

Po co nam wyścigi konne, czyli jak głęboko w lesie jesteśmy

Jerzy Sawka



Fot. Hana Vytopilova

Gdybym to pytanie postawił w Anglii albo we Francji, uznano by mnie za wariata. Równie głupio mógłbym zapytać: po co jest piłka nożna? Ale w Polsce jest ono jak najbardziej zasadne.

- Wyścigi są dla igrzysk, próżności, hodowli, pieniędzy, pasji, piękna, sportu i tradycji.
- Hodowla sportowych koni potrzebuje dolewki folbluta, ale argument selekcyjny w Polsce jest pustą mantrą.
- Nie istniejemy w światowym świecie wyścigowym. Opowieści o przedwojennej potędze naszych wyścigów to mit.
- Wbrew ponuremu polskiemu trendowi zachowują się wrocławskie Partynice, które od 2013 przyciągają tłumy.
- Przyszłość wyścigów zależna jest od woli politycznej państwa.
- Totalizator Sportowy powinien wyjść z roli dobrego wujka i zobaczyć w wyścigach interes.
- Największa odpowiedzialność za rozwój branży spoczywa na Polskim Klubie Wyścigów Konnych.
- Jeśli wyścigi w Polsce mają się rozwijać, to muszą być otwarte na Europę, potrzebujemy międzynarodowej rywalizacji.
- Wyścigi a wymogi współczesności – gonitwy bez batów, nowe limity wiekowe dla koni, mniej ekstremalnych przeszkód.

Odpowiedź na pytanie tytułowe nie jest prosta, szczególnie we współczesnym świecie, w którym stosunek do zwierząt diametralnie się zmienił. Tym bardziej trudna jest ta odpowiedź w Polsce, w której wyścigi to li tylko widowiska rekonstrukcyjne, w kraju, który nie ma żadnych osiągnięć na polu hodowli koni, mimo że mit o Polaku, wybitnym koniarzu, wysysany jest z mlekiem matki. Nasze wyścigi są niszowe, a konie w nich biorące udział nie mają po karierach zastosowania w innych sportach czy rekreacji. Dlatego że to konie z natury bardzo temperamentne, a dodatkowo, za sprawą ścigania się na torze, o wyostrzonej psychice. Ale trzeba powiedzieć, że to problem nie tylko polski.

Piszę ten tekst, bo chcę wybić dziurę w wyścigowym murze niemocy. Mam po temu tytuł, gdyż od ośmiu lat zarządzam wrocławskim torem. Wraz z ekipą marzycieli udało mi się wylansować w naszym mieście namiastkę mody na wyścigi i zaistnieć w Europie. Ale samotnie dalej nie pójdziemy. Potrzebny jest system, wizja przyszłości.

Zatem, po co są wyścigi? Jak cztery nogi konia – cztery powody.

Dla igrzysk i próżności

Pierwszy historyczny – dla masowej rozrywki. Po to, żeby lud miał igrzyska, a bogaci mogli ze sobą rywalizować na ambicje i próżność. Z czasem konie były coraz szybsze, a hodowla ukierunkowana na pozyskiwane zwycięskich egzemplarzy. I tak ok. trzech wieków temu w Anglii narodziła się rasa koni wyścigowych, dziś znana jako pełna krew angielska. W Polsce nazywana powszechnie folblutem, co jest kalką z języka niemieckiego – Vollblut (pełna krew). W języku angielskim koń ten określany jest jako thoroughbred (wyselekcjonowany).

Masowa rozrywka to emocje związane z obstawianiem, atrakcyjne spędzanie wolnego czasu i elegancja stref specjalnych. Dzisiaj tylko wielkie gonitwy gromadzą tłumy. W normalne dni wyścigowe trybuny hipodromów Europy – oprócz Anglii – świecą pustkami, bo gracze mają możliwość zawarcia zakładów w licznych punktach poza torem lub przez internet. To problem znany współczesnemu światu. Belinda Stronach, właścicielka toru Pimlico, na którym rozgrywana jest Preakness Stakes, druga gonitwa legendarnej amerykańskiej Potrójnej Korony (Kentucky Derby, Preakness Stakes i Belmont Stakes), w wywiadzie dla „Washington Post” z 2017 r. stawia tezę, że odbudować wyścigi można przez podniesienie jakości obsługi klienta na hipodromie i zbudowaniu internetowej platformy dla zakładów zbliżonej w formie i idei do gier wideo.

