

**Krzysztof Błażejowski**

## **Wielki hazard w „Kapach Małych”. Zapomniany świat hazardowych wyścigów konnych w Bydgoszczy w latach 1926-1931 w świetle ówczesnej prasy**

**słowa kluczowe:** wyścigi konne, rozrywka, Bydgoszcz

O ulicy Wyścigowej słyszał praktycznie każdy bydgoszczanin. Źródła jej nazwy – toru wyścigów konnych w miejscu, gdzie dziś znajdują się ogródki działkowe – nie kojarzy jednak praktycznie nikt. Literatura na temat wyścigów w Bydgoszczy nie istnieje. Podobnie brak świadomości mieszkańców. Jediną krótką informacją kiedykolwiek opublikowaną są „Wyścigi konne na Kapuściskach Małych” Rajmunda Kuczmy zamieszczone w „Kalendarzu Bydgoskim”<sup>1</sup>. Autor jednak dysponował nikłą wiedzą, wyglądającą na zasłyszaną, a nie opartą na źródłach. W rezultacie lektura artykułu bardziej wprowadza czytelnika w błąd, niż go informuje. Dowodem na zupełny brak wiedzy bydgoszczan w kwestii wyścigów konnych, które odbywały się w międzywojniu w tym mieście, jest internetowe forum dyskusyjne miłośników Bydgoszczy, gdzie w sprawie toru w Kapuściskach Małych padają wyłącznie pytania, a jedynym odsyłaczem i źródłem wiedzy pozostaje artykuł Kuczmy<sup>2</sup>. Trudno uwierzyć, że sześć lat rozgrywania wyścigów z udziałem m.in. prezydenta Mościckiego, włodarzy miasta, wielu wybitnych postaci ówczesnego życia towarzyskiego, właścicieli stadnin, oficerów, najlepszych dżokejów nie pozostawiło zupełnie śladu w pamięci i świadomości bydgoszczan. Czas najwyższy stan ten zmienić. Zasadniczym źródłem wiedzy o wyścigach konnych w Bydgoszczy, wobec niezachowania się materiałów

1 Rajmund Kuczma „Wyścigi konne na Kapuściskach, [w]: „Kalendarz Bydgoski” 2007.

2 <http://www.forum.bsmz.org/viewtopic.php?f=9&t=831&sid=10b8c8fbfe5b9eb25823353f1fe86265&view=print> (dostęp: 14.04.2013).

źródłowych, pozostaje prasa, zarówno bydgoska, jak i poznańska. Jednak znowu nie są to materiały kompletne, gdyż z 1928 roku nie zachowały się pełne roczniki bydgoskich dzienników, w tym przypadku trzeba się było posiłkować wydaniem gazet poznańskich.

Wyścigi konne, zrodzone – jak niemal każdy sport – na Wyspach Brytyjskich jako element szkolenia kawalerii, stały się modne w Europie na początku XIX wieku. Przede wszystkim za sprawą możliwości obstawiania wygranych na torze, czyli tzw. totalizatora. Namiętność do hazardu była tak samo bliska Francuzom, Prusakom, Austriakom, jak i Rosjanom czy Polakom. Dlatego jak grzyby po deszczu na Starym Kontynencie powstawały wyścigowe tory. Również na ziemiach polskich podzielonych między zaborców. Najwcześniej w Wielkopolsce, bo już w 1839 roku<sup>3</sup>. W Warszawie wyścigowa premiera miała miejsce dwa lata później<sup>4</sup>. W Poznaniu pierwszym organizatorem wyścigów konnych na terenach położonych między Drogą Dębińską a Wartą, na tzw. łąkach Dębińskich, było Towarzystwo ku Ulepszeniu Hodowli Koni, Bydła i Owiec w Wielkim Księstwie Poznańskim. Kiedy w 1863 roku Towarzystwo zakończyło swoją działalność, wyścigi na starym torze odbywały się sporadycznie. Ich regularność wznowiło w 1880 roku niemieckie Posener Rennverein, czyli Poznańskie Towarzystwo Wyścigowe. 24 maja 1914 roku odbyło się uroczyste otwarcie nowego hipodromu. Wśród gości obserwujących wyścigi znalazły się też delegacje bratnich towarzystw wyścigów konnych z Berlina, Wrześni, Piły, Jarocina, Bydgoszczy i Wrocławia<sup>5</sup>.

Bydgoski tor zbudowano na pustym placu w ówczesnej wsi Kapuściska Małe w pobliżu dzisiejszego dworca kolejowego Bydgoszcz Wschód. Z jednej strony (północnej) tor wyścigowy ograniczała ściana lasu. Południowy kraniec toru sięgał do dzisiejszej ulicy Inwalidów, zachodni do obecnej ul. Sygnałowej, wschodni – do Wyścigowej. Początkowo miał to być plac przeznaczony do ćwiczeń pruskiej kawalerii wojskowej. Potem na torze zaczęto urządzać wyścigi<sup>6</sup>. Niestety, nie są znane daty zarówno budowy toru, jak i organizacji pierwszych wyścigów, pewne jest jedynie, że stało się to przed 1882 rokiem. Z tego czasu bowiem pochodzi pierwsza informacja, jaką udało mi się znaleźć: wzmianka w „Gońcu Wielkopolskim” o treści: *Niemieckie Towarz. wyścigowe urządziło wczoraj w Bydgoszczy wyścigi konne. Podczas nich zalamana się trybuna z 30stu osobami; niektóre z nich odniosły ciężkie rany: Prezes regencyi bydgoskiej*

<sup>3</sup> Witold Pruski, *Wyścigi i hodowla koni pełnej krwi oraz czystej krwi arabskiej w Polsce w latach 1918-1939*, Warszawa 1971.

<sup>4</sup> „Stolica” nr 7/2007, „Wczoraj i dziś warszawskich wyścigów konnych”.

<sup>5</sup> [www.poznanskiehistorie.blogspot.com/2013/04/hipodrom-wola-tradycja-i-teraznieszosc.html](http://www.poznanskiehistorie.blogspot.com/2013/04/hipodrom-wola-tradycja-i-teraznieszosc.html) (dostęp: 26.06.2013).

<sup>6</sup> Rajmund Kuczma, *ibidem*.

*Tiedemann złamał nogę w kostce, a p. Alvensleben z Ostromecka wstrząsnął sobie kość pacierzową*<sup>7</sup>. Niemcy wyścigi urządzali na torze w Kapuściskach Małych, jak twierdzi Rajmund Kuczma, aż do 1916 roku, kiedy to tego typu rozrywki musiały ustąpić potrzebom maszyny wojennej<sup>8</sup>. Pierwszym organizatorem wyścigów w odrodzonej Rzeczypospolitej było powstałe w Poznaniu Wielkopolskie Towarzystwo Wyścigów Konnych (WTWK). Wyścigi na Ławicy na torze przejętym od niemieckiego Posener Rennverein urządzano od 1919 roku, nawet bez przerwy na wojnę polsko-bolszewicką. Do frontu było daleko. A po zwycięstwie ożyły tor w całym kraju.

