

Zakręt na torze.

Organizacja wyścigów konnych w Polsce

Jerzy Budny



Wszystko łśni nowością - konie na padoku przed gonitwą w czerwcu 1939.
Fot. ze zbiorów Biblioteki prof. W. Pruskiego, SGGW.

Polskie wyścigi spełniają rolę selekcyjną, ale są też stymulacją do hodowli koni. Im większe środki za pośrednictwem rozgrywanych gonitw będą kierowane poprzez właścicieli koni do hodowców, tym szybszy będzie postęp hodowlany. Głównym źródłem pozyskiwania środków na organizację wyścigów jest totalizator, ale na atrakcyjność tego rodzaju sportowej rywalizacji toczącej się w Polsce od ponad 150 lat składa się wiele czynników.

Nowoczesna forma wyścigów na wzór rozgrywanych w krajach Europy Zachodniej, szczególnie w Anglii uważanej za kolebkę tego sportu, zapoczątkowana została w Królestwie Polskim w 1841 roku. Ciałem odpowiedzialnym za ich urządzenie było Towarzystwo Wyścigów Konnych i Wystawy Zwierząt Gospodarskich powołane z dniem 23 marca 1841 r. Pierwsze wyścigi w Warszawie odbyły się na Polu Mokotowskim w pobliżu obecnych ulic: Rakowieckiej, Puławskiej i Polnej 20 i 21 czerwca, wzbudzając duże zainteresowanie mieszkańców stolicy.

Cztery lata później tor wyścigowy został przesunięty w kierunku zachodnim, w pobliże zbiegu ulicy Wawelskiej i al. Niepodległości, gdzie rozgrywano wyścigi do 1886 roku. Kolejne przemieszczenie toru nastąpiło ponownie w kierunku ul. Polnej, na którym to miejscu funkcjonował do 1938 roku. Początkowo sezon obejmował zaledwie 2-4 dni wyścigowe, w ciągu których odbywało się do 25 gonitw z udziałem poniżej 50 koni. Zwiększenie liczby rozgrywanych gonitw i znaczący rozwój wyścigów nastąpił po roku 1880, t.j. od momentu wprowadzenia totalizatora. W latach 90. XIX wieku utrwala się

forma dwóch sezonów - wiosennego i letniego, tak że liczba dni wyścigowych przed wybuchem I wojny światowej wzrasta do 37, podczas których rozgrywano do 400 gonitw, a liczba ścigających się koni zwiększyła się prawie do 400.

W towarzystwie o sporcie

Poza Warszawą na terenie Królestwa Polskiego podejmowano także nieśmiało próby organizacji wyścigów, które odbyły się w latach 1858 i 1859 z okazji Wystaw Rolniczych w Łowiczu, a w 1860 roku w Lublinie. Poważniejsze znaczenie miało jednak jedynie Towarzystwo Wyścigów Konnych w Pławnie, gdzie w latach 1880-1900 corocznie odbywało się kilkanaście gonitw z udziałem 30-50 koni. Wyścigi w Pławnie miały charakter nie tylko selekcyjno-hodowlany, ale także sportowo-towarzyski z bardzo urozmaiconym programem. Warto nadmienić, że w Pławnie od 1881 roku po raz pierwszy na terenach polskich biegały dwulatki, wyprzedzając w tym względzie wyścigi stołeczne o 10 lat.

Działalność Towarzystwa Wyścigów w Pławnie jest przykładem na to, jak wielki wpływ tego rodzaju organizacja miała na rozwój zainteresowań i podnoszenie poziomu hodowli koni w całym rejonie. Wystarczy wskazać na powstałe tam liczne stadniny, jak Lubomirskich w Kruszynie, Reszków w Skrzydlowie czy Michalskiego w Borowni. Od roku 1904 wyścigi z Pławna przeniesione zostały do Piotrkowa Trybunalskiego.