Na warszawskim Służewcu jedynie Derby i Wielka Warszawska gromadzą wielotysięczną publiczność. Wrocławskie Partynice mają trzy bardzo popularne dni: Otwarcie Sezonu, Crystal Cup i Wielką Wrocławską. Na te gonitwy przychodzi rekordowa w skali kraju widownia, nawet 15 tys. ludzi.

Dla hodowli superkoni

Drugi powód jest selekcyjny – wyścigi są po to, żeby ścigała się na nich pełna krew angielska. W tym celu została wyhodowana ta rasa. Obok koni czystej krwi arabskiej, koni iberyjskich (luzytańskich i andaluzyjskich) i berberyjskich, zaliczana do czterech superras, czyli takich, które same są hodowane w czystości genetycznej puli, a mają ogromny wpływ na wszystkie inne rasy świata. Pełna krew angielska zasługuje na szczególne uznanie, gdyż jest najmłodsza z tej grupy. Historia trzech pozostałych zaczyna się w mrokach dziejów.

Ale to pełna krew angielska jest dziś królową ras, bo nie ma koni sportowych, w których żyłach nie płynie krew anglików. To rasa, która znakomicie poprawia parametry sportowe wszystkich pozostałych. Można zadać pytanie: czego brakuje innym koniom, że trzeba do nich dolewać krwi anglików? W ogromnym skrócie – sportowej ambicji i suchości tkanki. Sport jeździecki wymusza rozwój hodowli. Poprzeczka ustawiana jest coraz wyżej. Tylko specjalne predyspozycje fizyczne i psychiczne umożliwiają walkę o najwyższe laury.

Czy ta selekcyjna funkcja wyścigów może być zasadniczym argumentem za ich istnieniem i propagowaniem? Wszak najlepsze ogiery i klacze pełnej krwi angielskiej służą tylko do reprodukcji koni wyścigowych. Do wspomagania ras innych wybierane są folbluty o specjalnych cechach. Te, które świetnie skaczą, albo mają tzw. ładny ruch.

Jedno jest pewne. Przez setki lat selekcji tylko na jedno kryterium – szybkość, udało się wyhodować konia harmonijnie zbudowanego, urodziwego i ambitnego sportowo. Te konie pełnej krwi angielskiej, które ulepszają inne rasy, są tak dobre dlatego, że ich rasa ciągle podlega ostrej selekcji.

Hodowla sportowych koni potrzebuje dolewki folbluta, ale dzisiaj argument selekcyjny w Polsce, w której wyścigi istnieją dzięki pomocy publicznej, jest pustą mantrą, powtarzaną przez grono tych ludzi z branży, którzy nie znajdują innych argumentów na uzasadnienie sensu ich istnienia.



Wrocławski tor stawia na wyścigową elegancję. Fot. Adele Studio.

Dla pieniędzy

Trzeci powód jest biznesowy. Na tym interesie zarabia państwo, operatorzy zakładów, trenerzy, jeźdźcy, hodowcy, szczęśliwi gracze i tylko niektórzy właściciele. W przypadku tych ostatnich, w Polsce proste wyliczenie pokazuje, że całkowita pula nagród podzielona przez liczbę startujących koni zapewnia ich finansowanie na poziomie ok. 25 proc. Resztę muszą więc wyłożyć właściciele, czyli en bloc tracą. Dlaczego więc inwestują w konie wyścigowe? Z pasji, z próżności, z fantazji. Z końmi jest tak samo, jak z jachtami, prywatnymi samolotami i luksusowymi posiadłościami – na nich się nie zarabia, one wymagają finansowania.

W 2000 r. Roman Pankiewicz, człowiek, który wyhodował w Polsce Baska, arabskiego ogiera, legendę Ameryki, na spacerze po Stadzie Ogierów w Bogusławicach powiedział mi: – Panie Jerzy, w moim

długim życiu widziałem wielu, którzy na koniach stracili fortuny. I ani jednego, który by się dorobił.