13 lutego 1922 r. prezesem WTWK wybrany został Kazimierz Żychliński, który urząd ten piastował do 28 kwietnia 1935 r. Gdy prezes objął ster rządów, towarzystwo posiadało jedynie tor wyścigowy w Poznaniu. Dążeniem prezesa było m.in. stopniowe tworzenie nowych ośrodków tego sportu. W roku 1926 towarzystwo urządziło tor wyścigowy w Tarnowskich Górach, a następnie w Bydgoszczy. Wyścigi w Tarnowskich Górach odbywały się do 1930 r. W następnym roku zostały one przeniesione do Katowic, gdzie z każdym rokiem zwiększały się uzyskiwane na nich dochody organizatorów i zyskiwały na popularności<sup>9</sup>.

W międzywojennej Bydgoszczy, w której stacjonował liczny garnizon wojskowy, w pierwszych latach II Rzeczypospolitej umiejętności koni i jeźdźców podziwiano na polu ulańskim, gdzie dziś znajduje się osiedle Błonie, na placu koszarowym przy Gdańskiej i nad Brdą, gdzie dziś stoi kompleks Astorii oraz w ogrodzie Patzera. Tor w Kapuściskach Małych stał pusty, nieczynny, niszcząc z roku na rok coraz bardziej. O wykorzystaniu go nikt w mieście nie myślał poważnie.

Stan ten nagle uległ zmianie. Wiosną 1926 roku magistrat Poznania podniósł znacząco ceny za wynajem toru na Ławicy. Z protestującymi „koniarzami” nie chciał dyskutować. Nie przewidział jednak skutków tego kroku. Działacze WTWK zamiast przyjść do zarządu miasta na kolanach i z grubą gotówką, pojechali najbliższym pociągiem do Bydgoszczy. Najpierw poszli obejrzeć nieużywany od dekady tor wyścigowy w Kapuściskach Małych. Potem pojechali do ratusza. Rozmowa z prezydentem Śliwińskim i zarządem miasta była krótka i konkretna. Obie strony wstały od stołu zadowolone: bydgoszczanie, ponieważ wyścigi dawały miastu okazję zarobku i podnosiły prestiż Bydgoszczy, były również szansą na „odkurzenie” starego obiektu; poznaniacy, bo mieli tańszy tor i ucierali przy okazji nosa swojemu zarządowi miasta. Dalej poszło już łatwo.

<sup>7</sup> „Goniec Wielkopolski” 12 lipca 1882, s. 4.

<sup>8</sup> Rajmund Kuczma, *ibidem*.

<sup>9</sup> „Nowy Kurjer” 3.05.1935, s. 14.

Prowizoryczne odnowienie toru, ustawienie przeszkód i plotów zajęło niewiele czasu. Tor w Kapuściskach Małych był wystarczająco szeroki, by można było wydzielić trzy pasy: do gonitw płaskich, do wyścigów „z plotami”, czyli barierkami na stojakach, i wyścigów „z przeszkodami”, czyli żywopłotami, pagórkami i rowami z wodą. Stare trybuny wystarczyło odmalować, nieco naprawić zmurzale deski w boksach. Rozbudowa i unowocześnianie obiektu mogło chwilowo poczekać. Pierwszym gospodarzem obiektu został Iwaszkiewicz<sup>10</sup>.

Inauguracyjne gonitwy odbyły się 10 października 1926 roku. Były to, jak zapowiadała miejscowa prasa, *pierwsze polskie wyścigi konne w Małych Kapuściskach*<sup>11</sup>. Pierwszym zwycięzcą inauguracyjnej gonitwy została „Hrabianka”, własność Daszewskiego pod Badoszkinem, a kto obstawił jej zwycięstwo, wygrywał 15 złotych za każde postawione 10 zł. Nikt jednak takim ryzykantem się nie okazał<sup>12</sup>. Rekordowa wygrana pierwszego sezonu wynosiła 72 zł za 10 postawionych na jednego konia. Mało kto jednak w ten sposób ryzykował. Na ogół obstawiano „zakłady francuskie”, czyli typowanie pierwszej dwójki lub trójki na mecie bez właściwej kolejności. W takim przypadku zysk wynosił zwykle kilka, kilkanaście złotych, jednak przy mnożeniu podstawowej stawki można było sporo zarobić w przypadku trafienia, co wcale dla znawców nie było takie trudne.

Poza premierą w dniu 10 października ścigano się jeszcze w dniach 14 i 17 tego miesiąca. Codziennie odbywało się 7 gonitw. Zaczynały się o godz. 14.00, kończyły o 17.30. Z Bydgoszczy można było dojechać pociągiem odchodzącym ze stacji Bydgoszcz Główna o godz. 13.06 albo autobusem podstawionym przy kościele Klarysek przy ul. Gdańskiej<sup>13</sup>. Bilety wstępu i programy sprzedawano na miejscu, w hotelu „Pod Orłem” w centrum miasta i w księgarni wojskowej Idzikowskiego. W wyścigach brały udział konie startujące w Poznaniu, konie z Centralnej Szkoły Kawalerii w Grudziądzu i miejscowych pułków. W sumie w wyścigach miało wystartować około 100 koni. Co majątniejsi hodowcy fundowali tzw. nagrody honorowe dla zwycięzców wybranych przez nich gonitw, nagrody pozaregulaminowe<sup>14</sup>. Frekwencja była niższa od spodziewanej, tłumaczono ją jednak kapryśną jesienną pogodą. Pewnego rodzaju urozmaiceniem były koncerty orkiestry 16 Pułku Ułanów<sup>15</sup>. Dużym powodzeniem w tej sytuacji cieszył się bufet urządzony przez „Grand Cafe”. Jednak, jak pisała prasa, zmarznięta publiczność

<sup>10</sup> „Dziennik Bydgoski” 6.10.1926, s. 8.

<sup>11</sup> „Dziennik Bydgoski” 12.10.1926, s. 9.

<sup>12</sup> „Dziennik Bydgoski” 16.10.1926, s. 7.

<sup>13</sup> „Gazeta Bydgoska” 17.10.1926, s. 11.

<sup>14</sup> „Dziennik Bydgoski” 6.10.1926, s. 8.

<sup>15</sup> „Gazeta Bydgoska” 17.10.1926, s. 11.

zagrzewała się przy nim „tylko herbatą”<sup>16</sup>. Wyścigi organizowane w Bydgoszczy w październiku 1926 roku okazały się sukcesem. Zarówno poznańscy „koniarze”, jak i bydgoski magistrat, byli za ich kontynuacją. Dogadano się szybko. W połowie lipca 1927 roku bydgoska prasa z entuzjazmem zapowiadała nowy, letni sezon wyścigów konnych na torze w Kapuściskach Małych, który rozpocząć się miał 17 lipca i trwać do końca miesiąca, choć ogółem obejmować miał tylko 5 dni wyścigowych: *W każdym dniu odbędzie się siedem gonitw: w tem płaskie, z płotami, z przeszkodami, myśliwskie, wojskowe i gonitwa włościańska, w której wezmą udział włościanie na własnych koniach. Oprócz koni 3-letnich i starszych, wezmą udział w wyścigach również i konie dwuletnie. Ilość zgłoszonych koni przedstawia się dotychczas bardzo okazale. Między innymi zgłoszono konie: prezesa Żychlińskiego, Ignacego hr. Mielżyńskiego, hr. Łęckiego, hr. v. Donnosmarcka, 17/3 pułku ułanów, por. Tuńskiego z Grudziądza, plk. Karatiejewa, p. Daszewskiego, 7 daku, 7 p.o.k., 15 p. ul., por. Kwiecińskiego i Bukowieckiego. Z Bydgoszczy konie zgłosili: pułkownik Brzozowski, d-ca 16 p. ułanów, major Falewicz, rotmistrz Mirny. Liczba zgłoszeń powiększy się znacznie z początkiem sezonu. Z pośród jeźdźców ujrzymy wszystkich naszych najwybitniejszych zawodników. Na torze prace na ukończeniu, wybudowano nawet trybuny, które pomieszczą około 3.000 osób, stajnie dla koni, ulepszono tor*<sup>17</sup>.

