

## Z NASZEJ PRZESZŁOŚCI

*Jerzy Budny*

### HISTORIA HODOWLI I WYŚCIGÓW KONNYCH W POLSCE

Wyścigi konne zwane często „sportem królów i królem sportów” to nie tylko wspaniałe i emocjonujące widowisko dostarczające także zwolennikom hazardu niezapomnianych wrażeń ale przede wszystkim podstawowy element selekcji materiału hodowlanego, bez którego nie może być mowy o prowadzeniu racjonalnej hodowli koni rasy pełnej krwi angielskiej, a w znacznym stopniu także arabskich czystej krwi.

Wyścigi konne, ujmując historycznie, mają bardzo dawne tradycje o czym świadczą przekazy Sokratesa, Platona czy Xenophona. O randze społecznej wyścigów może świadczyć fakt, że Filip II – ojciec Aleksandra Wielkiego Macedońskiego otrzymał pewnego dnia 3 wiadomości uszeregowane w następującej kolejności: że Parmenion zwyciężył Mirów, że koń jego zwyciężył w Olimpii i że urodził mu się syn. A zatem wiadomość o zwycięstwie konia postawiona została przed tą o narodzinach syna.

Jak popularne były wyścigi w starożytności dowodzi również fakt, że słynny liryk grecki Pindar w roku 476 p.n.e., 6 spośród 14 pieśni olimpijskich poświęca zwycięzcom w wyścigach konnych, między innymi królowi Neronowi z Syrakuz na koniu Pherenikos. W Polsce targanej ciągłymi działaniami zbrojnymi uważano, że zaprawa wojenna stanowi wystarczającą naturalną funkcję selekcyjną wyłaniając wybitnie dzielne konie, które z czasem wykorzystywane powinny być w rozrodzie dla przekazywania oczekiwanych cech. W krótkich okresach pokoju uciekano się

raczej do turniejów rycerskich aniżeli zwykłych gonitw.

Najstarszy turniej, o którym wiemy, że odbył się na ziemiach polskich miał miejsce na Śląsku w roku 1243. Głośnym echem odbił się także turniej w Krakowie w 1364 roku z okazji zjazdu wielu monarchów europejskich.

O ile ojczyzną turniejów rycerskich była Francja, to za kolebkę nowoczesnych form organizowania wyścigów trzeba uznać Anglię w wieku XVIII-tym. To w Anglii król Karol II wprowadzając na wyścigach nagrody pieniężne dał początek ich komercjalizacji z czasem przekształcając wyścigi w znaczącą dziedzinę gospodarki narodowej tzw „racing industry”. Wystarczy powiedzieć, że aktualnie w skali światowej w wyścigach uczestniczy ca 250 000 koni rasy pełnej krwi angielskiej a w rozgrywanych 200 000 gonitw suma nagród bliska jest 3 mld euro a obroty totalizatora sięgają 100 mld euro rocznie.

Poczynając od pierwszej połowy XIX wieku w wielu krajach europejskich powstają organizacje hodowlane mające za cel krzewienie kultury hodowlanej i rozwój hodowli koni w oparciu o zasady selekcji wyścigowej. W Niemczech powstają towarzystwa wyścigowe w Doberan w 1822 r, w Berlinie w 1829 r., w Hamburgu w 1835 r. Na Węgrzech w 1827, w Austrii 1838 a w Rosji – Lebedień 1825, Tuła i Carskie Sioło 1831 w Moskwie 1833. We Francji Towarzystwo Zachęty do Hodowli Koni powstało w 1833 roku.

W Polsce jako moment początkujący uporządkowaną formę organizowania wyścigów konnych należy przyjąć datę powołania Towarzystwa Wyścigów Konnych i Wystawy Zwierząt Gospodarskich w Królestwie Polskim 23 marca 1841 roku. Zgodnie z postanowieniem ustawy prezesem Towarzystwa z urzędu miał być Wielki Koniusz Dworu lub inna osoba wyznaczona przez Rząd.

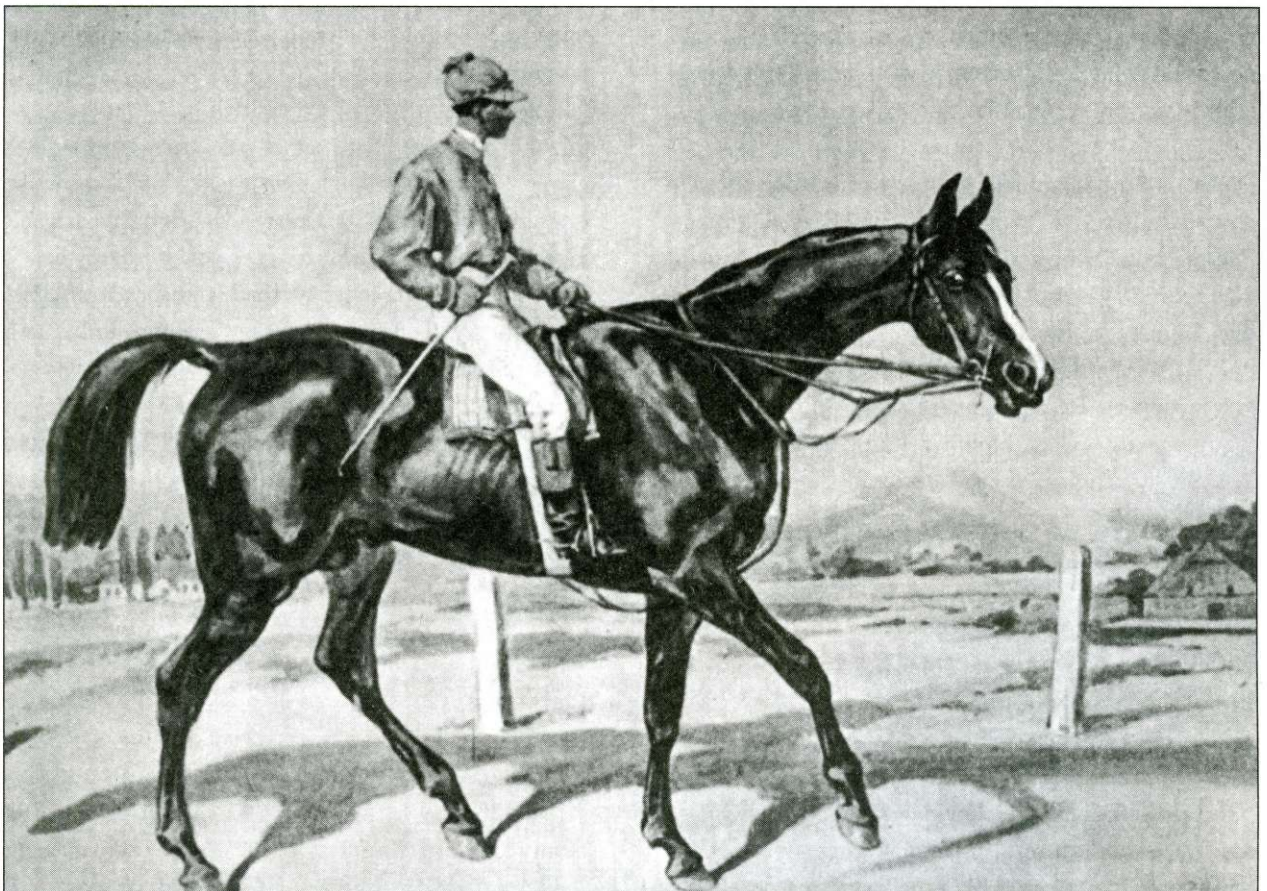
Pierwsze wyścigi w Warszawie miały miejsce na Polach Mokotowskich w pobliżu obecnych ulic: Rakowieckiej, Puławskiej i Polnej, w dniu 20 czerwca 1841 roku, od początku ciesząc się wielkim zainteresowaniem mieszkańców stolicy. O dwa lata wcześniej, bo już w roku 1839 powstało Towarzystwo ku ulepszeniu chowu koni i bydła w Wielkim Księstwie Poznańskim, które podjęło się urządzania wyścigów ale hodowli koni pełnej krwi w czystości rasy praktycznie w Wielkopolsce w tamtym okresie nie prowadzono. W Galicji przed powstaniem w roku 1842 Towarzystwa Wyścigowego we Lwowie miały miejsce sporadycznie organizowane wyścigi w Tarnopolu z okazji jarmarków końskich. Wiodącą rolę na terenach ziem polskich zdecydowanie odgrywało zatem

Towarzystwo i tor wyścigowy w Warszawie. Rola innych torów zwiększała się jedynie w okresach zawieszenia wyścigów w Warszawie przypadających na lata powstań narodowych i obydwu wojen światowych.

