



29

K R O N I K A O D B U D O W Y W A R S Z A W Y

Rok I

1 kwietnia 1946 r.

Nr. 5

TREŚĆ NUMERU

1. Jaka będzie przyszła Warszawa;
2. Warszawa 1945 - utrwalona;
3. Most Kolejowy pod Cytadela, Warszawską, odbudowany;
4. Cuda techniki;
5. Repatriacja ze Związku Radzieckiego;
6. Z dni odbudowy:
 - a) jubileusz Warszawy;
 - b) wyższe szkoły w toku zaopatrzenia;
 - c) dyskusja nad planami;
 - d) farmacja we własnym gmachu;
 - e) dwa pokolenia architektów przy pracy,
 - f) konkurs na gmach architektury;
 - g) Komitet Propagandy Odbudowy Stolicy,
 - h) porządki w Warszawie;
 - i) remonty na Mokotowie;
 - j) przy moście Poniatowskiego;
 - k) nowe linie komunikacji miejskiej;
 - l) wiosna w Warszawie,
 - m) Marszałek Tito w Warszawie i w B.O.S.
 - n) uchwała C.K.Z.Z. o pomocy w odbudowie Warszawy.

JAKA BĘDZIE PRZYSZŁA WARSZAWA

Od dnia 1 lutego r.h.w wielkim pawilonie wydziału Urbanistyki Biura Odbudowy Stolicy, na terenie dawnego szpitala Ujazdowskiego, rozwieszono kilkaset wykresów, zestawień, plansz i map, składających się w sumie na szeroko i dość szczegółowo pomyślany plan zabudowy przyszłej Warszawy. Przedstawione na tym pokazie prace, zdjęte dosłownie z rysowniczych, stanowią produkt wielkiej koncentracji myśli najlepszych urbanistów polskich, reprezentują rzetelny wysiłek, rozległą skalę przeprowadzonych studiów i badań przygotowawczych. Dzięki jasnym opracowaniom pozwalają widzowi wnikać ze zrozumieniem rzeczy w zasady planów, a także ogarnąć wyobraźnią obraz przyszłej, odbudowanej Stolicy Polski w całym bogactwie jej zadań i funkcji życia.

Oczywiście, mimo ogromu włożonej pracy, urbanisci Biura Odbudowy Stolicy nie mają pretensji do tego, że tylko oni posiadli tajemnicę potrzeb mieszkańców przyszłej Warszawy, że tylko oni zdają sobie sprawę z zadań, jakie pełnić winna Stolica Polski w zakresie administracji, nauki, kultury, gospodarki, że wreszcie, - oni tylko dalekosiętnym wzrokiem przebijają mrok czasów przyszłych i wiedzą, jakimi będą miasta naszych następców. Przeciwnie: w zrozumieniu, że Warszawa, jako Stolica, jest własnością każdego w Polsce człowieka, a jako jeden z dużych ośrodków międzynarodowego kontaktu i współżycia budzi słuszne zainteresowanie świata, urbanisci B.O.S. rezultaty swej pracy twórczej zaprezentowali wszystkim, którzy interesują się przyszłością Warszawy, oczekując na ten temat dyskusji i krytyki

Aby tę dyskusję i krytykę pobudzić, aby dać jej możliwość ujawnienia się, aby dokonać sprawy planów przyszłej Warszawy wywołać ruch myśli - Biuro Odbudowy Stolicy zorganizowało w sali wystawowej szereg konferencji dyskusyjnych z przedstawicielami prasy, nauki, sztuki, administracji państwowej, instytucji gospodarczych, organizacji społecznych i politycznych, duchowieństwa. Z pracami zapoznał się osobiście Prezydent krajowej Rady Narodowej - Bolesław Bierut oraz ministrowie Rządu Jedności Narodowej. Wszystkie zgłoszone wnioski, poprawki, uzupełnienia, projekty zmian - staną się tematem nowych studiów. Na ich podstawie przepracowany zostanie plan raz jeszcze, poczym ponownie rozpatrzony będzie przez sfery zainteresowane. Z chwilą, gdy zatwierdzą go czynnikami oficjalne, stanie się obowiązujący, decydować będzie generalnie o wszelkich poczynaniach odbudowy, zarówno tej doraźnej - na konieczny użytek dzisiejszych mieszkańców, cierpiących tyle niewygód i braków z racji nielostatku mieszkań, jak i tej, która tworzyć będzie Warszawę przyszłości.

Cały ten proces krytyki, dyskusji, poprawek, zmian i ostatecznej "redakcji" planu - będzie zakończony w lipcu - sierpniu r.b.

Czy nie za wielki pośpiech? Czy nie przydałyby się studia dłuższe, projektowanie bardziej precyzyjne, krytyka wnikliwsza, rozłożona w szerszych wymiarach czasu? Przecież plan generalny przyszłej Warszawy przesądza kwestię rozplanowania jej zabudowy na dziesiątki lat naprzód, decyduje na pokolenia przysze o formach jej rozwoju, o życiu mieszkańców, o proporcjach i racjonalności jej urządzeń publicznych, społecznych.

Pośpiech jest konieczny i uzasadniony. Istnieje wprawdzie silna presja dzisiejszych mieszkańców Warszawy w kierunku przyspieszenia odbudowy doraźnej, na bieżące potrzeby życia. Istotnie trzeba pracować z myślą o Warszawie, leczącej się z ran, lecz doraźne potrzeby nie mogą przesłonić, ani tym bardziej skrzywić Warszawy przyszłej, za którą jesteśmy odpowiedzialni przed pokoleniami, jakie przyjdą po nas. Pokolenie nasze, w spadku po okupantach, otrzymało ruiny zamiast miasta i stanęło wobec historycznej szansy zbudowania miasta na nowo. Szansy tej zaprzepaścić nie wolno. Musimy wykorzystać możliwości usunięcia znanych błędów i wad, nawarstwionych przeważnie bezplanową zabudową ubiegłych wieków.

Warszawa musi odrodzić się, jako miasto pomyślane nowoczesnie, o racjonalnie rozwiązanych problemach mieszkaniowych, komunikacyjnych, zdrowotnych, oświatowych, naukowych, gospodarczych, kulturalnych i wszelkich innych, związanych z potrzebami mieszkańców, związanych także i z potrzebami kraju całego, któremu służyć będzie z tytułu swej pozycji Stolicy.

Oczywiście rwaćemu w dzisiejszej Warszawie nurtowi życia, namowanemu w swych pilnych potrzebach odnowy względami urbanistycznymi, krępowanemu wiążącymi projektami - dokuczają węzłidła planów przyszłości. Lecz - trzeba to mocno powiedzieć - właśnie w interesie odbudowy doraźnej, tej - dla potrzeb dzisiejszego życia Warszawy, pośpiech w ustaleniu planów był jaknajbardziej konieczny, aby - z jednej strony położył tamę anarchji, w jaką pogrążyłaby Warszawę inicjatywa prywatna, a niekiedy i publiczna, nie wszystkie bowiem instytucje państwowe i społeczne rozumieją potrzebę koncepcji planu w odbudowie, a z drugiej strony - ułatwić, usprawnić, przyspieszyć nawet ową odbudowę doraźną, właśnie dzięki temu, że gotowe plany przyszłości zakreslają zarazem ogólne ramy, wyznaczoną przestrzeń, określone obiekty dzisiejszych potrzeb odbudowy.

Dzięki ustaleniu planu pełnej Warszawy, tej dla dnia dzisiejszego i tej dla jutra - każdy potent, każdy, kto pragnie odbudować taki, czy inny dom, otrzyma w Wydziale Ur-

banistyki B.O.S. jasną, wyraźną, szybką odpowiedź: tak, ten dom może być odbudowany, przewidzieliśmy go w układzie Warszawy jutrzejszej, albo: tamten - może być odbudowany, ale na lat dziesięć, potem musi ustąpić miejsca innym wymaganiom planu. Jeszcze inny obiekt wogóle odbudowany być nie może, bo plan odbudowy już w latach najbliższych przewiduje dla danego miejsca inne przeznaczenie.

Ustalone plany usuwają wątpliwości, przekreślają wahania. Ustalone plany pozwolą nam rozkręcić odbudowę na wielką skalę, gdy przyjdzie pomyślna koniunktura budowlana: będziemy gotowi, żeby ruszyć z miejsca w dużym tempie i dużej skali nowe osiedla mieszkaniowe, ośrodki przemysłu, dzielnice centralne, komunikację, słowem - przyszłą Warszawę.

Ustalone plany określają nasze stanowisko: wiemy, czego chcemy i jak chcemy, możemy pracować planowo, możemy budować szczegółowo z myślą o programie całości.