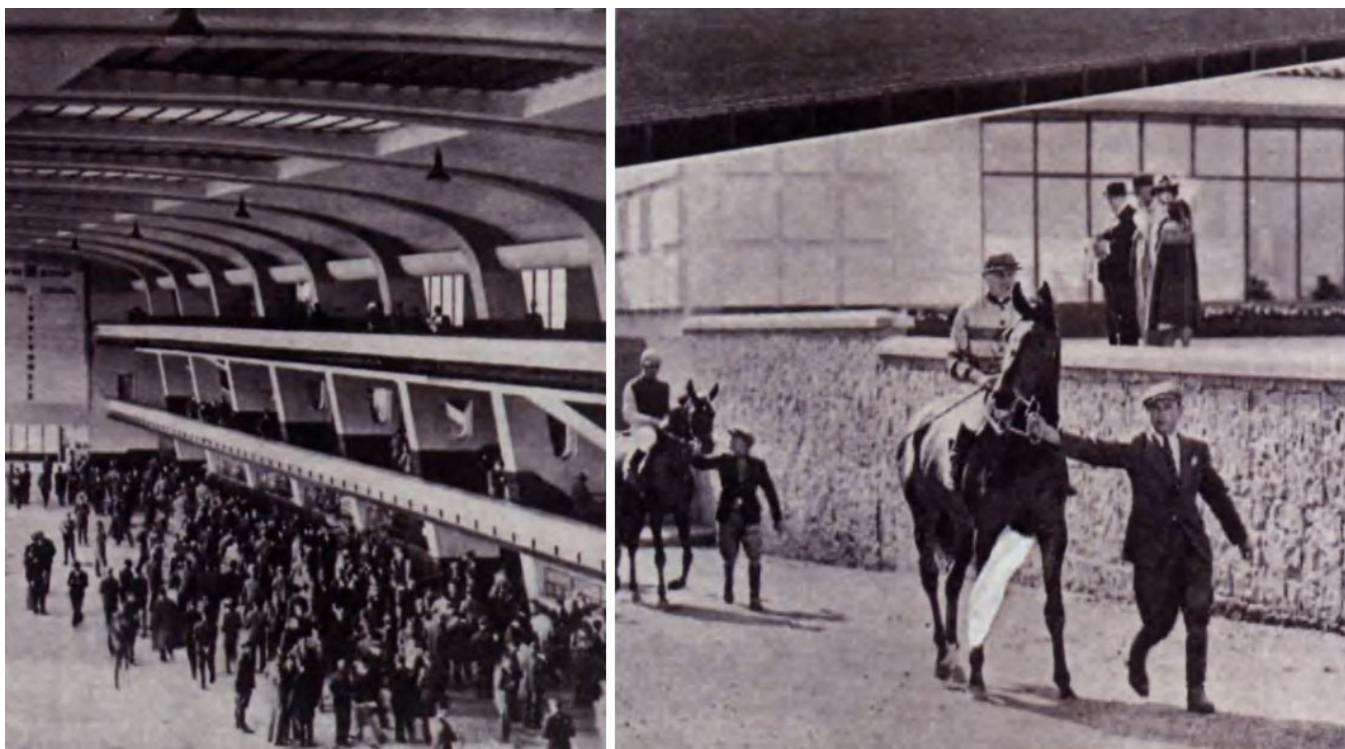
Po siedemdziesięciu latach Tor nie stracił swego uroku. Fot. Piotr Gawron.

Dobry przykład płynący z Pławna dał początek wyścigom w Ćmielowie, gdzie w latach 1891-1900 organizowano wyścigi dla koni półkrwi, a także w Łęcznej, gdzie wyścigi urządzano w latach 1895-1898 na zaadaptowanym do tego celu torze roboczym stajni Henryka Błocha - właściciela Łęcznej. W 1899 roku wyścigi z Łęcznej przeniesione zostały do Lublina, a z Ćmielowa do Radomia. Powodem tych zmian, podobnie jak w Pławnie, było poszukiwanie większych zbiorowisk ludzkich, a także lepszych warunków komunikacyjnych.

Wyścigi regionalne preferowały przede wszystkim konie półkrwi, przyczyniając się głównie do rozwoju tej dziedziny hodowli koni, natomiast w znacznie mniejszym stopniu wpływały na podnoszenie

ogólnego poziomu organizacji wyścigów w kraju, w czym prymat wiódł zdecydowanie tor warszawski, dokąd napływały wszelkie nowości z zagranicy i tam były wdrażane.

W latach 90. XIX wieku podjęte były próby organizowania wyścigów w Łodzi, gdzie rozegrano kilka prywatnych mityngów. Oficjalnie Towarzystwo zostało zarejestrowane dopiero w 1908 roku i działało do wybuchu I wojny światowej. Jak zatem widać w początkowym okresie aż do ostatniej dekady XIX wieku, wyścigi organizowane były głównie przez hobbystów w prywatnych majątkach lub podczas większych zjazdów z okazji wystaw hodowlanych czy jarmarków. Dopiero po wprowadzeniu totalizatora, co miało miejsce w 1880 roku, poszczególne towarzystwa upatrywały szans dla rozwoju wyścigów w oparciu o większe aglomeracje miejskie. Kierunek ten utrzymany został także po zakończeniu I wojny światowej.



Dobrze funkcjonujący totalizator jest podstawą istnienia wyścigów - gracze muszą znaleźć się przy kasach.
Fot. ze zbiorów Biblioteki prof. W. Pruskiego, SGGW.

Nim umilkły działa

Po odzyskaniu niepodległości pomimo znacznych spustoszeń, zarówno materialnych, jak też wśród pogłowia końskiego niezwłocznie przystąpiono do reaktywowania wyścigów, tak że już jesienią 1919 roku w trakcie 22 dni wyścigowych rozegrano na torze warszawskim 193 gonitwy wg prowizorycznego planu, aby dać szansę przetrwania wyniszczonym podczas wojny stajniom, które miały za sobą wędrówkę aż z Odessy.