Prasa, poza funkcją informacyjną, wyraźnie też zachęcała do wybierania się na wyścigi: *Dotychczas zgłoszono wielką ilość koni. Ujrzymy oprócz znanych już z ubiegłego roku wiele nowych, tak, że wyścigi konne w roku bież. zapowiadają się bardzo dobrze. Należy też spodziewać się gry w totalizatora i znacznych niespodzianek pod tym względem. (...) Spodziewać się należy zatem, że w dniu otwarcia przybędą tłumy publiczności, która coraz więcej interesuje się sportem konnym, zasługującym pod każdym względem na poparcie*<sup>18</sup>.

Bydgoskie gazety obszernie informowały w przeddzień lub w dniu zawodów także o liczbie zgłoszonych koni i o wynikach mianowań do poszczególnych gonitw, zapowiadając typ wyścigu, dystans do pokonania, wysokość nagrody dla zwycięzcy oraz imiona wszystkich zgłoszonych do startu czworonogów wraz z nazwiskami ich właścicieli oraz dosiadających koni jeźdźców. Czasami podawano także hipotetyczne ceny najwartościowszych zwierząt startujących w Bydgoszczy. Np. Horodenka należąca do plk. Brzozowskiego i mjr. Falewicza warta była 2700 zł, Kobicina barona Leopolda Kronenberga – 1900 zł, Lotnik hrabiego Ignacego Mielżyńskiego – 1700 zł, a Verbum Nobile II – własność K. Łaszczka – 1500 zł.<sup>19</sup>

<sup>16</sup> „Dziennik Bydgoski” 12.10.1926, s. 9.

<sup>17</sup> „Dziennik Bydgoski” 14.07.1927, s. 10.

<sup>18</sup> „Dziennik Bydgoski” 15.07.1927, s. 9.

<sup>19</sup> „Dziennik Bydgoski” 24.07.1927 s. 7.

Tor, znajdujący się na gruntach miejskich, został w drodze umowy wydzierżawiony przez bydgoski magistrat poznańskiemu towarzystwu na rok. Prócz odnowy trybun zbudowano budki totalizatora oraz sale restauracyjne, był to więc obiekt poziomem zbliżony do innych polskich torów wyścigowych w większych niż Bydgoszcz miastach.

*Pierwszy dzień wyścigów zgromadził tłumy publiczności – pisała prasa. Z władz cywilnych obecni byli prezydent miasta dr Śliwiński i komendant Siemiątkowski. (...) Wśród gości, prócz wszechświatowej sławy jeźdźca majora Toczka, który brał udział w wyścigach, obecnym był także na biegach znany jeździec, porucznik Starnawski, który ostatnio brał udział w konkursach londyńskich<sup>20</sup>.*

W czasie tych inauguracyjnych zawodów doszło do trzech groźnie wyglądających upadków: na przeszkodach spadli z koni kpt. Bylczyński i por. Święcicki, a na skutek pęknięcia popręgu por. Skupiński. Nikomu jednak nic poważnego się nie stało<sup>21</sup>. Podobnie jak w innych zawodach z tego cyklu, kiedy znakomity dżokej Adam Tuchołka spadł z konia, a ten mimo braku jeźdźca pierwszy dobiegł do mety<sup>22</sup>.

Już pierwszego dnia odnotowano nowy rekord wysokości wygranych. W piątej gonitwie z płotami ci, którzy obstawili pojedynczo wygraną Blanki rtm. Kapiszewskiego za 10 zł kasowali 80.<sup>23</sup> Niebawem jednak, bo 24 lipca, padł kolejny rekord: w czwartej gonitwie ci, którzy obstawili pojedynczo wygraną Mimozy por. Paszkowskiego przed faworyzowaną Fraszką należącą do słynnego olimpijczyka, Karola Rommela, i przez mistrza dosiadaną, za 10 zł otrzymywali aż 133!<sup>24</sup>

Publiczność z każdymi zawodami coraz tłumniej przybywała na tor w Kapuściskach Małych, w Kapach, jak mawiali zdrobniale bywalcy. Frekwencja była jednak zmienna, najgorsza w dni powszednie i przy niepewnej pogodzie, najlepsza w ciepłe, słoneczne niedziele. Ogromne zainteresowanie budziły konie ze słynnej na cały kraj stajni barona Leopolda Kronenberga o ciekawych imionach jak Wim-pa-pam, Ułan, Tuhaj-bej, Urwis. Nie zawsze wygrywały, jednak przeważnie stawianie na nie przez graczy totalizatora przynosiło dobre rezultaty.

Pod koniec lipca gruchnęła wieść, że do Bydgoszczy ostatniego dnia miesiąca przyjedzie prezydent Rzeczypospolitej Ignacy Mościcki, aby osobiście odsłonić pomnik Henryka Sienkiewicza i oglądać międzynarodowe regaty wioślarskie w Brdujściu. Władze miasta podjęły starania, aby odwiedził on tor w Kapuściskach Małych, gdzie tego samego dnia miała odbyć się ostatnia seria wyścigów.

<sup>20</sup> „Dziennik Bydgoski” 19.07.1927, s. 9.

<sup>21</sup> Ibidem.

<sup>22</sup> „Dziennik Bydgoski” 22.07.1927, s. 11.

<sup>23</sup> „Dziennik Bydgoski” 19.07.1927, s. 9.

<sup>24</sup> „Dziennik Bydgoski” 27.07.1927, s. 8.

Dostojny gość miał przybyć czwórką koni hr. Jezierskiego, a dla prezydenta planowano zorganizować specjalnie dwa wyścigi z płotami i przeszkodami, uchwalono też dodatkowe premie dla właścicieli stajen, którzy zdecydowaliby się wystawić swoje konie do tych biegów. Z tej okazji spodziewano się, że na wyścigi *stawi się cała Bydgoszcz*<sup>25</sup>.

Prezydent ostatecznie na tor wyścigowy nie przyjechał, o czym zawiadomił wcześniej. W planowanym czasie przez 2,5 godz. był podejmowany „śniadaniem” przez władze miasta. Oficjalnie podano, że komisja ustalająca harmonogram pobytu Ignacego Mościckiego w Bydgoszczy uznała most *położony na Brdzie za słaby do przejazdu*<sup>26</sup>.