Poto, aby mógł powstać plan, należało przedtem przemysleć ogrom zagadnień, związanych z funkcjonowaniem miasta, z potrzebami mieszkańców, z rolą Stolicy. Należało ustalić przypuszczalną liczbę mieszkańców, zdecydować linię polityki mieszkaniowej, określić zadania gospodarcze, obliczyć potrzeby komunikacyjne, uwzględnić wymagania placówek naukowych, oświatowych, kulturalnych, artystycznych, zdać sobie sprawę z potrzeb administracji, czynników politycznych i społecznych, wziąć pod uwagę potrzeby terenów wypoczynkowych, sportowych, rozrywkowych. Słowem - zanim przystąpiono do kreslenia planu, trzeba było przemysleć i przeżyć w kategoriach rozumowych - życie miasta.

A jeszcze - nim powstawać mógł plan - trzeba było poznać dokładnie fizyczne warunki terenowe, budowę geologiczną, nawodnienie, układ morfologiczny terenu, trzeba było przeprowadzić najdokładniejsze pomiary i dokonać wielu innych prac wstępnych.

Mając gotowe wszystkie przesłanki programu miasta rozpoczęto właściwe prace urbanistycznego planowania: rozmieszczanie w przestrzeni ulic, parków, pasów zieleni, dzielnic, domów. koncepcja generalna przyszłej Warszawy rysuje nam miasto nowoczesne, pełniące wiele złożonych funkcji, obsługujących wielostronne potrzeby współczesnego człowieka. Na terenie, określającym granice miasta, w układzie logicznym, z punktu widzenia wymogów społecznych, gospodarczych, komunikacyjnych i innych - rozmieszczono poszczególne dzielnice, a zespół tych dzielnic stanowi miasto w nowoczesnym wydaniu.

Plan ogólny, wystawiony do wglądu publicznego, jest owocem wielu lat pracy, rozpoczętej przed wojną, kontynuowanej konspiracyjnie w latach okupacji. Nowy plan nie

zrywa z przeszłością Warszawy, lecz eliminuje jej wady i braki, uwzględnia skalę nowoczesnych wymagań i możliwości. Powstaną z gruzow zabytki dawnej Warszawy, z rumowisk dźwignię się Stare Miasto, przewycięży ruiny Nowy Świat i Krakowskie Przedmieście. Ożyją również stare szlaki komunikacyjne: os. Stanisławowska, ciąg Królewski Zamek - Belweder, os. Saska. Szlaki te nadal będą znaczące drogi historycznego rozwoju miasta.

Naczelnik Wydziału Urbanistyki B.O.S., arch. inż. W. Ostrowski, w następujących słowach określił cel, który realizują plany przyszłej Warszawy:

"Pragniemy nadać Stolicy właściwą treść społeczną, zbudować ją tak, aby nie stanowiła produktu scierających się sił gospodarczych, jak to było z miastami niedawnej przeszłości. Chcemy, by dawała wyraz treści o potrzeby materialne i duchowe człowieka, który musi być podmiotem, a nie przedmiotem planowania. Chcemy zapewnić jej ludności niezbędną powierzchnię na mieszkania i szkoły, ogrody i boiska, chcemy przeciwstawić dawnym, gęsto natłoczonym blokom mieszkalnym wzorowe, przestronne osiedla. Przy tych założeniach, nawet mniej ludna Warszawa zajęłaby większą przestrzeń od dawnej; byłaby znacznie rozleglejsza. Szukamy odpowiedniej formy plastycznej dla nowej treści społecznej. Pragniemy wyrazić społeczność właściwą skalą założeń architektonicznych.

"Jeżeli to wszystko nam się uda - będzie Warszawa. świadectwem istotnej wielkości Narodu i Państwa."

Punktem wyjścia koncepcji urbanistycznej nowej Warszawy jest zachowanie na dawnym miejscu śródmieścia, rozmieszczonego w oparciu o szlak, wiodący od Starogo Miasta do Belwederu, na skarpie wislanej. Na śródmieście złożą się - według nowych planów - trzy zasadnicze pasy dzielnicowe, idące w kierunku równoległym do Wisły. Pas pierwszy znajduje się pomiędzy skarpią wislaną, a historycznym ciągiem Zamek - Belweder. W pasie tym rozmieszczone zostaną instytucje społeczne o zasięgu ogólnopolskim, o charakterze kulturalnym, politycznym, społecznym i gospodarczym. W pasie tym budowane będą domy niewysokie, z perspektywą na Wisłę, obramowane zielenią.

Drugi pas śródmiejski zawarty będzie pomiędzy ciągiem Zamek - Belweder, a ulicą Marszałkowską. Znajdą tu pomieszczenie urzędy państwowe, ministerstwa, administracja państwowa i samorządowa.

Pas trzeci - zamknięty pomiędzy ulicą Marszałkowską a Towarową - stanowić będzie dzielnicę biurowo-handlową, siedzibę kierownictw przemysłu, spółdzielni i t.p. W pasie tym budowane będą między innymi nowoczesne, wysokie domy, t.zw. wieżowce (ale w skali warszawskiej) obok innych typów tego rodzaju budownictwa. Wieżowce, gorząc wielkością nad zabu-

dową poprzednich dwóch pasów, podkreślą, wysokim akcentem panoramę Warszawy, ogladaną od strony Wisły.

W planie nowej Warszawy Stare Miasto zostanie utrzymane w swym dawnym charakterze artystycznym i nadal będzie dzielnicą mieszkalną.

W bezpośrednim sąsiedztwie śródmieścia przewidziano śródmiejskie dzielnice mieszkalne, których zabudowa pozwoli na skoncentrowanie dużej stosunkowo liczby mieszkańców na względnie małej powierzchni. Dzielnicami tymi będą: Muranów na północy i Mokotów na południu. Dwie te dzielnice zapoczątkują pasy dzielnic mieszkaniowych, położonych dalej od śródmieścia.

W południowej części śródmieścia mieścić się będzie dzielnica uniwersytecka, w której zgrupowane zostaną wszystkie wyższe zakłady naukowe, rozmieszczone w sposób, ułatwiający kontakt jednostek współpracujących ze sobą.

Na zachód od trzeciego pasa śródmiejskiego, powyżej Towarowej, rozciągac się będzie zachodnia dzielnica zaopatrzenia, t.zn. przemysłu nieuciążliwego dla miasta. Znajdą się w niej zakłady wytwórczości i składy spożywcze, przemysł wzorcowy i precyzyjny. Będą one lokowane w zależności od usytuowania dzielnic oraz arterii komunikacyjnych, w bliskości bocznic kolejowych, kanałów wodnych, dróg dla ciężkiego ruchu samochodowego.

Plany przyszłej Warszawy przewidują trzy centralne punkty pracy przemysłowej: daleka Wola, oparta przede wszystkim o sprawne połączenia kolejowe i ciężką trakcję samochodową, a po stronie praskiej - Żerań oparty o rozbudowany port śródlądowy i kanał wodny oraz przemysł kamionkowski, położony na wschód od śródmieścia praskiego.

Drobny przemysł typu precyzyjnego i zaopatrzeniowego rozrzucony będzie w dzielnicach mieszkaniowych.

Przyszła Warszawa dysponować będzie licznymi terenami wypoczynkowymi. Wypoczynek wiąże się ściśle z życiem społecznym i stanowi jedną z form tego współżycia. Normalne tereny wypoczynkowe, przeznaczone dla ludzi najbliższego kręgu terenowego, znajdują się w każdej dzielnicy mieszkalnej, a także - w powiązaniu z zakładami pracy.

Nadto potrzebne są jednak Warszawie tereny wypoczynkowe na skalę stołeczną, a więc: wielkie muzea, teatry, sale koncertowe, pałace wystawowe, parki. Będą one budowane i zakładane w najbardziej reprezentacyjnych partiach Warszawy lewobrzeżnej, w pasie przyskarpowym.

Tereny wypoczynkowe, związane z dzielnicą mieszkalną, lub zakładem pracy, przeznaczone będą na wypoczynek i rozrywkę codzienną w godzinach popołudniowych.

Urządzenia na większą skalę zaprojektowane, położone w bardziej odległych punktach miasta, będą bardziej wyspecjalizowane, mieszkańcy korzystając z nich będą w dni wolne od pracy.

Na Czerniakowie i Siekierkach powstaną wielkie urządzenia sportowe, na miarę olimpijską.

Aby powiązać wszystkie dzielnice i tereny Warszawy - projektowana jest bogata sieć komunikacyjna, gęsta i zróżnicowana. Komunikacja ma charakter obsługowy. Opracowany został zróżnicowany układ drogowy, który odpowiadać będzie różnym typom potrzeb. Główny nacisk położony będzie na komunikację samochodową. Sieć drogową oprze się na dwu zasadniczych kierunkach: 1. równoległym do Wisły, północno - południowym i 2. prostopadłym do niej, w kierunku wschodnio-zachodnim. Podstawą pierwszej będzie poszerzona na odcinku Plac Zbawiciela - Ogrod Saski (aż do Łódzkiej i Zielnej) ulica Marszałkowska; drugiej - Aleje Jerozolimskie.

