

mgr Kamil Potrzuski
kamil.potrzuski@awf.edu.pl

Akademia Wychowania Fizycznego Józefa Piłsudskiego w Warszawie

<http://dx.doi.org/10.16926/zdwf.sit.06>

Tor Wyścigów Konnych na warszawskim Służewcu – jedna z największych inwestycji sportu widowskiego w międzywojennej Warszawie

Streszczenie

Od połowy XIX wieku coraz popularniejszą rozrywką w Warszawie były wyścigi konne. Ich popularność nie malała w okresie II Rzeczypospolitej. Od 1841 r. tor wyścigowy znajdował się na Polu Mokotowskim, położonym blisko Śródmieścia. Taka lokalizacja miała wiele wad, zwłaszcza uniemożliwiała racjonalną rozbudowę miasta. Towarzystwo Zachęty do Hodowli Koni w Polsce – organizator wyścigów – w 1925 r. kupiło 140-hektarowy plac na Służewcu, na południowy zachód od centrum, i rozpoczęło budowę nowego toru. Ze względu na trudności finansowe udało się ją ukończyć dopiero w 1939 r. Wyposażony w trzy trybuny, budynki gospodarcze, stajnie, tor ćwiczebny i kompleks mieszkaniowy nowy tor uchodził za jeden z najnowocześniejszych w Europie. Celem artykułu będzie rekapitulacja procesu budowy toru.

Słowa kluczowe: wyścigi, konie, tor, infrastruktura, modernizm, inwestycje, Służewiec

Wyścigi konne współcześnie nie wywołują już takich emocji jak jeszcze niepełna sto lat temu. W okresie II Rzeczypospolitej wyścigi stanowiły jednak rozrywkę popularną i chętnie oglądaną, gromadzącą publiczność nawet kilkudziesięciotysięczną. Nic dziwnego, że właśnie w czasach międzywojennych podjęto w stolicy budowę nowego toru wyścigowego. Losy tej, realizowanej przez kilkanaście lat inwestycji, która nie doczekała się jeszcze swego historiografa, postaramy się zrekonstruować i zanalizować w niniejszym artykule.

Artykuł został opracowany w oparciu o lekturę – mamy nadzieję, że krytyczną – kilku typów źródeł. Najważniejszą i dominującą ich grupą pozostawała prasa okresu międzywojennego, zarówno codzienna, jak i periodyczna, a także czasopiśma specjalistyczne¹. Bazę źródłową tekstu uzupełniały mapy i plany dawnej War-

¹ Największe zainteresowanie problematyką budowy nowego toru wyścigowego wykazywały: sympatyzująca z rządzącym obozem sanacyjnym, prorządowa „Polska Zbrojna” oraz uchodzący

szawy, publikacje magistratu warszawskiego oraz nieliczne rozproszone materiały archiwalne.

Historia wyścigów konnych w stolicy sięga z pewnością przynajmniej do XVIII w.². Aren konnych gonitw w pionierskim okresie tego sportu było wiele, niektóre bardzo nietypowe³. W 1841 r. sport wyścigowy ujęto w nieco sztywniejsze organizacyjne ramy, co związane było z ustanowieniem stałego toru wyścigowego, umieszczonego na Polu Mokotowskim.

W 1916 r., kiedy dekretem Generalnego Gubernatora Hansa von Beselera dokonano tzw. wielkiej inkorporacji i znacznie poszerzono granice miasta, Pole Mokotowskie stało się integralną częścią Warszawy. Z czasem coraz głośniej zaczęto myśleć o innym niż dotychczasowe jego zastosowaniu. Na terenie placu wyścigowego, a także znajdującego się w jego bezpośrednim sąsiedztwie lotniska, miała powstać wielka Dzielnica Reprezentacyjna Marszałka Józefa Piłsudskiego⁴. Zdawano sobie sprawę, że wyścigi będą utrudniać racjonalne zagospodarowanie i rozbudowę stolicy. Ponadto stan techniczny toru na Polu Mokotowskim pozostawiał wiele do życzenia – drewniane stajnie i trybuny wymagały corocznie nowych wkładów i remontów, a i tak nie spełniały nowoczesnych standardów⁵. Podjęto zatem decyzję o przeniesieniu toru w inne miejsce⁶. Wreszcie inwestor

za zbliżony do narodowej demokracji „Kurier Warszawski”. Szczególnie cenna była też lektura artykułów zamieszczonych w 1939 r. w tygodniku „Jeździec i Hodowca”.

² Tradycyjnie uznaje się, że pierwszą gonitwą konną na ziemiach polskich był rozegrany 17 lutego 1777 r., wyścig na trasie z Woli na Ujazdów, pomiędzy klaczą pisarza polnego koronnego, Kazimierza Rzewuskiego, a ogierem posła angielskiego w Polsce, Whitwortha. Jeźdźcami byli Anglicy. Nie znamy stawki zakładu obu panów, wiadomo jednak, że zwyciężyła klacz Rzewuskiego, pokonując całą drogę w czasie 11 minut. W. Pruski, *Pierwsze wyścigi konne w Królestwie Polskim (do roku 1841)*, „Jeździec i Hodowca”, 1928 nr 2, s. 19–20.

³ Co może zaskakiwać, ścigano się swego czasu nawet na, niewybrukowanej jeszcze, ulicy Marszałkowskiej. Na ulicy, która dziś jest najważniejszą arterią miasta, odnotowano gonitwy w 1818 r., Zob. J. Zieliński, *Warszawa wielkomiejska. Marszałkowska, róg Świętokrzyskiej i okolice*, Warszawa 2014.

⁴ Więcej o dzielnicy reprezentacyjnej: J. Gromski, *Ochota jako dzielnica Warszawy w latach 1916–1939* [w:] *Dzieje Ochoty*, J. Kazimierski (red.), Warszawa 1973, s. 111–138.

⁵ „Drewniane trybuny przedstawiają niebezpieczeństwo pod względem konstrukcyjnym i pożarowym [...] Nie jest to tajemnicą, że trybuny gniją częściowo i muszą być sztukowane, co nie zapewnia im 100% bezpieczeństwa, a w razie ewentualnego zaważenia się, kto będzie odpowiedzialny za los ofiar?” – pisała o torze na Polu Mokotowskim w tekście pt. „Konieczność przeniesienia toru wyścigowego”. Zniszczone trybuny grożą zawaleniem „Polska Zbrojna” 1933 nr 211, s. 6. W tym samym artykule podkreślano: „Wymagany zasadniczy remont trybun byłby zbyt kosztowny, a zresztą nikt o takim nieprodukcyjnym wydatku nie myśli (tekst powstał w 1933 r., w apogeum wielkiego kryzysu – przyp. K.P.). Jedynym wyjściem byłoby przyspieszenie robót związanych z budową nowego toru na Służewcu”.

