany niższy wzrost, niż do pułków regularnej kawalerji.

¹⁾ Rozpoczynamy w dalszym ciągu druk tego ciekawego raidu dystansowego, przerwanoego w № 18 r. z. Redakcyja.

Rozmaitości.

Z Nowosielicy. Reproduktry w Nowosielickim stadzie J. hr. Giżyckiego będą odchowywać w r. b. klacze następujących hodowców.

a) Er.

Hr. J. Giżyckiego „Lady Anthony,” p. J. Sobańskiego i C^o „Agnes Primerose,” „Babonę,” „Babery,” „Csintalan,” „Csicsone,” „Donitę” i „Elly;” hr. M. Orłowskiego „Burlesque;” ks. Lubomirskich „Agnes Langden” i „Comic Song;” p. J. Sobańskiego „Marmaros;” hr. M. Zamojskiego „Hungarię;” hr. M. Krasieńskiego „Miss Grist;” p. A. Laskiego „Scrutiny” i „Sithonic;” razem 16 klaczy.

b) Matador.

Hr. J. Giżyckiego „Actress” i „Haling” (1/2 krwi), hr. M. Orłowskiego „Anne” i „Extre;” ks. A. Lubomirskiego „La Reine” (1/2 krwi) i „Rusalkę” (1/2 krwi); p. T. Dachowskiego „Princesse,” p. M. Sobańskiego „Denever,” p. F. Jurjewicza „Première Feuille” i „Miss Oaks;” hr. H. Bnińskiego „Eldorado;” p. J. Zbijewskiego „Juliette” (pół-krwi), p. L. Grabowskiego „Fanchon” i „La Reine des Reines;” hr. J. Potockiego „Lady Florence,” „Esmeralde” „Kitajkę,” „Mekkę,” „Czatarkę,” „Traviatę,” „White Rose,” „Ozorkę” i dwie klacze pół-krwi, razem 24 klacze.

c) Hulton.

Rotm. L. Rybickiego „Sarbacane” i „Little Moorhen;” M. hr. Krasieńskiej „Semiramis” i „Pari Banu;” W. Jaskulskiego „Gizę,” „Daisy II” i „Katę” i p. F. Jurjewicza „Fine Maud;” ogółem 8 klaczy.

d) Mako.

Pana W. Jaskulskiego „Juang” i „Judytę,” J. hr. Giżyckiego „Maud,” „Nini” i „Walkę;” razem 5 klaczy.

e) Marshall Sax.

Hr. M. Orłowskiego „Elation” i br. Łopatinowie zapisali dwie klacze (jeszcze nie przysłane), razem 3 klacze);

f) Marvany.

p. W. Jaskulskiego „Verone;” J. hr. Giżyckiego „Etnę,” „Historyę” i „Jaskółkę;” hr. K. Stadniekiego „Karytynę;” p. W. Kończyckiego „Malę” i p. Baranieckiego 6 klaczy pół-krwi, razem 12 klaczy.

Ogółem do ogierów Nowosielickich przysłano 68 klaczy.

Ogólna suma nagród, jaka ma być rozegrana na Mokotowskim torze w obudwóch sezonach, wiosennym i jesiennym, wynosi 331,054 rs., z tego 166,549 rs. przypada na sezon wiosenny, a 164,505 rs. na sezon jesienny.

Na wiosnę ma być: 25 wyścigów specjalnych dla trzylatków z sumą nagród, wynoszącą 61,894 rs., trzy „Oaksy” (wyłącznie dla klaczy) na sumę 6,450 rs.