Plan przewiduje kilka rodzajów arterii ruchu. Pierwszy typ stanowić będą arterie przelotowe, pracujące dla całości warszawskiego zespołu miejskiego (zespół dzielnic centralnych i odleglejszych; po: Modlin, Górę Kalwarię, Piaseczno, Wołomin). Typ drugi - drogi miejskie, trzeci - arterie międzydzielnicowe, czwarty - wewnętrzne drogi dzielnicowe.

Wzdłuż głównych pasów mieszkalnych pojdzie szybka kolej miejska, która stanowić będzie najbardziej masowy środek komunikacji.

Układ kolejowego węzła warszawskiego opiera się na średnicy wschodnio-zachodniej, przechodzącej przez środek srodmieścia. Będzie ona przeznaczona dla ruchu miejskiego i dalekiego osobowego.

Druga średnica wschodnio-zachodnia, przechodząca przez Wisłę mostami pod Cytadelą, przeznaczona będzie dla ruchu towarowego. Połączy ona dwie stacje rozrządowe, położone na prawym i lewym brzegu Wisły.

Warszawski węzeł kolejowy musi być ulepszony, spłaty komunikacji kolejowej wymagają nowych terenów. W tym kierunku pracownia komunikacyjna B.O.S. współpracuje z Dyrekcją Kolejową warszawską.

Wisła, duża arteria średnicowa z południa na północ, zostanie wzbogacona węzłem portowym na Teraniu i kanałem wodnym Wisła-Bugó-Narew. Konieczna jest też w Warszawie tania komunikacja wodna dla ruchu towarowego drobnicowego oraz pasażerskie tramwaje wodne.

Procz dzielnicy mieszkaniowej w srodmiesciu, przewidziane sã cztery grupy dzielnic mieszkaniowych o zabudowie mniej intensywnej w porownaniu ze srodmiesciem. Dzielnice te przewidziane sã dla wiêkszych rodzin, posiadajãcych dzieci. Będã to dzielnice następujãce:

- 1) grupa pólnocnych dzielnic mieszkalnych, obejmujãca Źoliborz, Piaski i Bielany,
- 2) grupa zachodnich dzielnic mieszkalnych: Koło, Wola, Szczęśliwice i Rakowiec,
- 3) grupa pólnudniowych dzielnic mieszkalnych: Wierzbno, Służewiec i Sielce,
- 4) grupa prawobrzeżnych dzielnic mieszkalnych rozpada siã na trzy czãści:
 - a) pólnocna - Brodno, Pelcowizna i małe osiedla na Teraniu, - ciãżãca ku wielkiej dzielnicy przemysłowej na Teraniu;
 - b) wschodnia - Targówek, Kamionek i Grochów, ciãżãca ku centrum Pragi oraz skupieniu wytwórczości na Kamionku i
 - c) pólnudniowa - Saska Kępa, ciãżãca ku centrum Pragi i srodmiesciu.

Tak wyglãda w zarysach najogólniejszych plan przyszłej Warszawy. Zdołaliśmy zaledwie naszkicować bardzo ogólnie poszczególne elementy. Będziemy je omawiać obszerniej w następnym numerach.

--- 000 ---

WARSZAWA 1945 UTRWALONA

Zachować obraz Warszawy takiej, jakã była dawniej, za naszej pamięci.

Zachować obraz tego wszystkiego, co stanowiło jej piękno i wartość, co ją wyróżniało pośród innych miast, co jej ulicom nadawało cechy, wyróżniające się z szablonu i szarzyzny ulic wielkiego miasta.

Gdyby można było utrwalic to, co widzieliśmy codziennie, co mijaliśmy na kaŹdym kroku naszego przedwojennego Źycia, co nam barbarzyński okupant odebrał na zawsze.

Gdyby można było utrwalic te resztki, które zobaczyliśmy, powracajãc do Warszawy, resztki skazane na zagładã

Przez nieubłagane prawa przyrody - niszczące wciąż, z których tylko bezkształtna miazga gruzu i popiołu w naszych oczach powstaje.

Utrwalic? To słowo nasuwa na myśl i uprzytamnia ogromną rolę, którą w odbudowie Warszawy, a przede wszystkim jej zabytków historycznych, może odegrać fotografia.

Niestety, przedwojenne zbiory fotograficzne, rozproszone i zdziesiątkowane, jak cały nasz dobytek kulturalny, wystarczyć nie mogą.

Należało od pierwszej chwili wejścia do zburzonego miasta utrwalic to, co jeszcze choć na kliszy dałoby się ocalić od zniszczenia, zapomnienia, nicości.

Należało nie tylko odtwarzać obrazy ogólnie przedstawiające takie, czy inne widoki miasta, ale systematycznie, krok za krokiem, kolumna za kolumną, posąg za posągiem, zbierać wszystko, układać, inwentaryzować.

Od pierwszych niemal dni działalności Wydziału Architektury Zabytkowej B.O.S. praca taka jest prowadzona.

Pracownia Inwentaryzacji Fotograficznej Zabytków dokonała wielu tysięcy zdjęć wartościowych obiektów, wielu takich, które już dziś nie istnieją.

Zaczynaliśmy tak: jeden aparat "Leica" rosyjskiej produkcji, zupełny brak materiału i sprzętu. Pierwsze zdjęcia (zburzona kolumna Zygmunta, pałac Potockich, grożące zawaleniem mury, niosące na sobie wyjątkowej wartości sztuki - terie z końca XVIII wieku) robiliśmy na taśmie niepewnej jakości, gdzieś z "rajzy" przewiezionej; wywoływanie, czy zmiana filmu odbywała się wieczorem, pod kocem, odbitek nie było na czym robić wogóle.

Przebieżaliśmy gruzy Warszawy wzdłuż i wszerz. Obeszliśmy i poznaliśmy wszystkie zakątki tak dokładnie, jak chyba nikt przedtem, ani potem.

Obraz Warszawy 1945 roku jest utrwalony. W przejrzystych kartotekach, w okienkach kasetek - leżą negatywy, które pozostaną na zawsze pamiątką, wspomnieniem, a przede wszystkim dokumentem dzisiejszego stanu rzeczy.

Pracownia jest dzisiaj dobrze wyposażona, tak dobrze, jak tylko przy skromnych możliwościach finansowych, przy dzikim stanie rynku fotograficznego, można ją było wyposażyć.

Kamera fotograficzna zanotowała szereg wypalonych domów - kikutów, potrzaskane pomniki i dzieła sztuki, otwory do założenia min, powiercone w posągach i stiukowych kolumnach królewskiego pałacu w Łazienkach; wspinała się na szczyt

Prudentialu, obejmując szeroką perspektywę martwych ulic, Plac Napoleona, jak kretowisko porwany lejami, zakradała się do podkopów i barykad, w których ludność Warszawy spędziła straszliwe 2 miesiące powstania, do lochów Gestapo, kosmi ludzkimi zawałonych, utrwaliła zrujnowane Domy Boże, pełne słońca i gruzu.

Dzięki fotografii łatwo i szybko pomierzone i nakreślono elewacje wypalonych, niedostępnych murów.

Teraz już zmienia się charakter naszej pracy. Utrwalamy postępy odbudowy. Oto - studnia Stanisławowska na Tłomackim - w ruinie, w rusztowaniach i zabezpieczona. Oto - straszliwy chaos spalonych łazienek, ruiny kościoła św. Krzyża, pałacu pod Blachą; a oto - te same obiekty, pokryte siatką rusztowań, tyjące na nowo wyętaną pracą, urągające świeżemu czerwieni, cegły dzieła zniszczenia. Widzimy nowoczesne metody konstrukcyjne, użyte do restauracji starych bulw; widzimy odkrywane przy pracach konserwatorskich nowe, nieznane przedtym szczegóły.

Ale nie tylko widzimy. Możemy każdemu pokazać dziś i w przyszłości. Opowiadania nasze o straszliwym, barbarzyńskim, planowym zniszczeniu Warszawy i jej zabytków - spotykają się nieraz z niedowierzaniem zagranicą. W fotografii mamy dokumenty, które każdego mogą przekonać.

Wreszcie zbiory fotograficzne, zarówno dawniejsze, jak i obecne umożliwią nam odbudowę wartościowych fragmentów miasta, ściśle według ich dawnego wyglądu.

--- 000 ---

MOST KOLEJOWY POD CYTADELA WARSZAWSKĄ

Dwa mosty kolejowe łączyły przed wojną Warszawę z Pragą: most pod Cytafelą, obsługujący przeważnie ruch towarowy i most na linii średnicowej, przeznaczony w znacznej mierze dla komunikacji pasażerskiej dalekobieżnej i przelotowej, podmiejskiej. Obydwa te mosty, jak i wszystkie inne - zostały zburzone przez Niemców. Most pod Cytafelą był bardzo systematycznie i starannie zaminowany - to też zniszczenie tu było ogromne.