Dla pasji, piękna, sportu i tradycji

Wyścigi były ulubioną rozrywką Rzymian. Słynni powożący rydwanami zarabiali krocie. Konie budowały wraz z ludźmi cywilizację, więc miały wartość gospodarczą i wojskową. Czym lepszy był koń bojowy, tym bezpieczniejsze było życie dosiadającego go wojownika. Poprawianie jakości koni miało więc głęboki, praktyczny sens. Wyścigi to najprostszy sprawdzian ich wartości.

Dla prawdziwych miłośników koni pełnej krwi i wyścigów widok konia w galopie to taka przyjemność, jak dla fanów piłki nożnej oglądanie fantastycznych rajdów Diego Maradony. Hodowla koni, ich wychowanie, trening i nadzieje związane z karierą to pasja i sens życia tysięcy ludzi. Mimo że to trudny kawałek chleba, nie zamieniliby swego stylu życia na inny. To często miłość.

Co bardzo ciekawe, jak pokazują opublikowane w „Psychologii treningu koni” badania dra Krzysztofa Skorupskiego, wyścigi, które są postrzegane jako dyscyplina nadmiernie konie eksploatująca, to najmniej stresogenna spośród wszystkich konkurencji jeździeckich. Bieg jest dla konia naturalny. Największego stresu doświadczają konie ujeżdżeniowe, gdyż ta konkurencja stawia przed nimi bardzo trudne, wymyślone przez człowieka, zadania.

Są więc cztery powody, przemawiające za istnieniem wyścigów konnych: rozrywka, selekcja, biznes i pasja. Ale inaczej wygląda to w krajach bogatych w kulturę konną, a inaczej w Polsce. To tak samo, jak z rynkiem samochodowym i piłką nożną. My nie produkujemy żadnego własnego samochodu, jedynie montujemy auta zagranicznych koncernów. Tak samo jak nie hodujemy rodzimych ras, bo ich nie mamy, jedynie stworzyliśmy polski typ konia czystej krwi arabskiej. Mamy nędzną ligę piłkarską, ale kilku zawodników, którzy robią furorę w zagranicznych klubach. Ten drugi przykład, w dużym – krzywdzącym dla piłkarzy – uproszczeniu, odzwierciedla sportowe kariery kilku naszych koni na światowych arenach.

W Polsce, czyli nigdzie

Polska nie istnieje w światowym świecie wyścigowym. W całej historii naszych wyścigów najlepszy okres przypadł na epokę Edwarda Gierka. Opowieści o przedwojennej potędze polskich wyścigów to kolejny mit. W dwudziestoleciu międzywojennym wyścigi rozgrywano na Polu Mokotowskim w cyklu wiosenno-jesiennym. Na kilka dni zjeżdżały stajnie i wtedy było wyścigowe święto. Budowa Służewca miała wynieść wyścigi na europejski poziom. Tyle że ten ambitny plan u jego zarania przerwała wojna, Służewiec otwarto 3 czerwca 1939 r. Dzisiaj działacze wyścigowi powtarzają, że to był najnowocześniejszy tor w Europie. Tak, zwykle ten, który buduje ostatni, ma najnowszą budowlę. Służewiec jest świetnie skomponowanym zespołem wyścigowym, ale nigdy nie odegrał żadnej roli w Europie.

Kiedy społeczeństwa Europy uporały się już ze zniszczeniami II wojny światowej, postawiły na rozrywkę, w tym na wyścigi konne. Dekada Gierka próbowała dogonić Zachód, co zaowocowało zagranicznymi zwycięstwami Pawimenta, jednego z dwóch polskich koni, który startował w Łuku Tryumfalnym na paryskim Longchamp, najbardziej prestiżowym wyścigu Europy. Bez sukcesu, bo był dziewiąty. Jego największym triumfem było zwycięstwo w Nagrodzie Europy w Kolonii. Warto dodać, że te jego zagraniczne starty odbywały się już w barwach niemieckiej stajni.

Stan wojenny i transformacja gospodarcza po nim miały ważniejsze problemy, żeby pochylić się nad niewiele znaczącą branżą. Tym bardziej że wyścigi spadły do rangi hazardowej rozrywki warszawskiego półświatka. Doszło do sytuacji, w której w zasadzie padły. Uratowała je polityczna decyzja, w wyniku której państwowy Totalizator Sportowy w roku 2008 wziął w dzierżawę na 30 lat warszawski tor i zobowiązał się do jego utrzymania oraz wyasygnowania stałej puli na nagrody. Aż tyle i tylko tyle,

bo Totalizator zakwalifikował ten nowy nurt swojej aktywności jako działalność misyjną, niedochodową, czyli w zasadzie muzealną.

