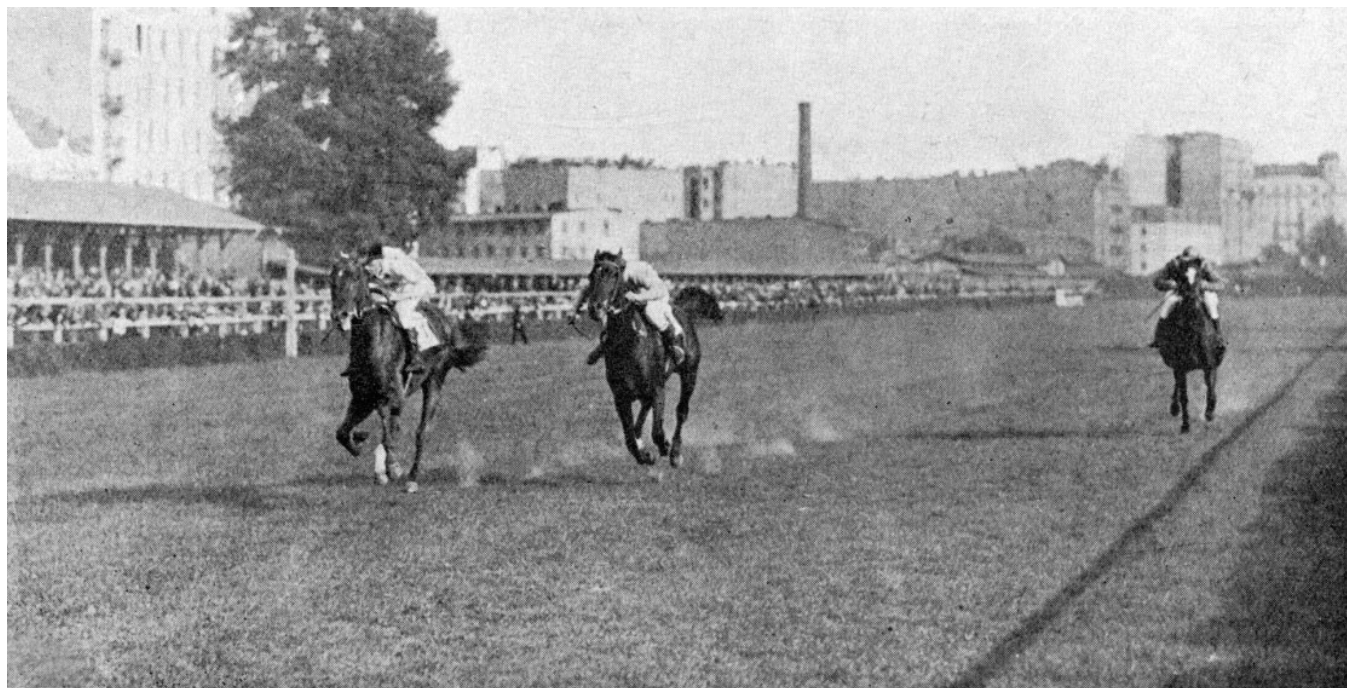


# Nowy Tor w Służewcu

Zachowano język oryginału\*



ARROW 3 1. kl. kaszt. (Manton — Zeyneb) Margr. i A. hr. Wielopolskich wygrywa pod ż. Doroszem Nagrodę wartości 4.000 zł. — 1600 mtr. bijąc łatwo o 1 dł. Fanfarę i Fanfarę II.

Po ukończeniu wojny światowej Polska powstała jako wielkie trzydziesto milionowe państwo, w związku z czym wszelkie funkcje państwowe pomimo kryzysu rozwinęły się na odpowiednią skalę.

Wraz z innymi gałęziami gospodarstwa krajowego wzrosła i stale wzrasta hodowla koni, a nadto wzmogło się niepomierne znaczenie tej hodowli — wobec tego, że państwo, mające granice lądowe znacznej długości bez dostatecznego zabezpieczenia naturalnego, stać się musiało poważnym bardzo odbiorcą wszelkich gatunków i rodzajów koni dla armji.