⁶ Zastanawiano się nad różnymi lokalizacjami nowego toru – w kręgach hodowców koni wymieniano Czerniaków, Rakowiec czy Okęcie. Wspólnym mianownikiem każdego z tych terenów było położenie w znacznej odległości od ówczesnego centrum miasta, jak też stosunkowo słabe zagospodarowanie. Rozważane lokalizacje miały jednak poważne wady. „Wybór miejsca pod nowy tor wyścigowy nie był łatwy. Proponowane tereny na Rakowcu były zbyt niekształtne i małe. Czerniaków mieścił się na podmokłych gruntach, inne tereny podmiejskie nie posiadają odpo-

całego przedsięwzięcia – Towarzystwo Zachęty do Hodowli Koni w Polsce – nabył tereny folwarku Służewice, administrowane przez Zarząd Dóbr Wilanowskich, a których właścicielem był Ksawery Branicki⁷. Transakcji dopełniono w listopadzie 1925 r.⁸. W posiadaniu Towarzystwa znalazło się ok. 140 ha terenu⁹. Zakupione grunty miały kształt pogrubionej litery L, ograniczonej współczesnymi ulicami: Puławską, Boksterską, Taborową i Wyczółki. Specyficzny kształt terenu musiał być w przyszłości uwzględniony przy projektowaniu założeń. Ponadto przez teren przebiegał Potok Służewiecki (w międzywojennych opracowaniach nazywany po prostu Strugą¹⁰), co wymuszało bardzo staranne prace melioracyjne.

W 1926 r. rozpoczęto budowę nowego toru wyścigowego¹¹. Pierwszy etap robót miał charakter przygotowawczy. Do najbardziej wstępnych prac należało ogrodzenie terenu, przeprowadzenie jego niwelacji i drenażu, co do roku 1929 było w znacznej mierze gotowe.

Początkowy entuzjazm związany z szybkim postępem prac udzielał się zarówno inwestorowi, jak i magistratowi, który z entuzjazmem planował zagospodarowanie Pola Mokotowskiego już po przeniesieniu stamtąd wyścigów, a wreszcie prasie warszawskiej i, za jej pośrednictwem, opinii publicznej. Prześcigano się w podawaniu coraz bliższych dat otwarcia nowego toru i przenosin konnych gonitw¹².

wiedniej komunikacji z miastem” – wymieniał kilkanaście lat później projektant toru, inż. arch. Zygmunt hr. Plater-Zyberk. Zob. tenże, *Tor wyścigowy na Służewcu*, „Jeździec i Hodowca” 1939, nr 17, s. 360–366. Tekst tego artykułu został w całości przedrukowany w wydawnictwie *170 lat wyścigów konnych w Polsce*, red. Z. Kościelski, Warszawa 2011, gdzie został jednak opatrzony błędnym przypisem, niezgodnie z prawdą lokującym tekst w „Jeźdźcu i Hodowcy”, nr 35, z 10 grudnia 1937. Należy dodać, że źródła prasowe podawały niekiedy, iż przyczyną zakupu terenów właśnie na Służewcu była nadmierna zwłoka i opieszałość magistratu przy przekazaniu terenów miejskich na Rakowcu, a nie wady samego tego terenu. Tak np. „Świat” 1939, nr 29, s. 13 – artykuł *Budowa nowych torów wyścigowych na Służewcu*. (ogólną wiarygodność tego artykułu podważa jednak fakt, iż przypisuje on, błędnie, zakup folwarku Służewice na rok 1927). Wydaje się, że nawet tak mądrą organizacją jak Towarzystwo Zachęty do Hodowli Koni w Polsce, skorzystałaby, gdyby było to realne, z możliwości nieodpłatnego pozyskania terenów miejskich zamiast dokonywać zakupu gruntów prywatnych.

⁷ Tereny wyścigowe kosztować miały 590 000 zł. Niektóre opracowania podają, iż Branicki – ówczesny właściciel dóbr wilanowskich – miał na imię Władysław. Zob. *Tory wyścigów konnych na Służewcu – założenia urbanistyczne i architektura krajobrazu* [w:] *Bomba w górę. 166 lat wyścigów konnych w Warszawie. Katalog wystawy w Muzeum Woli m.st. Warszawy*, K. Móraski (red.), Warszawa 2007, s. 29. Artykuł w publikacji, na którą się powołuję, zamieszczono jako przedruk z magazynu internetowego „GEOTEKST”, nr 12 z 2004 r.

⁸ Zob. J. Budny, *Historia hodowli i wyścigów konnych w Polsce* [w:] Z. Kościelski (red.), *170 lat wyścigów konnych w Polsce*, Warszawa 2011, s. 18.

⁹ Niektóre źródła wspominały o 145ha, stosowano też miary przedrozbiorowe, mówiąc odpowiednio o 280 lub 300 morgach. Zob. „Polska Zbrojna”, 1931 nr 49, s. 5; „Kurier Warszawski” 1931, nr 206, wyd. wiecz., s. 6.

¹⁰ „Kurier Warszawski” 1937, nr 293, s. 30.

¹¹ „Polska Zbrojna” 1932, nr 262, s. 6.

¹² Co trzeba nadmienić, wiele z tych informacji było wzajemnie sprzecznych. Jako możliwą datę uruchomienia toru służewieckiego podawano 1931 r., 1932 r. czy 1933 r. Co bardzo zaskakujące,

Do plantowania terenu użyto specjalnych maszyn, a w trakcie wstępnej niwelacji przerzucono ok. 300 000 m³ ziemi¹³. Rozwiązano również problem wyposażenia kompleksu w wodę, niezbędną nie tylko dla mieszkańców i koni, ale także do nawadniania przyszłego toru (za pomocą tzw. sztucznego deszczu¹⁴) w celu utrzymania go przez cały sezon w odpowiednim stanie technicznym, jak też otrzymywania znacznych ilości siana dla koni. Podjęto decyzję o wykopaniu dwóch głębinowych studni artezyjskich, o głębokości 248 m każda¹⁵. Woda ze studni była zdalna do picia, „czysta, ale żelazista, musiała być zatem przefiltrowaną i poddaną działaniu powietrza”¹⁶. W tym celu wybudowano również dwa zbiorniki o łącznej pojemności 250 m³, które dodatkowo pełniły funkcję przeciwpożarową oraz krajobrazową. Wyposażenie w wodę miała zapewniać również trzecia, płytsza nieco studnia, której wykopanie planowano na okres późniejszy, a która, jak wskazują źródła, nie została zrealizowana¹⁷. Instalacje wodne uzupełniała wieża ciśnień, będąca najwyższym budynkiem całego służewieckiego kompleksu. Jak się dowiadujemy, w roku 1931 jej budowa była w zaawansowanym stadium, nie została jeszcze jednak całkowicie ukończona¹⁸. W pierwszym etapie robót doprowadzono też do służewieckiego kompleksu prąd (powstała centrala energetyczna z transformato-

wszystkie trzy terminy w tym samym roku podała ta sama gazeta – „Polska Zbrojna”. I tak np. w nr. 16 z 1929 r., s. 7, czytamy: „Prace te (tj. prace budowlane – przyp. K.P.) mają być ukończone w ciągu dwóch lat, a w nr. 298 z 1929 r., s. 7: pozostaje przeprowadzenie wodociągów i kanalizacji, wybudowanie wielkich, nowoczesnych trybun, stajni etc. Roboty te mają być ukończone przed 1 stycznia 1932 r.”