I tak jest do dziś.



Skok trybunowy na wrocławskich Partynicach skakany jest tylko dwa razy w roku. Fot. Agata Władyczka

Powiew nadziei z Wrocławia

Wbrew nieperspektywnym trendom polskiego rynku zachowują się wrocławskie Partynice, które w roku 2013 wyeliminowały z toru tzw. konie półkrwi, to znaczy te hodowane docelowo do wszystkich innych form użytkowania poza wyścigami. Tor sprywatyzował też trenerów i ich ekipy. Do tego czasu byli oni na etatach miasta, co stanowiło kuriozum na skalę świata. Miasto miało de facto wielką stajnię wyścigową, złożoną z koni, które mogły się ścigać tylko ze sobą, na własnym torze. We Wrocławiu natychmiast przywołuje to skojarzenia ze słynną historią Czesława Śliwy, który w końcu lat 60. nabrał miejscowe elity, wmawiając im, że jest austriackim konsulem. Na kanwie tej hucpy Filip Bajon nakręcił „Konsula” z Piotrem Fronczewskim w roli głównej. Szczerze mówiąc, ta hucpa jest kontynuowana na Służewcu – zamknięty na Europę tor udaje przed wszystkimi liczące się centrum wyścigowe.

W 2019 r. Wrocław otworzył swój tor dla mieszkańców, budując wokół niego ścieżkę rekreacyjną. Wcześniej postawił na folbluty, naukę jazdy konnej i wyścigową elegancję w dniu mityngów. Te działania zaowocowały niesamowitą frekwencją na hipodromie. W 2019 r. 86 tys. ludzi przyszło tylko na wyścigi, a liczba wejść na tor przekroczyła 370 tys. Jednak Wrocław nie ruszy wyścigowej polskiej bryły z posad, bo klucz do tego leży na Służewcu. Ale Wrocław pokazał, że z wyścigów można zrobić atrakcyjne dla publiczności widowisko.

Sopot wyścigowo nie istnieje, bo chociaż ma nową, świetną infrastrukturę i organizuje najwyższej rangi zawody skokowe w Polsce, to mityngi robi tylko w kilka weekendów wakacji. W roku 2018 w dwa, w 2019 – żadnego. Organizację wyścigów uzależnia od finansowania Totalizatora. Jeśli ten wyłoży pieniądze, to są gonitwy.

Gdzie jesteśmy?

Obroty francuskich zakładów konnych to ok. 9 mld euro rocznie, a polskich ok. 3 mln euro. Gdybyśmy nawet co roku zwiększali nasz rynek o wartość dzisiejszych swoich obrotów, potrzebowalibyśmy 3 tys. lat, żeby dogonić Francuzów. Państwo francuskie zarabia na wyścigach, nam ledwo wystarcza na obsługę funkcjonowania operatora zakładów. Ale trzeba powiedzieć, że Francja to potęga wyścigowa.

Jak ważna jest to dziedzina francuskiego życia, dowodzi fakt, że czwórka kandydatów na prezydenta wystąpiła w kwietniu 2017 r. na paryskim torze Saint-Cloud przed 1,5-tysięcznym audytorium branży końskiej.

Przejawszy 13 lat temu Służewiec, Totalizator Sportowy zagwarantował mu co roku sumę 8 mln zł na nagrody wyścigowe. Wartość tej puli do dziś jest na tym samym poziomie. To pieniądze, które trafiają w lwiej części do właścicieli koni, potem trenerów i jeźdźców. Niestety, te gwarantowane kwoty rozleniwiły środowisko. Są pewne pieniądze, więc nie ma się co kłopotać. Przyniosły one skutek w postaci mentalnego i faktycznego zamknięcia Służewca. W myśl zasady – lepiej do podziału tortu mieć mniej podmiotów i nie wpuszczać konkurencji z zagranicy, bo ma lepsze konie i zabierze nasze pieniądze. Europa więc do Warszawy nie przyjeżdża. Dziś zasadniczym żądaniem, jakie formułuje wobec Totalizatora świat wyścigowy, jest zwiększenie puli nagród i premii. A to kontynuacja prostej drogi na cmentarz.