We wrześniu rozegrano drugą turę wyścigów tego sezonu, jednak ścigano się i zakładano w tym miesiącu w Bydgoszczy tylko trzykrotnie w dniach 18, 21 i 25.09.1927. Deszczowa i chłodna pogoda spowodowała, że na wyścigi przybyło wyjątkowo mało widzów, skutkiem czego przyniosły one deficyt. W niedzielę 25 września hazardziści przeżyli spore emocje. Najpierw Duchna, własność grupy oficerów 19 Pułku Ułanów, wyprzedziła dwa konie barona Kronenberga – Ułana i Urwisa, przysparzając nielicznym ryzykantom, którzy obstawili jej zwycięstwo, spory zysk: za 10 zł płacono bowiem 107. Nic przeto dziwnego, że następną gonitwę, trzecią płaską na dystansie 1200 m dla dwulatków i starszych o nagrodę 800 zł, obstawiło w kasach o wiele więcej chętnych, niż czyniło to zwykle. Prawie wszyscy za faworyta uznawali Mimozę por. Podczaskiego, znaną już ze zwycięstw na bydgoskim torze. Tymczasem wygrał debiutujący w wyścigach Wim-pa-pam barona Kronenberga. Nielicznym, którzy na niego postawili po 10 zł, kasa wypłacała aż 226! Kolejne wygrane były także solidne, ale już nie tak wysokie<sup>27</sup>.

Po ostatnich zawodach bydgoszczanie mieli świadomość, że nie wszystko poszło tak, jak się spodziewali. Prasa apelowała do poznańskich organizatorów: *Pozwolimy sobie T-wu Wyścigów Konnych zwrócić uwagę, by nie przejmowało się niepowodzeniem jakie zaistniało w bieżącym roku i nie zniechęcało się do urzędzenia wyścigów na przyszłość w naszym mieście. Niepowodzenie te w lwiej części kłaść należy na niepogodę. Miasto Bydgoszcz posiadając tak wspaniałą i do tego pierwszy tor przeszkodowy w Polsce doprowadzi napewno do tego, że pozostanie nim nadal. To skromne zapewnienie niech będzie dla Towarzystwa otuchą, by do Bydgoszczy nie zrażało się*<sup>28</sup>.

<sup>25</sup> „Dziennik Bydgoski” 24.07.1927, s. 8, 27.07.1927, s. 8, 28.07.1927, s. 11.

<sup>26</sup> „Dziennik Bydgoski” 31.07.1927, s. 9, 3.08.1927, s. 10.

<sup>27</sup> „Dziennik Bydgoski” 28.09.1927, s. 9.

<sup>28</sup> Ibidem.

Poznaniacy mieli uczucia mieszane. *Na razie jednak do pięknie nazwanego Kapuściska – pisała prasa – dostęp jest dość ciężki, o ile się nie ma do dyspozycji auta. Jedzie się tam – podobnie jak do Ławicy – koleją, z dworca zaś trzeba wędrować dobry kilometr po wertepach i łąkach. Trudy tej wędrowki wynagradza sownie widok bydgoskiego toru, który niczem nie różni się pod względem topograficznym i urządzeń technicznych od dobrych torów zagranicznych. Sam tor, mierzący około 2500 mtr tak, że biegnących koni nie traci się na chwilę z oczu, jest wreszcie na całej swej prawie przestrzeni pokryty trawą, dzięki czemu nawet w okresie posuchy konie nie biegną w tumanach kurzu<sup>29</sup>.*

W okresie dwudziestolecia międzywojennego wyścigi konne były uważane za instytucję wyższej użyteczności i z tego względu zwolnione były od podatku. Jak tłumaczono powszechnie społeczeństwu: określony procent od pieniędzy obracanych w zakładach kierowany był do Ministerstwa Rolnictwa, które zużywało te środki na zakup najlepszych koni dla armii, gdyż jak twierdzono: *motory wobec stanu dróg naszych nigdy nie będą w stanie zastąpić najtańszego i najdzielniejszego środka lokomocji, jakim jest koń<sup>30</sup>.*

Tzw. tory prowincjonalne, do których zaliczyć trzeba i bydgoski, na ogół były deficytowe, pieniądze zarabiano w Warszawie, Lwowie, Poznaniu, później w Katowicach. Najlepsi dżokeje zarabiali w sezonie 800-1000 zł miesięcznie plus wypłata za tzw. dosiad, w obcej stajni i procent od wygranej. Dobrze prowadzona stajnia przynosiła dochody. Fryderyk Jurjewicz ogłosił w „Jeźdźcu i Hodowcy”, że Polska jest jedynym krajem, w którym oplaca się mieć stajnię wyścigową. Suma nagród przewyższała bowiem koszty utrzymania koni. Stajnie mieli więc nie tylko najbogatsi, ale np. pułki kawalerii, a nawet pojedynczy oficerowie. Najważniejsze były oczywiście stajnie hodowlane, czyli należące do hodowców, dla których wyścigi były przede wszystkim sprawdzianem. W ówczesnych warunkach powstawały także stajnie spekulacyjne, nastawione na bieżący zysk i stajnie amatorskie, najczęściej niewielkie, należące do miłośników koni i sportu wyścigowego. Właścicielami stajni hodowlanych byli fachowcy najwyższej klasy, najczęściej z magnackich rodów, dla których hodowla szlacheckich koni i wyścigi były odziedziczonym po przodkach (wraz z wiedzą na ten temat) elementem życia (Lubomirscy, Potoccy, Zamoyscy). Były też stajnie z młodszym rodowodem, ale ich właściciele też dysponowali wiedzą i doświadczeniem. Z tej grupy wywodzili się sędziowie. Oczywiście, jeśli w gonitwie brał udział koń któregoś z sędziów, nie uczestniczył on w pracach komisji. Po sezonie tory na ogół pustoszały, konie wyjeżdżały na wieś na pół roku, od listopada do maja, by mogły

<sup>29</sup> „Goniec Wielkopolski” 4.07.1928, s. 8.

<sup>30</sup> „Nowy Kurjer” 20.03.1935, s. 11.



tam odpocząć fizycznie i „odreagować” ciężki sezon. Młodym koniom taki relaks świetnie robił<sup>31</sup>.

Tym, co wysuwało się na plan pierwszy i przynosiło dochód, był oczywiście hazard. Podstawą gry w totalizatorze była zasada, że stawka nie może być niższa niż 10 zł, a wyższe muszą stanowić wielokrotność tej sumy. Zakłady mogły być robione w dwóch grupach: a) na konia wygrywającego gonitwę, b) na konia z płatnym miejscem, tj. na konie, które przyjdą w gonitwie na I i II miejscu, jeżeli w gonitwie biorą udział co najmniej 4 konie, i na I, II i III miejscu, jeśli w gonitwie bierze udział co najmniej 7 koni. Zakłady można było zawierać do chwili, kiedy sędzia przy celowniku dawał sygnał do zamknięcia kas. Zwracano wpłacone pieniądze w przypadku, gdy żaden koń nie skończył gonitwy, gdy koń obstawiony nie stanął na starcie i gdy wybrany czworonóg został na starcie. Jak głosiły rozwieszane plakaty: *Wypłata wygranej skuteczniejsza będzie okazicielowi biletu, bilety przedarte, poplamione i w inny sposób uszkodzone nie będą przyjmowane, nieodebrane na torze wygrane wydawane będą w biurze towarzystwa w ciągu 7 dni. Bilet kupiony nie podlega zwrotowi ani wymianie. Przepisy obowiązują na podstawie ustawy o wyścigach konnych z 22 czerwca 1923. Są rozwieszane w totalizatorze*<sup>32</sup>.