¹³ „Polska Zbrojna” 1929, nr 208, s. 5. Ciekawostką jest, iż podobno przy robotach ziemnych pracowało 500 chłopów z Polesia, których sprowadzono z początkiem lata 1929 r., 150 furmankami. Rozłożyli się oni na terenie taborem cygańskim, a nocowali i jadalni w prowizorycznych barakach. W. Pruski, *Wyścigi i hodowla koni pełnej krwi oraz czystej krwi arabskiej w Polsce w latach 1918–1939*, Wrocław 1980, s. 155–156.

¹⁴ Pojawiła się nawet informacja, że do nawadniania toru miałyby być używana deszczówka („Kurier Warszawski” 1931, nr 195, wyd. wiecz., s. 4). Nie sposób z kontekstu artykułu wywnioskować, czy autorom chodziło o wodę deszczową, czy jedynie o fakt, iż nawadnianie ze specjalnych urządzeń ma symulować naturalny deszcz. Jeśli mieliby na myśli zbieraną wodę opadową, to chyba należy uznać, że ze względu na ogromny obszar Służewca taki pomysł byłby technicznie niewykonalny i nie miałby szans na realizację.

¹⁵ Zob. F. Kotowicz, *Budowa nowego pola wyścigowego* [w:] „Jeździec i Hodowca” 1937, nr 19, s. 360. Inne gazety podają, iż studnie liczyły 240 lub 245 m. głębokości. Co ciekawe, wartość 240 m w „Kurierze Warszawskim” 1937, nr 293, s. 30 podaje ten sam autor – Franciszek Kotowicz. O 245 m mówi natomiast: „Świat” 1939, nr 29, s. 13. Trudno zweryfikować, skąd biorą się te drobne nieścisłości, nie wydają się one jednak kwestią kluczową dla opisu całej inwestycji.

¹⁶ „Jeździec i Hodowca” 1937, nr 19, s. 360.

¹⁷ W czasopiśmie fachowym „Jeździec i Hodowca” 1937, nr 19, s. 360 napisano, że woda z dwóch pierwszych głębinowych studzien będzie służyła wyłącznie do użytku ludzi i pojenia koni, natomiast do zraszania toru będzie wykorzystywana trzecia, płytsza. Wydaje się, że tych zamierzeń nie trzymano się ściśle, tor wszak musiał być nawadniany, być może jednak, gdyby udało się poszerzyć bazę źródłową, należałoby ten pogląd zweryfikować.

¹⁸ *Na ukończeniu są roboty wodociągowe (przewody i wieża ciśnień)* – pisały zgodnie „Polska Zbrojna” 1931, nr 49, s. 5 oraz „Kurier Warszawski” 1931, nr 206, wyd. wiecz., s. 6.

rem). Spośród licznych prac ogrodniczych, jakie przeprowadzono, najważniejsze było wytyczenie, nawiezenie odpowiedniej nawierzchni¹⁹ oraz obsianie trawą samych torów. Zasadzono też drzewa i krzewy, które w przyszłości miały podnosić walor estetyczny parku wyścigowego.

Kompleks wyścigowy okazał się inwestycją niezwykle drogą. Już pierwszy etap prac, trwający w latach 1926–1931 (ze szczególną intensywnością do 1929 r.), kosztował astronomiczną jak na realia II Rzeczypospolitej kwotę ok. sześciu milionów złotych²⁰. Towarzystwo Zachęty do Hodowli Koni w Polsce, mimo iż było organizacją bogatą i dysponującą bardzo znacznymi środkami, z czasem przestało dawać radę samodzielnie dźwigać ciężar inwestycji. „Na skutek zmniejszonych do połowy wpływów, Towarzystwo Zachęty do Hodowli Koni nie może kontynuować budowy” – z przejęciem pisała „Polska Zbrojna”²¹, zwłaszcza że drugi etap robót, w czasie którego powstać miały trybuny, stajnie i właściwe tory, miał być co najmniej tak samo kosztowny, a z dużym prawdopodobieństwem można było założyć, że będzie wymagał jeszcze większych nakładów finansowych²². „Braknie odpowiednich funduszy na budowę nowego toru na Służewcu [...] wykonanie całkowitego planu w prężnym czasie bez kredytów ze strony rządu i miasta jest niemożliwe” – podzieli się swoją refleksją jeden z żurnalistów²³. „Roboty [...] pochłonęły wszystkie będące w rozporządzeniu Towarzystwa własne kapitały, sięgające 8 mln zł. Dalsze roboty na skutek braku funduszy zostały wstrzymane” – uzupełni ją zaś po kilku latach inny dziennikarz²⁴. Na kondycję finansową Towarzystwa, podobnie jak na wszystkie inne podmioty gospodarcze w Polsce, niekorzystnie wpływała dramatycznie zła koniunktura lat 1929–1933. Prasa informowała:

Z powodu braku dostatecznych kredytów, roboty przy dalszej budowie nowego toru wyścigowego na Służewcu nie postępują tak szybko, jak to było przewidy-

¹⁹ Nawierzchnia ta, aby osiągnąć odpowiednią dojrzałość, powinna wzrastać przynajmniej trzy lata, toteż, wykonana w 1930 r., wymagała, aby z rozgrywaniem gonitw poczekać przynajmniej do 1933 r. Na ten pozaekonomiczny czynnik zwracano uwagę, argumentując, iż podawane niekiedy w prasie bliskie terminy oddania inwestycji do użytku (np. 1931 r.) nie mają oparcia w rzeczywistości. Zob. *Służewiec nie ruszy przed 1933 r.*, „Świat” 1930, nr 18, s. 2.

²⁰ Dokładne określenie kosztów pierwszej części inwestycji, tj. ogrodzenia, niwelacji i drenażu terenu, wykopania studni, budowy wieży ciśnień, wytyczenia torów i dróg dojazdowych oraz doprowadzenia instalacji elektrycznej, może nastręczać nieco trudności, w materiałach prasowych padają bowiem różne wartości, zawsze jednak przedstawiają one ten sam rząd wielkości (np. „Kurier Warszawski” 1931, nr 206, wyd. wiecz., s. 6 podaje, że *dotąd wydano już 5 mln zł.*, zaś suma 6 mln pada w „Kurier Warszawski” 1933, nr 195 wyd. wiecz., s. 4 oraz 1934, nr 81, wyd. wiecz., s. 5, a także „Polska Zbrojna” 1932, nr 262, s. 6 i 1934, nr 82, s. 8).

²¹ „Polska Zbrojna” 1934, nr 82, s. 8.

²² *Pozostaje jeszcze budowa trybun, stajen i nawierzchni dróg. Potrzeba jeszcze 5 mln zł* – podawał „Kurier Warszawski” 1933, nr 195, wyd. wiecz., s. 4. Trzeba zaznaczyć, że był to najostrożniejszy z szacunków. Częściej mówiono o kwocie oscylującej wokół 10 milionów – tak np. „Polska Zbrojna” 1932 nr 262, s. 6, wymieniająca sumę 9 mln, czy „Kurier Warszawski” 1931, nr 206, wyd. wiecz., s. 6.

²³ „Świat” 1930, nr 18, s. 2.