W opinii środowiska, Wrocław, drugi i jedyny po Totalizatorze organizator wyścigów w Polsce, jest frajerem, bo wpuszcza do siebie Czechów, którzy zgarniają ok. 25 proc. miejscowej puli nagród. Tyle że Wrocław robi to świadomie, wychodząc z założenia, że dla widzów najważniejsze jest widowisko. Dlatego, jako jedyny tor w Polsce, postawił na atrakcyjne gonitwy przeszkodowe. Inna sprawa, że bez Czechów realizacja projektu przeszkodowego byłaby niemożliwa, bo Polska nie ma skaczących jeźdźców, a Czesi mają wielu i bardzo dobrych.

Najbardziej predestynowany do wprowadzenia zmian w branży jest Polski Klub Wyścigów Konnych. Ale Klub nie sformułował dotychczas żadnej wizji. Tymczasem widać trend spadkowy w hodowli koni wyścigowych w Polsce. Jeszcze w roku 2015 na wyścigach było 879 koni naszej hodowli, a już w 2019 – 741. Liczba wszystkich koni na torach utrzymuje się na podobnym poziomie (2015 – 1143; 2019 – 1176), dzięki koniom z importu (2015 – 264; 2019 – 435). Nie ma w fakcie zakupów za granicą nic złego, oprócz tego, że konie wyhodowane w kraju dają miejsca pracy. Konie to sól wyścigowej ziemi. Ich ubytek to symptom obumierania. Tym bardziej że mamy ich i tak bardzo mało. Liczba matek pełnej krwi w Polsce w roku 2018 wynosiła 250 sztuk. Dla porównania: we Francji – 8897, a w Irlandii – 13 049.

Obroty z zakładów wzajemnych na Służewcu od 11 lat oscylują na podobnym poziomie. Z sumy 8,7 mln zł w roku 2008 wzrosły w 2011 r. do rekordowych 14,7 mln zł, by w 2017 r. spaść do wartości 12,6 mln zł, a w roku 2018 osiągnąć 14,2 mln. Tu też nie ma rozwoju, bo upadła i tak słaba tradycja gry w konie i trudno będzie ją wskrzesić.

Powołana przez Totalizator do obsługi wyścigowych zakładów spółka Traf próbuje wejść w wirtualną przestrzeń, ale dopiero dwa lata temu zaczęła działać w internecie. A internet to przyszłość. W lutym 2020 r. podczas gonitwy cyklu Crystal Cup hipodrom we francuskim Pau odwiedziło ok. 10 tys. ludzi, a czynnych było tylko kilka stacjonarnych kas. Widownia obstawiała przez aplikację.

W najlepsze dni wyścigowe, przy 15-tysięcznej publiczności Wrocław jest w stanie wygenerować obroty na poziomie 85 tys. zł. Zdecydowanie lepszy potencjał ma wakacyjny Sopot, na którym dwutysięczna publiczność gra za 100 tys. zł.

Te nędzne wyniki z zakładów są odzwierciedleniem kondycji wyścigów. A wyścigi bez obstawiania są nudne. Ich restauracja jest nierozłączna z popularyzacją gry. Dzięki zakładom funkcjonują takie potęgi wyścigowe, jak Francja, Anglia, Australia, USA i Japonia.

Co robić?

Kołem zamachowym polskich wyścigów konnych może być tylko Służewiec. Tor ten ma świetną infrastrukturę, potencjał i najlepszego z możliwych mecenasa, czyli spółkę Totalizator Sportowy. To od Totalizatora w dużej mierze zależy przyszłość polskich wyścigów. Ale Totalizator musiałby wyjść poza misyjne traktowanie wyścigów i podjąć próbę uczynienia z nich rentownej branży. Ma przy tym prawo stawiać branży swoje twarde warunki. Podjęcie tego ryzyka wymaga odwagi i sformułowania wizji. Ponieważ Totalizator to spółka skarbu państwa, jest w 100 proc. uzależniony od decyzji politycznej. Tylko wola polityczna, wyrażona na poziomie premiera, może zmienić sytuację wyścigów. Piszę to, bazując na własnym doświadczeniu, bo peregrynowałem po ważnych ministrach z projektem wyścigowym w czasach PO (minister rolnictwa Marek Sawicki) i PiS (naonczas wiceminister rozwoju Jerzy Kwieciński). Nic nie wskórałem.