W wyścigach mieszanych: 30 gonitw dla 3-let. i starsz. koni z nagrodami 25,600 rs. Dla tej samej kategorii koni, z dopuszczeniem importowanych z zagranicy, program przewiduje 6 gonitw na sumę 14,025 rs. Dla czteroletków (specjalna) jest zarezerwowana tylko jedna gonitwa im. J. hr. Zamojskiego 3,000 rs., a dla czteroletni i starszych 17 wyścigów z nagrodami w sumie 18,000 rs., dla tej samej kategorii gonitw z dopuszczeniem koni wszystkich krajów, 2 gonitwy z nagrodami na sumę 7,710 rs. Na hurdle-race'y asygnowano 11,300 rs., z tego ma być rozegrane: 5 gonitw dla trzyletnich i starszych z nagrodami w sumie 3,600 rs. i 9 wyścigów dla czteroletni i starszych na sumę 7,700 rs. Oprócz tego będzie rozegranych 21 gonitw dodatkowych, nagrody w nich wyniosą 18,400 rs.

W sezonie jesiennym suma nagród wyniesie 164,505 rs., z czego przypada:

a) na 20 wyścigów dla dwuletnich og. i kl.—39,005 rs.

b) 2 gonitwy dla dwuletniej młodzieży wszystkich krajów—2,000 rs.

c) 2 wyścigi dla klaczy 2-let. (małe Oaksy)—3,500 rs.

d) 6 gonitw dla trzyletnich ogierów i klaczy—9,200 rs.

e) 1 gonitwa dla 3-letnich ogierów i klaczy wszystkich krajów—1,500 rs.

f) 1 gonitwa dla trzyletnich klaczy—2,000 rs.

g) 24 wyścigów dla 3-letnich i starszych og. i kl.—23,400 rs.

h) 9 wyścigów dla 3-let. i starsz. koni wszystkich krajów—32,000 rs.

i) 6 gonitw dla 4-let. i starsz. og. i kl.—7,300 rs.

j) 36 gonitw dodatkowych—33,600 rs.

k) 12 hurdle-race'ów dla 3-let. i starsz. koni—11,000 rs.

Oprócz powyższych nagród Towarzystwo przewiduje 6,000 rs. na wyścigi oficerskie.

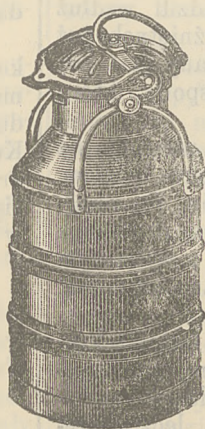
FIRMA ISTNIEJE od r. 1794

Krzysztof Brun i Syn

Skład Towarów Żelaznych i Narzędzi,

Naczyni kuchennych i Gospodarskich

w Warszawie, Plac Teatralny.



BLASZANKI

DO PRZEWOŻENIA MLEKA

NOWOPATENTOWANE

najnowszej ulepszonej konstrukcji,

opatrzone boicznymi i górnymi żelaznymi uszami do podnoszenia; zamykają się hermetycznie bez pomocy wszelkich podkładek, jak guma, wojtek i t. p., wykonane z grubej blachy żelaznej, całe cynowane, bardzo mocne i trwałe, różnej wielkości.

Wielkość: 20 litrów.

Cena: Rb. 8.50.

Wielki

wyбір gustownych ubiorów, oraz materyałów dla obstalunków poleca Leopold

KOCH

Udoskonalony krój
Staranne wykończenie.
Przystępne ceny.
2 MIODOWA 2

W stadzie NOWOSIELICA

poczta i telegraf Starokonstantynów, gub. Wołyńska

Ceny stanówki:

Er	200	Rs.
Matador	100	"
Máko	100	"
Marshall Sax	200	"
Hulton	100	"
Márvany	50	"

Ceny utrzymania:

Za klacz jałową dziennie.	—	Rs. 68 kop.
" " żrebną.	—	" 80 "
" " ze żrebięciem do 3 miesięcy.	1	" 04 "
" " " " po 3 miesiącach.	1	" 20 "
" " " " " "	1	" — "
Na usługę stajenną od klaczy jednorazowo	5	" — "

Klaczce mogą pozostać w stadzie nawet całorocznie, żrebięta aż do chwili oddania ich do treningu.