Wypłata nagród dla właścicieli „żywych pojazdów” była uregulowana w ten sposób, że nagroda zapowiedziana w programie, a było to od 300 do 1000 zł, była wypłacana posiadaczowi zwycięskiego konia. Drugi na mecie otrzymywał 30 proc. tej sumy, trzeci – 10 proc. W kolejnych latach starano się zorganizować zawody w Bydgoszczy tak, by ich termin nie kolidował z wyścigami na innych krajowych torach, co gwarantowało udział czworonożnej wyścigowej elity na skalę Polski, a tym samym miało przynosić większe zyski. Wokół toru powstała sieć restauracji, przy stolikach których można było obserwować swoich faworytów. W przerwach przygrywała orkiestra wojskowa. Emocje budziły także mrozące krew w żyłach wypadki, częste zwłaszcza na przeszkodach. Lotem błyskawicy roznosiły się nie tylko po Bydgoszczy wieści o nagłym wzbogaceniu się lub przegraniu niemaliej fortuny na wyścigach.

Osobliwością były tzw. gonitwy sprzedażne. Bezpośrednio po zakończeniu wyścigów zwycięskie zwierzę miało być sprzedane w drodze publicznej licytacji. Przebijać można było o kwotę 50 zł. Nabywca był zobowiązany zapłacić natychmiast po licytacji kasjerowi towarzystwa czwartą część sumy sprzedażnej, resztę zaś najdalej następnego dnia do godz. 14.00 w pokoju towarzystwa w hotelu „Pod Orłem”. W przypadku niezapłacenia reszty sumy zwycięzca licytacji tracił

<sup>31</sup> [www.hipodrom.home.pl/\(01.03\)3epoki-7.01.03-wpol.html](http://www.hipodrom.home.pl/(01.03)3epoki-7.01.03-wpol.html); (dostęp: 11.04.2013).

<sup>32</sup> „Dziennik Bydgoski” 6.07.1930, s.10.

zadatek, a koń pozostawał przy dawnym właścicielu. Reklamacje z powodu złego stanu zdrowia konia lub jego wad w przypadku zakupu w drodze licytacji nie były możliwe<sup>33</sup>.

Zawody rozgrywane w Bydgoszczy traktowano jednak jako drugorzędne w skali kraju, nie zaglądali tu krezusi i najwybitniejsi polscy hodowcy, skupiając się na wyścigach w Warszawie czy Lwowie. Mimo to bydgoskie wyścigi, zaliczane do tzw. prowincjonalnych, miały i swoje zalety. Mianowicie właściciele mniejszych hodowli, którym nie opłacało się jeździć na najważniejsze zawody w Polsce, gdzie panowała bardzo silna konkurencja, mieli możliwość na takich torach jak w Bydgoszczy wypróbowania swoich koni i przyzwyczajania ich do wyścigów, a dżokeje – do podnoszenia swoich umiejętności<sup>34</sup>.

Latem 1928 roku władze Bydgoszczy, chcąc zachęcić Wielkopolskie Towarzystwo Wyścigów Konnych do organizacji kolejnych gonitw, zbudowały, zgodnie z porozumieniem zawartym przed dwoma laty, brukowaną drogę dojazdową z dworca Bydgoszcz Wschód do stadionu i nową trybunę. Prezes Żychliński w odpowiedzi na ten krok zdecydował, że sezon w Bydgoszczy trwać będzie od 29 czerwca do 29 lipca i obejmie dziesięć dni wyścigowych<sup>35</sup>. Na 8 lipca tego roku zaplanowano uroczyste poświęcenie nowych trybun i rozegranie gonitwy o nagrodę w wysokości 1500 zł fundowaną przez dyrektora departamentu chowu koni w Ministerstwie Spraw Wojskowych, Fryderyka Jurjewicza.

*Tego dnia wobec licznej publiczności, przedstawiciele Towarzystw Wyścigowych, jeźdźców, właściciele stajen wyścigowych oraz zaproszonych gości i prasy warszawskiej, na zieleni przystrojonej trybunie, ks. Józef Kaing-Ba dokonał aktu poświęcenia toru, poczem w doniosł. słowach przemówił dyrektor Departamentu Chowu Koni p. Fryderyk Jurjewicz, dając dowód uznania Wielkopolskiemu Towarzystwu Wyścigów Konnych, na co odpowiedział Prezes Towarzystwa, dziękując za uznanie i oświadczając się za dalszą pracą dla dobra Ojczyzny. Następnie dyrektor (...) Jurjewicz przeciął wstęgę na torze i objechał wkoło toru powozem, powożonym czwórką koni p. Józefa Żychlińskiego z Kusowa. W międzyczasie orkiestra odegrała marsza – modlitwę i hymn „Jeszcze Polska nie zginęła”. Tuż potem rozpoczęły się biegi<sup>36</sup>.*

29 lipca, w niedzielę, ostatnie zawody cyklu odbyły się niespodziewanie w obecności samego prezydenta Ignacego Mościckiego, który, ponownie przebywając w Bydgoszczy, tym razem znalazł czas, aby odwiedzić tor w Kapuściskach Małych podczas zawodów. Prezydent Rzeczypospolitej *zabawił blisko godzinę,*

<sup>33</sup> „Dziennik Bydgoski” 24.07.1927 s. 7.

<sup>34</sup> „Dziennik Bydgoski” 22.07.1927, s. 11.

<sup>35</sup> „Nowy Kurjer” 11.05.1928, s. 9.

<sup>36</sup> „Nowy Kurjer” 12.07.1928, s. 5.

*interesując się biegami*<sup>37</sup>, obejrzał dwie gonitwy: z płotami i przeszkodami. Bezpośrednio po przybyciu na trybunę prezydenta w towarzystwie ministra rolnictwa i całej nieodłącznej swity orkiestra wojskowa odegrała hymn, po którym publiczność zgotowała pierwszemu obywatelowi Rzeczypospolitej długotrwałą owację<sup>38</sup>.

W kolejnym roku, 1929, wyścigi w Bydgoszczy zaplanowano również w lipcu, w dniach od 7 do 28 w wymiarze 10 dni wyścigowych. Opodal toru pojawiła się nowa stajnia na 40 koni. Nowością miały być specjalne gonitwy o ekstranagrody: płaska Wielka Bydgoska z nagrodą 5000 zł, Wielka Bydgoska z przeszkodami z nagrodą 5000 zł, bieg z płotami „Dziennika Bydgoskiego” z nagrodą 3000 zł oraz Wielka z przeszkodami z nagrodą 6000 zł!<sup>39</sup>

Magistrat Bydgoszczy, widząc nieoczekiwanie szansę na uczynienie z tego miasta centrum wyścigów konnych na całą Wielkopolskę kosztem Poznania, postanowił być bardzo hojny i wesprzeć organizację zawodów znaczącą sumą 10 tys. zł, licząc na wdzięczność poznańskich działaczy. W ślad za włodarzami miasta poszli i prywatni naśladowcy. Szybko o tym doniosła poznańska prasa, usiłując zawstydzić zarząd Poznania. W artykule pod tytułem „Bydgoszcz zawstydza stołeczne miasto Poznań” anonimowy autor napisał m.in.: *Poznań jest miastem, które nie ma najmniejszego zrozumienia dla poezji człowieka i konia. O ile publiczność poznańska zawsze szczerze się interesuje sezonem wyścigowym, o tyle Magistrat stołecznego Grodu Przemysława zdradza jak największą obojętność względem pięknych poczynań Wielkopól. Tow. Wyścigów Konnych. Ujawniło się to w tych zwłaszcza sprawach, które dotyczą stanu materialnego i rozwoju W. Tow. Wyścigów Konnych, co do których Magistrat m. Poznania z p. prezydentem Ratajskim na czele zajął stanowisko chłodne, a nawet wprost niezyczliwe. Nie udało się W. Tow. Wyścigów pozyskać względów Magistratu Poznańskiego ani w sprawie niewielkiej zresztą pożyczki, ani też w sprawie terenów pod tor wyścigowy. (...) Jak inaczej przedstawia się stosunek do poczynań Tow. Wyścigów Konnych w Bydgoszczy, która ofiarowała na cele Towarzystwa 10.000 zł i pod każdym względem idzie Towarzystwu na rękę. Również inicjatywa prywatna obywatelstwa bydgoskiego dowodzi większego zrozumienia dla spraw Tow. Wyścigów Konnych*<sup>40</sup>.