Druga rzecz to działania promujące grę, zmiana wizerunku z hazardowego na sportowe obstawianie wyników rywalizacji, jak w meczach piłki nożnej. Gra w 99 proc. powinna odbywać się przez internet. Finansową siłę wyścigom na świecie dają miliony ludzi. Ten, kto obstawia konia, staje się na tę jedną gonitwę jego właścicielem, funduje sobie rzeczywiste emocje. Tory dzisiaj to nie jaskinie hazardu.

Totalizator Sportowy musi wyjść z roli dobrego wujka wyścigów i zobaczyć w nich interes. Z 30 lat dzierżawy Służewca zostało spółce jeszcze 17. Jeśli utrzyma dotychczasowy sposób działania, to wiadomo kiedy nastąpi definitywna śmierć branży – wraz z ostatnią transzą 8 mln zł.

Ale największa odpowiedzialność za przyszłość wyścigów spoczywa na Polskim Klubie Wyścigów Konnych, który – żeby jego działalność miała sens – musi stworzyć program rozwoju wyścigów i wziąć za jego skutki pełną odpowiedzialność.

Nie bać się Europy

Każdy z trzech polskich torów: Sopot, Wrocław, Warszawa ma specyficzne walory, atrakcyjne dla coraz bardziej ruchliwych mieszkańców tych miast i odwiedzających je turystów. Tym bardziej, przy totalnej mizerii wyścigów, tory nie mogą być zamkniętymi enklawami dla garstki pasjonatów. Ich otwarcie dla szerokiego rzesz to jedna z najprostszych dróg do popularyzacji wyścigów.

Szczególnie interesujący dla polskich wyścigów jest Sopot. Miasto ma fantastyczny potencjał promocyjny. To tam w lecie powinna ścigać się Polska. Z dwóch powodów – łaknących rozrywki turystów z całego kraju i wiatru od morza, który niweluje upały.

Bardzo ważną kwestią jest prawna definicja wyścigów. Dzisiaj podlegają ministrowi rolnictwa i rozwoju wsi i służą selekcji hodowlanej. Tyle że jaki to ma sens w kraju, w którym jest zaledwie 250 klaczy-matek, w tym ok. 70 ze stadnin państwowych (de facto to hodowla zachowawcza), a tylko na te ostatnie państwo ma bezpośredni wpływ? Przed branżą więc pytanie, czy nie lepiej, gdyby wyścigi zakwalifikowano do sportu? Wszak dżokeje podlegają często ostrzejszym reżimom sportowym niż zawodnicy innych dyscyplin.

Jeśli wyścigi konne w Polsce mają się rozwijać, to muszą być otwarte na Europę. Potrzebujemy

międzynarodowej rywalizacji i doświadczeń. Znamienny jest przykład Wrocławia, który w 2013 r. postawił na Czechów, pojechał ścigać się w ekskluzywnym St. Moritz na zamrzniętym jeziorze, wszedł do Crystal Cup European Cross Country Challenge – stowarzyszenia dziesięciu europejskich torów promujących gonitwy przeszkodowe. Otwarcie zaowocowało odwagą właścicieli i trenerów. Konie z Wrocławia ścigają się z powodzeniem w Czechach, Belgii, Szwajcarii, Niemczech, Francji, we Włoszech, Zjednoczonych Emiratach Arabskich, Arabii Saudyjskiej i Maroko. W boksach wrocławskich trenerów stoją konie właścicieli ze Szwajcarii, Szwecji, Belgii, Czech, Niemiec, Iranu, Serbii, Arabii Saudyjskiej, Kataru, Omanu i Austrii.

Ta odwaga została nagrodzona. Autorem największego sukcesu w całych dziejach polskich wyścigów konnych jest Michał Borkowski z Wrocławia, który jest trenerem Fazy Al Khalediah. Ten koń wygrał w październiku 2018 r. najważniejszą gonitwę dla koni arabskich Qatar Arabian World Cup na paryskim Longchamp, podczas najbardziej prestiżowego wyścigu Europy Nagrody Łuku Tryumfalnego. Pula nagród w tej gonitwie wynosiła 1 mln euro. Koń potwierdził swoją klasę w Dubai Kahayla Classic, gdzie w gonitwie dla arabów podczas Dubai World Cup pechowo przegrał o nos w wyścigu o 1 mln dolarów.