W tak zmienionych warunkach, dla prób hodowlanych i wyścigowych pozostawał narazie jeden tylko tor Mokotowski. Tor ten wystarczający w zupełności dla Kongresówki, nie mógł czynić zadość sportowym i hodowlanym potrzebom Państwa Polskiego. To, też Zarząd Towarzystwa Zachęty do Hodowli Koni w Polsce zdawna już doszedł do wniosku o niezbędności drugiego, toru w Warszawie i w tym celu przemyślał o nabyciu odpowiedniego terenu na własność, co przy zabezpieczeniu stanu posiadania, pozwalało na przeprowadzenie wszelkich gruntownych inwestycji stosownie do, wymagań i potrzeb chwili. Tor Mokotowski, nigdy nie zastąpiony ze względu na swoje położenie, pozostawałby wtedy jako drugi tor sezonowy.

W tym czasie Magistrat Warszawski, mając już swoje widoki na plac Mokotowski ze względu na rozbudowujące się w tej stronie miasto, zaproponował T-wu teren na urządzenie toru na Okęciu w formie długoletniej dzierżawy. Podług tej propozycji tor Mokotowski miał pozostawać we władaniu T-wa jeszcze przez lat osiem dla dania możności zagospodarowania nowego terenu. Rozpoczęte na tej podstawie pertraktacje ciągnęły się już dłuższy czas, kiedy w roku 1925 nadarzyła się okazja nabycia większego kompleksu z folw. Służewiec, należącego do dóbr Wilanowskich Ksawerego hr. Branickiego.

Zarząd T-wa w krótkim czasie zdecydował kupno 150 ha., wykrojonych z tego folwarku, a po zatwierdzeniu odnośnego wniosku przez Ogólne Zebranie, Prezes T-wa, Albert hr. Wielopolski, dnia

5 listopada 1925 roku podpisał akt rejentałny, mocą którego T-wo stało się prawnym posiadaczem omawianego terenu.

Fakt ten pozwala obecnie T-wo wyjść obronną ręką z ciężkiego położenia, tembardziej że miasto cofnęło swoją propozycję do Okęcia, a w roku bieżącym Ministerjum Robót Publicznych zażądało ultymatywnie od T-wa ustąpienia z placu Mokotowskiego w jesieni 1932 roku. Zaznaczyć należy, że Ministerjum zamierzało pierwotnie przeprowadzić w rządzie decyzję usunięcia T-wa z toru mokotowskiego w r. 1930. Dopiero na skutek interwencji Departamentu Chowu Koni termin przeniesienia toru ustalono na r. 1933. Chociaż plany Zarządu nie dały się w pełni urzeczywistnić, Służewiec w danej chwili rozwiązuje sytuację.

W ten sposób dobrze zasłużony w dziejach naszej hodowli koni tor Mokotowski dobiega do kresu swego istnienia. Za parę lat jedyny ten do niedawna poważny tor wyścigowy na ziemiach polskich przejdzie do historii.

Dla dokonania dzieła budowy toru wyścigowego w Służewcu Zarząd utworzył Komitet budowlany, do którego powołał ze swego grona Prezesa i zaprosił Dyr. Dep. Ministerjum Rolnictwa, dziś już nieżyjącego Fryderyka Jurjewicza. Komitet ze swej strony zaprosił do pracy technicznej p. T. Dachowskiego.

Poniżej podajemy dokonane prace, zestawione kolejną lat:

### 1926 r.

Zaczęła się robota organizacyjna. Nasamprzód została uporządkowana strona prawa. Z ksiąg hipotecznych Wilanowa wydzielono osobną księgę hipoteczną pod nazwą „Tory Wyścigowe Służewiec”, sporządzono nowe plany sytuacyjne, poczem T-wo wzięło się do uporządkowania dróg gminnych, przecinających terytorjum: wystąpiono do odnośnych władz o pozwolenie zmiany kierunku tych dróg; droga gminna brukowana, przecinająca cały tor główny i teren przyszłych trybun, została skierowana w kierunku okrążającym terytorjum od południa aż do wsi Wyczółki— a droga, poprzednio przecinająca w 2 kierunkach tory treningowe, okrąża obecnie terytorjum od północy i zachodu.