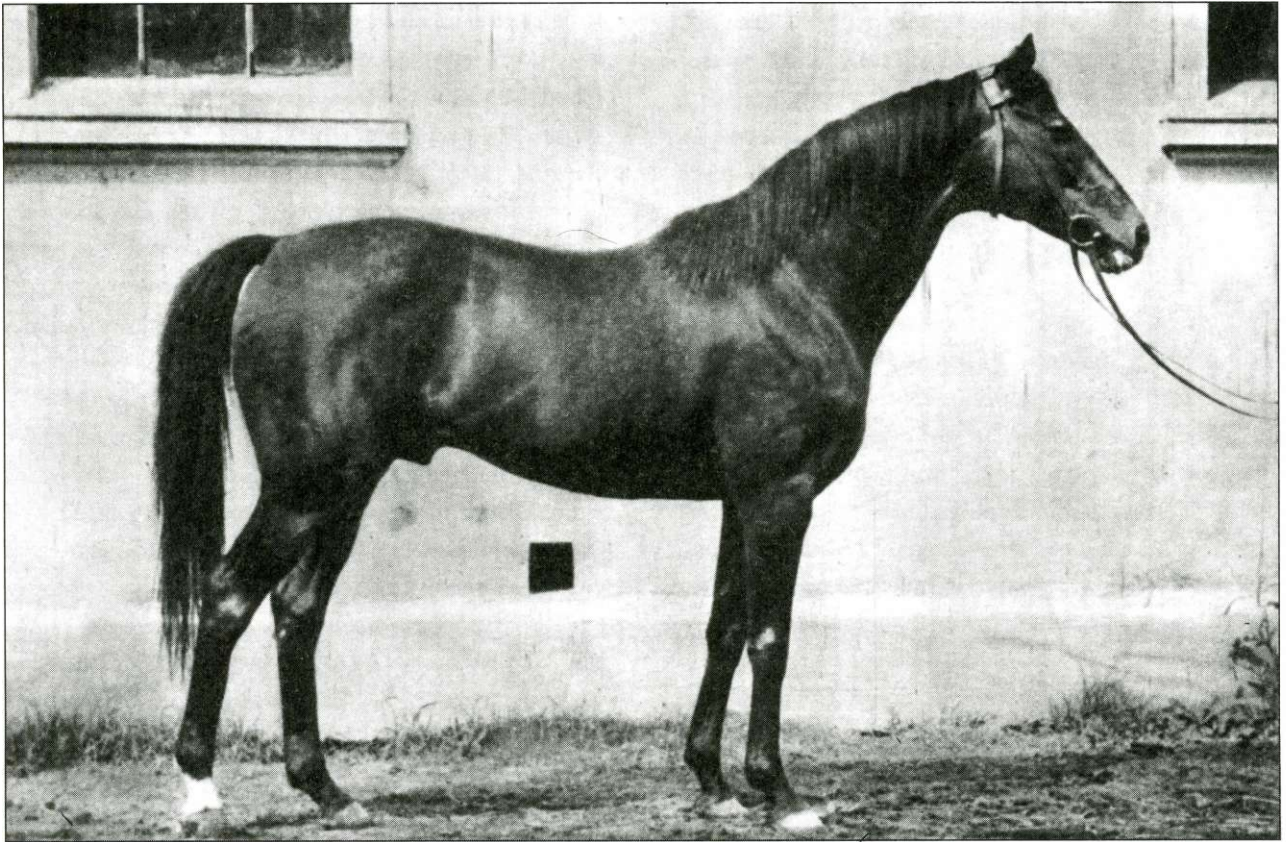
Całą historię organizacji wyścigów można podzielić na 3 zasadnicze okresy będące rezultatem uwarunkowań politycznych i społeczno-gospodarczych. Pierwszy etap obejmuje okres od początków do wybuchu I wojny światowej, a więc pod rządami zaborców. Kolejny okres wiąże się ściśle z odzyskaniem niepodległości i przypada na lata międzywojenne. Trzeci okres to historia po II wojnie światowej do czasów współczesnych.

#### Lata 1841-1918

W Królestwie Kongresowym naturalną konsekwencją przyjętego wyżej podziału było uzależnienie polityczne w tym okresie od władz rosyjskich często przy wrogim nastawieniu zaborcy do wszelkich inicjatyw społecznych, mających w podtekście podkreślenie aspiracji i ambicji narodowych. Szczególnie boleśny okres ten dał się odczuć w czasie wybuchu powstania



Koń „Przedświt” urodzony 1872 r., zdobywca Derbów australijskich i Wielkiej Badeńskiej.



Czołowy reproduktor „Turysta” zdobywca wielu nagród.

styczniowego i w latach następnych, kiedy represje stosowane indywidualnie wobec osób zaangażowanych politycznie, jak również organizacji społecznych, uniemożliwiały właściwą działalność gospodarczą i publiczną.

W latach 1861- 1863 rozgrywanie wyścigów konnych w Warszawie było całkowicie zawieszona. Także system dotacji rządowych przewidzianych na hodowlę ewidentnie dyskryminował tor warszawski w porównaniu z torami rdzennie rosyjskimi w Moskwie, Petersburgu i Carskim Siole.

Znaczne ożywienie wyścigów nastąpiło w latach 80-tych XIX wieku, po wprowadzeniu totalizatora, który zaczął dostarczać środków finansowych na nagrody. W okresie tym, jak wspomniano wyżej, wyścigi rozgrywane były początkowo na „mokotowskim polu wojennym”. W roku 1845 tor wyścigowy został przesunięty bardziej w kierunku zachodnim (w pobliżu zbiegu ulic Wawelskiej i al. Niepodległości). Na tym terenie rozgrywano wyścigi do roku 1886, kiedy to zaczęto rozważać przeniesienie toru do Jabłonny, gdzie ówczesny Prezes Towarzystwa August hr. Potocki oferował odpowiednie tereny spośród swoich posiadłości. Wśród członków Towarzystwa

przeważała jednak opinia o pozostawieniu toru w Warszawie, jako miejscu zapewniającym wyścigom najkorzystniejsze warunki rozwoju. Nastąpiło jednak ponowne przemieszczenie toru w kierunku ul. Polnej, na którym to terenie przetrwał on do roku 1938. Wzdłuż prostej finiszowej umieszczone zostały cztery trybuny przeznaczone dla zróżnicowanej publiczności wyścigowej, rozbudowywane następne w miarę rosnących potrzeb. Bieżnia toru, początkowo ziemna, w roku 1888 została zamieniona na trawiastą.

Jak pisze znany historyk w dziedzinie wyścigów – prof. Witold Pruski, *„wyścigi, które trwały zaledwie 3-4 dni w roku, były małoowniczym corso, w którym uczestniczyła cała śmietanka warszawska”*. Przesunięcie toru bliżej rogatek miejskich miało wpływ na ich bardziej egalitarny charakter.

Konie uczestniczące w gonitwach pochodziły przede wszystkim z hodowli krajowej, prowadzonej z reguły w bogatych majątkach ziemskich. Kierunek hodowlany koni wyścigowych oparty na wzorcach angielskich, gdzie znajduje się kolebka tej rasy, początkowo niechętnie był przyjmowany przez polskich hodowców, tradycyjnie preferujących konie orientalne, z którymi historycznie wiązano zwycięstwa oręza polskiego, jed-

nakże wyniki osiągane przez konie pełnej krwi angielskiej na wyścigach przy ograniczonych dystansach z czasem przysparzały tym koniom coraz więcej zwolenników. Zalety koni pełnej krwi angielskiej doceniane były szczególnie wśród osób gustujących w koniach większego kalibru co niejednokrotnie związane było indywidualnie z posturą hodowcy, i tak np. synowie Kajetana hr. Dzieduszyckiego preferowali odpowiednio Juliusz konie arabskie czystej krwi w doskonale prowadzonej stadninie w Jarczowcach natomiast jego brat Władysław w Jezupolu skłaniał się w kierunku hodowania folblutów. Większość stadnin w tym okresie prowadzona była całkowicie w oparciu o materiał hodowlany sprowadzony z Anglii, Francji, Niemiec czy Austrii. Sprowadzano zwłaszcza ogiery, które pozostawiając liczniejsze potomstwo, miały o wiele większy wpływ na podnoszenie poziomu hodowli.