Bydgoskie wyścigi zyskiwały sobie coraz większe uznanie i zainteresowanie oraz coraz liczniejszą widownię. Miarą tego niech będzie fakt, że w 1929 roku na poszczególne dni wyścigów z Poznania kursowały specjalnie wynajęte autobusy, które przywoziły do Bydgoszczy chętnych do gry w totalizatora. Już pierwszego

<sup>37</sup> „Dziennik Bydgoski” 31.07.1928, s. 1.

<sup>38</sup> „Dziennik Poznański” 2.08.1928, s. 8.

<sup>39</sup> „Dziennik Bydgoski” 2.07.1929 s. 8.

<sup>40</sup> „Nowy Kurjer” 5.05.1929, s. 9.

dnia przy kasach panował taki ścisk, że natychmiast podjęto decyzję o zamówieniu kolejnych 8 stanowisk obsługi zakładów<sup>41</sup>.

21 lipca 1929 roku padł nowy rekord wygranej w totalizatora. Obstawienie w drugiej gonitwie płaskiej Wiedenki hr. Ike-Duninowskiego przyniosło nielicznym szczęśliwcom 145 zł za każde wydane 10. I natychmiast padł kolejny rekord! W następnej gonitwie tym, którzy zaryzykowali wpłatę pieniędzy na zwycięstwo Eskorty por. Kwiecińskiego, wypłacano aż 484 złote!<sup>42</sup> Ten wynik nigdy już później nie został poprawiony.

Ponieważ przez cały lipiec wyścigom towarzyszyło rekordowe zainteresowanie, postanowiono urządzić dwa dodatkowe dni wyścigowe, wyznaczone na 27 i 28 lipca.<sup>43</sup>

Na początku sezonu 1930 r. regularnie na torze zbierało się 3000 i więcej widzów. Lokalna prasa, licząc na wzrost sprzedaży dzięki publikacjom programów zawodów, propagowała wyścigi, przypinając łatkę Urzędowi Miasta.

*Posiada miasto jeden z najlepszych torów (...). Niestety, magistrat bydgoski zdaje się nie doceniać akcji propagandowej i finansowych korzyści, jaki spłynąć mogłyby na miasto i jego mieszkańców. Pokutuje zapewne w zakamarkach mózgowych ojców miasta pogląd, że wyścigi konne to sport pański, a więc nie zasługuje na poparcie. Tymczasem jeden rzut oka na zebranych widzów przekonuje każdego, że najszerze warstwy spieszą, aby przez trzy godziny spędzić czas na wolnej przestrzeni, gdzie oddycha się powietrzem żywicznych lasów i gdzie wzrok, śledząc bieg koni na daleką odległość niezwyklej dokonywa gimnastyki zdrowotnej<sup>44</sup>.*

Na początku tego sezonu, mocno przyspieszonego, startowało niewiele koni, bo w tym samym czasie odbywały się podobne zawody we Lwowie, Ciechocinku i Grudziądzu, skąd konie miały zostać przewiezione do Bydgoszczy. Łoże władz były nieobsadzone. Jak stwierdziła prasa, nie zawiódł jedynie gen. Wiktor Thommée, dowódca VII Okręgu z małżonką, lokalny protektor sportu. Dzięki niemu wojsko przydzieliło żołnierzy do pomocy na torze. Pojawił się też doskonale wyposażony bufet prowadzony przez nowego dzierżawcę<sup>45</sup>.

W niedzielę 13 lipca 1930 roku rozegrano 7 gonitw, w tym 3 płaskie. Jedną z nich była szeroko reklamowana Wielka Bydgoska o nagrodę 5000 zł, najciekawsza gonitwa sezonu, do której zgłoszono 13 koni.

*Tego dnia już na kilka godzin przed rozpoczęciem gonitw niezliczone rzesze publiczności podążyły na tor samochodami, autobusami i pieszo. W Wielkiej*

<sup>41</sup> „Gazeta Bydgoska” 7.07.1929, s. 9, 9.07.1929 s. 8.

<sup>42</sup> „Gazeta Bydgoska” 25.07.1929, s. 12.

<sup>43</sup> „Gazeta Bydgoska” 27.07.1929, s. 8.

<sup>44</sup> „Dziennik Bydgoski” 1.07.1930, s. 8.

<sup>45</sup> Ibidem.

*Bydgoskiej z 13 zapisanych do gonitwy wzięło udział 9 koni; zainteresowanie gonitwą ogromne, od startu konie ruszyły dobrze, poprowadził wyścig og. Vedette, reszta zgrupowana. Na zakręcie koło stajen konie rozciągnęły się – na prostej na pierwsze miejsce wyszedł og. Vedette (...). Po gonitwie przy dźwiękach orkiestry właściciel zwycięzcy kpt. Harland oprowadził konia przed trybuny, j. Kończal otrzymał od Zarządu T-wa upominek<sup>46</sup>.*

Wygrana za obstawienie Vedette wynosiła 23 zł. Trzy dni później znów zaplanowano nadzwyczajne ożywienie przy kasach. Totalizator płacił bowiem za trzecie miejsce mało znanego konia, Antypki, aż 153 zł!

Tego samego dnia przyszło też organizatorom odeprzeć zarzuty o nieprzyjmowanie do pracy coraz liczniejszych w Bydgoszczy bezrobotnych.

*Ze strony Towarzystwa wyjaśniamy, że po pierwsze bezrobotnych przyjmuje się do kontroli przy wejściach itp., ale do kas totalizatora ze względów zrozumiałych musimy brać jedynie urzędników, którzy zajmują odpowiednie stanowiska, bo są odpowiedzialni za gotówkę znajdującą się w totalizatorze, a urzędują wzorowo, bo chodzi im o posadę – brzmiał komunikat<sup>47</sup>.*

Na wyścigi do Bydgoszczy poczęły przyjeżdżać znane polskie stajnie, np. barona Leona Kronenberga, hrabiego Ignacego Mielżyńskiego z Iwna, płk. Iwana Karatiejewa, hrabiego von Donnosmarcka, hrabiego Wielopolskiego z Chrobrza. Majętniejsi oficerowie zrzucali się w kilku na dobrego konia i usiłowali zarobić na nim, pełniąc osobiście rolę dżokejów. Dlatego w Bydgoszczy ścigali się słynni polscy jeźdźcy: olimpijczycy z Paryża (1924) i Amsterdamu (1928), jak Karol Römmel, Adam Królikiewicz i sam „Hubal” – Henryk Dobrzański.