Ponieważ obok dawnego fortu od strony zachodniej torów treningowych stanie w przyszłości wielka stacja rozdziela przyszłej linii Warszawa — Radom, w odległości od Służewca nie więcej nad 400 mtr., T-wo weszło w zasadnicze porozumienie z T-em Kolejek Dojazdowych, posiadającym koncesję na budowę tej linii, aby od strony owej stacji urządzić bocznice szerokotorową do terenów wyścigowych i w ten sposób w najwyższym cyplu torów treningowych stanie własna rampa ładunkowa dla wszelkich potrzeb T-wa.

Nawiązano kontakt z Dyrekcją Tramwajów Miejskich, i istnieje projekt, aby linię z Wierzbna doprowadzić do Służewca tak, aby bocznica dwutorowa mogła wejść na terytorjum T-wa dla dowiezienia publiczności aż do krytego peronu, znajdującego się przy trybunach głównych. Z tego peronu będzie komunikacja podziemna dla wygody publiczności i dla uniknięcia krzyżowania przejścia dla pieszych z drogami samochodowymi. W pętlicy w tern miejscu powstałej (patrz plan) będzie mógł stać na torach zapasowych szereg tramwaj! odjazdowych. Taką samą kombinacją przewiduje się dla kolejki podjazdowej już elektryfikowanej, która ma dojść do trybun (II miejsca). W ten sposób publiczność, jadąca na wyścigi, już wyjeżdżając z miasta, będzie się automatycznie segregowała.

Ponieważ oś podłużna toru głównego i pomimo maksymalnego. rozpięcia była pierwotnie nieco, za krótka, co powodowało nie dość długą linię prostą, T-wo. nabyło dodatkowo 3 działki gruntu, leżące od północy na całej szerokości toru płaskiego. Dwie działki, z których jedna z dwoma dużymi budynkami (gdzie obecnie są mieszkania, magazyny, biura, warsztaty) należała do dóbr wilanowskich, a druga — do p. Klawego, zostały nabyte — trzecia, należąca do Wydziału Drogowego — została zamieniona.

Dało, to możliwość przedłużyć linię prostą (finish'ową) o jakie 80 m.tr. i przy tern zyskać na takiejże szerokości główną publiczną aleję wjazdową (tramwaj, kolejka, dwie drogi automobilowe — wjazdowa i wyjazdowa, chodniki i aleje piesze — wszystko rozdzielone zieleńcami). Wobec tego linja prosta liczy na nowym torze 585 m. b. Obecnie linja ta na forze mokotowskim wynosi 443 m. b.

Cały obwód toru słuźewieckiego przy bandzie wynosi 2300 m. b., czyli, że start „Derby” będzie się odbywał przed samymi głównymi trybunami. Tor płaski ma 50 mtr. szerokości; tor steeplechase'owy wewnątrz płaskiego z ósemką ma 40 mtr. szerokości. Wobec znacznej ilości wyścigów płaskich, rozgrywających się w ciągu roku na jednym i tym samym forze, ma to znaczenie pierwszorzędne dla utrzymania toru w należytych stanie, drogą przesuwania bandy coraz bardziej do środka.

Rozbudowa Słuźewca, obliczona w przybliżeniu na 28 do 30 milionów złotych, była wyrachowana tak, aby T-wo mogło przez odpowiednią ilość lat spłacić tę sumę ze swoich dochodów. Zgodnie z tym planem Komitet zdecydował, aby według możliwości wykonywać większe roboty inwestycyjne podług następnej kolejności: po zapłaceniu w 1925 i 1926 roku ceny kupna za plac (około 1 miljonai) postanowiono nasamprzód wykonywać okólną drogę brukowaną, następnie całe terytorjum otoczyć parkanem, tory (główne i treningowe) odwodnić, wywiercić 2 studnie artezyjskie, następnie cały teren wyregulować, bez czego nile byłoby mowy o rozpoczęciu jakiegokolwiek roboty budowlanej. Później była przewidziana budowa wodociągu, kanalizacji, wieży ciśnień i stacji pomp. Dążono przytem, aby zaraz po ukończeniu robót ziemnych obsiać tory trawą, dla otrzymania, przez staranne kilkoletnie pielęgnowanie zwartego i trwałego' zadarnienia. Potem projektowało się przystąpić do robót budowlanych i nasamprzód zacząć budowę stajen, jako robotę najpilniejszą i stanowiącą lwią część kosztów. W najdalszej perspektywie planuje się budowa stajen na 1000 koni, odpowiednia ilość mieszkań dla służby stajennej, mieszkania dla urzędników i budynki gospodarcze, — a w ostatniej dopiero kolejności — trybuny, jako budynki najpóźniej potrzebne.