²⁴ „Świat” 1939, nr 29, s. 13.

wane [...] Tegoroczny program robót jest nader skąpy i przewiduje tynkowanie dawniej wzniesionych budynków gospodarskich, dalsze roboty ogrodnicze i wykonanie instalacji podlewania torów²⁵.

Wydawało się, że może nawet dojść do sytuacji, w której, pomimo zainwestowanych milionów, nie uda się zakończyć budowy nowego toru.

Sytuacja uległa diametralnej zmianie w 1937 r. Wówczas to problemem zainteresowała się władza państwowa. Doszło do powołania przez rząd Komitetu Rozbudowy Służewca, w skład którego weszli delegaci ministerstw: spraw wojskowych, spraw wewnętrznych, skarbu oraz rolnictwa. Na czele komitetu stanął prezes Towarzystwa Zachęty do Hodowli Koni, Michał hr. Komorowski. Komitet miał dysponować państwowymi kredytami, których zdecydowano się udzielić. Dodatkowym zabezpieczeniem kredytu dla Towarzystwa, swego rodzaju hipoteką, okazały się tereny przeznaczonego do likwidacji toru mokotowskiego, które zostały przekazane na Fundusz Obrony Narodowej (FON). Wykonano projekty drugiego etapu inwestycji²⁶, a nadzór nad budową toru miał sprawować Fundusz Kwaterunku Wojskowego²⁷. Inwestycja miała być zatem kontynuowana jako specyficzna forma partnerstwa publiczno-prywatnego, charakterystyczna zresztą dla budownictwa sportowego Warszawy międzywojennej²⁸, choć nigdy dotąd w takiej skali.

Niecelowa byłaby szczegółowa rekonstrukcja drugiego etapu prac. Postępowały one w bardzo szybkim tempie, jeszcze szybciej niż w drugiej połowie lat dwu-

²⁵ „Kurier Warszawski” 1933, nr 195, wyd. wiecz., s. 4. Warto dodać, iż w warunkach ekonomicznych II RP jedynym czynnikiem, który mógł pomóc Towarzystwu w kontynuowaniu inwestycji o takiej skali, było państwo. Kredyt prywatny był niezwykle trudno dostępny, a ze względu na wysokie stopy procentowe również bardzo drogi, nie wchodziło zatem w grę finansowanie budowy ze środków pozyskiwanych dzięki pożyczkom w komercyjnych bankach. Jediną instytucją mogącą kredytować budowę służewieckiego kompleksu był państwowy Bank Gospodarstwa Krajowego, jednak władze nie były chętne do wspierania tego typu inwestycji w okresie załamania gospodarczego. Ze względu na brak środków budowa toru wyścigów konnych na Służewcu na kilka lat utknęła w martwym punkcie. „Od paru lat trwa urządzenie pola wyścigowego na Służewcu. Postępuje ono powoli [...] Roboty jeszcze niezbędne na Służewcu wymagają dłuższego czasu” – pisał „Kurier Warszawski” (1935, nr 88, wyd. wiecz., s. 5.) w momencie, gdy na południowy zachód od Warszawy rzeczywiście niewiele się działo.

²⁶ Głównym projektantem założenia został inż. arch. Zygmunt Plater-Zyberk, z którym współpracowali m.in. Juliusz Żórawski, Janusz Acimowicz, Tadeusz Giżycki, Jan Siwek oraz grupa studentów Wydziału Architektury Politechniki Warszawskiej – Olgierd Tarnowski, Jan Grabowski, Jerzy Wasilewski i Olgierd Wojciechowski. Założenia parkowe i ogrodowe projektowała Alina Scholtz, zaś za większość konstrukcji żelbetowych odpowiedzialne było biuro konstrukcyjne Wincentego Michniewicza (pojedyncze prace konstrukcyjne wykonywali też Bronisław Bukowski, Ludomir Suwański, Zdzisław Kiciński i Zdzisław Gillewicz). Kierownikiem budowy został Tadeusz Wędrowski.

²⁷ „Świat” 1939, nr 29, s. 13.

²⁸ Budowa stadionów Skry na Okopowej, AZS w Parku Skaryszewskim, Polonii na Konwiktorskiej, Warszawianki na Wawelskiej i wielu innych prowadzona była przez kluby i z ich środków oraz ich wysiłkiem, nie miałyby jednak szans powodzenia bez subwencji i innych form wsparcia ze strony czynników magistrackich czy państwowych.

dziestych. Wiele prac w różnych częściach kompleksu, co z chęcią podkreślano, prowadzonych było jednocześnie. Wchodząc na plac budowy w lipcu 1937 r., inżynierowie i robotnicy zastali następujący stan prac:

Ogród ze stawami i obie skarpy nad doliną, po obu brzegach małej strugi, zostały zniwelowane w ten sposób, że tworzą serię tarasów [...]. Całe pole jest drenowane i zniwelowane niemal matematycznie, gazon na bieżniach przepiękny [...] od daty rozpoczęcia robót do roku bieżącego wykopano w różnych miejscach i przewieziono na inne ok. 400 000 m³ ziemi, w roku bieżącym 85 000 m³, a pozostaje jeszcze także robota na 75 000 m³. Wykopano dwie studnie artezyjskie, każda może doprowadzić 50 m³ wody na godzinę. [...] Wybudowano wieżę ciśnieniową, mającą dwa zbiorniki o pojemności łącznej 250 m³, przed nią basen i nad basenem olbrzymią czaszę żelbetową w stylu greckim. Razem tworzą one motyw dekoracyjny, upiększający krajobraz²⁹.

Kilka miesięcy później wzniesiono już mury dwudziestu stajen, w których mogło znaleźć schronienie 600 koni, i kilkunastu domów mieszkalnych (docelowo miało być na Służewcu w kilku kamienicach 35 mieszkań dwupokojowych z kuchnią i wygodami dla administracji i obsługi toru, 63 mieszkania jednopokojowe z kuchnią dla trenerów i dżokejów oraz koszary dla personelu stajennego na 300 osób), kopane były fundamenty pod trzy trybuny, prowadziło się też wiele innych, drobnych robót. Jak zaznaczano, „od dopływu gotówki w odpowiednich terminach zależeć musi szybkie wykończenie robót”³⁰. A plany były ambitne i zakładały wybudowanie wielkiego parkingu dla samochodów, kilku tuneli o różnych funkcjach, pozwalających na doprowadzenie koni bezpośrednio ze stajni na paddock, a ludziom umożliwiający przedostanie się wprost z planowanych przystanków w okolice trybun, a także rozwiązanie niezwykle skomplikowanej kwestii komunikacji.

W 1937 i 1938 r. wykonano lwią część prac i stawało się jasne, że tym razem, wobec zielonego światła i szerokiego strumienia gotówki zapewnionego przez czynniki rządowe, tor wkrótce zostanie oddany do użytku. Wiosną 1939 r. prasa entuzjazmowała się już będącą na ukończeniu nową warszawską inwestycją. Tor ostatecznie oddano do użytku 3 czerwca 1939 r., „po odprawieniu Mszy Św., i przecięciu wstęgi przez Ministra Rolnictwa i Reform Rolnych [Juliusza Poniatowskiego – przyp. K. P.], przy bardzo liczным napływie zaproszonych gości i omal że całego polskiego świata sportowo-hodowlanego”³¹, a pierwszą rozegraną na nim gonitwę wygrał koń Felsztyn pod dżokejem Stefanem Michalczykiem³².