W okresie przed I wojną światową na szczególne wyróżnienie zasłużyły stadniny Ludwika Grabowskiego w Łęcznej a następnie w Sernikach, którego stajnia w latach 1841-1915 zajęła w statystykach warszawskich wg sum wygranych 13 razy pierwsze miejsce. Jeszcze większą sławę osiągnęła stadnina Ludwika hr. Krasńskiego w Krasnem, w której przyszedł na świat epokowy Ruler. Stadnina ta w latach 1877-1915 figuro-

wała 14 razy na pierwszym miejscu w całym imperium rosyjskim, legitymując się takimi końmi, jak: Baronet, Good Boy, Ruler, Mortimer i Culloden – wszystkie zwyciężyły w Wszechrosyjskim Derby w Moskwie. Kolejne miejsce należy się stadninie Jana Ursyna Niemcewicza w Skokach pod Brześciem Litewskim. Znaczące osiągnięcia w hodowli koni pełnej krwi miała także stadnina książąt Lubomirskich – braci Stefana, Władysława i Stanisława w Widzowie-Kruszynie. Założona w 1886 roku na bazie cennych rodowodowo klaczy importowanych z Anglii, wydała konie tej klasy, co Lira – zwycięzca nagród Oaks w Wiedniu i Moskwie. Klacz ta okazała się również cenną matką stadną i do dziś patronuje najważniejszej gonitwie dla klaczy – nagrodzie Oaks. Na torach europejskich zaistniały barwy Lubomirskich poprzez takie konie, jak Intrzygant – zwycięzca Derby w Wiedniu w 1908 roku, kiedy to powtórzył sukces Przedświ-ta hodowli Jana hr. Tarnowskiego z Chorzelowa z roku 1875. Kolejną błękitną wstęgę w Wiedniu zdobył dopiero Neman w roku 1984. Doskonałym koniem hodowli widzowskiej był także inny syn ogiera Sac a Papier – Mości Książę – zwycięzca nagrody Grosser Preis w Baden Baden i St. Leger w Budapeszcie w 1913 roku.



Na torze służewickim: Maria Kowalska, Maria Szuchowska, Adolf Szuch, Florian Kwasięborski, Waclaw Bauer i Zbigniew Michalczyk.

Za prekursora hodowli koni pełnej krwi w Galicji należy uznać Antoniego Mysłowskiego z Korpca, który jak na tamtejsze stosunki prowadził hodowlę z dużym rozmachem, jednakże ze względu na znaczne zacofanie w zakresie treningu w tamtejszym rejonie nie doczekał się znaczących sukcesów. Poza w/w og Przedświt, który na warunki galicyjskie może być uznany jako fenomen, większe sukcesy osiągnęły jedynie zakupione przez Stefana hr Żamoyskiego z Wysocka od Władysława hr Dzieduszyckiego klacze Concession zdobywając liczącą się nagrodę Oaks na Węgrzech w 1871 roku oraz ogier Sygnał, hodowli Władysława hr Rozwadowskiego z Kochanówki, zdobywca nagrody Cesarskiej w Warszawie w 1869 r.

W/g profesora W. Pruskiego w latach 1840-1863 w Królestwie Polskim było około 100 klaczy matek, 80 reproduktorów i 300 koni w treningu. W Galicji w tym okresie było około 30 ogierów i 80 klaczy. W roku 1913 na terenie Królestwa Polskiego liczba klaczy wzrosła do 446.

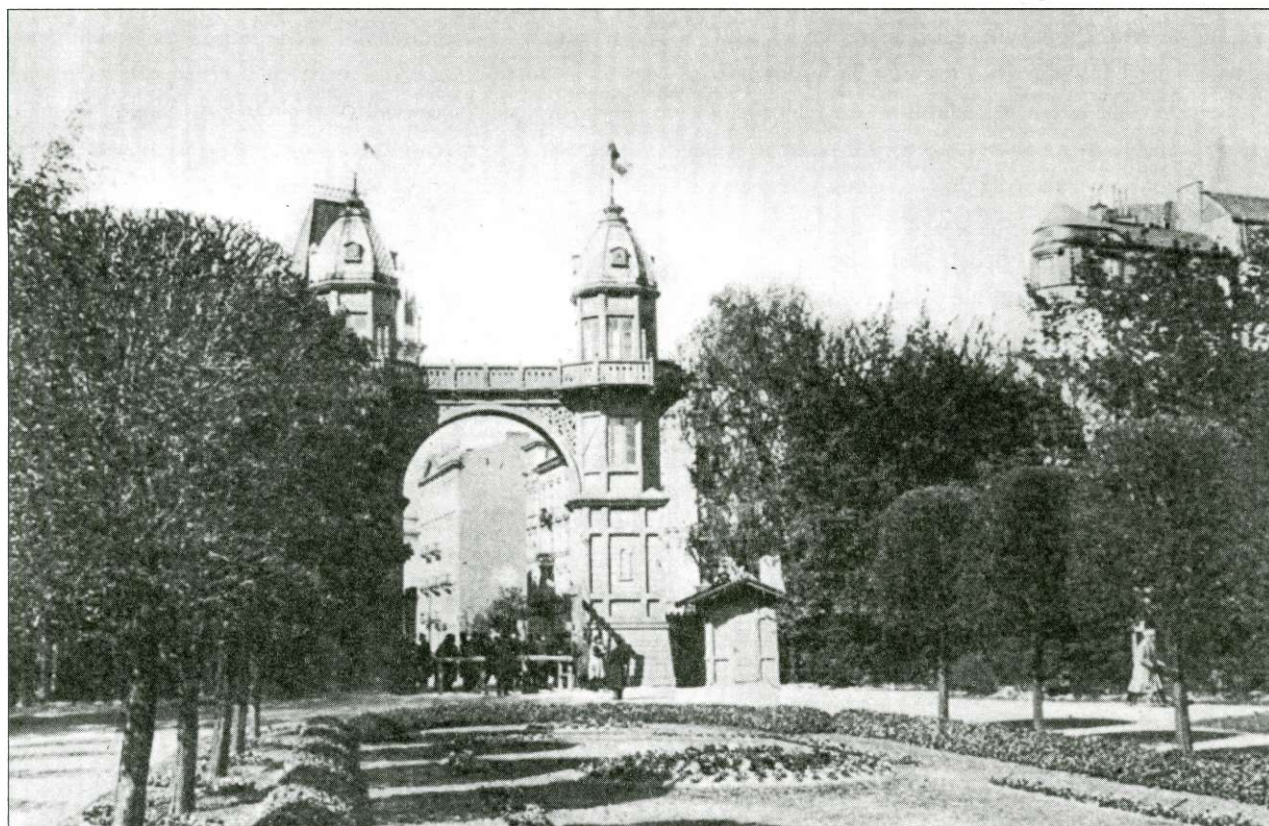
Początkowo w wyścigach brały udział konie 4-letnie i starsze, które z reguły biegały na dystansach 2-5 km. Wyścigi dla koni 2-letnich wprowadzone zostały na torach polskich dopiero w latach 80-tych XIX wieku. Inicjatorzy hodowli i wyścigów koni pełnej krwi angielskiej

w Polsce często korzystali z trenerów i jeźdźców sprowadzonych z zagranicy. Przełomowym wydarzeniem okazało się sprowadzenie w 1901 roku do stajni prowadzonej przez słynnych śpiewaków Edwarda i Jana Reszke amerykańskiego dżokeja Cassiusa Sloan'a, który zademonstrował przyjęty w Ameryce dosiad przy znacznie skróconych strzemionach. Styl ten, wyraźnie ułatwiający koniom osiąganie lepszych wyników w gonitwach szybko przyjął się na torach krajowych.