Most składał się z siedmiu par przęseł, przytym były to właściwie dwa jednotorowe mosty, zbudowane na wspólnych filarach. Z czternastu przęseł - zwałonych zostało dwanaście. Zburzone zostały filary oraz cały przyczółek od strony Cytafeli. Tylko dwa podwójne przęsła od strony warszawskiej leżały na suchym terenie - pozostałe tonęły w wodzie.

Natychmiast po zdobyciu Warszawy wojska radzieckie zbudowały most kolejowy na drewnianych filarach, przez który do dziś odbywa się komunikacja kolejowa.

Już w marcu 1945 r. rozpoczęły się pierwsze prace pomiarowe przy odbudowie mostu, a sama odbudowa - w maju tegoż roku.

Odbudowę mostu wykonywały dwa przedsiębiorstwa: inż. M.Natorf i S-ka oraz Strączyński i Czarnota-Bojarski, które - dla wykonania tej odbudowy - zjednoczyły się. Inicjatywa przedsiębiorstw, pomysłowość, zdolność improwizacyjna techników oraz znana umiejętność polskiego robotnika przystosowywania się do złych warunków technicznych pracy - pozwoliły na rozpoczęcie odbudowy bez czekania na sprowadzenie, lub wykonanie odpowiednich maszyn, czy narzędzi. Natomiast w trakcie robot uzupełniano inwentarz sprzętu, tak, że w końcowej fazie robot dysponowano urządzeniem nowoczesnym, doskonale przystosowanym do budowy wielkich mostów.

Ale - początek był bardzo trudny. Udało się wprowadzić przedsiębiorcom zebrać swój fachowy personel, który ilościowo i jakościowo rosł w miarę powracania fachowców z obozów, jednak trudności narastały ciągle. Składy, w których znajdowały się maszyny, narzędzia i materiały pomocnicze, były spalone, a jeżeli chodzi o surowce to np. dla wybrania odpowiedniego budulca - trzeba było posyłać fachowców wprost do lasów państwowych. Zato transport od początku działał sprawnie. Nie czekano na wykonanie torów żelaznych i "narazie" zastąpiono je drewnianymi. Odbudowywano jeden tor, filary zaś restaurowano wszystkie odrazu dla zbudowania później mostu drugiego dla drugiego toru.

Odbudowano najpierw pięć zniszczonych filarów, z czego dwa były zrujnowane nawet w swojej podwodnej części, wobec czego prace remontowe wykonano w dzwonię. Przy czolek mostowy od strony Cytadeli był tak zniszczony, że trzeba było wkopywać się na pięć metrów w głąb ziemi dla dostania się do nienaruszonych przez miny części. Z dwóch podwójnych przęseł, leżących na suchym terenie od strony warszawskiej, w kilku miejscach rozerwanych oraz z przęseł leżących w wodzie - wybierano materiał, cięto go ręcznie i acetylenem, łatano tak, aby z tego materiału wybudować cały most jednotorowy. Przęsła podniesiono na właściwą wysokość, wybudowano rusztowanie i w miarę postępu robot - przesuwano je w poprzek Wisły ku środkowi. Tak samo szła robota od strony Pragi.

Nieraz trzeba było przesuwać przęsło po linii drugiego toru, a po osiągnięciu odpowiedniej odległości - wsuwano je na linię toru pierwszego. Robota prowadzona była jednocześnie z obu stron Wisły - tu i tam działały jednocześnie organizowane magazyny i warsztaty. Keszta żelaza, która nie dała się zużytkować, została zmagazynowana i idzie do hut na szmelc.

Ponieważ nawet przy największej oszczędności i staranności materiał żelazny z rozbiórki nie wystarczył do odbudowy - zamówiono w hutach około 140 ton konstrukcji

stalowych, które zostały na czas dostarczone i zmontowane.

Liczba zajętych przy odbudowie pracowników wahała się od 500 do 700. Jeszcze dziś, w końcowej fazie odbudowy, pracuje około 250 ludzi. Personel techniczny i biurowy wyraża się 10% ogólnie zatrudnionych pracowników. Pomimo niepomysłnych warunków pracy - liczba zachorowań jest znikomo mała. Na plus organizacji zapisac należy fakt, że od marca do maja zdarzył się tylko jeden wypadek przy pracy - w pierwszej fazie odbudowy.

Wrogiem budowniczego mostow i czynnikiem opóźniającym budowę jest woda i ruch lodow. W omawianym przez nas okresie - sześć razy przerywano roboty z powodu wysokiego stanu wód na Wisle w ciągu lata i na jesieni. Ruszenie lodow na Boże Narodzenie wyrwało rusztowanie z dwóch przęseł i trzeba było na nowo je ustawiac.

Lodochod na początku lutego r.b. zastał kierownictwo robot w stanie całkowitego pogotowia. Ponieważ przewidywano, iż lodochod może zabrac rusztowania z czterech przęseł od strony Pragi - zawczasu zarządzone pospiech, ponaglono robotników wysokimi premiami, zarządzone pracę na akord i wygrano walkę z lodochoodem: ukończono przesunięcie i ustawienie czterech przęseł do 4-go lutego. Przed nadejściem mas lodowych zdążono rozebrac rusztowania prawie całkowicie i tylko niewielka ilość pali została zabrana przez lodochood. Gdyby nie ten, pełen ofiarnosci, wysilek robotników - rusztowania z pewnością zostałyby uniesione przez lody, a ustawienie nowych przedłużyłoby roboty o 2 - 3 miesiące.

Dzisiaj oglądając most na jednym torze całkowicie wykończony - trudno jest zdać sobie sprawę z ogromu wykonanej w stosunkowo krótkim czasie pracy. Tylko fachowiec może zrozumiec, co znaczy owo cięcie, spawanie, prostowanie, łatanie i dopasowywanie tysięcy sztuk pogniętego i poszarpanego materiału stalowego; owo odbijanie nitow, wybieranie z różnych przęseł odpowiadających sobie części; ta cała łatanina, oszczędzająca surowiec i transport i czas. Most, po którym - nim słowa te dotrą do czytelnika - rozpocznie się normalny ruch kolejowy, jest widomym znakiem sprawności technicznej i organizacyjnej pracowników odbudowy węzła warszawskiego. Nadzór techniczny nad odbudową wykonywało kierownictwo Odbudowy Węzła Warszawskiego.

Natychmiast po ukończeniu tego jednotorowego mostu - rozpoczęto prace przy odbudowie drugiego, opartego na tych samych filarach. Praca będzie tym razem łatwiejsza. Cała konstrukcja stalowa wykonywana jest w hutach. Będzie to most typu spawanego według systemu prof. Szelągowskiego. Konstrukcja taka jest lżejsza, bardziej prosta w montażu, a przede wszystkim tańsza. Drugi most - według obliczeń kierownictwa odbudowy - ma być ukończony do listopada 1946 r.

C U D A T E C H N I K I

Wszystko jest względne. Gdybysmy oceniali warszawę dzisiejszą w świetle porównań z latami naszej "spokojnej prosperity", to musiałoby się stwierdzić, że jest paskudnie. Niezałatane dziury w chodnikach, błoto, kurz, niesprzątnięte gruzy rozwalonych budynków, coraz to nowe kupy gruzów (z rozbiórki "wraków" domów) na już posprzątanym ulicach, tramwaje z nieznośnymi przesiadkami, mostów niema, rozbite czołgi i auta na bocznych ulicach - rozpacz!

Ale jeżeli zechcemy skrócić nieco rozpiętość porównań i przenieść się pamięcią do wiosny roku 1945 - ocena wypadnie wręcz przeciwnie.

Już w kwietniu 1945 r. sygnalizowano znakomite polepszenie sytuacji, ocenianej z Krakowa. "Od paru dni uruchomiono pociągi bezpośrednie do Warszawy"... Odchodzą rozkładowo o godz. 13-tej z Dworca Głównego! Więc - wracaliśmy z Krakowa do Warszawy. Z parominutowym opóźnieniem podstawiono długi sznur otwartych węglarek o różnych fasonach. Pasażer otwierał klapę w wysokiej sciance węglarki, opierał się dwiema rękami o krawędź pomostu i po energicznym odbiciu się od peronu - układał się brzuchem w pełnym ekwipunku na podłodze wozu, usypanej na dwa palce miałem węglowym z poprzedniej podróży wagonu. Po paru konwulsyjnych drgawkach karpia, wyrzuczonego na ziemię - udawało się wyciągnąć zwieszające się nogi z tłumu napierających i utwierdzić się w pozycji stojącej w cichym zakątku węglarki. Po całonocnej walce o własną głowę ze spadającymi w ciemnościach z góry rzeczami i tobołkami - dojeżdżało się na stojąco w stanie mocno sprasowanym, ale "bez przesiadania", po kilkunastu godzinach jazdy do Warszawy - już reaktywowanej Stolicy.