„Jak widać w początkowym okresie aż do ostatniej dekady XIX wieku wyścigi organizowane były głównie przez hobbystów w prywatnych majątkach lub podczas większych zjazdów z okazji wystaw hodowlanych czy jarmarków.”

W następnym roku pomimo toczących się opodal stolicy walk, wyścigi odbywały się zgodnie z tradycyjnym programem obejmującym wszystkie nagrody klasyczne. Równie wcześniej uruchomione zostały wyścigi w Poznaniu, gdzie 29 września 1919 roku powołano Wielkopolskie Towarzystwo Wyścigów Konnych. Gonitwy odbyły się na Ławicy 26 i 27 października. Od roku 1921 sezon

w Poznaniu trwał 12 dni, w trakcie których rozgrywano ok. 80 gonitw z udziałem blisko 90 koni. Ze względu na konfigurację terenu tor poznański nadawał się przede wszystkim do gonitw przeszkodowych i cross country.

Na torze w Piotrkowie Trybunalskim, pomimo całkowitego zniszczenia w czasie wojny wznowiono wyścigi już w roku 1921. Podobnie od tego roku wyścigi odbywały się także w Grudziądzu i Radomiu. W kolejnym roku wyścigi organizowane były również na torach w Bugaju, Nowej Wsi, Włocławku, Zamościu i Krzeszowicach. W 1923 roku otwarte zostały tory we Lwowie, Przemyślu i Łodzi. Do Lublina wyścigi powróciły dopiero w roku 1924 na nowym torze zlokalizowanym nad Bystrzycą na terenie folwarku Dziesiątka. Tego samego roku zainaugurowano sezon w Kielcach i Bielsku. W roku 1926 wyścigi rozgrywane były na 18 torach, także w Baranowiczach, Bydgoszczy, Grajewie, Równem, Tarnowskich Górach i Wilnie. Ponadto w roku 1931 powstał tor w Katowicach wybudowany przez Towarzystwo Ziemi Zachodnich w Poznaniu, a od 1933 uruchomiony został zimowy tor w Zakopanem.



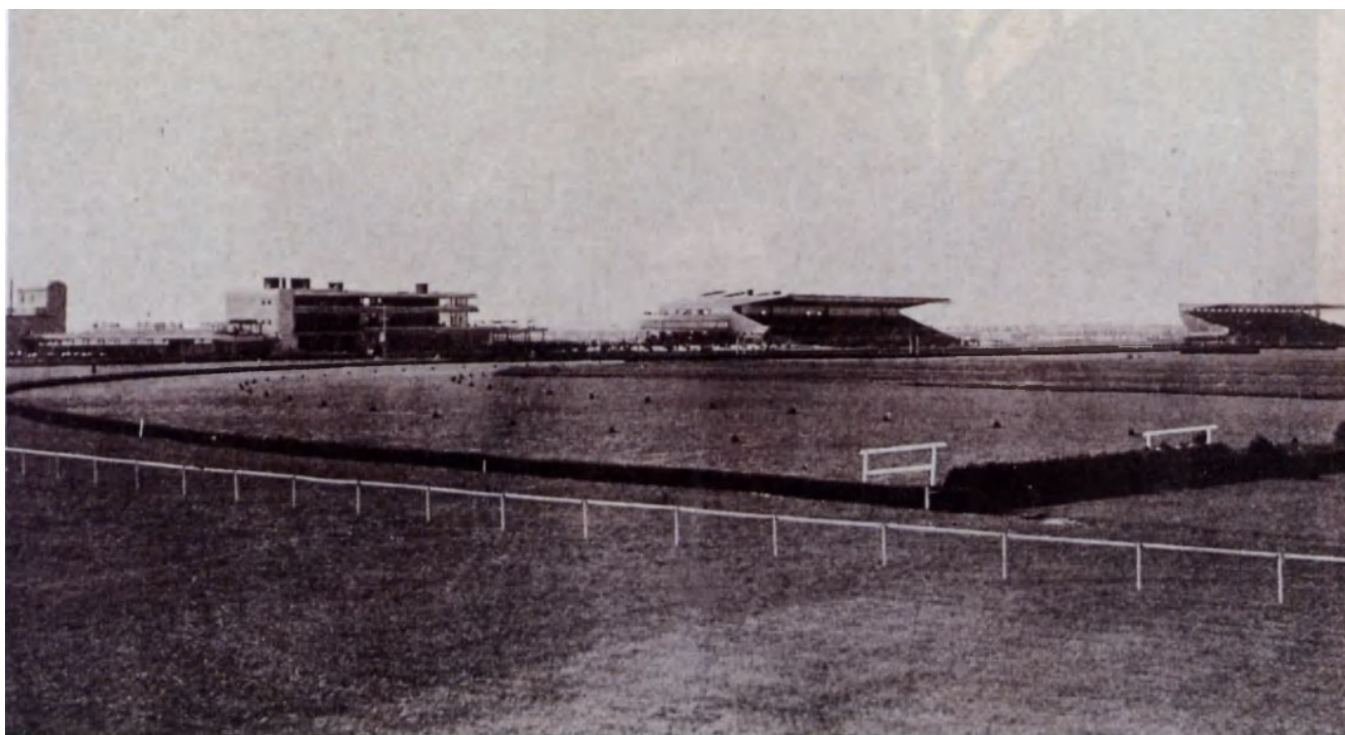
Architektura toru pozostała interesująca nawet w czasach współczesnych. Fot. Piotr Gawron.

