

Wyścigi znów w wolnej Polsce

Leon Bukojemski



Generał Karol Świerczewski, miłośnik koni, osobiście dekorował pierwszą derbistkę na Służewcu — klacz Bystra.
Obok kurator toru gen. Leon Bukojemski

W lipcu 1944 r. w zwycięskim marszu I Armia zajmuje Lublin. Pościg za najeźdźcą trwa dalej i oddziały Wojska Polskiego zajmują pozycje nad Wisłą od Puław do Jabłonny. W listopadzie tegoż roku otrzymuję rozkaz stawienia się w Lublinie w sztabie Armii, który powierza mi obowiązki dowódcy Okręgu Wojskowego w Lublinie. Kilka dni później otrzymuję rozkaz stawienia się w resorcie rolnictwa PKWN do ówczesnego kierownika tegoż resortu — Edwarda Bertolda, który 7. polecenia Sztabu Armii powierzył mi dodatkowo stanowisko komisarza wyścigów konnych.

Natychmiast udałem się na tor wyścigowy by rozejrzeć się w sytuacji, zbadać i przejąć majątek b. Towarzystwa Zachęty do Hodowli Koni w Polsce, któremu podlegały wyścigi. Stan jaki zastałem wśród 93 koni w stajniach wydał mi się rozpaczliwy. Nic nie wskazywało na to, by można było doprowadzić kondycję tych koni do jakiegoś takiego stanu. Trenerzy, dżokeje, stajenni, których w czasie tej wizytacji spotkałem, nie przedstawiali się lepiej, lecz doszedłem do przekonania że z ich strony będę miał niezawodną pomoc. Wśród starych znajomych spotkałem trenera Stanisława Ziemiańskiego, który szczególnie poinformował mnie o losach wyścigów w czasie brunatnej okupacji. Postawiłem zatem na tych ludzi, którzy ukochali konie i swój warsztat pracy.

Korzystając z zajmowanego stanowiska, przy przychylnym nastawieniu resortu rolnictwa załatwiłem

niezwłocznie paszę dla koni, zaś dla personelu zaopatrzenie.

W pracach tych brali udział wszyscy, ratując resztki naszej, świetnej ongiś hodowli. Nieocenionym pracownikom, jak i ówczesnemu dyrektorowi toru Tadeuszowi Possartowi, trenerom dżokejom, jeźdźcom i stajennym niech będzie mi wolno na tym miejscu złożyć serdeczne podziękowanie; ich to zasługą jest dalszy rozwój hodowli polskiego konia. Liczba koni powiększała się. trener i ówczesny dżokej Walenty Stasiak po oswobodzeniu Łańcuta jakimś cudem przyprowadza na tor w Lublinie około 10 koni pełnej krwi a już prawdziwym wyczynem było przeprowadzenie z Kielecczyzny na tor wyścigowy dwóch klaczy pełnej krwi przez starszego stajennego Wincentego Kaczkowskiego. Na wiosnę 1945 r stan koni doszedł do 128 sztuk, a w kilka miesięcy później do 138. Przy usilnej pracy całego personelu stajennego kondycja koni jak i stan toru wyścigowego w Lublinie zmieniły się nie do poznania. Poprawił się również zewnętrzny wygląd obsługi, zakupiono w fabryce sukna w Białymstoku materiał na ubrania. Powstała myśl uruchomienia wyścigów w Lublinie. Tym bardziej że 9 maja 1945 r. ustały działania wojenne. 1 lipca 1945 roku rozpoczęły się wyścigi w Lublinie i trwały do 4 listopada. Rozegrano 209 gonitw w ciągu 27 dni.

Warszawa wolna od stycznia 1945 oglądana przeze mnie z samolotu przedstawiała obraz zagłady. Skierowałem pilota na tor służewiecki i o dziwo skonstatowałem, że budynki stajenne, trybuny stoją, ale miasteczko wyścigowe wymarło. Do współdziałania przy zabezpieczaniu pozostałych budynków i torów w Warszawie delegowany został trener Zbigniew Michalczyk, który tak skreślił dzieje toru służewieckiego: „We wrześniu 1939 r. tor wyścigowy zajęty został przez oddziały SS — w stajniach w dolnej części formowały się oddziały kawalerii niemieckiej SS. W stajniach obok trybun był szpital weterynaryjny, zaś na torze wyścigowym lotnisko lekkich samolotów. W trybunie głównej 'mieścił się sztab lotniczy i kasyno lotnicze, a w trybunie środkowej warsztaty lotnicze i samochodowe. Komendantem był SS-man Fegelein. W r. 1944 po powstaniu warszawskim na torze roboczym Niemcy urządzili obóz przejściowy, skąd kierowano ludzi do Pruszkowa i innych obozów.”