POSZUKUJĘ

Ogiera klusaka

anglo-normanda lub amerykańskiego z dużymi chodami. Oferty ze szczegółowym opisem konia oraz jego ceną, uprasza się o nadesłanie do zarządu majątku **KEPA** st. poczta. **Je-dwabne**, gub. Łomżyńskiej

Łęczyńskie Tow.

Wycigów Konnych

zawiadamia, iż w dn. 22 kwietnia (5 maja) r. b. o godz. 10-ej rano odbędzie się na placu wycigowym na Dziesiątej licytacja koni różnego wieku i typu, będących własnością członków Towarzystwa.

W Dobrach **SANNIKI** (p. Sanniki gub. Warszawska st. kolejowa Łowicz) jest do sprzedania:

„PAN TORKA”

ogier pełnej-krwi ang. od **Zsupana** i **Pani Twardowskiej** ur. 7 marca 1895 r. ze stada Borowieńskiego.

DO SPRZEDANIA

w Stadzie koni pół-krwi **Bierzwienna Krótka**, st. poczta. Kłoda-wa następujące trzylatki wierzchowe:

1. „**Mól**” wałach sk. gn. bez odmiany 3 wershki.
2. „**Mur**” wał. sk. gn. bez odmiany 2½ wershka.
3. „**Pekin**” og. sk. gn. bez odmiany 3 wersh. nagr. medalem 1900 r.
4. „**Buller**” wał. bułany 3 wersh. a także 4 klacze zaprzęgowe nagrodzone medalami.

W stadzie koni Bierzwienna Krótka

LEONA ŻYCHLIŃSKIEGO

w bieżącym sezonie hodowniczym pokrywać będzie obce klacze pełnej krwi po rs. 50, pół-krwi po rs. 20 i 3 rs. na stajnię, ogier pełnej krwi

SCHTOCKTON

Mis Stockwell		Sackloth			
Stock-hausen	Y. Eclips	Post-Hast	Hermit		
Orton	Stock-well	Hurry-Sourry	Stock-well	sion	New-minster
	Colo-quin-te	Las	Tordesi-		

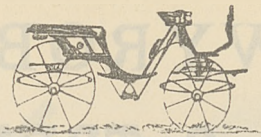
Ogier rozplodowe do sprzedania w **Stajnem** gub. **Lubelska**, stacya **Rejowiec**, o wiorstę odległa

- 1) „**Carthago**” j. kaszt. pełnej kr. ang. ze stada JW. Grabowskiego po og. Conscrit z kl. Kartecz lat 7 wzr. 2 arsz. 4½ wer.
- 2) „**Compromis**” gn. pełnej krwi ang. ze stada JW. Grabowskiego po og. Pan Grabowski z kl. Anita lat 5 wzr. 2 ar. 3¾ wer.
- 3) „**Raymund**” c. gn. rasy **Oldenburg** importowany lat 8 wzr. 2 arsz. 6 wer. b. szlachetny z lekkimi ruchami.
- 4) „**Dukat**” gn. ¾ kr. ang. po og. Syndie synie og. Flageolet z kl. Strzalka anglo trakenskiej lat 3 wzr. 2 ar. 6 w. Nadto sześć klaczy stadnych wysokiej pół-krwi ang.

„CORYATSCH”

pełnej krwi ang.

po og. Botschafter I z kl. Constance. Podczas swej kariery wycigowej w Niemczech wygrał 20,000 marek. Stanowić będzie w dobrach **OROŃSK** 16 wiorst od Radomia, po 25 rubli od klaczy, 3 ruble na stajnię, utrzymanie klaczy po cenach miejscowych. Adresować należy: **W-ny Łoskowski** administrator dóbr **Oroński** przez **Radom**.



FABRYKA POWOZÓW

Nowy Pattersall

Trębicka Nr. 11.