Ogółem w latach międzywojennych wyścigi odbywały się w 28 miejscowościach. Po 1930 roku na skutek kryzysu gospodarczego nastąpiło połączenie kilku towarzystw, tak że liczba czynnych torów zredukowana została do 8-9 jednak nie wpłynęło to ujemnie na liczbę rozgrywanych gonitw, która w roku 1938 wyniosła 1853 przy udziale 1056 koni. Blisko połowa gonitw rozgrywana była na torze warszawskim, dotowana kwotą powyżej 70% ogólnej sumy nagród. Powyższe dane świadczą o znacznym zapotrzebowaniu społecznym, a także wielkich możliwościach rozwoju sportu wyścigowego w Polsce.

Jak zadziwić Europę

W roku 1925 Towarzystwo Zachęty do Hodowli Koni w Polsce podjęło decyzję o przeniesieniu wyścigów w Warszawie z Pola Mokotowskiego na Służewiec, gdzie zakupiony został w tym celu z dóbr wilanowskich teren o powierzchni ca' 140 ha. Na tym terenie, korzystając z doświadczeń własnych oraz innych krajów, od podstaw wybudowany został nowoczesny tor oceniany jako jeden z piękniejszych, a jednocześnie najbardziej funkcjonalnych obiektów tego typu w Europie. Jego głównym architektem był inż. Zygmunt hr. Plater Zyberk we współpracy z zespołem, w którego skład weszli: Juliusz Żurawski, Tadeusz Giżycki, Jan Siwek i Jerzy Alchimowicz. Założenia parkowe opracował znany architekt zieleni prof. Franciszek Szanior.

Oto opis charakteryzujący powstałe dzieło dokonany przez jego 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 wykwinnymi, rzecz można, stajniami... Rozpatrując problem założenia nowego toru, Towarzystwo Zachęty do Hodowli Koni w Polsce doszło do wniosku, że bieżnie na wyścigi płaskie przeszkodowe muszą być uzupełnione osobnymi torami treningowymi, a wymagało to znacznie większej przestrzeni niż na dotychczasowym torze mokotowskim...