W grudniu 1945 r. postanowiłem przetransportować konie i cały personel do Warszawy, kierując się następującymi przesłankami:

1. rząd PRL prawie w całości był już w Warszawie,
2. ludność Warszawy wzrastała ilościowo z każdym dniem,
3. stajnie wymagały niedużego remontu,
4. trybuny zniszczone, bez szyb, drzwi itp. wymagały długotrwałej naprawy i koniecznych materiałów,
5. tor wyścigowy i roboczy wymagały kompletnej konserwacji.

Zdawałem sobie sprawę, że pracę tę wykonać muszą pracownicy wyścigów konnych, gdyż robotnicy i rzemieślnicy zajęci byli przede wszystkim doprowadzaniem własnego lokum do jakiego takiego stanu użytkowania. Z końcem grudnia 1945 r. i w styczniu 1946 r. dwoma transportami 'kolejowymi przybyliśmy w całości na tor służewiecki. Z niemałym strachem patrzyłem na ogrom pracy, którą trzeba było wykonać, lecz „wyścigowcy” rozumieli, że grają o wielką stawkę: czy wyścigi będą, czy muszą zginąć.

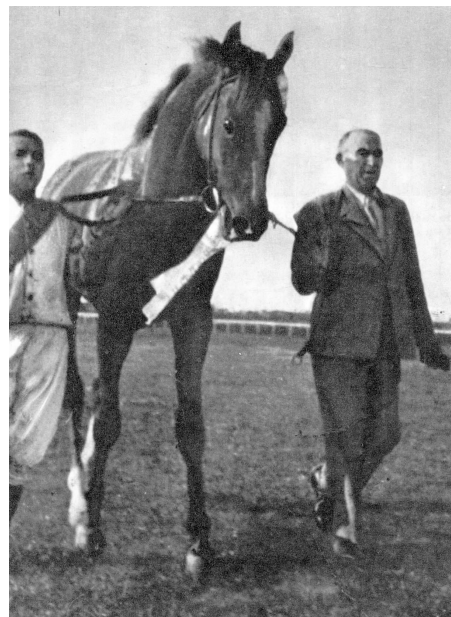
Praca rozpoczęła się natychmiast. Po oporządzeniu koni i ludzi oraz treningu, cały personel przystępował do porządkowania toru wyścigowego, roboczego, trybun, i stajen. Nie było człowieka, który by się uchylał od tej pracy, nie było chorych, malkontentów i niezadowolonych. Pracami kierowali dyrektor toru Tadeusz Possart oraz inspektor toru Wacław Bauer, przy współudziale wszystkich trenerów, dżokejów i całego personelu. Już w ciągu dwóch miesięcy wygląd toru bardzo się zmienił. Tor wyścigowy, roboczy i główny, pod fachowym kierownictwem inż. Romana Rogowskiego były do użytku, stajnie doprowadzone do porządku, jedynie trybuny wymagały natychmiastowego oszklenia. Wchodząc do kancelarii toru ze wszystkich stron słyszałem tylko: „szkło, szkło!” A trzeba go było około dwu wagonów. Dzięki pomocy Ministerstwa Rolnictwa udałem się na Śląsk skąd otrzymaliśmy potrzebny materiał. Był to wyczyn nie lada, biorąc pod uwagę, że cała Warszawa nie miała szkła

w oknach. Sądzę, że warszawiacy darują nam ten wyczyn, który wówczas zdawał się nam tak potrzebny.

W tym też czasie otrzymałem polecenie wyjazdu do Niemiec zachodnich, celem odebrania zagrabionych koni i wyjechałem tam w marcu 1946 r. z trzyosobową ekipą. Przed wyjazdem zwróciłem się do swoich współpracowników o nieustanną dalszą pracę, kontynuację robót i nie zawiodłem się. Po powrocie z Niemiec stwierdziłem, że prace nad doprowadzeniem całego toru do porządku są tak zaawansowane, że można myśleć o uruchomieniu wyścigów w Warszawie.

Termin rozpoczęcia wyścigów ustaliłem na początek lipca 1946 r. przewidując, że do tego czasu dojadą na tor konie z Niemiec, Austrii i Czechosłowacji, po które wyjechałem w maju. 7 lipca 1946 roku rozpoczął się w Warszawie sezon wyścigowy, który trwał do 17 listopada przy udziale już 167 koni. Rozegrano 237 gonitw w ciągu 33 dni.

Na zakończenie tego krótkiego sprawozdania niech mi będzie wolno w tym miejscu złożyć szczerze podziękowania ówczesnemu wiceministrowi rolnictwa Bolesławowi Podedwornemu za pomoc, jaką okazał całej rodzinie wyścigowej w jej pionierskiej prac nad odbudową hodowli konia polskiego oraz pomoc przy odbudowie i rozwoju polskiej tradycji wyścigów konnych.



Bohater pierwszych wyścigów w Lublinie i na Służewcu Izan (po The Cheetah). Biegał jeszcze mając dziesięć lat