#### 1927 r.

Zabrano się tedy systematycznie do pracy i już w tym roku rozbudowano linię telefoniczną, przeprowadzono prawnie zamianę dróg, sporządzono plany niwelacyjne całego terytorjum dla późniejszej regulacji tegoż i zabudowania.

Pp. Dachowski i prof. Szanior, znany planista parków i twórca parku Skaryszewskiego, opracowali według dyrektyw i wskazówek Komitetu Budowlanego projekt całej rozbudowy Słuźewca. Projekt ten po licznych konferencjach i formalnych studjach został ostatecznie ustalony i zaakceptowany i służy jako podstawa do całej rozbudowy.

Szosa okólna wzamian drogi dawnej, przecinającej tor główny, została wybudowana przez inż. dróg i mostów pana J. Bajkiewicza. Wyszadzono tę drogę ładnymi drzewami.

W tym też roku został zaprojektowany i ustalony typ parkanu, okalającego terytorjum T-wa, do wykonania w roku 1928.

#### 1928 r.

Ponieważ do wszelkich inwestycji Komitet Budowlany zaprasza jako doradców najpoważniejszych specjalistów z grona profesorów Politechniki Warszawskiej, lub z tak poważnej instytucji jak Związek Inżynierów-Doradców, więc też i projekt parkanu został poddany opinii prof. Politechniki Dr. Inż. Kunickiego, Komitet Budowlany oddał tę robotę z przetargu Stół. Tow. Budowlanemu. Wykonawcą bezpośrednim z ramienia S. T. B. był inż. Kaczor, specjalnie przez tę firmę na ten cel zaangażowany. T-wo miało pełną ingerencję i najściślej kontrolowało całą tę robotę przez swoje organa. Ogromna ta robota, wynosząca prawie 6 km., została wykonana w bardzo krótkim czasie, bo od 21 lipca do. 9 listopada t. j. w ciągu 111 dn kalendarzowych; odrachowując dni dżdżyste i świąteczne, stawiano

przeciętnie 47 m. b. parkanu dziennie. Rekordowy był jeden dzień w i końcu sierpnia, w którym zbudowano 100 m. b. parkanu. Postęp tych robót, tak ciekawych, został sfilmowany i w swoim czasie będzie wyświetlany publicznie. W ciągu surowej zimy 28 i 29 roku były obawy, że parkan, jako, beton jeszcze niedojrzały (beton ostatecznie kamienieje do 3-Ch lat), zostanie uszkodzony, bardzo wiele bowiem betonowych i asfaltowych robót przeszłej zimy ucierpiało. Obawy te dzięki doskonałej konstrukcji i wykonaniu okazały się płonne, albowiem parkan służewiecki wyszedł z ubiegłej zimy obronną ręką i na całej swej ogromnej przestrzeni nie dał nawet ani jednego, rysu. W miejscach, gdzie parkan dotyka dróg, stoi na samej granicy; gdzie dotyka gruntów obcych, jest oddalony o 1.25 mtr. od cudzych posiadłości, aby dać możliwość organom T-wa obchodzić zewnątrz całe terytorjum i uniknąć przypierania do parkanu innych budowli. Wszystkie punkty graniczne są ustalone znakami wiecznotrwałymi t. j. rurami 6", wypełnionymi betonem.



Z P. W. K. w Poznaniu 1929 r. Trzy klacze wychowane w Mszczycynie: Chorążanka, (1/2 krwi arab.) II nagr. na Hunter Show, Arabeska (3/4 krwi arab.) I nagr. na Hunter Show i Srzelecka. W siodłach właściciel Andrzej hr. Żółtowski i jego córki Elżbieta i Marja.