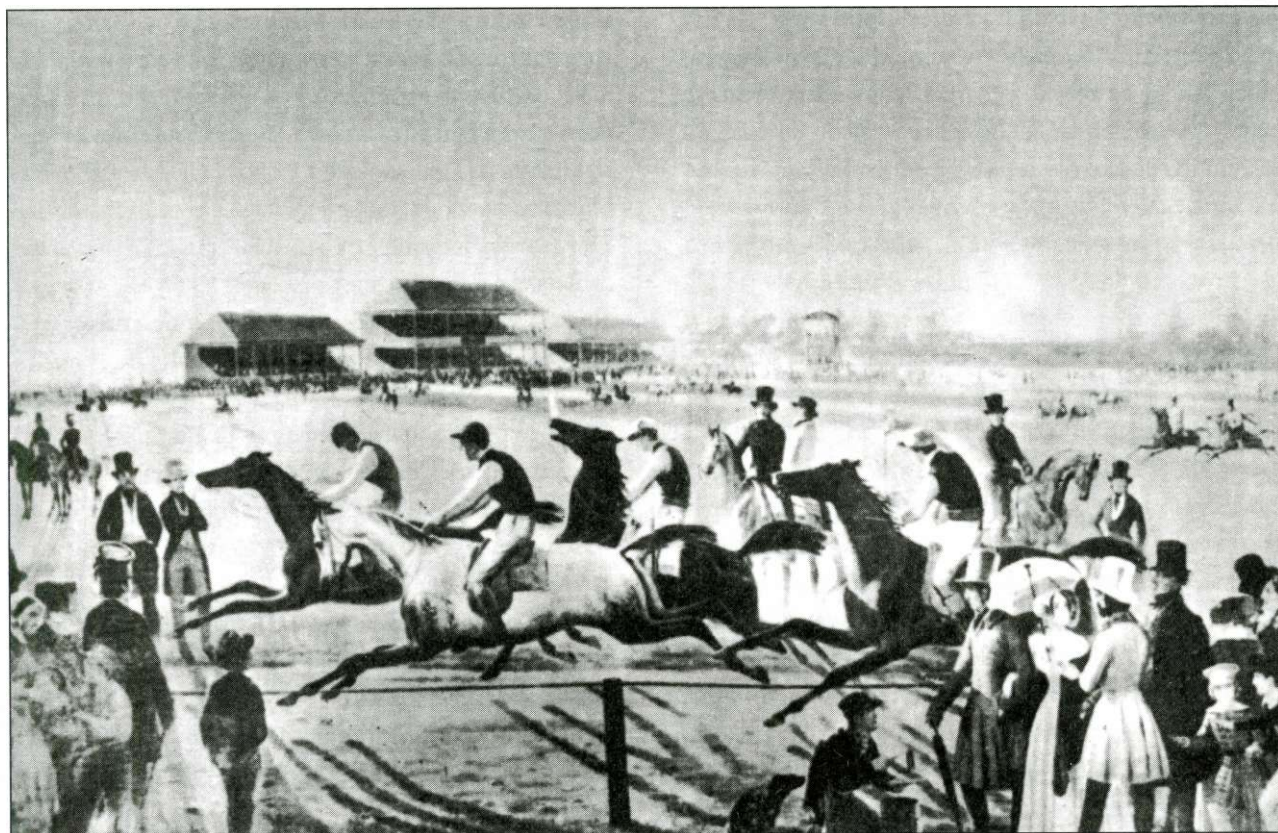
W czasie I wojny światowej w roku 1915, gdy wojska niemieckie zbliżyły się do Warszawy, nastąpiła ewakuacja stajen wyścigowych na wschód. Ówczesny prezes Towarzystwa Wyścigów Konnych – Fryderyk Jurjewicz, znając dobrze Odessę, zgromadził na tamtejszym torze większość stajen polskich, organizując tam sezon wyścigowy 1916-1918. Wiosną roku 1919 z Odessy, wraz z dywizją gen. Lucjana Żeligowskiego, około 250 koni pełnej krwi rozpoczęło drogę powrotną do kraju. Na tor warszawski konie dotarły 28 czerwca 1919 roku, kładąc podwaliny odradzającej się z pożogi wojennej hodowli w niepodległej już Polsce.

#### **Okres międzywojenny**

Odzyskanie niepodległości w roku 1918 spowodowało olbrzymie zmiany związane z koniecznością orga-



Brama wejścia głównego na Wyścigi Konne od placu Politechniki. Fotografia z 1902 r.



Wyścigi konne w Warszawie w 1849 r. Obraz Januarego Suchodolskiego.

nizowania do podstaw administracji państwowej, organów samorządowych, regulacji prawnych itp. Równoległe z pracami nad organizacją hodowli koni w nowych warunkach przystąpiono do reaktywowania wyścigów na ocalałym torze warszawskim. Jesienią 1919 roku, w trakcie 22 dni wyścigowych rozegrano 193 gonitwy w/g prowizorycznego planu, który pozwalał jedynie na przetrwanie wyniszczonym w czasie wojny stajniom, ale już w roku następnym, pomimo trwających opodal stolicy działań wojennych, wyścigi odbywały się zgodnie z tradycyjnym programem obejmującym wszystkie nagrody klasyczne. Niezależnie od toru stołecznego w latach dwudziestych powstały liczne towarzystwa wyścigowe organizujące mityngi na wielu torach prowincjonalnych. Do ważniejszych należały: Poznań, Lublin, Łódź, Piotrków, Grudziądz, Radom, Lwów, Przemyśl, Bydgoszcz, Tarnowskie Góry, Katowice, Równe, Łuck, Baranowicze i Wilno. Niektóre z wymienionych spełniały w większym stopniu zadania hodowlane inne nastawione były bardziej w kierunku sportowym a jeszcze inne służyły przecie wszystkim podnoszeniu kwalifikacji zawodowych wśród wojskowych z formacji kawaleryjskich. Większość torów prowincjonalnych

była deficytowa i wiele z wymienionych torów zmuszone było do zaprzestania działalności w latach kryzysu gospodarczego. Poczynając od roku 1933 sezon zimowy wyścigów odbywał się w Zakopanem ciesząc się znacznym zainteresowaniem publiczności. Tory lokalne spełniały w swoim czasie ważną funkcję dla rozwoju hodowli i sportu jeździeckiego w poszczególnych regionach a także stanowiły forum dla życia towarzyskiego.

W dniu 22 czerwca 1925 roku uchwalona została ustawa o wyścigach konnych, będąca podstawą dla organizacji i rozwoju wyścigów konnych na terenie kraju. Na podstawie tej ustawy powołany został Komitet d/s wyścigów konnych, w którego skład powoływani byli m.in. przedstawiciele Ministerstw: Rolnictwa, Spraw Wojskowych, Spraw Wewnętrznych, Skarbu a także prezesi towarzystw wyścigowych oraz 5 hodowców koni pełnej krwi angielskiej.

Działania wojenne w szczególny sposób dotknęły hodowlę koni, gdyż niemal cały materiał hodowlany zaginął w czasie wojny. Stan kłaczy matek powrócił do poziomu przedwojennego dopiero w roku 1930, w którym zameldowano stanówkę 581 kłaczy. Odbudowa stada podstawowego odbywała się głównie po-

przez zakupy zagraniczne, szczególnie z terenów rozpadłego cesarstwa austrowęgierskiego, a także z Anglii, Francji, Rosji i Niemiec. W latach 1919-1932 importowano łącznie 1050 koni, przeważnie jednak miernej jakości, po okazjnych cenach.

W roku 1924 od podstaw zbudowana została Państwowa Stadnina Koni w Kozienicach, dokąd przeniesiony został oddział pełnej krwi angielskiej z Janowa Podlaskiego. Stadnina ta, utrzymując 25-30 klaczy matek, należała do największych a zarazem najlepszych w kraju, odgrywając pierwszoplanową rolę w stymulowaniu postępu hodowlanego.

W latach 1919-1924 było 17 stadnin prywatnych, mających powyżej 10 klaczy matek, z których największa, należąca do Leopolda Kronenberga w Brzeziu powiat włocławski liczyła 25 matek. Do najlepszych stadnin pod względem jakościowym należały: Władysława ks. Lubomirskiego w Widzowie, Adama ks. Czartoryskiego w Krasnem, Janusza hr. Czarneckiego w Golejewku, Michała Bersona w Lesznie, Fryderyka Jurjewicza i Alberta hr. Wielopolskiego w Chrobrzu oraz Kazimierza Wodzińskiego w Kterach. Z czasem do najlepszych pretendowały także stadniny Alfreda hr. Potockiego w Albigowej, Henryka Woźniakowskiego w Starzewie a od 1932 roku

w Widzowie, Joachima hr. Alvensben Schönborna w Ostromecku. Stan klaczy zwiększył się ze 153 zarejestrowanych w roku 1919 do 913 w roku 1939. Największe sukcesy hodowlane odniosła stadnina państwowa w Janowie a następnie w Kozienicach, zajmując w okresie międzywojennym 14 razy czołowe lokaty pod względem sum wygranych na wyścigach. Bezpośrednim autorem sukcesów hodowli państwowej był znany hipolog Ryszard Zoppi.

W porównaniu do okresu przed I wojną światową, hodowla w stadninach prowadzona była przy znacznie skromniejszych nakładach. Nie było też importu przez prywatnych właścicieli ogierów wysokiej klasy. Zniszczenia wojenne oraz stosunkowo krótki okres dwudziestolecia a także kryzys gospodarczy na przełomie lat 20-30 nie sprzyjały osiągnięciu w tym czasie znaczących sukcesów na arenie międzynarodowej. Wprawdzie w latach 1934-1938 poprawie uległy wszystkie rekordy czasu gonitw na poszczególnych dystansach rozgrywanych na torze mokotowskim i pojawiły się bardzo dobre konie jak Forward, Colombo, Faust, Jawor II, Łeb w łeb, Jeremi, czy Skarb, które wyraźnie górowały w konkurencji krajowej, jednak nie dorównywały one w żadnym razie klasą najlepszym koniom z okresu świetności stadnin



Chłopski wyścig w Warszawie. Obraz Ksawerego Pillatiego.