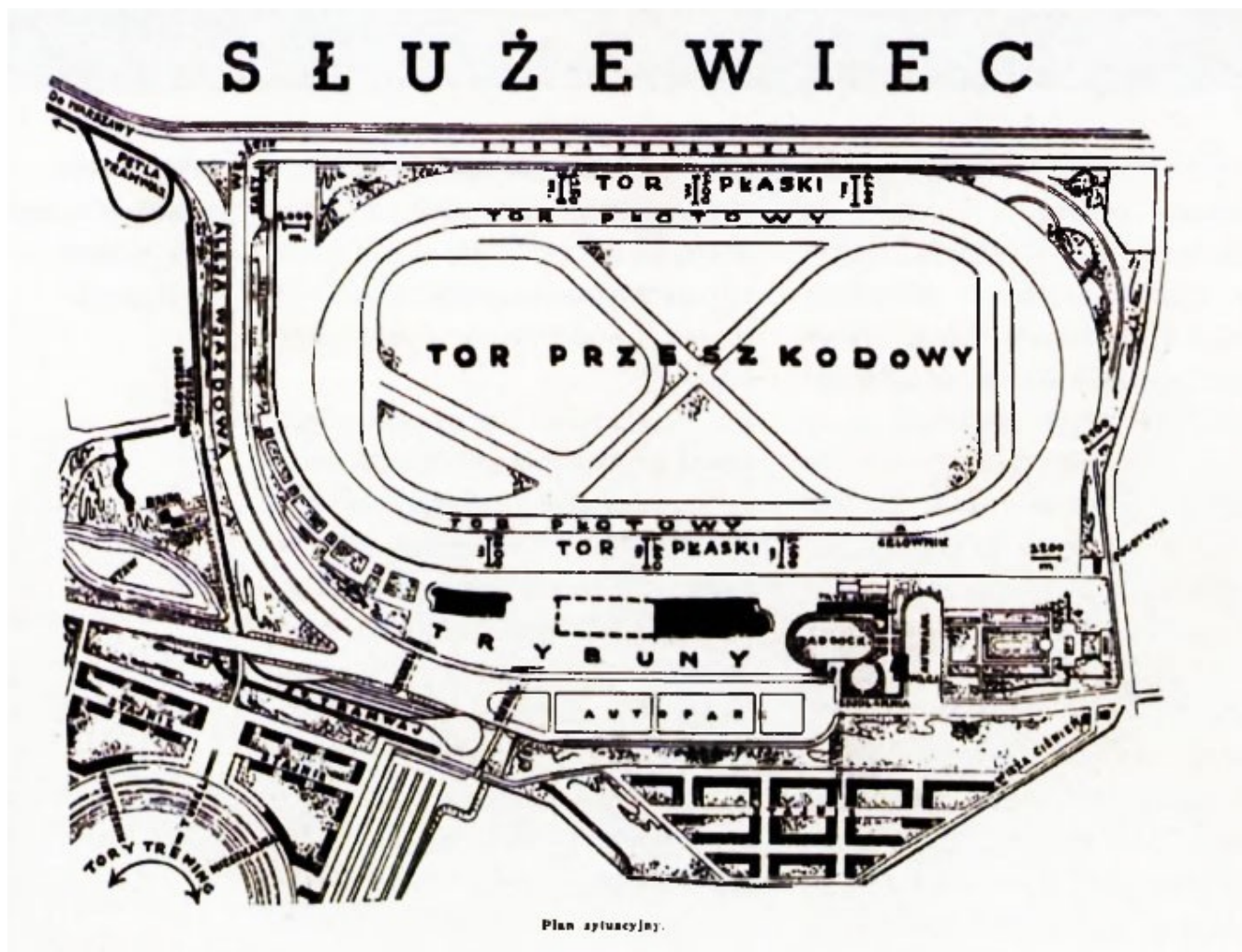


Zielony teren wewnątrz bieżni jest właściwie niezagospodarowany...

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 poziomu. 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 zieleności, tak kontrastujące z charakterem rozbudowanego miasta, towarzyszy przyjeźdnemu na całej przestrzeni. Dopiero przy wjeździe do autoparku ukazuje się po lewej stronie najpierw III trybuna, następnie II 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 wewnętrzne mieszkalne i stajenne uliczki, o przeważającym kierunku północ-południe. Naprzeciwko autoparku, każda ze stajen parterowych w kształcie podkowy ma u szczytu 2-kondygnacyjny blok mieszkalny. Pośrodku podkowy stajennej wytknięto kółka do odprowadzania kom, 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 tworzą 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 bardzo 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 wodociągową o znacznej ilości hydrantów wzdłuż torów płaskiego i treningowego, wieża ciśnienia, 2 studnie artezyjskie głębokości 245 m, oraz znaczny basen wygrzewalny pojemności 2400 m sześć, z wodotryskiem w parku członkowskim.



... Przedwojenne plany były inne. Fot. ze zbiorów Biblioteki prof. W. Pruskiego, SGGW.

Dla publiczności najtańszych miejsc powstała tzw. trybuna III 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 7 tys. widzów, trybuna główna ma charakter wygodniejszy, może pomieścić ona wraz z łóżami 5,4 tys. 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 oglądać cały tor wyścigowy jak na dłoni... Pomiędzy trybuną główną a członkowską zatoczone 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, członkowska, zarówno w części przeznaczony dla Zarządu Towarzystwa jak w łóżach do wynajęcia. Część I trybuny, tak zwanych łóż do wynajęcia posiada jako komunikację równie pochyłą o 14% spadku; uniknięto tym samym wind osobowych lub nużących schodów. O rozmiarach budowli świadczy, że na same stajnie mieszkania i trybuny wyszło: betonu 12 tys. m³, na deskowania 85 tys. m², żelaza 1000000kg, murów 25 tys. m³, stropów Akermana 20 tys. m², tynków 140 tys. m² ”

Zacytowany powyżej opis toru wyścigowego na Służewcu daje obraz wielkiego przedsięwzięcia i twórczej wizji budowniczych tego obiektu. Można przyjąć, że gdyby doszło do pełnego urzeczywistnienia planów przerwanych niestety w wyniku wybuchu wojny, mielibyśmy do czynienia nieomal z idealnym obiektem tego rodzaju. Oczywiście niezbędne jest wprowadzanie nowoczesnych rozwiązań technicznych pozwalających na coraz bezpieczniejsze rozgrywanie gonitw, jak choćby elastyczny kanat, zastosowanie sztucznego oświetlenia pozwalającego na ustalanie czasu rozgrywania gonitw niezależnie od pory roku, czy urządzenia umożliwiające lepszą obserwację i ocenę przebiegu gonitwy, np. system kamer rejestrujących. Służewiecki tor został otwarty 3 czerwca 1939 roku, a więc niespełna na 3 miesiące przed wybuchem II wojny światowej. W okresie okupacji tor został przejęty na potrzeby wojskowe, a zatem gonitwy się nie odbywały.