W tymże samym roku została wykonana adaptacja 2-ch dużych stodoł, znajdujących się na działce dokupionej w 1927 r. od dóbr wilanowskich, na powyżej wymienione biura, mieszkania, magazyny — podług projektu, zaakceptowanego przez Komitet Budowlany. Całość tej roboty jest tak wykonana, iż wszystkie materiały, a zwłaszcza materiały drzewne nie były nigdzie podcinane, lecz wszystko łączone na śruby i kłamy dla łatwego rozbierania, bo te budynki leżą na terenach wjazdowych. W ten sposób znikoma' tylko część materiału będzie zepsuta.

W tym też roku zaczęto studjować tak ważną sprawę, jłak. sprawa; odwodnienia pod egidą znanego geologa prof. A. Rychłowskiego, bardzo poważnego znawcy w tej dziedzinie. Po długich studjach Komitet Budowlany zdecydował, że drenowanie zwykle nie rozwiązałoby kwestji odowdnienia torów w szybkim tempie po gwałtownych zlewach, że zatem należy zastosować system rowów odwadniających o dostatecznym przekroju, wypełnionych odpowiedniej wielkości sączkami, dokładnie zniwelowanych, obsypanych grubym żwirem, a góry pokrytych piaskiem. Rowy te biegną naokoło torów głównych

i steeplowych z oby stron i zbierają całą wodę do głównego kolektora, przecinającego cały tor główny na ukos, do przyszłego stawu. Parę dziesiątków studzien rewizyjnych zabezpiecza system odwodnienia od ewentualnego zatkania i złego funkcjonowania. Takież odwodnienie zostało zaprojektowane dla torów treningowych. Robotę tę z przetargu otrzymało St. T-wo Budowlane. Główny kolektor został wykonany jeszcze w 1928 r. z rur kamionkowych pierwszego gatunku, ułożonych „lege airtis”.

W tymże roku założono' szkółki, gdzie się przygotowuje znaczną ilość drzew, krzewów i roślin dla przyszłego parkowania, pod osobistym kierunkiem prof, Szaniora. W tym też roku zadrzewiono całą linię wzdłuż parkanu naprzeciw trybun od strony szosy Puławskiej.

Przystąpiono również do budowy 2 studzien artystycznych; polecono tę robotę wykonać znanej firmie Braci Rychłowskich. Studzien będzie 2, każda o wydajności minimum 50.000 litr, wody na godzinę.

## 1929 r.

Z samego początku tego roku ubył nam nieodżałowany ś. p. Dyrektor Fryderyk Jurjewicz, który osierocił cały świat hodowlany i sportowy. On to wspólnie z Prezesem T-wa całe to dzieło postawił na nogi. Wkrótce potem T-wo otrzymało od Ministerjum Robót Publicznych i Magistratu ultimatum, aby tor mokotowski oddać miastu w jesieni 1932 roku. Wobec tego wyścigi na Służewcu musiałyby się zacząć już na wiosnę 1933 r. Odbyło się wtedy w Ministerstwie Rolnictwa 28 lutego posiedzenie z udziałem p. Ministra Rolnictwa i obecnego Dyrektora Departamentu Stadnin Państwowych p. J. Grabowskiego, gdzie zdecydowano wejść w porozumienie z temi dwoma instytucjami dla wynalezienia fizycznej możliwości i odpowiednich środków, aby ten niespodziewany dla T-wa program móc wykonać. W tymże czasie Zarząd zaprosił na miejsce ś. p. Dyr. Jurjewicza, p. Józefa Szwajcera, Wiceprezesa Rady m. st. Warszawy, który pomimo licznych swych zajęć i prac stanowisko to przyjął i od tego czasu wspólnymi siłami z Prezesem dalsze losy Służewca prowadzi.

W bieżącym roku St. T-wo Budowlane ukończyło urządzenia odwadniające tak torów głównych, jak i treningowych, urządzenia te bardzo dobrze działają.

Wymiary i rozkład torów treningowych został ustalony i w naturze wykreślony ściśle podług wskazówek p. Inspektora L. Andrycza, który tak umiejętnie prowadzi tor mokotowski, doprowadzając go do znakomitego stanu, i który ma za sobą praktykę urządzenia 2-ch torów w Odesie. Tory treningowe Służewca mają ogólnej szerokości 69 m., odwadniane czterema koncentrycznymi liniami rowów drenowych, odprowadzających wodę opadową przez drugi główny kolektor do stawu.