²⁹ F. Kotowicz, *Tor na Służewcu*, „Jeździec i Hodowca” 1937, nr 19, s. 360. Cytowany tekst stanowi swego rodzaju podsumowanie pierwszego etapu prac, prowadzonego w zmiennych tempie i z przerwami w latach 1926–1937.

³⁰ „Kurier Warszawski” 1937, nr 293, s. 30.

³¹ „Świat” 1939, nr 26, s. 17.

³² Stefan Michalczyk po II wojnie światowej nadal mieszkał na Służewcu, gdzie pracował jako trener. Lepiej znano go pod przydomkiem „Ciefik”. Zob. W. Bulat, E. Halski, *Bomba w górę*, Warszawa 2009, s. 174–177.

Nowe urządzenia rzeczywiście mogły imponować. Do toru prowadziła szeroka na 52 metry arteria z dwoma dziewięciometrowymi jezdniami pośrodku, a w sąsiedztwie trybuny głównej umieszczono parking mogący pomieścić 25 autobusów i 2000 samochodów³³. Komunikację z miastem, problem w przypadku terenów położonych w odległości ok. 6–7 kilometrów od Śródmieścia kluczowy, miały rozwiązywać tramwaje nr 1, 12, 16 oraz 19, kursujące na przedłużonej trasie od stacji Szopy (okolice późniejszego Dworca Południowego, współcześnie – Metro Wilanowska) aż do pętli znajdującej się tuż przy bramie wjazdowej do kompleksu wyścigowego. Niestety, nie zostały zrealizowane plany przedłużenia linii i doprowadzenia jej aż do parkingu i kas biletowych przy trybunie głównej – wydłużenie linii tramwajowej planowano w najbliższej przyszłości, co jednak, ze względu na rychły wybuch wojny, nie było możliwe. W kwietniu 1939 r. do bramy parku wciąż, wbrew zapowiedziom, dojeżdżał tylko jeden tramwaj – popularna „dziewiętnastka” – wiodły tam też niektóre kursy nocnego tramwaju o numerze „20”. Do samego toru dochodził też okresowy autobus miejski linii „WK” kursujący z pl. Unii Lubelskiej w trybie przyspieszonym tylko w dniu wyścigów konnych³⁴. Nie udało się także zrealizować śmiałej wizji, aby niemal do samych trybun można było dojechać koleją, mimo iż zgodę na takie rozwiązanie i podjęcie inwestycji wyraziło PKP³⁵. Wygodnie można więc było latem 1939 r. dostać się na Służewiec w zasadzie wyłącznie samochodem. Nie stanowiło to problemu dla najznamienitszych gości toru – ci przecież należeli do arystokratycznych elit i z pewnością na własne auto mogli sobie pozwolić. Mniej zamożni mieszkańcy Warszawy skazani jednak byli na dojazd w tłoku i warunkach dalekich od komfortu. Dla porządku warto dodać, że również dojazd samochodowy do toru i trybun miał się z czasem poprawić wraz z realizacją magistralnego projektu budowy przez całą Warszawę trasy N-S (z tego też względu główny wjazd został zaprojektowany od strony właśnie tej projektowanej arterii, a nie od ul. Puławskiej – brama wjazdowa przy

³³ Był to oczywiście największy parking w ówczesnej Warszawie. Wydaje się, iż planując go, projektanci nieco wyprzedzili epokę, bowiem w całej stolicy u schyłku okresu międzywojennego (dane za rok 1938) było zarejestrowanych tylko ok. 4,8 tys. prywatnych samochodów osobowych, dodatkowo ok. 2,3 tys. taksówek (tzw. dorożek samochodowych), 2,2 tys. ciężarówek i 1,7 tys. motocykli, a w kraju – zaledwie ok. 41 tysięcy aut, co oznacza, iż aby zappełnić parking służewiecki musiałoby się na nim zjawić w jednym czasie ponad 20% wszystkich miejskich aut. Cała warszawska flota autobusów liczyła natomiast 310 wozów. Być może projektując „park dla samochodów” Zygmunt Plater-Zyberk i jego współpracownicy wzorowali się na rozwiązaniach francuskich i niemieckich – w tych krajach prywatna motoryzacja była znacznie lepiej rozwinięta. Zob. *Warszawa w liczbach. 1939. Wydawnictwo Wydziału Statystycznego Zarządu m.st. Warszawy*, Warszawa 1939, s. 49.

³⁴ Zrekonstruowane trasy warszawskich linii komunikacji miejskiej znajdują się na: <http://www.trasbus.com/trasywlatach.htm> [dostęp: 5.07.2015].

³⁵ „Koleje państwowe budują odnogę kolei normalnotorowej od przystanku Okęcie do toru na Służewcu. Dworzec będzie wewnątrz terenu okolonego murem. Dojazdu od zewnątrz nie będzie. Zarząd kolei obiecuje puszcząć w ciągu pół godziny trzy pociągi i tyleż po wyścigach” – to zapowiedź. „Kurier Warszawski” z 1937 r., która jednak pozostała jednak w sferze marzeń.

istniejącej wówczas pętli miała tylko tymczasowo pełnić funkcję głównego wjazdu na teren wyścigów³⁶.

Tor został wyposażony w trzy trybuny. Najmniejszą, mieszczącą około 450 osób, ale najbardziej efektowną z nich stanowiła modernistyczna trybuna członkowska (zwana również trzecią), zbudowana w nowoczesnym, funkcjonalnym stylu nazywanym niekiedy stylem '37³⁷. Znajdowały się w niej biura zarządu Towarzystwa Zachęty do Hodowli Koni w Polsce i łóża, które nazwalibyśmy współczesnym językiem „vip-roomami”. Czteropoziomowa trybuna członkowska, której architektura inspirowana była modnymi wówczas formami statków i okrętów, posiadała płaskie dachy, niemal całkowicie przeszklone, kurtynowe ściany umożliwiające komfortowe śledzenie gonitw niezależnie od warunków atmosferycznych oraz trapy w formie równi pochyłej zastępujące „monotonne” schody. Największa, trybuna główna bądź też druga, mogła swobodnie pomieścić ok. 6000 osób. Posiadała 56 kas totalizatora, a w jej wnętrzu znajdowały się obszerna hala, restauracja, a pod nią bar oraz dancing³⁸. Najskromniejsza była trybuna pierwsza, mieszcząca do 3600 osób (choć, jak przytomnie zauważył architekt Z. Plater-Zyberk, „przy ustawieniu ludzi w dwa rzędy na stopniach, pomieścić można do 7000 widzów”³⁹), zwana także „złotówką”, gdyż bilet wstępu na nią kosztował 1 zł⁴⁰. Posiadała wyłącznie miejsca stojące, a jej położenie dawało dogodny widok na wiraż, ale już nieco mniej – na ostatnią prostą. Dodatkowo na miejscach stojących przed trybunami mogło zmieścić się nawet 50 000 widzów, gonitwy zatem mogły być podziwiane przez naprawdę imponującą widownię. Dla jej wygody i lepszej orientacji w sytuacji przewidziano umieszczenie w sąsiedztwie paddocku i wagi olbrzymiej tablicy informacyjnej wyświetlającej numery i kategorie gonitw oraz listy startujących o startujących koniach, a po wyścigu informująca o zwycięzcach rywalizacji oraz widzach, którzy zainkasowali wygrane.