Pojawiały się w Bydgoszczy słynne na całą Polskę konie, jak Casanova, który w jednym tylko roku przyniósł swojemu właścicielowi 160 tys. zł dochodu. Jak słynny Beduin. I mniej znane: Rakietka, Tancerka, Filon, Ekscentryk, Kobiecina, Wenecjanka, Agamemnon, Haszysz, Narzeczona, Jaśnie Panna. „Królami” i „królowymi” bydgoskiego toru, końmi, które odnosiły najczęściej zwycięstw, były: Ma Coquine por. Jankowskiego – 8 wygranych, Dziecina hr. Ignacego Mielżyńskiego – 6, Bachmat A. Tuńskiego i Turkus rtm. Kamionki – po 5 oraz czterokrotni zwycięzcy: Allegra grupy oficerów 17 Pułku Ułanów, Zagadka Olszewskiego i Rybockiego, Ma Dolary Mielżyńskiego i Mnich. Swoją sztukę jeździecką prezentowali wspomniani już olimpijczycy i znani w kraju dżokeje, jak mjr Władysław Toczek z Torunia, Adam Tuchołka, Konstantin Chatisow, Aleksander Fomienko, wielu „białych” Rosjan wygnanych z ojczyzny przez rewolucję.

<sup>46</sup> „Dziennik Bydgoski” 15.07.1930, s. 8.

<sup>47</sup> „Dziennik Bydgoski” 18.07.1930, s. 9.

Przez sześć lat na dwa miesiące w roku do Bydgoszczy zjeżdżała elita graczy z wypchanymi portfelami, która z najwyższą namiętnością oddawała się hazardowi. Byli to głównie mieszkańcy Poznania, Gniezna, Torunia, Grudziądz. Od nadmiaru gości w szwach pękały hotele i kwatery.

Wygrane sięgały zwykle 15-25 zł za każde obstawione 10. Tylko wyjątkowo przekraczały 30 zł, zwłaszcza za duble i porządek.

Początkowo płatne były tylko miejsca na trybunie, potem wprowadzono bilety wstępu. Rekordową frekwencję notowano zawsze na pozeźgalnych zawodach cyklu, kiedy to pomiędzy posiadaczami biletów rozlosowywano jednego chżyżonogiego rumaka, którego szczęśliwy właściciel z reguły natychmiast odsprzedawał organizatorom.

Rok 1931 zapowiadał się jako czas znaczących ograniczeń co do organizacji wyścigów w całym kraju. Bydgoszczy to jednak nie miało dotyczyć. U progu sezonu, wczesną wiosną, „Goniec Wielkopolski” informował: *Program wyścigów konnych na Poznań na rok 1931 został zatwierdzony przez Ministerstwo Rolnictwa. W Poznaniu odbędzie się 17 dni wyścigów: 7 na wiosnę w czasie od 9 do 25 maja – 10 dni w jesieni w czasie od 23 sierpnia do 13 września. W roku bieżącym na zebraniu Komitetu do spraw Wyścigów Konnych w Warszawie uchwalono zlikwidować 6 torów wyścigowych w: Ciechocinku, Grajewie, Grudziądzu, Łucku, Przemyślu i Tarnowskich Górach, na których miejsce powstaje tor wyścigowy w Katowicach. Wyścigi w Wilnie na rok 1931 zostają zawieszane, tak że, czynnych torów wyścigowych w Polsce poza Warszawą jest 9 – z 114 dniami wyścigowymi. Z tych pod zarządem Towarzystwa wyścigów konnych ziem zachodnich są 3 tory Poznań – Bydgoszcz – Katowice z 40 dniami wyścigów. Zlikwidowanie mniejszych torów wyścigowych przyczyni się dodatnio do większego udziału koni w gonitwach na pozostałych torach, a temsamem interesujących gonitw i zwiększeniem obrotów totalizatora. Na torze w Ławicy wre już praca, konie zjeżdżają, w krótkim czasie zaczną się galopy po zielonym torze. Bliższe dane dotyczące stajen wyścigowych podamy do wiadomości. Oprócz wyścigów w Poznaniu, urządza Towarzystwo wyścigi konne w Bydgoszczy 11 dni i w Katowicach 10 dni*<sup>48</sup>.

Zapewne z uwagi na tor w Katowicach poznańskie towarzystwo przemianowało się jednocześnie na Towarzystwo Wyścigów Konnych Ziem Zachodnich. Dodatkową atrakcją gonitw w Kapuściskach miał być specjalny wyścig pod nazwą Wielka Kujawska o nagrodę 2500 zł fundowaną przez rodzinę Krzymuskich<sup>49</sup>.

W roku 1931 autobusy nie dowoziły już widzów do Kapuścisk Małych spod kościoła Klarysek, ale z dworca komunikacji autobusowej, świeżo oddanego do

<sup>48</sup> „Goniec Wielkopolski” 14.04.1931, s. 3.

<sup>49</sup> „Dziennik Bydgoski” 5.07.1931, s. 12.

użytku, usytuowanego na placu Kościeleckich. Początek letnich zawodów wyznaczono na godz. 16.45.

W drugim dniu wyścigów, 21 czerwca, wszystkich zelektryzowała czwarta gonitwa z płotami, którą wygrał niespodziewanie Naughty Boy. Faworyt, Quartiermacher, osłabł przed metą, a inny znany koń, Umizg, wylamał. Za obstawienie Niegrzecznego Chłopca wygrana wynosiła 75 zł<sup>50</sup>. Z kolei 8 lipca w czwartej gonitwie na samej mecie zagapil się pewny faworyt, Vipida hr. Ignacego Mielżyńskiego pod Adamem Tuchołką, który – pewny wygranej – za wcześniej zwolnił. O leb wyprzedziła go na celowniku Zagadka Tadeusza Rybickiego, za jej obstawienie wypłacano w totalizatorze aż 159 zł<sup>51</sup>. Wieść o tej sumie rozeszła się natychmiast po mieście i już w kolejnym dniu wyścigowym na trybunach zjawilo się znacząco więcej publiczności. Jednak równie wysoką wygraną odnotowano w tym roku jeszcze tylko raz, w przedostatnim dniu wyścigowym, 21 lipca. W gonitwie czwartej z płotami faworyzowana Dziecina hr. Mielżyńskiego zawiodła, docierając do mety na drugiej pozycji za Kinmalem Antropowa, co pozwoliło nielicznym ryzykantom wygrać po 124 zł<sup>52</sup>.

Od 1 lipca komunikacja miejska w Bydgoszczy zastrajkowała. Następnego dnia odbywały się gonitwy, szóste już w tym sezonie. Ze zrozumiałych względów widzów było mniej. Ogłoszono, że do czasu uporządkowania sytuacji, *wyścigi rozpoczynać się będą po przybyciu publiczności na tor z pociągu kolejowego, pozatem uruchomione zostaną wozy konne, które będą kursować od końca przystanku tramwajowego na tor od g. 14.30 i po wyścigach*<sup>53</sup>.

Ostatnim wyścigiem letniego sezonu 1931 roku w Bydgoszczy była gonitwa z płotami na dystansie 2400 m o nagrodę 1200 zł. Na mecie pierwsza była Balsamina Jana Rościszewskiego pod właścicielem. Totalizator płacił obstawiającym zwycięstwo tej kłaczki po 14 zł<sup>54</sup>. Wtedy nikt nie przypuszczał, że nigdy więcej na tym torze nie będą ścigać się już konie...