Pierwsza studnia została ukończona w maju b. r. i ma głębokości 239 m., przeszedłszy przez najrozmaitsze pokłady i formacje geologiczne, pod którymi znaleziono prześliczną warstwę cienkiego, białego wodonośnego piasku. Ciekawem jest zjawiskiem, iż na głębokości ca 200 mtr. znaleziono pod brunatnemu węglami zęby rekina, znakomicie zakonserwowane. Studnia druga ma już dotychczas koło 180 mtr. i wszystkie warstwy są dotychczas identyczne z warstwami otworu pierwszego.

W roku b. wykonują się roboty ziemne w bardzo dużych rozmiarach. Roboty te wykonywa firma K. Jaskulski i S-ka, która na przetargu oferowała najniższe ceny jednostkowe. Projekt regulacji został wykonany przez St. T-wo Budowlane pod egidą inż. Sławińskiego, kierownika działu meljoracyjnego w tem Towarzystwie, który już wykonywał szereg robót dla Zarządu stadnin państwowych. Ponieważ badania podglebia na torze płaskim wykazały niesłychaną różnorodność gruntu na Służewcu, Komitet Budowlany po dokładnem rozważeniu i po zasięgnięciu opinii biegłych doszedł do przekonania, że po zdjęciu humusu (warstwy urodzajnej) należy ujednostajnić strukturę podglebia zapomocą domieszki piasku do gliny i vice versa (to ostatnie bardzo rzadko), mieszanina ta podlega regulówce o głębokości 40 cm., wytwarzając przez to jednostajne podglebie, bardzo łatwo przepuszczalne. Już teraz pomimo nieukończonych robót daje się zaobserwować dobre i prawidłowe funkcjonowanie tej warstwy. Naturalnie, że ta robota stosowana została jedynie do toru płaskiego i do

15-to metrowej części torów treningowych, czyli do toru zielonego do ostrych galopów. Na samym torze głównym, oprócz tej regulówki, roboty ziemne były nieznaczące, Jeszcze w 1928 roku profil podłużny, czyli spadki ustalone zostały przez Komitet Budowlany w sposób ekonomiczny. Największy spadek wynosi 0.7%, tak samo jak tor Hoppegarten (uważany za klasyczny) i znacznie mniej falisty, niż tor Epsom. Natomiast na tor ze treningowym, przy regulacji strugi i na terenach stajennych okazało się niezbędnym roboty ziemne wykonać na większą skalę, inaczej te tereny byłyby nie do użycia. Wyszlamowanie stawu, tworzącego rezerwoar wodny wcale duży, choć niepewny w czasie suszy, też stanowiło duży obiekt do robót ziemnych, pomimo pozostawionej w nim — ze względów oszczędnościowych

jak i estetycznych — sporej wyspy. Przy wykonaniu tych robót ziemnych pracowało od 500 ludzi i 150 furmanek t. zw. „holendrów” z okolic Brześcia.

Dla komunikacji wewnętrznej z terenów stajennych do torów treningowych, z dwóch mostów, przewidzianych ogólnym projektem rozbudowy, stanął tylko jeden, budowę drugiego odłożono do lepszych czasów. Wzamian będzie budowany most słuzowy dla spiętrzenia stawu Twa, stanowiący część integralną tego odcinka parkanu, który na wiosnę 1930 r. ma zamknąć tereny Twa od strony wsi Służewiec.

Na dzień 4 października Prezes Twa zaproponował członkom Twa Zach, zbiorową wycieczkę do Służewca, dla zwiedzenia stanu robót tam już wykonanych i aby członkowie T-wa zapoznali się po raz pierwszy ze swoją posiadłością. — Z żalem wypada nadmienić, że wycieczka ta, która powinna była zgromadzić liczniejsze grono osób — zgromadziła nader nielicznych zainteresowanych. Wielka szkoda, bo dużo ludzi nie zdaje sobie sprawy jak wiele już zrobiono na nowym torze.