³⁶ Inaczej informował o tym fakcie, nie do końca chyba jednak zorientowany w zamierzeniach projektantów, tygodnik „Świat”, który pisał: „Główny dojazd i wejście na plac wyścigowy przeprowadzono od autostrady Warszawa-Piaseczno”, czyli ulicy Puławskiej. Nawiasem mówiąc, widąc w tym fragmencie charakterystyczną dla prasy II Rzeczypospolitej skłonność do przesady w opisywaniu inwestycji drogowych i tendencję do nazywania każdej nowej, w miarę szerokiej i wyasfaltowanej drogi „autostradą”. „Świat” 1939, nr 29, s. 12.

³⁷ Określenie „styl '37” miało oznaczać polską, narodową interpretację modernizmu, wywodzącą się od architektury Pawilonu Polskiego na Wystawę Światową w Paryżu w 1937 r., autorstwa Bohdana Pniewskiego i Stanisława Brukalskiego. Więcej na temat tej wystawy: K. Szymkowiak, *Polska na Wielkiej Światowej Wystawie w Paryżu 1937 r.*, <http://exspace.pl/articles/show/58> [dostęp: 5.07.2015]. O dorobku polskiej, z zwłaszcza warszawskiej architektury modernistycznej i kłopotach związanych z tym dziedzictwem traktuje też ciekawy tekst: G. Piątek, *Snobizmy: Modernizm. Od stylu na przemiał do stylu na sprzedaż*, <http://www.dwutygodnik.com/artykul/2792-snobizmy--modernizm-od-stylu-na-przemial-do-stylu-na-sprzedaz.html> [dostęp: 5.07.2015].

³⁸ „Gazeta Polska” 1939, nr 98, s. 14.

³⁹ „Jeździec i Hodowca” 1939, nr 17, s. 362.

⁴⁰ Nie była to stawka bardzo wygórowana, ale też niebagatelna. W przedwojennej Warszawie stawka godzinna pracy robotnika wynosiła od 50 gr (przemysł mineralny) do 1,20 zł (przemysł poligraficzny). Siła nabywczą przedwojennej złotówki, przy całym uproszczeniu takiego porównania, daje się odnieść do współczesnych 10 zł. Zob. *Warszawa w liczbach...*, Warszawa 1939, s. 51.

Budynki stajenne umieszczono w dwóch kompleksach – za paddockiem, wagą i trybuną członkowską oraz za trybuną pierwszą i projektowaną pętlą tramwajową. W ich bezpośrednim sąsiedztwie wybudowano planowane bloki mieszkaniowe oraz zabudowania pomocnicze, jak m. in. potężny, czteropiętrowy elewator. Zabudowania gospodarcze z paddockiem łączyły tunele, pozwalające przeprowadzać konie bez narażania ich na stres związany z kontaktem z widownią wyścigów. Inne tunele miały w przyszłości umożliwiać ludziom przejście od pętli tramwajowej i stacji kolejowej bezpośrednio do kas i pod trybuny.

Tor główny płaski miał 2400 m długości, 50 m szerokości, a odległość od prostej do celownika wynosiła 700 m. Po jego wewnętrznej stronie znajdował się tor płotowy, a we wnętrzu kompleksu tor przeszkodowy o kształcie ósemki. Tory usytuowane były na osi wschód – zachód, a trybuny posadowione po zachodniej ich stronie i skierowane na wschód, dzięki czemu widownia nie odczuwała dyskomfortu z powodu świecącego w oczy słońca. Tory treningowe natomiast (było ich sześć) zostały, dla optymalnego wykorzystania działki, usytuowane na osi północ – południe, niemal prostopadle do tych służących gonitwom. Dla konserwacji murawy i zapewnienia jej idealnego stanu podczas długiego sezonu, jeszcze w pierwszym etapie robót starannie zdjęto warstwę ziemi uprawnej i usunięto z gleby kamienie, żyły piasku i gliny, by zastąpić je jednolitym, żyznym podglebiem. Dobrano specjalnie pięć gatunków najlepszych traw, z Anglii sprowadzono maszyny do strzyżenia i wałowania terenów⁴¹.

Kompleks na Służewcu rozciągał się ostatecznie, jak już wspomnieliśmy, na obszarze ok. 145 ha. Tereny parkowe zajmowały w nim 36 ha, tory wyścigowe obsiane trawą i łąki – 78,7 ha, chodniki i deptaki wysadzone drzewami – 16,1 ha. Oznaczało to, iż teren nowych wyścigów konnych stawał się największym w stolicy zagospodarowanym rezerwuarem zieleni i świeżego powietrza oraz obszarem wypoczynkowym⁴². Dla porównania, Park Łazienkowski liczył 73,1 ha, Park Paderewskiego (Skaryszewski) – 56,5 ha, Ogród Saski – 15,1 ha, a największy do tej pory teren zielony miasta – Lasek Bielański – 139,5 ha. Ogółem w 1938 r. Warszawa posiadała 23 parki i ogrody miejskie (17 należących do miasta, 6 – do państwa) o łącznej powierzchni zaledwie 488 ha⁴³. Oddanie do użytku kompleksu służewieckiego zwiększyło zatem ogólny areał warszawskich terenów zielonych o około 23%⁴⁴.

⁴¹ „Jeździec i Hodowca” 1939, nr 17, s. 363.

⁴² W drugiej połowie lat trzydziestych magistrat zakupił Las Kabacki o powierzchni ok. 900 ha, był on jednak położony z dala od miasta, słabo skomunikowany z nim i nie posiadał infrastruktury rekreacyjno-wypoczynkowej.

⁴³ *Warszawa w liczbach...*, Warszawa 1939, s. 7.

⁴⁴ Osoby zainteresowane zielenią miejską w przedwojennej Warszawie należy odesłać do albumu: S. Wóycicki (tekst), T. Przykowski (foto), *Piękno Warszawy*, t. 2 – *Zieleń*, Warszawa 1936. W umieszczonym tam szkicu zostały również wyjaśnione historyczne uwarunkowania niezwykle małej ilości zieleni miejskiej w stolicy w czasach II RP.

Nowy tor, jak i całe rozpościerające się wokół niego „miasteczko wyścigowe”⁴⁵ uważano za jeden z najlepiej urządzonych i być może najnowocześniejszy w całej Europie. Chwalono jego awangardową architekturę. Podkreślano, że został zbudowany wyłącznie na podstawie własnych doświadczeń i bez posługiwania się obcymi wzorami⁴⁶. Formułowano opinie, że tor może być wizytówką stolicy, że może być pokazywany z dumą czy wręcz jako wzorzec dla gości z zagranicy⁴⁷. Wydaje się, iż w sposobie opisywania ukończonej inwestycji na Służewcu odbija się charakterystyczna dla publicystyki II Rzeczypospolitej dwoistość w postrzeganiu Polski i jej dokonań, wyrażająca się z jednej strony głębokimi kompleksami wobec zachodniej Europy, z drugiej przeświadczeniem, iż kompleksy te są nieuzasadnione i szkodliwe. Zagadnienie to wymagałoby pogłębionych badań⁴⁸.