Gdy gaśnie blask

Po zakończeniu wojny już wiosną 1945 r. na torze w Lublinie zgromadzona została część ocalałych koni wyścigowych i po usunięciu zniszczeń 1 lipca udało się uruchomić wyścigi. W ciągu 27 dni rozegrano na tamtejszym torze 209 gonitw. W grudniu tego roku konie i sprzęt przetransportowane zostały do Warszawy, gdzie od sezonu 1946 wznowiono rozgrywanie wyścigów.

Początkowo odbywało się pod zarządem komisarycznym, ponieważ w nowych realiach politycznych zawieszeniu uległa działalność Towarzystwa Zachęty do Hodowli Koni w Polsce, które następnie na podstawie ustawy o wyścigach konnych z 1950 roku zostało rozwiązane. Na podstawie tej samej ustawy powołane zostało przedsiębiorstwo Państwowe Tory Wyścigów Konnych, które przejęto także tory w Sopocie i Wrocławiu. Pozostałe tory uległy likwidacji i nie były więcej wykorzystywane zgodnie z wcześniejszym przeznaczeniem.

Powstałe przedsiębiorstwo PTWK było zatem monopolistą w zakresie organizowania wyścigów i zakładów wzajemnych totalizatora w Warszawie, Sopocie i Wrocławiu. Powyższe zmiany wraz z dekretem o reformie rolnej sprawiły, że cały sektor hodowli i wyścigów został upaństwowiony. Ze względu na małą liczbę koni pełnej krwi angielskiej, jakie ocalały po wojnie, program wyścigów w Warszawie został poszerzony o gonitwy dla koni półkrwi i arabskich czystej krwi. Wszystkie konie stanowiły własność stadnin państwowych. Przyjęty system wpłynął na zniwelowanie konkurencji pomiędzy poszczególnymi stajniami wyścigowymi, które znalazły się także w strukturze organizacyjnej PTWK, otrzymując konie do treningu z przydziału. Zmianie uległy również zasady rozliczeń finansowych, gdyż nagrody nie były wypłacane właścicielom koni, a stanowiły jedynie miernik wartości wyścigowej poszczególnych koni oraz podstawę systemu premiowania załóg stajen wyścigowych będących pracownikami jednego przedsiębiorstwa. Na takich zasadach urządzano wyścigi w wymiarze do 700 gonitw w trakcie sezonu nieprzekraczającego 100 dni.

„Służewiecki tor został otwarty 3 czerwca 1939 roku, a więc niespełna na 3 miesiące przed wybuchem II wojny światowej. W okresie okupacji tor został przejęty na cele wojskowe, a zatem gonitwy się nie odbywały.”

Podstawowa selekcja odbywała się na torze warszawskim, natomiast w Sopocie odbywał się kilkudniowy mityng głównie płotowo-przeszkodowy w okresie urlopowym, we Wrocławiu ze względu na korzystniejsze warunki klimatyczne następowała inauguracja sezonu, a w miarę potrzeb i możliwości uzupełniano program gonitwami dla koni półkrwi i arabskich. Większa stabilizacja dla toru wrocławskiego nastąpiła w 1976 roku, kiedy przeniesione zostały tam całkowicie wyścigi półkrwi.



Fot. Piotr Gawron.

Deficyt dyktuje warunki

System taki okazał się jednak z czasem mało efektywny ekonomicznie i w sytuacji przekroczenia kosztów nad przychodami z zakładów wzajemnych, co nastąpiło w końcu lat 80., wyścigi stały się deficytowe. Już w latach 70. zaprzestano organizacji wyścigów w Sopocie i na wniosek władz miejskich tor wyłączony został ze struktury organizacyjnej PTWK. Kolejne ograniczenia kosztów dotknęły także tor wrocławski, doprowadzając do zawieszenia rozgrywania wyścigów w sezonie 1993.

Pogarszająca się sytuacja gospodarcza w stadninach spowodowała większe zainteresowanie zbytem koni głównie za granicę, co pogłębiło kłopoty ekonomiczne PTWK. W tych warunkach dyrekcja PTWK postanowiła odejść od obowiązującej dotychczas zasady ponoszenia pełnych kosztów treningu koni, próbując obciążyć ich częścią stadniny. Spowodowało to konflikt zagrażający egzystencji wyścigów.

Wszystko to razem w połączeniu ze zmianami ustawowymi dotyczącymi organizacji zakładów wzajemnych i zwiększenia podatku od gier spowodowało, że dalsze funkcjonowanie wyścigów w tej formie stało się niemożliwe. Równoczesne zmiany w rolnictwie państwowym - likwidacja PGR-ów, a więc także stadnin państwowych, które zostały przekształcone w spółki prawa handlowego, wymusiły reorganizację na wyścigach. Z końcem 1993 roku minister rolnictwa i gospodarki żywnościowej podjął decyzję o likwidacji PTWK, przekazując jego majątek do zasobów Agencji Własności Rolnej Skarbu Państwa. Na bazie tego majątku powołana została spółka Służewiec - Tory Wyścigów Konnych Spółka z o.o., będąca organizatorem wyścigów, natomiast stajnie wyścigowe i cała sfera usług zostały

sprywatyzowane. Tor we Wrocławiu został usamodzielniony jako odrębna jednostka organizacyjna i przekazany Gminie Wrocław.