Jesienią 1931 kryzys gospodarczy w bardzo szybkim tempie ogarnął i wyścigi konne. Już wiosną do Bydgoszczy przeniesiono wyścigi z Ciecchocinka i Grudziądza. Z miesiąca na miesiąc sytuacja stawała się gorsza. Tor w Kapuściskach Małych stał pusty. Nadziei na jego ożywienie nie było. Jak pisała ówczesna prasa: *skutki kryzysu, w stopniu wprawdzie znacznie mniejszym, niż w innych gałęziach życia gospodarczego, od paru już lat zaciążyły także nad hodowlą konia szlacheznego. Odczuto to przedewszystkiem na zachodzie, w tych krajach, gdzie*

<sup>50</sup> „Dziennik Bydgoski” 23.06.1931, s. 8.

<sup>51</sup> „Dziennik Bydgoski” 11.07.1931, s. 9.

<sup>52</sup> „Dziennik Bydgoski” 24.07.1931, s. 12.

<sup>53</sup> Ibidem.

<sup>54</sup> Ibidem.

*hodowla konia pełnej krwi i wysokiej półkrwi stoi wyżej, niż u nas. Wyraziło się to w zwiększeniu podaży, tak młodzieży, jak i materiału stadnego, a tem samem w spadku cen. U nas poza niższą cen spowodowało to pewne konieczne redukcje. Już od zaprzeszłego roku zaprzestano urządzać wyścigi na niektórych torach prowincjonalnych, na torze stołecznym w roku ubiegłym obniżono wysokość nagród, właścicielom koni wypłacono tylko 80 proc. nominalnej wartości nagród, ratowano się wreszcie sezonem dodatkowym, w którym wpływy kasowe są w zasadzie podobne, jak w innych dniach sezonu normalnego, a nagrody mniejsze. Te kłopoty wśród świata koniarskiego wywołały dyskusje na temat zagadnienia torów prowincjonalnych, które jednak dla hodowli regionalnej mają duże znaczenie. Sfery, miarodajne, karając działalność mniejszych torów prowincjonalnych, wypowiedziały się przedewszystkiem za podtrzymaniem toru stołecznego<sup>55</sup>.*

Od 1932 roku na bydgoskim torze pojawiali się tylko wojskowi jeźdźcy i to nieczęsto. Mieszkańcom Kujaw i Pomorza pozostały tylko z rzadka organizowane konkursy hipiczne dla ułanów oraz uczniów szkół podchorążych kawalerii.

Po wojnie, w 1950 roku, na dawnym torze wyścigów konnych w Kapuściskach Małych, przyłączonych już do Bydgoszczy, startowali... motocykliści. Kilka lat później na terenie toru założono pracowniczy ogród działkowy, który funkcjonuje do dziś.

### **Big gambling in “Kapy Male”. The forgotten world of gambling horse racing in Bydgoszcz in the years 1926-1931 in the light of the then newspapers**

#### **Summary**

**Key words:** horse racing, entertainment, Bydgoszcz

The horse racing track in Bydgoszcz was established in Kapuściska Małe, at that time a village near the city, as one of the first in the Polish land, most probably in the years 1880-1882, and it was open until the year 1916. It was a venue for gambling horse racing organised by the Bydgoszcz German horse racing society. When Bydgoszcz had found itself in the revived Polish state, nobody was interested in the track. Only in 1926, the Wielkopolska Horse Racing Society, failing to reach an agreement with the municipality in Poznań, proposed the city office in Bydgoszcz organisation of horse racing on the track in Kapuściska Małe. After organisation of the track, construction of sweepstake box offices and restaurant rooms, and renovation of the stands, the opening competition was

<sup>55</sup> „Nowiny Codzienne” nr 54, 1934, s. 4.



held on October 10, 1926. The horse races were organised each year until 1931 in spring and autumn sessions, which usually lasted a dozen or so days. At that time, several so-called horse racing days were organised, with 7 or 8 horse races. Players had a chance to bet on one horse, triples and orders, with bets amounting to 10 zlotys and multiples of this sum. Prizes for horse race winners reached even several thousand zlotys. Horses from highly valued Polish stables of, e.g., Kazimierz Żychliński, count Ignacy Mielżyński, baron Leopold Kronenberg and count von Donnosmarck participated in the Bydgoszcz horse races, and riders included Olympians such as Karol Rómmel, Adam Królikiewicz, and Henryk Hubal-Do-brzański. In 1932, due to a crisis, the Bydgoszcz horse races were suspended. In the 1950's, the track was liquidated, and transformed into allotments.

### **Großes Glückspiel in „Kapy Male“. Die vergessene Welt der Pferderennen in Bydgoszcz in den Jahren 1926-1931 im Lichte der damaligen Presse**

#### **Zusammenfassung**

**Schlüsselbegriffe:** Pferderennen, Unterhaltung, Bydgoszcz

Die Pferderennbahn in Bydgoszcz wurde im damaligen, am Stadtrand liegenden Dorf Kapuściska als eine der ersten auf polnischem Gebiet, höchstwahrscheinlich in den Jahren 1880-1882 errichtet und war bis 1916 in Betrieb. Dort fanden Wettrennen statt, organisiert durch den Bydgoszczer Deutschen Verein für Pferderennen. Nach der Eingliederung Bydgoszczs in den wiedergegründeten polnischen Staat hat sich niemand für die Rennbahn interessiert. Erst 1926 hat die Wielkopolskie Towarzystwo Wyścigów Konnych (deutsch: Großpolnischer Verein für Pferderennen), die sich mit dem Magistrat nicht verständigen konnte, dem Stadtamt in Bydgoszcz die Organisation der Pferderennen auf der Rennbahn in Kapuściska Male vorgeschlagen. Nach der Einrichtung der Rennbahn, dem Bau der Totalisatorboxen und der Restaurierung sowie der Renovierung der Tribünen fanden am 10. Oktober 1926 Eröffnungsrennen statt. Die Wettrennen wurden alljährlich bis 1931 in zwei Touren, der Frühlings- und der Herbsttour, organisiert, die meistens ein gutes Duzend Tage gedauert haben. In dieser Zeit wurden jeweils ein paar sog. Wettrenntage organisiert, während dieser jeweils 7-8 Wettrennen stattfanden. Die Spieler konnten Siegwetten, Pick 3-Wetten oder Platzwilling-Wetten mit dem Einsatz von 10 PLN und dem Vielfachen dieses Betrages abschließen. Die Preise für die Gewinner der Wettrennen beliefen sich sogar auf einige Tausend Zloty. An Bydgoszczer Wettrennen nahmen Pferde aus hochgeschätzten polnischen Ställen z. B. von Kazimierz Żychliński, Ignacy Graf

Mielżyński, Baron Leopold Kronenberg oder Graf von Donnosmarck teil, und unter den Reitern gab es die Olympiateilnehmer Karol Rómmel, Adam Królikiewicz oder Henryk Hubal-Dobrzański. 1932 wurden die Bydgoszczer Wettrennen wegen einer Krise ausgesetzt. Die Rennbahn wurde in den 50er Jahren des vergangenen Jahrhunderts abgebaut und an ihrer Stelle wurden Schrebergärten errichtet.