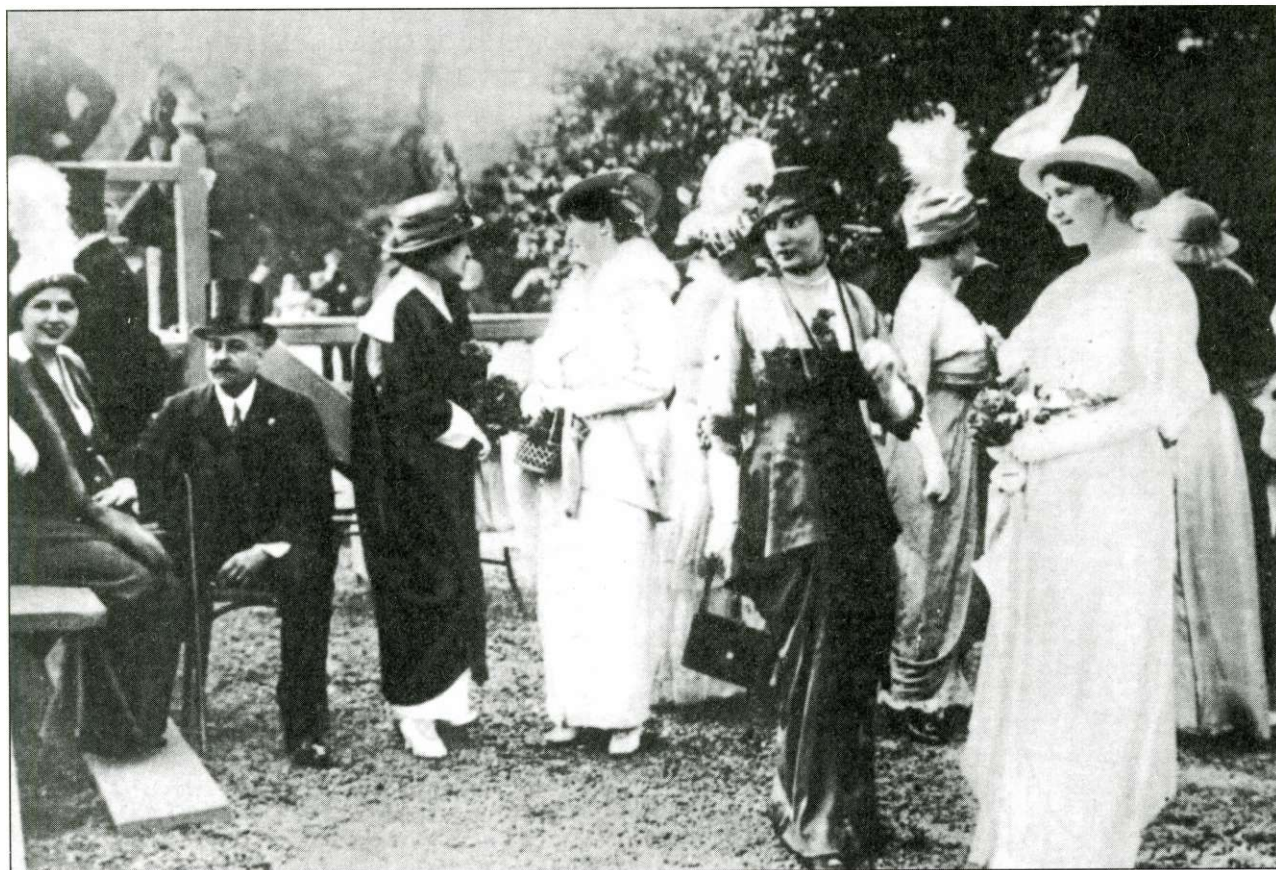
L. hr. Krasieńskiego, L. Grabowskiego czy Ks. Lubomirskich. Podejmowane próby udziału w wyścigach zagranicą takich koni jak: Faust Bronisława Szwajcera w Furstenberg Rennen na torze w Baden Baden, Napaść wysłana przez płk Ludwika Schweicera do gonitwy Austria Preis w Wiedniu, Forward Eugeniusza Grzybowskiego także w Austria Preis czy Skarb Eryka Kurnatowskiego w niemieckich derby w Hamburgu zakończyły się niepowodzeniem.

Odnotować jednak trzeba innego rodzaju osiągnięcia, do których zaliczyć należy opracowanie i wydanie drukiem w 1924 roku I tomu polskiej księgi stadnej koni pełnej krwi, obejmującego wszystkie konie polskich hodowców figurujące w obcych księgach z okresu 1838-1914. Kolejne tomy wydawane były wg bieżących potrzeb.

Niezależnie od redagowania księgi stadnej polscy hipolodzy wnieśli duży wkład w opracowanie tablic genealogicznych koni pełnej krwi, które wydane zostały na koszt Towarzystwa w roku 1932. Tablice obejmują 33.744 konie biegające na torach Europy, Ameryki, Australii i Nowej Zelandii. Zewidencjonowani zostali zwycięzcy 182 najważniejszych gonitw. Tablice te posłużyły jako wzór do kolejnych edycji

przygotowanych przez Kazimierza Bobińskiego i Stefana hr. Zamoyskiego, wydanych w Londynie w 1953 roku, obejmujących 40.334 konie. Ich przydatność została oceniona bardzo wysoko, czego dowodzi kontynuowanie dzieła. Ostatnie dwa tomy tablic opracowane zostały i wydane przez Jockey Club Japonii w latach 1990 i 2003. Jako ciekawostkę można podać fakt, że w tablicach tych znajdują się 2 rodziny wywodzące się z Polski, które wydały derbistów Rysia II oraz Madryta i Wisusa

W latach 20-tych powróciła sprawa likwidacji wyścigów na Polu Mokotowskim i przeniesienia toru w inne miejsce. Zaproponowane zostały przez Ministra Rolnictwa i władze Samorządu Miejskiego tereny na Rakowcu i Okęciu, lecz decyzje w tej kwestii nie zostały wykonane. W tej sytuacji Towarzystwo Zachęty do Hodowli Koni w listopadzie 1925 roku zakupiło z dóbr wilanowskich grunty z folwarku Służewiec o powierzchni 140 ha. Na tym terenie, korzystając z doświadczeń własnych oraz innych krajów, od podstaw wybudowano nowoczesny tor oceniany jako jeden z piękniejszych i bardziej funkcjonalnych obiektów tego typu w Europie. Głównym architektem toru był inż. Zygmunt hr. Plater Zyberk we współpracy



Scena z wyścigów konnych, rok 1913.





3 czerwca 1939 r. został otwarty nowy tor wyścigowy na Służewcu

z zespołem w składzie: Juliusz Żurawski, Tadeusz Giżycki, Jan Siwek i Jerzy Alchimowicz. Założenia parkowe opracował znany architekt zieleni prof. Franciszek Szanior. Spróbujmy przybliżyć czytelnikom opis tego obiektu zawarty w relacji jego głównego projektanta: „Nowoczesny tor na Służewcu jest jedynym w swoim rodzaju w Europie, I to nie tylko ze względu na znaczny rozmach całości, na skalę bieżni wyścigowych i treningowych, ale też i ze względu na ogromną kolonię mieszkalno-trenerską, z wykwinutymi, rzec można, stajniami... Rozpatrując problem założenia nowego toru, Towarzystwo Zachęty do Hodowli Koni w Polsce doszło do wniosku, że bieżnie na wyścigi płaskie i przeszkodowe muszą być uzupełnione osobnymi torami treningowymi a wymagało to znacznie większej przestrzeni, niż na dotychczasowym torze Mokotowskim .... Chcąc wyzyskać maksymalnie przestrzeń przeznaczoną pod tory uzyskało się resztę przestrzeni o rozplanowaniu, które wydać się mogło chaotycznym. W dodatku teren przecięty jest rzeczką i stawem na dwie części...o znacznej różnicy poziomem. Zdecydowało to o usytuowaniu torów płaskich i przeszkodowych z północy na południe, toru treningowego ze wschodu na zachód oraz zorientowanie trybun na wschód dla uniknięcia południowych i zachodnich promieni słonecznych... Aleja szerokości

52 m, z dwoma 9 m jezdniami pośrodku i chodnikiem od strony toru prowadzi łukiem do samego autoparku... Pierwsze wrażenie przestrzeni i zieloności, tak kontrastujące z charakterem rozbudowanego miasta, towarzyszy przyjeźdnemu na całej przestrzeni. Dopiero przy wejściu do autoparku ukazuje się po lewej stronie najpierw III-cia trybuna, następnie II-ga główna a w końcu I-sza członkowska z obszerną wagą i siodlarnią.... Autopark pomieścić może z czasem 2000 wozów prywatnych i taksówek oraz ponad 25 autobusów... Całkiem odrębnie ukształtowały się wewnętrznie mieszkalne i stajenne uliczki, o przeważającym kierunku północ-południe .... naprzeciwko autoparku, każda ze stajen parterowych w kształcie podkowy ma u szczytu 2-u kondygnacyjny blok mieszkalny. ... Pośrodku podkowy stajennej wytknięto kółka do oprowadzania koni, z terenami sportowymi nieopodal, dla służby stajennej... Na terenie niższym, ..przy torze treningowym mieszkania jedno i dwupokojowe tworzą całkiem niezależne bloki, w pewnej odległości od stajen. Same stajnie podzielone są na drobne elementy, przeznaczone dla mniejszych stadnin, bardziej popularny i łatwiejszy do podziału system. Na tymże terenie pomiędzy torem treningowym a bocznicą kolei usadowiono magazyn siana i owsa. W środku kolonii ma stać ochronka, świetlica, jadalnia i czytelnia dla chłopców