"Stolica troglodytów"! Ulic nie było, tylko niedoczyszczone trasy wśród rumowisk, czasem okop, wśród gór gruzów przebity. Dookoła - pucharatane szkielety kamienia o czarnych oczodołach dziur okiennych, bez ram i szyb. Kominy, kikuty słupów i scian, sterczące w niebo, powyginane pokrętnie belki - wielkie, małe, przeróżnych kształtów i rozmiarów, siatki, kraty i nieskończone góry cegieł, kamieni, brył betonu..... Resztki barykad, przewracane tramwaje, martwe samochody, spalone czołgi.

I - gdzie niegdzie już praca. Pochylone postacie obdartych i wygłodzonych łachmaniarzy, grzebiących w chaosie, wyskrobujących zgrabiałymi palcami przejazd. Na przyszłość. Dla tej oczekiwanej z niecierpliwością "komunikacji", dla transportu, którego niema..... Długie sznury kobiet z brygad pracy, podających sobie z rąk do rąk pojedyncze cegiełki do powoli rosnących sztabli.

Denerwująca powolność i niezaradność. Ludzie sarkają. Śnią im się mechaniczne transportery, po których cegła cegłą goni, amerykańskie ekskawatory, sznury samochodów. Przecież to kpiny taka robota! Warszawa za sto lat się nie odbuduje.....! A tu - nic. Ani łopaty, ani kilofu, ani wiodeł. Wszystko od początku, jak w pierwsze dni tworzenia!

Później - długie, niekończące się przez cały niemal dzień kolejki przy pompach z wodą, z garnuszkami, ron-delkami, puszkami od marmelady. A wody potrzeba dużo - na strawę, mycie się, pranie, na kanalizację.

A życie płynie... Mieszka się w norach, urzęduje się w dziurach, w przewietrzanych na przestrzał "pokojach", siedząc na starych skrzyniach, podporkach, kozłach - bez pretensji. Wszystko idzie z denerwującą powolnością. Nic się nie dzieje. Niezadowolenie, kpiny, sarkazm - coraz bardziej jadowity. BOS niedołężny, BOS bezsilny, BOS robi bez planu. Organizm leży rozbity, zdruzgotany. Trzeba go leczyć. Konieczny jest plan, hierarchia potrzeb!

Ale okazuje się, że hierarchii nie ma. Bo wszystko jest potrzebne naraz. Niema stopnia ważności dla życia. W rozrzuconej czasce mózg nie trzyma się. Wątroba rozszadzona, płuca zaognione, arterie poprzerywane, członki połamane. Co jest główne? Najgłówniejsze? Od czego zaczynać?

Przede wszystkim potrzebni są ludzie. Ludzie są. Płyną niepowstrzymanym strumieniem. I ci potrzebni i ci mniej potrzebni. I jedni i drudzy muszą mieszkać. A więc mieszkania! Tam, gdzie są ludzie i praca - potrzebne są organy dysponujące i wyżywiające. A więc urzędy! Im więcej ludzi - tym więcej dzieci. Więc szkoły! I szpitale i aprowizacja i handel i przemysł... A to wszystko nie może istnieć bez transportu, mostów, dróg, kolei, magazynów, narzędzi, węgla....

Wszystko bezradziejnie zazębia się, nie licząc się z żadną hierarchią, z żadnym pierwszeństwem, bo jedno bez drugiego nie istnieje. Rzeczy wielkie i najważniejsze utykają w tysiącu rzeczy drobnych, najdrobniejszych, których brak wszystko hamuje. A do wszystkiego potrzebny jest transport i jeszcze transport, a do transportu - benzyna, węgiel, elektryczność.... Błędne koło wzajemnej, nierozrwalnej zależności.

I okazało się, że jeden jedyny organ, który, choć zbiedzony, w pełnym zdrowiu ocalał - to serce, które pomimo wszystko pulsuje, coraz mocniejszego nabiera tętna, popycha krew, przepycha przez odporne arterie i dźwiga się z letargu, popierane wielkim, nieokiełznanym, zniecierpliwionym i zażartym Duchem, któremu wszystko się w daje zbyt powolne, zbyt słabe.

Ktoś bowiem potrafi odpowiedzieć w jaki "techniczny" sposób rozbita Warszawa potrafiła wyruszyć od zera do poł miliona mieszkańców i wszystko w swoich ruinach zmieścić? Nie tylko zmieścić, ale jako tako i wyżywić. Więc transport też działa, skoro to całe wyżywienie potrafił dowieźć.

..... że dynamikę ruchu głównych arteryj Warszawy można już dziś niemal porównać z Picadilly czasów normalnych, a most drewniany przez Wisłę z London Bridge.

..... że dziś można przebyć miasto wzdłuż i wszerz w tramwajach i samochodach nawet na Żoliborz, do którego z Mokotowa przed pół rokiem można było dostać się tylko piechotą, a komunikacja z zabojczą powolnością rosnąca przez przypadkowe dojazdy, później przez organizowane już furmanki i ciężarówki, dorosła aż do prawdziwych trolleybusów moskiewskich i piętrowych autobusów londyńskich, z miejsca "usynowionych" i po swojsku ocarzczonych "trajlusiami" i "piętrusiami".

że woda z kranów leci, jak przed wojną, że kanalizacja spokojnie robi, co potrzeba, gaz cisnie, jak za najlepszych czasów, a światło ~~szkika~~ ze wszystkich niemal okien, gęsto zamieszkałych kamienic.

To wszystko tworzyło się niepostrzeżenie, dobierało się kropelka po kropelce, w dozach homeopatycznych. Z każdej nowej linii tramwajowej obywatel cieszył się, jak z prezentu świątecznego, a dziś już tak się przyzwyczaił, że uważa to za normalny stan rzeczy i nie pamięta, gdzie jakie numery kursują.

I wreszcie - po roku tego homeopatycznego leczenia, kiedy robiło się tylko rzeczy najpotrzebniejsze do przetrwania - teatry grają, opera śpiewa, rozgrabione biblioteki działają, a nawet powstają z niczego twory nowe, biblioteka, jak B.O.S.U., gdzie w ciągu roku, książka po książce, wykupywane na ulicach, lub od zrujnowanych właścicieli, narodziło się nowe ciało architektoniczno-techniczne, gdzie wśród rzadkich okazów Varsaviany i starych ksiąg, cieszą oko bogate grzbiety największych encyklopedyj od Britannica do Rosyjskiej włącznie.

wszystko razem wzięte - wygląda na magię czarodziej-ską. Stolica żyje i widac, że żyć będzie, dźwigana mocnym i wielkim DUCHEM.

Bo to nie "technika" wcale. Tej jeszcze niema, dopiero - rodzi się. To jest poprostu żywioł, a raczej najprawdziwsza w świecie Robinzonada.

Ten rok udręceń, "bałaganu", "wielkich błędów" prymitywu, dziecinnej nauki tworzenia, wyskrobywania palcami i ściągania ruin sznurami - dał niespodziewane, a zdumiewające wyniki. Należy tylko obiektywnie zważyć różnicę pomiędzy wiosną r.1945 - a przedwiosniem r.1946.

REPATRIACJA ZE ZWIĄZKU RADZIECKIEGO

W miesiącach wiosennych spodziewany jest powrót większej ilości repatriantów z Z.S.R.R. Już są zapowiedziane liczne transporty.

Państwowy Urząd Repatriacyjny zorganizował w miejscowościach granicznych, przez które przejeżdżają transporty z głębi Rosji, Ukrainy, Azerbejdżanu, Uzbekistanu - szereg punktów etapowych.

Na granicznych punktach etapowych czynne są placówki P.U.K. i Czerwonego krzyża, które - niezwłocznie po przybyciu transportu - biorą pod swoją opiekę przybyłych, rozdzielając posiłek w postaci gorącej kawy i chleba z marmeladą.

O ile transport zatrzymuje się przez kilka godzin podawana jest pożywna zupa. Oczywiście pograniczne punkty etapowe nie są w stanie zatrzymać transportu na pełną dobę, lub kilka dni, gdyż brak baraków, urządzeń i t.p.

W czasie postoju transportu załatwiana jest rejestracja, wydawanie dokumentów i udzielana jest w szerokim zakresie pomoc lekarska. Poza tym udzielane są informacje, dotyczące otrzymania pracy, lub osady na ziemiach zachodnich Polski.

Po takim pierwszym przyjęciu rodaków na granicy - transport kierowany jest dalej.