Poleca duży wybór powozów różnych typów.

Posiada również na stajni nowy transport koni zaprzęgowych i wierzchowych.

Wyroby rymarskie własnej fabryki.

Cenniki illustrowane powozów i uprząży wysyła na żądanie bezpłatnie.

Do sprzedania

ze stajni p. T. Dachowskiego w Leśkowiej

„NEVERMIND”

hunter ¾ krwi importowany z Anglii lat 10, jasno gniady z lysiną, 3 nogi białe, zupełnie zdrowy, zdalny do konkursów, polowań, distanzrittów. Oglądać można w majątku **Leśkowa** st. kolej. telegr. i poczta **Monasteryszcze**, gub. Kijowska. Udać się do administracji. Cena 1,000 rs. „Nevermind” sprzedaje się dla nadkompletu koni myśliwskich w Leśkowiej. „Nevermind” polował w Anglii parę lat za psiarnią jelenią bar. Rothschilda (jedna z najszybszych w Anglii) pod huntsmanem; wygrał tam 2 steeple myśliwskie.

Sprowadzony do Rosji w jesieni 1900 r. wygrał match konkursowy w **Antoninach** (7 przeszkód podwyższonych) przeciw słynnej „Eileen.” W r. 1901 „Nevermind” wygrał w **Warszawie** konkurs na przeszkody podwyższone i nagrodę Ordynata hr. M. Zamoyskiego; w **Lublinie** konkurs zwyczajny i konkurs przeszkód podwyższonych. W **Winnicy** staje pierwszym w Cross country steeplechase w nagrodzie hr. J. Giżyckiego; w **Antoninach** odbył wszystkie polowania na daniela w ciągu ostatniego sezonu. Fotografie „Neverminda” można otrzymać w zakładzie p. Nowalisza w Warszawie plac Św. Aleksandra № 6.

w KUROZWĘKACH

p. Staszów, gub. Kielecka, do sprzedania lub wydzierżawienia

3. „BAGHERA”

kl. gn. ur. w r. 1900 po og. Arpad II (Doncoster—Agnes Ethel po Galopin) od kl. Borea (Energy—Bombe po Monarque). Po Arpadzie w r. z. wygrały „Finezya,” „Gecius,” „Malombra.”

Tamże do sprzedania dwa 3-letnie ogierzy pół-krwi po Arpad II i Fallstaf.

Fabryki Mebli Giętych

„Wojciechów”

Magazyn Krak.-Przedmieście Hotel Europejski Nr. 13.
Telefonu Nr. 533.

SPECYALNY MAGAZYN
WYROBÓW GUMOWYCH i CERAT
 po cenach bardzo przystępnych polecają
S. TRĘBACZEWSKI i S-ka Trębacka 13.

Tegoczesna jazda — Wścigi i Trening

przez **S. NOSOWICZA**

Na składzie w kancelaryi Cesarskiego Carsko Sielskiego Tow. Wśc. Kon., Petersburg, Litejny Prospekt Nr. 15. Cena 2 rs

w Kucharach

st. p. Nowe Brzesko gub. Kielecka.
 Do sprzedania stado koni pół-krwi i 2 ogiery pełnej krwi.
 Na żądanie wysyła się szczyt głowy wykaz.

w KRASNYMSTAWIE
 jest do sprzedania
 ogier gniady 3-letni, miary 3 werszki, pół-krwi angielskiej, b. dobrej budowy, po Syndicu i Kasi po Kordyianie folblucie angielskim, rządowym. Wiadomość u notaryusza.

Tattersall Warszawski

Specjalny Zakład

SPRZEDAŻY i KUPNA KONI.

Przyjmuje konie na stajnię, na sprzedaż i do ujeżdżania.

Szkoła jazdy konnej.

Co wieczór jazdy zbiorowe.

Ulica Okólnik Nr. 9.

właściciele

Marya Wodzińska i Karol Karski.