Na wyścigach pojawiła się także nowa grupa - właściciele koni, na których przesunięte zostało ryzyko ponoszenia kosztów związanych z utrzymaniem koni w treningu. Przywrócona została konkurencyjność pomiędzy trenerami, jak również jeźdźcami, których egzystencja w znacznym stopniu uzależniona została od wyników osiągniętych w gonitwach.

Przy kasach pusto

Zmiany te spowodowały znaczne ożywienie na wyścigach, które jednak nie znalazło odpowiedniego przełożenia na obroty totalizatora, gdyż na rynku hazardu powstało wiele nowych podmiotów oferujących różnorodne formy gier, co odciągnęło część publiczności od wyścigów. Spółka organizująca wyścigi oraz zakłady wzajemne, obciążona zobowiązaniami byłego PTWK, nie dysponowała odpowiednim kapitałem na rozwój sieci przyjmowania zakładów oraz środkami mogącymi sprostać konkurencji na rynku. Na spadku obrotów zaważył także ustawowy zakaz reklamy obowiązujący wobec zakładów wzajemnych. Do ogólnie trudnej sytuacji w latach 1997-99 przyczyniła się niekorzystna dla organizatora interpretacja przez ministra finansów przepisów ustawy o grach i zakładach wzajemnych pozbawiająca spółkę STWK prawa do prowadzenia totalizatora wyścigowego. W tej sytuacji Agencja Własności Rolnej Skarbu Państwa przystąpiła do próby restrukturyzacji kapitałowej w celu doprowadzenia do zgodności z zapisami ustawy, a także wzmocnienia finansowego spółki. Wysiłki te nie przyniosły oczekiwanego rezultatu, wobec czego spółka została przekazana do Totalizatora Sportowego, co nastąpiło 4 stycznia 2000 r. Po kilku zaledwie miesiącach społeczność wyścigowa z wielkim zdziwieniem dowiedziała się, że Totalizator Sportowy również został pozbawiony prawa do organizacji zakładów wzajemnych. W konsekwencji zmiany przepisów spółka Totalizator Sportowy przestała być zainteresowana rozwojem wyścigów, jaki był zagwarantowany w umowie przejęcia, i nastąpiło przekazanie spółki STWK do ministra Skarbu Państwa. Już po dwóch latach STWK jako jednoosobowa spółka Skarbu Państwa, przez złe zarządzanie i braku nadzoru ze strony właściciela utraciła płynność finansową, w konsekwencji czego postawiona została w stan upadłości, a następnie likwidacji.

Komu Służewiec, komu...

Powołany mocą ustawy o wyścigach konnych z roku 2001 Polski Klub Wyścigów Konnych jako wykonujący prawa właścicielskie wobec terenów Służewca podjął próby pozyskania inwestora strategicznego, który na dzierżawionym obiekcie mógłby organizować wyścigi. Zła sytuacja, w jakiej znalazły się w wyniku opisanych przejść wyścigi, oraz skomplikowana procedura formalnoprawna nie pozwoliły na pozytywne zakończenie tego procesu. Aby nie dopuścić do przerwania ciągłości rozgrywania gonitw, wprowadzone zostało tymczasowe rozwiązanie polegające na udostępnieniu obiektu w formie użyczenia spółce Stado Ogierów w Łącku, której Zarząd podjął się organizacji wyścigów w latach 2006 i 2007.

„Prawidłowe funkcjonowanie wyścigów to, poza stroną techniczną, także ich wymiar ekonomiczny.”

Po licznych konsultacjach międzyresortowych postanowiono powrócić do koncepcji wydzierżawienia terenów służewieckich spółce Totalizator Sportowy, co nastąpiło w roku 2008. W tym miejscu należy wyjaśnić, że aktualnie spółka Totalizator Sportowy ponownie ma prawo organizowania zakładów wzajemnych.

Analizując sytuację ostatnich lat, wydaje się, że przyjęte rozwiązanie jest najlepszym z możliwych

i w stosunkowo niedługim czasie powinna nastąpić pełna rewitalizacja wyścigów.

Należy jednak pamiętać, że prawidłowe funkcjonowanie wyścigów, tzn. spełnianie ich funkcji selekcyjnych, a także stymulacja rozwoju hodowli koni, to poza stroną techniczną także ich wymiar ekonomiczny. Im większe środki za pośrednictwem rozgrywanych gonitw będą kierowane poprzez właścicieli koni do hodowców, tym szybszy będzie postęp hodowlany.