⁴⁵ Określenie to było używane powszechnie w latach trzydziestych. Jeden z dziennikarzy, widząc w nowopowstającej kolonii samodzielne miasteczko, dopatrywał się pomiędzy budynkami w północno-zachodniej części osiedla czegoś w rodzaju rynku. Zob. „Jeździec i Hodowca” 1937, nr 19, s. 360.

⁴⁶ Co nie było do końca prawdą, gdyż ok. 1930 r. ówczesny prezes Towarzystwa Zachęty do Hodowli Koni w Polsce, Albert hr. Wielopolski wraz z projektantem zespołu wyścigowego, a prywatnie swoim siostrzeńcem inż. Zygmuntem hr. Plater-Zyberkiem odbyli podróż studyjną do Niemiec i Francji, w czasie której „zwiedzili szereg nowoczesnych, wzorowo i z wielkim nakładem urządzonych torów”. Sam Plater-Zyberk niechętnie przyznawał się potem do zagranicznych inspiracji, choć z dostępnej dokumentacji fotograficznej wynika, iż żaden tor zagraniczny nie był aż tak odważny i nowoczesny w formie. Służewiec, mimo iż nie da się wykluczyć, iż w rozwiązaniu poszczególnych detali wzorowany był na analogicznych kompleksach niemieckich, francuskich czy brytyjskich, pozostawał niewątpliwie dziełem oryginalnym. Zob. „Świat” 1930, nr 18, s. 2.

⁴⁷ Pisano np. „imponujące swą konstrukcją trybuny, zabudowania administracji oraz nowoczesne budynki stajen czynią ze Służewca (...) wzór dla zagranicy, jak należy budować tor wyścigowy i jego urządzenia („Kurier Warszawski” 1937, nr 293, s. 30) czy: I oto w prawie amerykańskim tempie na terenach, gdzie niedawno zieleniły się łąki i uprawne pola, powstało podmiejskie osiedle Służewiec. (...) Niespożyta energia i celowość oraz ofiarna praca Zarządu Towarzystwa, myśl twórcza polskiego inżyniera, praca rąk polskiego robotnika, zapisały piękną kartę w historii rozbudowy niepodległej Polski czy też nowoottwarty tor wyścigowy w Służewcu śmiało można zaliczyć do istotnie reprezentacyjnych miejsc stolicy (...) inwestycje przeprowadzone na Służewcu nie ustępują w niczym, a być może pod niektórymi względami przewyższają urządzenia renomowanych torów zachodniej Europy, jak Norholt Park, Hurst Park, Kompton Park, Claire Fontain, Croise-Laroche i inne” („Świat” 1939, nr 29, s. 12).

⁴⁸ Warto przyrzeć się liście podwykonawców pracujących przy budowie wyścigów. Były to głównie firmy warszawskie, które zresztą chętnie chwaliły się kontraktami zawartymi z Towarzystwem Zachęty do Hodowli Koni w Polsce, stąd wiedzę o nich możemy czerpać m.in. z reklam publikowanych w prasie. Dowiadujemy się zatem, że wszelkie napisy na tablicach orientacyjnych i tabliczkach w służewieckim kompleksie wykonała „Wytwórnia reklam świetlnych i liter plastycznych A. Popkowski, ul. Złota 32”. Wykonawcą elewatora zbożowego (przy realizacji którego napotkano na spore trudności w postaci silnych źródeł wody i przy którym należało zastosować *betonowanie sposobem morskim*), kas wejściowych, stajen letnich i części budynków gospodarczych była „Firma budowlana W. Bogdan”. Instalację wodociągową i kanalizacyjną oraz zaopatrzenie wszystkich budynków poczynając od stajen, a kończąc na trybunach dla publiczności w wodę zimną i gorącą, zrealizowała firma „Zakłady Instalacyjne Woda i Ciepło A. Jaworski i B. Kowalski”, szkło niezbędne do realizacji efektownych fasad trybuny członkowskiej dostarczyła i wykonała gros robót montażowych firma Dom Handlowo-Przemysłowy Fr. Szomański sp. z o.o. ul. Żulińskiego 9, natomiast za instalację

Nowe tory wyścigowe na Służewcu zostały zatem w czerwcu 1939 r. oddane do użytku⁴⁹. Z pewnością była ona jedną z największych, najbardziej kompleksowych realizacji szeroko rozumianej kultury fizycznej w Warszawie. Budowa torów trwała wyjątkowo długo – od zakupu terenu do oddania (prawie) gotowego kompleksu minęło niemal czternaście lat, co jednak należy uzasadnić ogromnym kosztem inwestycji oraz kryzysem lat 1929–1933. Z pewnością kompleks był funkcjonalny, a dzięki nowoczesnym rozwiązaniom urbanistycznym i inżynierskim przyjazny dla koni, mieszkańców, personelu oraz widzów. Imponować mogła architektura trybun, zwłaszcza członkowskiej. Na uwagę zasługiwały drobne, ale nowatorskie rozwiązania, jak np. wytyczenie przejść podziemnych dla koni i ludzi. Służe-

sieci radiowej i piorunochronów odpowiedzialne były „Zakłady elektromechaniczne M. Mioduszewski”. Wreszcie bufety na nowym torze miała obsługiwać znana już z jedenastoletniej działalności na Polu Mokotowskim firma niejakiego St. Kędzierskiego, która zapowiadała, iż „w nowych, wspaniałych ramach wygląda imponująco, przyciągając klientów estetycznym wyglądem, dużym wyborem dań i smakowitością potraw”. Wszystkie przytoczone reklamy pochodzą z: „Świat” 1939, nr 29, s. 13. Choć szersze przedstawienie każdej z firm pracujących przy realizacji „miasteczka wyścigowego” wykraczałoby poza ramy niniejszego artykułu, już pobieżne przyjrzenie się im nasuwa kilka hipotez, których weryfikacja w toku dalszych badań z pewnością mogłaby doprowadzić do ciekawych wniosków. Nie sposób zatem nie skonstatować, że w pracach brały udział wyłącznie albo w zdecydowanej większości firmy polskie, co mogłoby świadczyć o niechęci Towarzystwa Zachęty do Hodowli Koni (organizacji zrzeszającej przede wszystkim arystokrację i ziemiaństwo, grupy społeczne tradycyjnie sympatyzujące z narodową demokracją) do współpracy z podmiotami gospodarczymi o niepolskim charakterze (np. żydowskimi) i do odpływu kapitału z polskich rąk. Warto też zauważyć, że w realizacji Służewca brały udział przedsiębiorstwa warszawskie, choć trudno powiedzieć, czy świadczy to o patriotyzmie lokalnym inwestora (raczej nie, wszak we władzach Towarzystwa znajdowało się wiele osób mieszkających i posiadających majątki daleko poza Warszawą), czy o koncentracji najlepszych krajowych fachowców w stolicy, czy też, co najbardziej prawdopodobne, wynikało po prostu ze względów praktycznych. Wreszcie, widać po przywoływanych reklamach, iż dla firm pracujących na Służewcu możliwość udziału w tej inwestycji była niezwykle prestiżowa i nobilitująca. Świadczy to, jak się zdaje, iż kontrakt przy dużej inwestycji państwowej (lub, jak w tym przypadku, realizowanej za państwowe pieniądze) był w drugiej połowie lat trzydziestych czymś najbardziej pożądanym, wpływającym na postrzeganie firmy na rynku, a wywiązanie się z niego swego rodzaju poświadczeniem wysokiej jakości świadczonych usług, które można wykorzystywać do dalszej promocji. Zapewne też dla wielu firm, działających na odradzającym się i niepewnym jeszcze po katastrofie lat 1929–1933 rynku usług, państwowe zlecenie było gwarantem stabilności i płynności finansowej. Warto byłoby obserwacje te skonfrontować z innymi badaniami na temat dziejów etatyzmu w Polsce u schyłku okresu międzywojennego.