Transporty, przejeżdżające przez Rzeszów, udają się w kierunku Krakowa, a nadchodzące z Brześcia nad Bugiem - przez Białystok i inne punkty - kierowane są na Warszawę.

Pomimo bardzo ciężkich warunków, w jakich znajduje się Warszawa - przygotowano tu i zorganizowano taki aparat do przyjmowania repatriantów, na jaki pozwalają warunki. Pomoc ta jest zresztą zadawalająca i wystarczająca, co stwierdzają sami repatrianci.

A więc w Warszawie na Dworcu Wschodnim, a zwłaszcza na Dworcu Wileńskim (Radzymińska 94) - ustawiono specjalne baraki, wewnątrz bielone, ogrzewane i czyste. Na miejscu jest kuchnia i obszerna sala jadalna, utworzona z jednego z magazynów kolejowych. Mieszczą tu również Biura P.O.n., które załatwiają sprawy, związane z wypłatą zasiłków, udzielaniem informacji, wydawaniem biletów indywidualnych na przejazd do rodziny, lub na ziemię zamodnie i t.p. Stąd też ruszają zbiorowe wyjazdy na ziemię odzyskane.

W specjalnym baraku, zaopatrzonym w łóżka i posciel z darow UNKRA - znajduje się izba charych, w której otrzymują opiekę wyczerpani, bądź podróżą, bądź dławilowym niedomaganiem organizmu. Godzienna obecność lekarza oraz stałe dyżury (dzień i noc) dwóch sanitariuszek, które zakładają opatrunki i opiekują się chorymi - zapewniają dostateczną opiekę lekko chorym. Chorzy obłożnie, którzy potrzebują specjalnych i długotrwałych zabiegów - wysyła się do jednego z szpitali warszawskich. W oddzielnym baraku mieści się łaźnia i odwszalnia. Wszyscy repatrianci otrzymują mydło do kąpielii.

Całodzienne wyżywienie smaczne i pożywne oraz zasiłek pieniężny do Zł. 1.000.- dają repatriantom możliwość przetrwania krótkiego okresu, potrzebnego do zainstalowania się na ziemiach zachodnich, dokąd są przede wszystkim kierowani.

W barakach na Dworcu Wileńskim, na Dworcu Wschodnim na Pradze i na Dworcu Zachodnim, gdzie istnieją takie same punkty etapowe i warunki, jak na Dworcu Wileńskim - repatrianci mają prawo korzystać z trzydniowego, bezpłatnego pobytu.

Równocześnie z działalnością P.U.R. rozwijają akcję opieki ulicznej na tych samych punktach: Czerwony Krzyż, Komitet Opieki Społecznej i "Caritas", które dysponują domami noclegowymi, udzielają pomocy odzieżowej, sanitarnej i żywnościowej.

Akcja osiedlania repatriantów na ziemiach zachodnich wkracza obecnie na nowe tory. W związku z zawarciem umów między władzami polskimi i władzami okupującymi Niemcy - prowadzone jest wysiedlanie Niemców z ziem zachodnich. Na miejsce wysiedlonych - władze polskie kierują przede wszystkim repatriantów ze Związku Radzieckiego. Daje to im gwarancję szybkiego zagospodarowania się, zabezpieczenia swojej egzystencji i rodziny.

Również w innych miejscowościach Polski czynione są pospieszne przygotowania na przyjęcie większej liczby transportów z repatriantami. Krakowska Dyrekcja Kolei i Oddział P.U.R. w Krakowie przygotował już większą ilość wagonów kolejowych, baraków i wszelkich niezbędnych urządzeń, aby usprawnić przeładunek i transport do odpowiednich miejscowości na ziemiach zachodnich.

Na akcję, związaną z przyjęciem, zaopatrzeniem i osiedleniem repatriantów, władze wyasygnowały 10.000.000.- złotych.

Przy sposobności należy zwrócić uwagę repatriantów, że samowolne odłączenie się od transportu i poszukiwanie na własną rękę zamieszkania w Warszawie, lub jej okolicach, jest nie wskazane, gdyż naraża repatrianta na niepotrzebną stratę czasu i pieniędzy, ze względu na kompletny brak mieszkań w tak zniszczonym osrodku, jakim jest Warszawa. Zdarzały się już wypadki, że repatriant po dwuniesięcznej "samodzielności" zgłaszał się ponownie do P.U.R. z prośbą o skierowanie go na ziemie zachodnie. A przecież przez ten

czas mogłoby się już zagospodarować i polepszyć swą dolę.

--- 000 ---

Z D N I O D B U D O W Y

Jubileusz
warszawy

Przed 350-ciu laty król Zygmunt III Waza wraz z dworem swym przeniósł się na stałe do Warszawy. Odtąd - od roku 1596 uzyskała Warszawa oficjalny tytuł Stolicy. Pretekstem przeniesienia Stolicy z Krakowa do Warszawy był pożar zamku na Wawelu. Faktycznie jednak Warszawa pełniła rolę Stolicy wcześniej, zanim bowiem król Zygmunt przeniósł się do niej, już miasto nasze było terenem sejmów koronnych i elekcyjnych, już ogniskowało się w nim życie polityczne i gospodarcze kraju.

Oficjalnie obchodzi więc Warszawa w roku bieżącym jubileusz 350 lat swej stołeczności. Z racji jubileuszu - odbyła się w dniu 18 marca r.b. Akademia w tymczasowej siedzibie Zarządu Miejskiego, w gmachu Banku Gospodarstwa Krajowego, zorganizowana przez Związek Samorządowców, Klub Sprawozdawców Samorządowych i Wydział Szkolnictwa Miejskiego.

Uroczystość zagaśli szef Miejskiego Resortu Oświaty i Kultury H. Ładosz. Obraz Warszawy z przed 350 lat w barwnych słowach wskrzesił red. K. Pollack, a w części artystycznej - orkiestra wykonała utwory Szopena i Moniuszki, recytowano wiersze o tematyce warszawskiej J. Słowackiego i Światopełka-Karpińskiego oraz fragment powieściowy z "Lalki" Prusa.

wyższe szkoły
w toku zaopatrzeń.

W Warszawie czynnych jest 6 wyższych uczelni: Uniwersytet, Politechnika, Szkoła im. Kawelberga, Akademia Szkoły Nauk Politycznych, Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejskiego i Szkoła Główna Handlowa. Wszystkie te uczelnie pracują w trudnych warunkach lokalowych, doliczając im

brak sprzętu, bibliotek, przyrządów i laboratoriów. To też nieustannie trwa tok uzupełnień. W tym zakresie przoduje ruchliwością i zapobiegliwością Politechnika. Studenci tej uczelni sami odremontowali sobie gmach Bratniej Pomocy. A na początku marca odbyła się uroczystość otwarcia częściowo odbudowanych laboratoriów Wydziału Elektrycznego.

W przemówieniu okolicznościowym dziekan Wydziału Elektrycznego prof. dr. Janusz Jakubowski przypomniał, że po powstaniu, gmach Wydziału był w 3/4 spalony, a wszystkie przyrządy pomiarowe bądź spłonęły, bądź wywiezione zostały do Niemiec. W ocalałej części budynku - woda zalała wszystkie pokoje z powodu braku dachu. W kałużach tonęły resztki książek i szczątki bezcennych instrumentów.

Gmach został dźwignięty dzięki pomocy ministerstw: Przemysłu, Odbudowy oraz Poczty i Telegrafu. Przemysł energo-tyczny i telekomunikacja przyczyniły się do uruchomienia laboratoriów, bez czego praca na wydziale nie byłaby możliwa. W laboratoriach tych są oczywiście olbrzymie braki: mier-nictwo posiada np. tylko 30 zamiast dawnych 800 przyrządów. Naukowe laboratorium fizycznego - niema zupełnie, a uru-chomione studenckie niewiele przewyższa wyposażenie prze-ciętnego przed wojną laboratorium szkoły średniej.

Zaczynamy od nowa.

Dyskusje nad planami

W wydziale Urbanistyki Biura Odbudowy Stolicy, w sali, która jest wystawą planów przyszłej Warszawy, przeprowa-dzono szereg konferencji dyskusyjnych.

W dyskusjach padło wiele interesujących uwag, zgłoszono szereg wniosków, zainteresowanie nowymi planami było ogrom-ne.

Z pośród odbytych konferencji - chcemy zwrócić uwagę na dwie. Jedną z nich zgromadziła członków rządu z prezydentem K. R. N. Bierutem na czele. Powitał gości Kierow-nik B.O.S., a zarazem wice-prezydent miasta inż. R. Piotrow-ski, założenia programowe nowego planu przedstawił naczelnik wydziału urbanistyki B.O.S. inż. W. Ostrowski, a przyszłą Warszawę zaprezentował w szczegółach planowania - inż. Z. Skibniewski, generalny referent planu i zastępca szefa wydziału urbanistyki B.O.S.