stajennych oraz centralna pralnia i sklepy... Czyż można sobie wyobrazić, aby jedyny tor w stolicy, na którym odbywa się co najmniej w ciągu 80 dni w roku 7-9 biegów dziennie utrzymać mógł swe zadarnienie, bez odpowiedniego przygotowania gruntu, doboru traw i zraszania?... Trzeba było przeprowadzić b. sumienną niwelację na terenie dawnych pól folwarku Służewiec, zdjąć warstwę uprawną grubości 10-15 cm, a następnie zmienić układ podglebia na głębokości 50 cm aby uzyskać jednostajny skład ziemi... Do programu założenia i uprawy torów należał jeszcze drenaż płytki oraz cała instalacja sztucznego polewania torów z linią wodociagową o znacznej ilości hydrantów wzdłuż torów płaskiego i treningowego, wieża ciśnien..., 2 studnie artezyjskie głębokości 245 m, oraz znaczny basen wygrzewalny pojemności 2400 m sześć. Z wodotryskiem w parku członkowskim.... Dla publiczności najtańszych miejsc powstała tzw. trybuna III-cia. Wskutek znacznego i najbardziej ruchliwego elementu, wchodzącego i schodzącego wciąż ze stopni, nadany jest kształt jednospadowej stopniowanej pochyłości bez nawiązania z halą wnętrza. Nie ma tu miejsc siedzących, a przy ustawieniu ludzi w dwa rzędy na stopniach, pomieścić można do 7000 widzów.... trybuna główna ma charakter wygodniejszy... może pomieścić publiczność siedzącą na ławkach nienumerowanych. Ogółem



Michał Radwan

pomieścić może ona wraz z łóżami 5400 osób... poza tym cała ta publiczność może się ukryć w dni słotne i zimne w dużym hallu parteru i na galeriach II piętra, skąd można ogarnąć cały tor wyścigowy jak na dłoni...Pomiędzy trybuną główną a członkowską zatoczono jest duże koło paddocku, do oprowadzania koni przed biegiem, okolone stopniami jakby amfiteatr, dostępny dla publiczności trybuny głównej.... Całkiem odrębna w charakterze jest sama trybuna I-sza, członkowska, zarówno w części przeznaczony dla Zarządu Towarzystwa, jak w łóżach do wynajęcia.... Część I trybuny, tak zwanych łóż do wynajęcia posiada jako komunikację równię pochyłą o 14% spadku; uniknięto tym samym wind osobowych lub nużących schodów... O rozmiarach budowl i świadczy, że na same stajnie mieszkania i trybuny wyszło: betonu 12000 m<sup>3</sup>, na deskowania 85000 m<sup>2</sup>, żelaza 1 000 000 kg, murów 25000 m<sup>3</sup>, stropów Akermana 20000m<sup>2</sup>, tynków 140000 m<sup>2</sup>...".

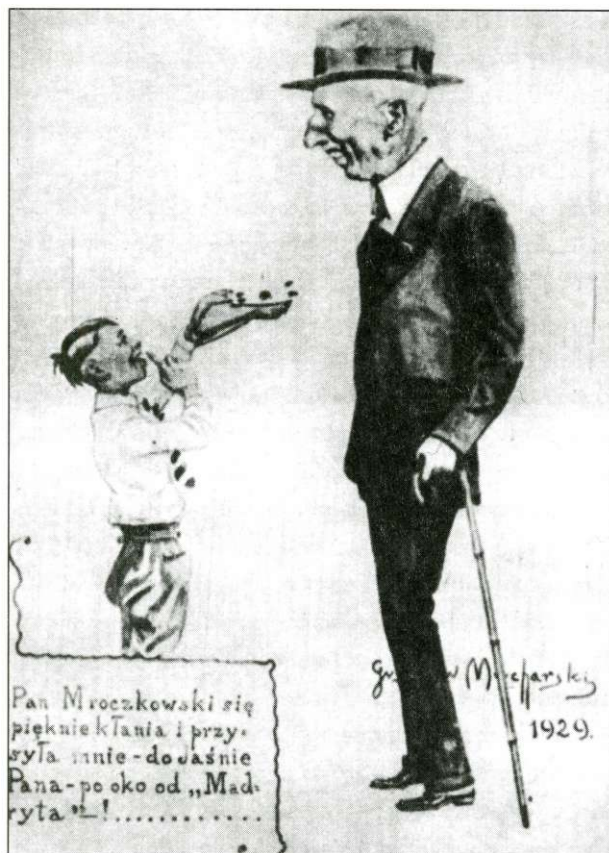
Otwarcie toru nastąpiło 3 czerwca 1939 roku. Mimo niepełnego zrealizowania przewidywanych w planach inwestycji, zwłaszcza dotyczących rozwiązań komunikacyjnych, które zakładały możliwość przewiezienia 33 000 osób (taką frekwencję zakładano w dniach rozgrywania ważniejszych gonitw) w przeciągu pół godziny przy pomocy szybkobieżnej kolei a także linii tramwajowej dochodzących do samych trybun, należy podziwiać wielkie kompetencje a także wyobraźnię projektantów. Inwestycja ta jest chlubą i największym osiągnięciem Towarzystwa w całym okresie jego istnienia.

### Okres po II wojnie światowej

Druga wojna światowa spowodowała całkowite rozproszenie hodowli. Po raz trzeci na przestrzeni stulecia rozpoczęto budowanie hodowli koni pełnej krwi od podstaw. W roku 1944 w Lublinie została powołana w ramach PKWN komórka do odbudowy hodowli i wyścigów. Na „wyzwolonych” terenach zarejestrowano jedynie 45 klaczy pełnej krwi. Dekret PKWN o reformie rolnej położył kres hodowli prywatnej, pozbawiając hodowców zaplecza gospodarczego. W miejsce zlikwidowanych stadnin prywatnych powołane zostały stadniny państwowe. Ich organizacja przypadała na lata 1945-1948.

Jako pierwsza powstała stadnina w Golejewku, dokąd trafiły obok innych rodzimych cenne rodowodowe, rewindykowane z Niemiec konie pochodzenia włoskiego.

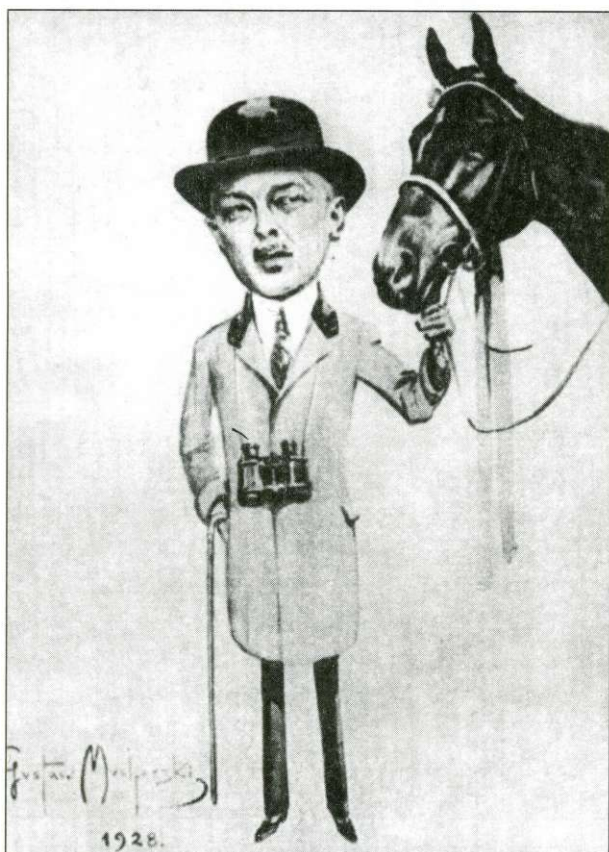
Kolejną stadniną tworzoną w miejscu historycznym był Widzów, dokąd również trafiły konie rewindyko-