Patentowane „KASY GRAFIT” żelazne i stalowe ostatnie słowo techniki. Budowa skarbów bankowych. Kufry szkatuły, kredensy z kasami do sreber. Fabryka w Strudze pod Warszawą. Składy na ul. Hr. Kotzebue 4.

WARUNKI PRENUMERATY „JEZDZCA i MYŚLIWEGO”:

Dwutygodnik „Jeździec i Myśliwy“ wraz z dodatkiem „Kuryer Sportowy“:

W Warszawie: rocznie 9 rs., półrocznie 4 rs. 50 k., miesięcznie w sezonie od 1 marca do 1 listopada 1 rs. 20 kop.

Z przesyłką pocztową: rocznie 11 rs., półrocznie 5 rs. 50 kop., miesięcznie w sezonie od 1 marca do 1 listopada 1 rs. 50 kop.

Zagranicą: rocznie 12 rs. 50 k., półrocznie 6 rs. 25 k., miesięcznie w sezonie od 1 marca do 1 listopada 1 rs. 60 kop.

Dwutygodnik „Jeździec i Myśliwy“ (bez dodatków „Kuryer Sportowy“):

W Warszawie: rocznie 5 rs., półrocznie 3 rs. kwartalnie 1 rs. 50 kop., miesięcznie 50 kop.

Z przesyłką pocztową w kraju i zagranicą: rocznie 6 rs., półrocznie 3 rs. 50 kop., kwartalnie 1 rs. 75 kop., miesięcznie 60 kop.

Pojedynczy numer 30 kop.

Pojedynczy dodatek 10 kop.

Dodatki „Kurjer Sportowy“ (bez dwutygodnika „Jeździec i Myśliwy“):

W Warszawie: za sezon od 1 marca do 1 listopada 6 rs., miesięcznie 80 k.

Z przesyłką pocztową: za sezon od 1 marca do 1 listopada 7 rs., miesięcznie 1 rs.

Zagranicą: za sezon od 1 marca do 1 listopada 8 rs. 50 k., miesięcznie 1 rs. 20 k.

Adres Redakcyi i Administracyi: Chmielna 44 w Warszawie. Telefonu Nr. 1304.

Treść: Miażdżenie ludzi, p. St. Wotowskiego. — Kwestyonarjusz o wystawie. — Stado Nowosielica, p. Nowosielskiego. — Ankieta w Galicyi. — Z prasy, p. S. W. — System liczbowy, p. Stockwella. — Waterloo-Cup, p. S. W. — Z Saabrücken do Rzymu, p. S. E. — Ważne dla hodowców. — Rozmaitości. — Ogłoszenia. Felieton.

Дозволено Цензурою. — Варшава, 1 Апрель 1902 года.

Druk Noskowskiego, Warecka № 15.

Redaktor i Wydawca: **Stanisław Wotowski.**

WINO
 Szampańskie **DOYEN & C^o** Dostać można
 wszędzie.

RESTAURACJA przy HOTELU ROYAL

wejściem. Ceny przystępne. Otwarta do godziny 3-ej w nocy. **CHMIELNA 31**, telefonu № 507.

Właściciel **Zdzisław STANISZCZYK**

Długoletni współpracownik firmy **M. SEYDEL i S-ka** w Winiarni „**ERMITAŻ**” (dawniej „pod Bachusem.”)

WINIARNIA
SNIADANTA i KOLACYE
 Ustrzygi i Delikatesy
WIDOK róg Marszałkowskiej dawniej pod „Bachusem.” Telefonu Nr. 100.
ERMITAŻ
 nagrodzonej na Wystawie Hygienicznej w Warszawie **WIELKIM ZŁOTYM MEDALEM** oraz w Paryżu na Wystawie **Wszelchswiatowej ZŁOTYM i SREBRNYM MEDALEM**.
WINA z renomowanej Armii
S-ka