Prezydent Bierut interesował się żywo kwestią osiedli robotniczych w pobliżu przyszłej dzielnicy przemy-słowej na Teraniu, wydolnością i zasięgiem portu wodnego na Teraniu, dzielnicą ogrodów warzywnych na Czerniakowie i Sienkowskich oraz rozmieszczeniem drobnego przemysłu precy-zyjnego poza Terańską dzielnicą koncentracji przemysłowej.

Minister Kierownik interesował się terenami wystawowy-mi, które plan przyszłej Warszawy lokuje na Saskiej Kępie w czworoboku, ograniczonym ulicami: Waszyngtona, Zamoyskie-go, Parkiem Paderewskiego i wybrzeżem Wisły. Wice-minister Bienkowski troszczył się o odbudowę zabytków.

Generalny referent planu oraz prof. J. Zachwatowicz odpowiedzieli na wszystkie poruszone zagadnienia.

Opuszczając salę planów przyszłej Warszawy Prezy-dent Bierut podziękował kierownictwu B.O.S. za ogrom doko-nanej pracy w następujących słowach:

"Kiedy widzę ogrom waszego dorobku, rzetelność wa-szej pracy, talent i zapał w nią włożony, utwierdzam się jeszcze mocniej w przekonaniu, że wierzę w to wielkie dzieło

zdołacie technię w cały Narod. A wtedy Warszawa waszych wizji i marzeń - stanie się Warszawą rzeczywistości, Stolicą szczęśliwego kraju i szczęśliwego człowieka".

Inna z konferencyj, poświęconych omówieniu planów, odbyła się przy udziale przedstawicieli stowarzyszeń zawodowych, kulturalnych, społecznych, młodzieży akademickiej i szkolnej. Przemawiał minister odbudowy prof. M. Kaczorowski, plan interpretowali inżynierowie architektki - Ostrowski i Skibniewski.

Po dyskusji - przedstawiciel Politechniki Warszawskiej dziękował w imieniu akademików za projektowaną dzielnicę szkół wyższych, terenów sportowych i inne, jednocześnie deklarując chęć młodzieży akademickiej do udziału w odbudowie Warszawy. Młodzież szkolna żywo interesowała się rozmieszczeniem szkół średnich w przyszłej Warszawie oraz sprawą metra.

Farmacja we własnym gmachu

wyposażenia gmachu, laboratorium chemicznego i urządzeń wewnętrznych.

Po nieprzerwanym w zimie remoncie - B.O.S. oddał do użytku gmach farmacji stosowanej Uniwersytetu Warszawskiego przy ul. Oczerki. W toku -- uzupełnianie

Dwa pokolenia architektów przy pracy.

W Wydziale Urbanistyki B.O.S. odbyło się zebranie dyskusyjne przy udziale dwóch pokoleń architektonicznych: profesorów i dzisiejszych budowniczych kraju oraz studentów architektury.

Wygłoszono szereg referatów: wice-minister Rakowski mówił o przygotowaniu młodzieży do zadań jutra w zakresie wiedzy technicznej i obowiązków społecznych, uprzytomnił młodemu pokoleniu, że ono realizować będzie inwestycje publiczne przyszłości w olbrzymiej skali i że kraj potrzebuje na lata najbliższe około 5.000 młodych architektów. wice-minister Bienkowski mówił o roli inteligencji w tworzeniu kultury, prof. arch. Brukalski - o istocie pracy architekta w organizowaniu przestrzeni, inż. arch. Skibniewski - o przygotowaniu etyczno-zawodowym architekta, inż. arch. R. Piotrowski - o odpowiedzialności młodego pokolenia w odbudowie Stolicy, a wreszcie arch. Kanclerz - o roli nowoczesnego architekta i jego przydatności społecznej.

Młodzi brali żywy udział w dyskusji.

Konkurs na gmach architektury

Stowarzyszenie Architektów R.P. rozpi­sało konkurs na gmach Wydziału Architektury Politechniki Warszawskiej.

Gmach ten stanąć ma na terenie b. szpitala Ujazdowskiego i tworzyć będzie całość kompozycyjną z Zamkiem Ujazdowskim. Na terenie tym rozlokowane będą i inne gmachy dziel­nicy wyższych uczelni.

Dzielnica ma mieć charakter luźnej zabudowy, duże przestrzenie przeznaczone będą na parki. Pole Mokotowskie nie będzie zabudowane, urządzone na niem zostanie park dziel­nicy wyższych uczelni. Aleja Szucha połączona zostanie z ul. Wilejską poprzez teren b. szpitala Ujazdowskiego i stanowić będzie odcinek Alei Przystankowej.

Dom Żołnierza (przed wojną - kasyno oficerskie przy Al. Szucha) nie będzie zachowany. Na miejscu pozostaną gma­chy Inspektoratu Sił Zbrojnych. Ogród Botaniczny pozostanie nadal.

Komitet Propagandy Odbudowy Stolicy.-

W pierwszej połowie marca odbyło się posie­dzenie Komitetu Propagandy Naczelnej Rady Odbudowy m. Warszawy, pod przewodnictwem prezydenta Bieruta.

Przed Komitetem stoi wielkie zadanie wciągnięcia całego Narodu oraz Polonii zagranicznej w sprawę odbudowy Warszawy. Postanowiono powołać komitety wojewódzkie, powia­towe, miejskie, gminne, celem zbierania funduszy i świad­czeń na rzecz odbudowy.

Wkrótce powstanie TOWARZYSTWO ODBUDOWY WARSZAWY. Jego członkami będą mogli zostać także Polacy rozsiani po świecie.

Na czele Komitetu Propagandy stanął wice-prezydent Rady Narodowej m. Warszawy W. Grodzicki. W skład weszli: mini­ster Informacji Matuszewski, prof. Wasowski, prezes Związku Dziennikarzy, wice-minister Odbudowy Rakowski, dyrektor Pol­skiego Radia W. Billig, redaktor Gazety Ludowej, organu Pol­skiego Stronnictwa Ludowego Banach oraz znany poeta - Wład. Broniewski.

Z całej Polski - od robotników, chłopów, intelligen­cji - płyną ofiary na rzecz odbudowy Warszawy.

Chłopi gromady Ludwików w powiecie opoczyńskim przeznaczyli przyznaną im premię za wykonanie świadczeń rzeczowych na rzecz Stolicy.

Porządki w Warszawie Mamy wiosnę. Wzmogło się tempo prac porządkowania Stolicy i remontu jej zniszczonych domów.

W ciągu wiosny wyburzyc chcemy około czterech tysięcy wraków - domów wypalonych, bądź beznadziejnie uszkodzonych bombami, bądź wysadzonych częściowo w powietrze przez Niemców po powstaniu. Nicłatwa to praca. Nie wszystkie wraki można burzyć minami, zw względu na całość szyb i bezpieczeństwo sąsiednich domów. Gdy walą się sciany - notujemy nowe szkody: czasem uszkodzoną sieć tramwajową, odbudowaną z takim trudem, czasem - inne szkody uliczne.

Stosujemy różne metody, przeważnie, prawdą mówiąc, bardzo prymitywne i powolne, bo nie mamy potrzebnego sprzętu mechanicznego. Najszybciej burzą - oczywiście miny. Ale - jak powiedzieliśmy - minami trzeba posługiwać się bardzo ostrożnie. To też powstała w Warszawie spółdzielnia prac minerskich. Wyburzanie domów materiałami wybuchowymi prowadzi ona pod kierunkiem fachowych "oficerów-minerów, zatrudnia zdemobilizowanych saperów. Prowadzi taki system burzenia, przy którym zachowuje się możliwie jaknajwiększą ilość całej cegły, nie uszkadza się sąsiednich budynków, a spadanie gruzu lokalizuje się na małej przestrzeni. Spółdzielnia czyni starania, aby zdobyć sprzęt techniczny: sprężarki, świdry elektryczne, skafandry, drabiny strażackie i środki transportowe.

Do mniej nowoczesnych metod należy tak zwana w Warszawie "sznurkowa metoda" walenia domów, sposób, napewno wymyślony przez warszawiaków i napewno nieznanym zamożnemu światu. Pracuje się tak: robotnicy wykruszają od góry część sciany, aby powstał stosunkowo wąski "komin". Na komin ten zakładają pętlę, poczym kilku robotników, stojących na ulicy, kołyszą i szarpie liną tak długo, aż wreszcie komin, pociągając za sobą scianę - wali się w dół. Niekiedy w wypalonej scianie robotnicy wiercą dwa otwory w niedalekiej od siebie odległości, otwory te łączą pętlą, poczym - kołyszą i szarpie liną - jak wyżej.