Franciszek Wężyk



Ryszard Zoppi



Andrzej Morstin



Konstanty Zamoyski

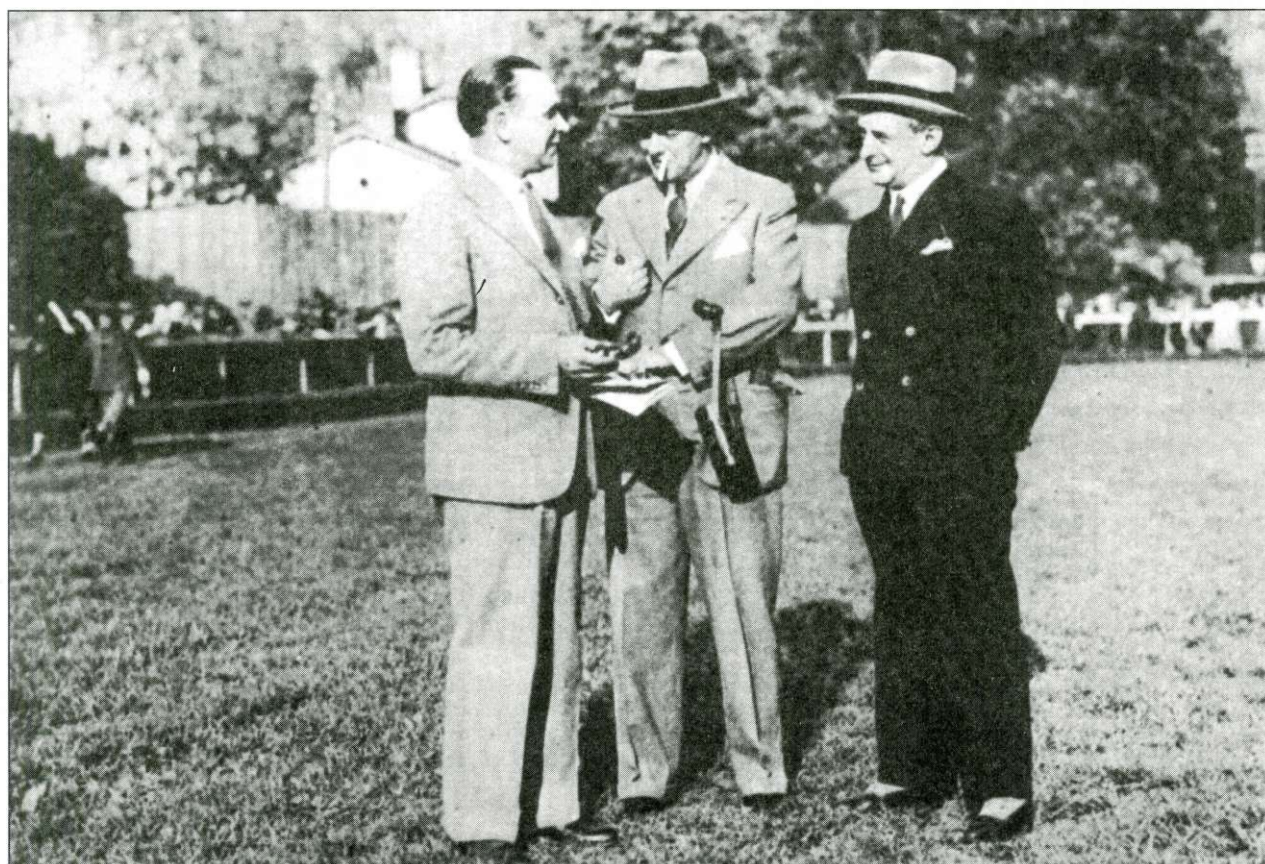
wane z Niemiec, uprzednio odnalezione i zidentyfikowane przez Zarząd Stadnin Polskich w Niemczech. Szczególną rolę w identyfikowaniu a następnie rewin dykacji koni wywiezionych przez okupanta i rozproszonych po całych Niemczech odegrali: płk Stefan Zamoyski, mjr Henryk Harland, kpt Kazimierz Bobiński oraz por. Andrzej Prądyński. Staraniem Zarządu Stadnin Polskich w Niemczech do kraju powróciło blisko 2000 koni a w tej liczbie 230 pełnej krwi angielskiej, które przyczyniły się w znacznym stopniu do odbudowy hodowli krajowej.

Szczegółowy opis „Jak uratowano polskie konie” z Niemiec znajduje się w Nr 2 „Wiadomości Ziemiańskich” na str. 20.

1946 roku rozpoczęła hodowlę koni pełnej krwi stadnina koni w Iwnie koło Poznania. Rok później reaktywowana została przedwojenna państwowa stadnina koni w Kozienicach. W 1948 roku utworzono kolejną stadninę w Mosznie na opolszczyźnie. Stan klaczy zwiększył się ze 113 w roku 1948 do 150 w 1950 a następnie średnio o 10 rocznie, co pozwoliło na otwarcie następnych stadnin w 1952 roku w Rzecznaj koło Pasłęka, w 1956 roku w Strzegomiu na łożnym

Śląsku, w 1969 roku w Chojnowie -Jaroszówce również na Śląsku, w 1986 w Stubnie niedaleko Przemyśla, w 1987 roku w Krasnem i w roku 1990 w Łącku. W okresie powojennym pojawiły się na torze służewickim również konie czystej krwi arabskiej, dla których rozgrywano od kilku do 28 gonitw w 1953 roku. Przez kolejne 5 lat wyścigi arabskie odbywały się we Wrocławiu. Poczynając od sezonu 1959 udział wyścigów arabskich w ogólnym planie gonitw wyraźnie się zwiększył, dochodząc w latach dziewięćdziesiątych do 40%. Zdecydowanie największe osiągnięcia wyścigowe należą do Stadniny Koni w Janowie Podlaskim, której wychowankowie w latach 1947-2006 wygrali 22 razy Derby i Oaks oraz 20 razy nagrodę Porównawczą. Konie hodowli Stadniny w Michałowie zwyciężyły w Derby 9 razy, w Oaks 13 razy i w Porównawczej 15 razy.

W pierwszym 20-leciu po wojnie znaczące sukcesy odnosiły konie arabskie hodowli Stadniny w Nowym Dworze – 7 razy Derby, 4 razy Oaks i 7 razy Porównawcza, oraz w Albigowej – 6 razy Derby, 5 razy Oaks i 7 razy Porównawcza. Czterech derbistów i zwycięzców nagrody Porównawczej wydała także Stadnina



Trójka słynnych aktorów na torze: Józef Węgrzyn, Jerzy Leszczyński i Władysław Lenczewski, który sam jeździł konno i wygrał jedną gonitwę.

w Kurozwałkach. W ostatnim 10-leciu coraz więcej zwycięstw odnoszą konie hodowli prywatnej, które w tym okresie wygrały czterokrotnie Derby i 5 razy Oaks.

W wyniku zmian ustrojowych po roku 1989 wszystkie stadniny państwowe uległy likwidacji a majątek przekazany do Agencji Własności Rolnej Skarbu Państwa. Na bazie przejętych firm Agencja utworzyła spółki, które w przypadku Jaroszkówki, Mosznej, Strzegomia, Widzowa i Stubna zostały sprywatyzowane. Po roku 1989 pojawili się prywatni hodowcy a następnie właściciele i dzierżawcy utrzymujący konie na wyścigach. Zmiany organizacyjne wprowadziły większą konkurencyjność pomiędzy stajniami wyścigowymi, które od tego czasu zaczęły działać na zasadach wolnego rynku. Liczba klaczy matek pełnej krwi angielskiej wzrosła do 900 w roku 2006 a więc do poziomu z roku 1939.

W całym okresie powojennym odczuwalny był brak wartościowych ogierów, których nie sposób dochować się przy tych rozmiarach hodowli a na zakup z zewnątrz kwoty, jakimi dysponowały władze hodowlane, były dalece niewystarczające. W pewnych okresach poprawy koniunktury, a zarazem na ogół nieprzychylniej hodowli koni atmosfery politycznej, udawało się nabyć okazynie szereg ogierów, które dały podstawy hodowli. Do takich należał Aquino sprowadzony w 1954 roku, ojciec 3 derbistów i całej plejady doskonałych matek, importowany w 1961 roku Negresco dał 4 zwycięzców nagrody Derby, a także szereg szczególnie utalentowanych koni przeszkodowych, Mehari sprowadzony w 1967 roku, ojciec doskonałej Konstelacji, Dargina i Pawimenta, które odnosiły znaczące sukcesy także w gonitwach międzynarodowych. Wymienione powyżej ogiery nasycone są krwią francuską.

Z wychowanych w Irlandii szczególną rolę odegrały Pyjama Hunt, ojciec 3 zwycięzców Derby, w tym trójkoronowanego Krezusa, Who Knows sprowadzony w 1989 roku, czterokrotny czempion reproduktorów wg sum wygranych, Conor Pass importowany w 1976 roku, ojciec jednego z najdzielniejszych koni a następnie wybitnego reproduktora Dixielanda, a zwłaszcza Dakota ur. w 1971 roku, którego uznać można śmiało za najlepszego reproduktora w okresie powojennym. Na wyróżnienie zasługują także włoskiego pochodzenia Turysta, angielskiego Saragan, Tuny, Antiquarian i Don Corleone. Wyróżniające się ogiery z hodowli krajowej, to hodowli stadniny w Golejewku: Dorpat, De Corte i Erotyk oraz Widzowski Dixieland.

Jak wiadomo, nie ma hodowli rasy pełnej krwi bez wyścigów, toteż już w roku 1945 odbył się pierwszy powojenny sezon na torze w Lublinie a poczynając od roku 1946, bez żadnych przerw wyścigi odbywają się na torze służewieckim.