W noku bieżącym była również od wiosny gruntownie przestudjowana sprawa wodociągów, kanalizacji, wieży ciśnień i stacji pomp, organiaznie związana ze sprawą zraszania torów i parków, jakoteż zaopatrzenia w wodę użytkową wszystkich budynków<sup>7</sup>, stajen, trybun etc.. Cały szereg ludzi najbardziej kompetentnych przestudjował tę sprawę. Dnia 15 kwietnia odbyło się specjalne posiedzenie w sprawie wodnej w Ministerjum Rolnictwa, w którym brali udział oprócz Prezesa i Wiceprezesa J. Szwejcera, Dyr. Dep. Stadnin Państwowych p. Jan Grabowski, pp. prof. Bąkowski i Rychłowski, inż. Rudziński i Sławiński, Inspektor toru mokotowskiego p. L. Andrycz i p. T. Dachowski. Na tem posiedzeniu, gdzie z dotychczas nagromadzonego materiału okazało się, jak bardzo ta sprawa posunęła się naprzód, p. dyr. Grabowski bardzo słusznie doradził, aby T-wo delegowało zagranicę dwie osoby z zebranego grona, dla naocznego zbadania, jak ta sprawa jest ujęta na dwóch tak znakomicie urządzonych torach wyścigowych, jakim! są Budapeszt i Hoppegarten, Zebrani uprosili wtedy Wiceprezesa J. Szwejcera i p. Inż. Rudzińskiego, aby zechcieli pojechać do Budapesztu i do Hoppegarten dla przestudjowania tej sprawy jak najdokładniej, oprócz innych kwestyj z temi torami związanych. Panowie ci mandat przyjęli. W pierwszej połowie maja z wycieczki powrócili i dnia 15 maja złożyli bardzo ciekawy i obszerny referat o swoich spostrzeżeniach. Przywieźli obfity materiał, z którego p. inż. Rudziński, projektujący urządzenia ‘ wodociągowe i kanalizacyjne, w ścisłym kontakcie z prof. Radziszewskim i Rychłowskim, wiele rzeczy zastosowuje. Z uwagi, że sprawa wodna jest ściśle związana z robotami regulacyjnymi, oba te projekty musiały być dokładnie uzgodnione. Sprawa tych instalacji w treści swej przedstawia się jak następuje: suma wydajności obu studzien pompami odśrodkowymi Sulzera wyniesie ona 100 tysięcy litrów wody na godzinę. Wieża ciśnień będzie zawierała dwa zbiorniki: jeden główny, objętości 25 tysięcy litrów, drugi nieco niższy, objętości 15 tysięcy litrów wody. Pompy studzienne Sulzera będą pompowały wodę ze studni do zbiorników. Zbiornik mniejszy będzie działał latem i zimą i obsługiwał trybuny, stajnie, mieszkania i inne budynki gospodarcze. Co do zbiornika większego, to ten będzie służył głównie do zraszania torów: płaskiego, steepowego i torów treningowych. Woda, ten zbiornik obsługująca, będzie przedtem sama się wygrzewała i utleniała w dużym płaskim basenie o objętości 2500 m<sup>3</sup>, leżącym w parku członkowskim, zanim będzie przepompowana na górny zbiornik wieży ciśnień. Rozchód ogólny wody przewidziany jest około 2 tysięcy m<sup>3</sup>. na dobę.



Jako główne roboty na Służewcu na rok 1930 przewidują się: zakończenie robót ziemnych, budowa śluz, dokończenie parkanu, połączenie się z elektrownią Pruszków, budowa dwóch magistrali wodociągu i kanalizacji, budowa wieży ciśnień i stacji pomp, budowa stajen pod dachy i dalsze roboty zadrzewienia.

Wobec żądań tak ogromnego przyśpieszenia robót przez władze centralne i Magistrat m. Warszawy, jest naturalne, że Two będzie musiało starać się o pożyczkę, aby być w możności w 1933 r. zainauguować tor na Służewcu. Trzeba mieć nadzieję, że tak pięknie zapoczątkowane dzieło, energicznie i umiejętnie prowadzone przez władze Twa — doczeka się pomyślnego końca i że w przepisany terminie startmaszyna zbierze liczne i doborowe pole w nagrodzie otwarcia.

Osobom zajęтым przy tej wielkiej pracy ślemy serdeczne Szczęść Boże!