Wyścigi a wyzwania współczesności

Jesienią 2019 r. światem wstrząsnęła australijska afera. Dziennikarze ABC News po dwuletnim śledztwie udowodnili, że w stanach New South Wales i Queensland konie wyścigowe po karierze trafiają do rzeźni. Prawo australijskie tego nie zabrania, ale przepisy władz wyścigowych Racing Australia i regulacje stanowe tak. Prawda jest taka, że Australia ma nadprodukcję koni i w ten sposób ją niweluje.

Część polskich koni jedzie do Kazachstanu. Tam ścigają się w bajgach, tradycyjnych wyścigach na długich dystansach. Po karierach są zjadane, ale tam to naturalne, bo konie się je od zawsze.

W USA, Anglii i innych krajach działają ośrodki, które stawiają sobie za cel ułożenie koni po wyścigach do potrzeb rekreacji. Te inicjatywy mają swoje sukcesy. Jednak ta humanitarna działalność nie załatwia sprawy niepotrzebnych folblutów. Przy ogromnej podaży koni rynek rekreacyjny wybiera te rasy, które są dla ludzi łatwiejsze.

Mimo że Polska nie jest potentatem wyścigowym, ma obowiązek uczestniczyć w dyskusji o zbędnych folblutach. Społeczny nacisk na likwidację wyścigów będzie narastał. Pod tą presją wyścigi będą musiały stać się bardziej przyjazne koniom: gonitwy bez użycia batów, likwidacja wyjątkowo niebezpiecznych przeszkód, jak osławiony Wielki Taxis w Pardubicach, to będą realne wyzwania.

W ostatnich dekadach XX w. konie pełnej krwi angielskiej odgrywały ogromną rolę w konkurencji wywodzącej się z potrzeb wojskowych – Wszechstronnym Konkursie Konia Wierzchowego. Jednak zmiany przepisów, preferujące inny rodzaj wysiłku i umiejętności, spowodowały, że w WKKW startują konie półkrwi z dolewem folbluta. Ponieważ dobry koń wyścigowy szybciej i więcej zarobi, hodowcy tej rasy sfokusowani na wyścigach dali się wymiksować z tego sportu. Śmiem przypuszczać, że prawie w ogóle nie zauważyli tego faktu. Chciałbym, żeby przyszłość wymusiła na nich szukanie nowych obszarów sportowej aktywności dla nieścigających się folblutów.

Dzisiaj, obłudnie zasłaniając się wymogami selekcyjnymi, ze względów komercyjnych, wyścigi bezlitośnie niszczą końską młodzież. Konie zaczynają kariery w wieku dwóch lat, a w wieku trzech biegają najcięższe gonitwy. Tymczasem statystyki pokazują, że apogeum swoich możliwości folblut osiąga w wieku 4,5 roku. Najprostszym rozwiązaniem jest przesunięcie o rok w górę początkowej granicy wieku startujących koni, tym samym wprowadzenie zakazu gonitw dla dwulatków.

Derby, najbardziej znaną gonitwę, powinny biegać czterolatki. Argument, że przecież od 240 lat Derby

są dla koni trzyletnich, jest anachroniczny. W 1865 r. zniesiono niewolnictwo w Stanach Zjednoczonych, w roku 1944 Francja nadała prawa wyborcze kobietom, a w Polsce od 1997 r. obowiązuje ustawa, która mówi, że zwierzę nie jest rzeczą. A przecież przez tysiąclecia było inaczej.

Na całym świecie, tym wywodzącym się z kultury europejskiej, wyścigi zaczynają stawać pod prężeniem nowoczesnej opinii publicznej. Z wyzwań bliskiej przyszłości doskonale zdają sobie sprawę Anglicy. Jeżeli hodowcy koni pełnej krwi zlekceważą te wyraźne symptomy nowego, to znajdą się w dzisiejszej sytuacji producentów futer z norek. A wyścigi będą miały taki problem, jak hiszpańska corrida.