Zmiana ustroju politycznego odbiła się także na systemie organizacyjnym wyścigów. Ustawa z roku 1950 o wyścigach konnych uznała za rozwiązane Towarzystwo Zachęty do Hodowli Koni, jego majątek został znacjonalizowany i powołane zostało przedsiębiorstwo Państwowe Tory Wyścigów Konnych z siedzibą na Służewcu, z filiami w Sopocie i Wrocławiu. W ramach przedsiębiorstwa działały stajnie treningowe, zasilane w konie pochodzące ze stadnin państwowych. Ta forma organizacyjna przetrwała do końca roku 1993, kiedy Minister Rolnictwa i Gospodarki Żywnościowej, na podstawie ustawy o gospodarowaniu nieruchomościami rolnymi Skarbu Państwa, podjął decyzję o likwidacji PTWK i przekazaniu majątku do Agencji Własności Rolnej Skarbu Państwa. Opracowany program restrukturyzacji przewidywał częściową prywatyzację w obszarze treningu koni i towarzyszącej działalności usługowej oraz powołanie spółki z zadaniem organizacji wyścigów i prowadzenia zakładów wzajemnych totalizatora. Usamodzielnione zostały także tory we Wrocławiu i Sopocie. Na torze we Wrocławiu należącym aktualnie do Gminy Wrocław corocznie odbywa się do 20 dni wyścigowych z udziałem przede wszystkim koni półkrwi oraz arabskich. W ostatnich latach na torze wrocławskim po raz pierwszy w Polsce pojawiły się także wyścigi kłusaków.

Tor wyścigowy w Sopocie nie posiada aktualnie zaplecza treningowego dla koni wyścigowych i ogranicza się jedynie do organizowania w sezonie letniskowym 2-4 mitingów w roku przeznaczonych dla koni przyjezdnych.

Forma organizacyjna torów zarówno we Wrocławiu jak i Sopocie nie pozwala na prowadzenie zakładów wzajemnych totalizatora, co uzależnia te tory ekonomicznie od podmiotów zewnętrznych.

Spółka „Służewiec – Tory Wyścigów Konnych w Warszawie” działała jako jednoosobowa spółka Agencji Własności Rolnej Skarbu Państwa do końca 1999 roku. W styczniu 2000 roku, w następstwie niepowodzenia restrukturyzacji kapitałowej, podjętej przez AWRSP, 100% udziałów w Spółce przekazane zostało do Totalizatora Sportowego. W krótkim czasie, w wyniku zmian ustawowych, Totalizator Sporto-



Fryderyk Jurjewicz (z lewej) z członkiem Zarządu THK K. Wodzińskim.

wy utracił prawo organizowania zakładów wzajemnych i nastąpiło przekazanie Spółki do Ministra Skarbu Państwa. Od 2003 roku działała ona jako jednoosobowa spółka Skarbu Państwa, ale już w roku 2005 została postawiona w stan upadłości i w konsekwencji zlikwidowana.

W styczniu 2001 roku Sejm RP uchwalił ustawę o wyścigach konnych, powołującą jednocześnie Polski Klub Wyścigów Konnych, którego zadaniem jest działanie na rzecz rozwoju hodowli i wyścigów konnych oraz nadzór na organizacją wyścigów. Z mocy ustawy Klub stał się wykonującym w imieniu Skarbu Państwa prawo własności w stosunku do terenów toru służewieckiego.

Wobec upadłości dotychczasowego dzierżawcy torów na Służewcu Klub rozpoczął intensywne poszukiwania strategicznego inwestora, który będzie zarazem organizatorem wyścigów. Zastępczym organizatorem w sezonach 2006 i 2007 została spółka Stado Ogierów w Łącku. W świetle obowiązującego prawa Łąck nie ma możliwości organizowania zakładów wzajemnych totalizatora co w poważnym stopniu komplikuje ekonomiczną stronę utrzymania wyścigów. Dużym utrud-

nieniem w rozwiązaniu problemów organizacyjnych, związanych z urządzaniem wyścigów, jest brak koordynacji działań pomiędzy Ministerstwami Skarbu Państwa (odpowiedzialne za majątek), Finansów (odpowiedzialne za zakłady wzajemne) i Rolnictwa (odpowiada za sprawy hodowlane) odnośnie koncepcji.

Kolejne zmiany organizacyjne nie sprzyjały właściwej pracy i rozwojowi wyścigów. Zniszczenia wojenne, zwłaszcza izolacja polityczna, utrudniająca wszelkie kontakty zagraniczne w latach powojennych sprawiła, że dystans dzielący hodowlę polską od zachodnioeuropejskiej gwałtownie się powiększył. Pewną rekompensatą wobec izolacji międzynarodowej było utworzenie w roku 1949 Międzynarodowego Kongresu d/s hodowli i prób dzielności państw socjalistycznych. Kongres corocznie odbywał się w innym państwie członkowskim, a w jego ramach przeprowadzany był międzynarodowy mityng wyścigowy, dając ocenę poziomu hodowli w poszczególnych krajach. W ramach Kongresu dokonywano wymiany materiału hodowlanego i klaczy do krycia, co wobec braku dobrych reproduktorów w kraju dawało pozytywne rezultaty. W ten właśnie sposób pozyskała nasza hodowla

szereg doskonałych koni jak klacze Demona i Gerona po czechosłowackim ogierze Masis a także og Akcept po Waidwerk urodzone w stadninie Moszna, czy golejwskiej hodowli Taurów po Maranon od klaczy wysłanej do NRD oraz Diakowa urodzona w Rzeczniej po węgierskim ogierze Isztopirin.

Rola mitingów międzynarodowych znacznie straciła na znaczeniu z chwilą pojawienia się możliwości wyjazdów na zachód a w roku 1986 zaniechano ich organizacji.

Poczynając od roku 1964 polskie konie wielokrotnie startowały na torze Freudenau w Wiedniu, wygrywając 7 razy tamtejszy St. Leger (Demona 1964, Epikur 1965, Kadyks 1969, Bostella 1971, Araks 1972, Kasjan 1974 i Skunks 1979) oraz 2 razy Derby (Neman 1984 i Korab 1985). Po udanych startach w Wiedniu podjęto próby startów na torach niemieckich i skandynawskich, gdzie polskie konie zajmowały przyzwoite lokaty. Sukcesem naszej hodowli były zwycięstwa koni wydzierzawionych do dalszego treningu, jak Pawiment hodowli stadniny w Iwnie – zwycięzca nagrody Europy w Kolonii i Grań Premio del Jockey Club w Mediolanie w 1980 roku, zakwalifikowanych do G1. Również sprzedane konie polskiej hodowli odnosiły znaczące sukcesy na torach skandynawskich i włoskich, zwłaszcza w gonitwach przeszkodowych. Głośnym echem odbiło się zwycięstwo mosznańskiego Galileo w płotowej gonitwie G1 na torze Cheltenham w Anglii w roku 2001 a także widzowskiego Massini dwukrotnego zwycięzcy w gonitwach przeszkodowych we Włoszech rangi G1. Wiele koni

hodowli stadnin polskich, po doskonałej karierze wyścigowej uzyskały w ostatnich latach tytuły konia roku w Czechach i Słowacji.

W całym okresie powojennym najwięcej sukcesów wyścigowych przypada na konie hodowli SK Golejewko, które w 15 najważniejszych gonitwach selekcyjnych zwyciężyły 201 razy, w tym Derby i Oaks po 19 razy a Prezesa Rady Ministrów (PRM) i St. Leger po 20 razy. Kolejne to SK Moszna, której konie w tychże gonitwach zwyciężyły 113 razy (Derby i PRM po 5 razy, Oaks, Iwna i Wiosenna po 11, Rulera – 13 razy). Trzecie miejsce wg tego klucza przypada SK w Widzowie – 96 zwycięstw (Derby i Oaks po 7 razy, Wielka Warszawska 10 razy, PRM – 9 razy, Criterium 8 i St. Leger 6 razy).

W ostatnim okresie przybywa zwycięzców z hodowli prywatnej, z której w ostatnim 5-leciu pojawiły się 2 konie trójkoronowane hodowli pana Mariana Pokrywki z Jeleniej Góry. Są to Dancer Life i Dżesmin, obydwie po importowanym przez hodowcę ogierze Professional.

Na wyniki wyścigowe, podobnie jak w innych dyscyplinach sportowych, przekłada się praca wielu ludzi: hodowców, trenerów, dżokei, których kunszt potrafi być doceniony przez miłośników wyścigów. Piękne i emocjonujące widowisko, jakim są wyścigi konne tradycją wpisane w pejzaż miasta, sprawia, że każdy kolejny sezon oczekiwany jest z wielką niecierpliwością i entuzjazmem i nie sposób wyobrazić sobie stolicy bez wyścigów.

(zobacz także fotografie na str. 97)