⁴⁹ Plany inwestycyjne zrealizowano w znacznym stopniu, choć nie w całości. Powstał kompleks wyposażony w trzy tory wyścigowe (płaski, płotowy i przeszkodowy) oraz sześć torów treningowych, trzy trybuny, na czele z imponującą modernistyczną architekturą trybuną członkowską, w których znajdowały się restauracje, bary, dansingi itp., budynki gospodarcze i stajenne, malowniczo parki, instalacje wodociągowe, olbrzymi parking, tunele przejść podziemnych, a nawet dwuhektarowy staw który miał służyć melioracji, ale mógł być również wykorzystywany do rekreacji. Koszt inwestycji wyniósł nie mniej niż 15 mln zł. (W. Pruski, powołując się na *Memoriał w sprawie przeniesienia stołecznego toru wyścigów konnych z Pola Mokotowskiego na Służewiec* z 1936 r., podaje, iż sam koszt II etapu robót wyniósł 8 352 405 zł). Nie udało się rozwiązać zagadnienia wygodnej i szybkiej komunikacji toru z centrum Warszawy – nie doprowadzono pętli tramwajowej aż do trybuny głównej, nie dokończono też planowanej odnogi linii kolejowej.

wiec był w chwili otwarcia jednym z najnowocześniejszych torów wyścigowych na świecie i mimo mankamentów, które zresztą planowano w najbliższych latach rozwiązać (brak wygodnej komunikacji ze Śródmieściem) mógł stanowić wizytówkę Warszawy i Polski międzywojennej. Wydaje się, iż jedynym kompleksem kultury fizycznej, który wszechstronnością i funkcjonalnością rozwiązania mógł dorównywać „miasteczku wyścigowemu” był zrealizowany dziesięć lat wcześniej Centralny Instytut Wychowania Fizycznego (dzisiejsza Akademia Wychowania Fizycznego). Obie inwestycje są pomnikami międzywojennej, modernistycznej architektury i urbanistyki związanej z szeroko pojętym sportem.

Bibliografia

A. Źródła

I. Źródła archiwalne

Archiwum Państwowe w Warszawie:

- kolekcja map i planów Warszawy, sygn. 1004/IV.
- kolekcja planów architektonicznych, sygn. 1311.

II. Źródła drukowane

Strzemię-Janowski J., *Z czasów pana Zygmunta Podfilipskiego*, [w:] *Jesteśmy w Warszawie. Przewodnik literacki po stolicy*, praca zbiorowa, Warszawa 1938.

Warszawa w liczbach. 1939. Wydawnictwo Wydziału Statystycznego Zarządu m.st. Warszawy, Warszawa 1939.

Wóycicki S., Przykowski T., *Piękno Warszawy*, t. 2 – *Zieleń*, Warszawa 1936.

III. Prasa

„Kurier Warszawski” 1931, 1933–1935, 1937.

„Polska Zbrojna” 1929, 1931–1934.

„Jeździec i Hodowca” 1928, 1937, 1939.

„Gazeta Polska” 1939.

„Świat” 1930, 1939

IV. Źródła internetowe

Kolekcja map i planów Warszawy z lat 1918–1939, dostępna w reprodukcjach cyfrowych na stronie <http://www.trasbus.com/planywarszawy.htm> [dostęp: 16.01.2016].

Piątek G., *Snobizmy: Modernizm. Od stylu na przemiał do stylu na sprzedaż*, <http://www.dwutygodnik.com/arttykul/2792-snobizmy--modernizm-od-stylu-na-przemial-do-stylu-na-sprzedaz.html> [dostęp: 5.07.2015].

Szymkowiak K., *Polska na Wielkiej Światowej Wystawie w Paryżu 1937 r.*, <http://exspace.pl/articles/show/58> [dostęp: 5.07.2015].

B. Literatura

- Budny J., *Historia hodowli i wyścigów konnych w Polsce* [w:] Z. Kościelski (red.), *170 lat wyścigów konnych w Polsce*, Warszawa 2011.
- Bulat W., Halski E., *Bomba w górę*, Warszawa 2009.
- Gromski J., *Ochota jako dzielnica Warszawy w latach 1916–1939* [w:] J. Kazimierski (red.), *Dzieje Ochoty*, Warszawa 1973.
- Mórawski K. (red.), *Bomba w górę. 166 lat wyścigów konnych w Warszawie. Katalog wystawy w Muzeum Woli m.st. Warszawy*, Warszawa 2007.
- Pruski W., *Dzieje wyścigów konnych i hodowli koni pełnej krwi w Polsce. Królestwo Polskie 1815–1918*, Warszawa 1970.
- Pruski W., *Wyścigi i hodowla koni pełnej krwi oraz czystej krwi arabskiej w Polsce w latach 1918–1939*, Wrocław 1980.
- Rudnicki Sz., *Ziemiaństwo polskie w XX wieku*, Warszawa 1996.
- Szczerba M., *Bomba w górę! Ruszyły...*, [w:] Z. Kościelski (red.), *170 lat wyścigów konnych w Polsce*, Warszawa 2011.
- Zieliński J., *Warszawa wielkomiejska. Marszałkowska, róg Świętokrzyskiej i okolice*, Warszawa 2014.

Abstract

Służewiec hippodrome— one of the biggest investments of physical culture in interwar Warsaw

Since the mid-nineteenth century, a significant increase in the popularity of horse racing in Warsaw was noted. Warsaw's hippodrome was firstly located on the Mokotów Field, near the city center. During the interwar period such a location hindered a well-balanced development of the urban area. Therefore, the Society for the Encouragement of Horse Breeding in Poland – the organizer of horse racing competitions – decided on displacing the hippodrome to the south-western outskirts. In 1925 the Society purchased 140 hectares in Służewiec district and a new racetrack started to be built. Due to financial difficulties, the construction extended up to thirteen years. Eventually, in 1939 the hippodrome was opened. Equipped with three tribunes, outbuildings, stables, a training track and a residential complex, new track was regarded as one of the most beautiful and functional in Europe. The article aims to recapitulate the track's construction process.

Keywords: horse racing, investment, hippodrome, infrastructure, modernism