Jak znaleźć pieniądze i organizować zakłady wzajemne totalizatora

POZYSKANIE ŚRODKÓW FINANSOWYCH TO PRZED E WSZYSTKIM DOBRZE FUNKCJONUJĄCE ZAKŁADY WZAJEMNE TOTALIZATORA, A NA TO SZCZEGÓLNY WPLYW MAJĄ NASTĘPUJĄCE ELEMENTY:

1. Atrakcyjność wyścigów, która zależy jest od kilku czynników. Dobrze przygotowany plan gonitw z uwzględnieniem potencjalnej liczby koni, z rozłożeniem ciekawych gonitw na możliwie dużą liczbę dni wyścigowych. Liczne pola, które można uzyskać także innymi formami zachęt, aniżeli tylko wysokością nagrody. Zapewnienie udziału dobrych koni zwłaszcza w gonitwach porównawczych, a więc przeciwdziałanie przedwczesnemu wycofywaniu koni z treningu. Atrakcyjności gonitwom, zwłaszcza pozagrupowym wyżej dotowanym, dodaje uczestnictwo koni z zewnątrz. W tym celu stosowany bywa system zachęt ekonomicznych, jak np. zwrot kosztów transportu.

2. Rzetelność rozgrywania gonitw jest podstawowym czynnikiem zaufania publiczności. Zależy ona w dużym stopniu od jasno określonych zasad rozgrywania gonitw i upowszechnienia ich wśród publiczności. Właściwego przygotowania poszczególnych koni do gonitw, za co odpowiedzialni są ich trenerzy. Najważniejsze jest jednak zapewnienie właściwego nadzoru nad przebiegiem gonitw. Nie do przecenienia jest tu odpowiedni dobór sędziów wyścigowych wyposażonych w sprawnie działające urządzenia techniczne. Ciało sprawujące nadzór musi być przede wszystkim kompetentne oraz konsekwentne w egzekwowaniu przepisów i potrafiące wyrobić sobie odpowiedni autorytet.

3. Długość sezonu uzależniona przede wszystkim od liczby koni, ale także odpowiedniej ich eksploatacji. Wydłużenie sezonu można osiągnąć przez odpowiednie przystosowanie bieżni toru tzw. all weather, ewentualnie poprzez wykorzystanie innych torów o nieco odmiennych warunkach klimatycznych bądź różniących się nawierzchnią. Rozgrywanie gonitw w innych ośrodkach ma także pozytywny wydźwięk promocyjny, przyciągając nowych zwolenników tej formy rozrywki i sposobu spędzania wolnego czasu.

4. Atrakcyjne formy zakładów wzajemnych. Jest to niezmiernie istotny czynnik powodujący konkurencyjność wyścigów w porównaniu z innymi formami hazardu. O atrakcyjności zakładów wzajemnych decyduwać będzie poziom odpisów, który musi uwzględniać specyfikę tych zakładów polegającą na wielokrotnym obracaniu pulą pieniędzy będących w grze w trakcie dnia wyścigowego. Nie bez znaczenia jest potencjalna szansa wysokiej wygranej, a więc zapewnienie maksymalnie wysokiej puli w danym rodzaju gry. Dlatego ważne jest zachowanie właściwej relacji pomiędzy różnorodnością zakładów, dającej większy wybór grającym, a obawą nadmiernego rozproszenia puli. Równie ważna jest sprawa łatwości zawierania zakładów, szeroka sieć punktów przyjmowania, szybkość przeprowadzania transakcji, a więc sprawność sprzętu i obsługi zarówno w przyjmowaniu zakładów, jak też dokonywaniu wypłat.

5. Odpowiedni komfort przebywania na torze, a także w kolekturach przyjmowania zakładów, z uwzględnieniem możliwości wypełnienia w sposób atrakcyjny czasu pomiędzy gonitwami.

Poza głównym źródłem pozyskiwania środków na organizację wyścigów, jakim jest bezsprzecznie totalizator, w tradycji wyścigów znaczącą rolę odgrywają gonitwy sponsorowane. Skala sponsoringu uzależniona jest głównie od odpowiedniego wypromowania i szerokiego nagłośnienia w mediach, oczy wiście będzie to możliwe jedynie przy zachowaniu wysokich standardów organizacyjnych i pełnego profesjonalizmu w rozgrywaniu gonitw.

W organizacji wyścigów uczestniczą grupy podmiotów, których interesy mogą wydawać się wzajemnie sprzeczne. Dlatego niezwykle istotne jest wypośredkowanie korzyści osiąganych przez poszczególne podmioty, a więc organizatorów wyścigów, hodowców, właścicieli, trenerów i jeźdźców. Funkcję koordynatora w tym zakresie powinien z mocy ustawy pełnić Polski Klub Wyścigów Konnych poprzez tworzenie odpowiednich regulacji prawnych.