Niekiedy "metoda sznurkowa" nie jest wskazana. Wówczas, wysoko na krawędzi cztero, lub pięciopiętrowego muru, ukazują się sylwetki robotnika. Z dołu wydaje się, że stoi on na wąziutkiej kładce. Niczym nie jest zabezpieczony przed ryzykiem upadku, odbija kilofem cegłę po cegle, którą ostrożnie spuszcza w dół, aby spadła w całości. Rozumie się, że nigdy takiemu żonglerowi z kilofem nie brak gromady gapiów, stojących z głowami zadartymi w górę.

Na Placu Saskim - ożywiony ruch. Ministerstwo Obrony Narodowej w porozumieniu z B.O.S. porządkuje cały Plac, na którym - w dniach uroczystości 1, 3 i 9 maja - odbędą się rewie i parady. Setki furmanek wywożą gruz z ruin pałaców: Saskiego i Bruehla. Setki robotników pracują w tempie. Słychać rytmiczne uderzenia łopat i kilofów. Zadanie nie bylejakie: trzeba usunąć dwadzieścia tysięcy metrow sześciennych gruzu. Rozebrany będzie napół zburzony cokoł pomnika ks. Józefa Poniatowskiego.

Na uporządkowanym Placu -- zarysuje się kształt przyszłości: zgodnie z planami przyszłej Warszawy -- poszerzony zostanie plac przed Grobem Nieznanego Żołnierza. Piwnice zburzonych pałaców będą zasypane; pokryje je nawierzchnia jezdni, która poszerzy Plac Saski o kilka metrów. Grob Nieznanego Żołnierza będzie odbudowany.

Codzień z Placu Saskiego 150 furmanek wywozi gruz na zwałki, wyznaczone na Żoliborzu i Woli. Gruz z pałaców zasypuje istniejące tam glinianki.

Remonty na
Mokotowie

Mokotów -- to uprzywilejowana dzielnica Warszawy. Stosunkowo mało zniszczona -- odbudowywana jest w szybkim tempie. W planach przyszłej Warszawy -- Mokotów nie zmieni swego charakteru dzielnicy mieszkalnej.

Ocalały tu bloki nowoczesnych budynków, remontem przywrócone do stanu niemal świetności. Połowa mieszkańców korzysta z wodociągów i kanalizacji, boczne ulice włączane są stopniowo do sieci. Cztery z spośród sześciu czynnych w Warszawie wyższych uczelni -- mieszczą się na Mokotowie. Mokotów ma dobrą komunikację tramwajową, światło elektryczne, dopływ gazu, a wreszcie -- wcale niezły stan sanitarny. Zamieszkałych izb liczy 13.460; przed wojną -- 22.600. Remontować trzeba jeszcze dużo mieszkań.

Ale właśnie rok bieżący w szerokim zakresie remont ten przewiduje. W programie odbudowy tegorocznej B.O.S. na pierwszym planie postawił domy mieszkalne. Do remontu oddano 29 budynków, stojących przy ulicach: Narbutta, Akacjowej, Fałata, Łowickiej i innych. W odremontowanych domach znajdują dach nad głowę pracownicy ministerstw oraz instytucji publicznych. Ogółem w remoncie jest ponad 175.000 mtr. sześciennych izb mieszkalnych, a remonty te zaawansowane są przeważnie w 50%.

Przy moście
Poniatowskiego

wznowiono pracę przy odbudowie mostu Poniatowskiego na Wisłę spuszczone kafary, przy pomocy których wbite będą pale w dno Wisły, celem oparcia na nich rusztowania pod dźwigi, niezbędne przy odbudowie ostatnich dwu przęseł.

W dniu Święta Odrodzenia -- 22 lipca -- nastąpi otwarcie w pełni odbudowanego mostu. A tymczasem -- w połowie marca -- ruszyła przez Wisłę komunikacja pasażerska. Narazie -- w skromnych, "amatorskich" rozmiarach -- dwie łodzie sportowe, na kilku pasażerów każda, przewożą pasażerów na drugi brzeg Wisły. Wkrótce, po dole Wisły, na wysokości Saskiej Kępy, pełzać będą -- znane nam już z ubiegłego roku -- wielkie krypy, mieszczące ponad setkę "gości" każda.

Na wysokości Saskiej Kępy prowadzone są pomiary terenowe pod most pontonowy, którego otwarcia spodziewamy się w połowie kwietnia. Usprawni on i nieco ułatwi trudną dziś komunikację przez Wisłę.

Nowe linie komunikacji miejskiej

Stale poprawia się komunikacja kołowa w Warszawie lewo i prawo-brzeżnej. Odległe przedmieścia - Żoliborz, Pelcowizna i Czerniaków - uzyskały w ubiegłym tygodniu połączenia tramwajowe, lub autobusowe ze śródmieściem. Autobus połączył Odolany (odległa Wola) z Młynarską, skąd czynny jest tramwaj do śródmieścia. Na linii Bródnowskiej uruchomiono nowy odcinek tramwaju, wiódący aż do ulicy Wysockiego, dzięki czemu Pelcowizna ma połączenie z centralną Pragą. Na Żoliborzu - ruszył tramwaj od Potockiej do wiaduktu, po drugiej stronie którego, przy Dworcu Gdańskim, wyruszają ku śródmieściu autobusy londyńskie i linia trolleybusów.

Mówimy sobie, że tej wiosny warszawiacy nieco będą żywoć ułatwiony. Coż dopiero, gdy w lipcu pojedziemy tramwajem przez most Poniatowskiego.

Wiosna w Warszawie

W drugiej połowie marca zapachniało wiosną w Warszawie. Na wodę wyjechali piaskarze, na dno Wisły zarzucają swoje sieci - kubelki, którymi łowią piasek i żwir, tak pilnie nam potrzebny do robot budowlanych. Dlatego wyjechali na Wisłę tak wyjątkowo wcześniej.

Wcześniej zapachniało nam wiosną. Nabrzmiwiają pąki na poranionych od pociągów drzewach warszawskich. Na drewniane rusztowania, przy uszkodzonych budynkach - wyszli murarze. Miejscy ludzie wylegli na ogrodki działkowe, probując łopatą odmarzłej ziemi. Działa Zarząd Towarzystwa Ogrodów Działkowych. Szukuje się pomoc dla działkowców w nasionach, nawozach sztucznych, przydziale narzędzi. Na głównych terenach ogrodkowych B.O.S. postawi 10 domków fińskich. Fachowi instruktorzy staną do dyspozycji. Tereny rozminowano całkowicie.

Ogrodki działkowe mają dużą misję do spełnienia: walnie pomogą wżywieniu Warszawy.

W ciągu nadchodzącego lata - obiecuje B.O.S. - doprowadzona będzie do zupełnego porządku sieć wodociągowa. Rurociągiem przez Wisłę, przerzucanym pod "podłogą" mostu Poniatowskiego, Praga dostanie wodę z filtrów warszawskich. Na Mokotowie - odbudowa wielkiego burzowca - na ukończeniu, ulice nie będą więcej zalewane odpływami ścieków. Wkrótce ruszy stacja pomp kanałowych przy ulicy Dobrej. Ścieki z Powisla i Czerniakowa tłoczone będą przez pompy do burzowca Żoliborskiego. W ciągu r.b. odbudowane będą zniszczone

odcinki głównych kolektorów: żoliborskiego, marymonckiego, srodmiejskiego i na Powislu. Na Pradze już zakończono naprawę kanałów. Mówimy: Warszawa będzie salonem... I na chwilę zapominamy o wyspie kamieni, jaką wciąż jest Stare Miasto, Mazowiecka, Plac Napoleona, Nowy Świat i tyle innych ulic, tysiące razy mierzonych krokami każdego z nas w okresie, w którym naprawdę były ulicami, na których naprawdę stały domy.

W ciepłe podmuchy wczesnej wiosny marcowej wsiąka westchnienie smutku: gdybyśmy mieli więcej pieniędzy, gdyby kraj cały nie był tak potwornie zniszczony, jakże szybko potoczyłyby się dni odbudowy.

Wczesnie zapachniało nam wiosną w tym roku. Kilno nam było do niej. Do - w styczniu r. b. sporządzono w Warszawie 105 aktów urodzin, a... 656 aktów śmierci.

W lutym - 178 aktów urodzin i - 668 zgonów. Wśród tych 668 zmarłych zanotowano 102 dzieci do lat dwóch.

Więcej ludzi, dużo więcej ludzi w Warszawie umiera, niż się rodzi. Wśród urodzonych dzieci śmierć kosi niemal dwie trzecie.

Pracujemy i żyjemy w Warszawie w warunkach ciężkich, większość mieszkańców odżywia się niedostatecznie. Panuje gruźlica, szerzą się choroby, warunki mieszkaniowe są nad wyraz ciężkie.

Podaliśmy tylko parę suchych cyfr statystycznych, a jakże treściwa jest ich wymowa: odbudowujemy Warszawę wysiłkiem ponad siły.

Marszałek Tito w Warszawie
i w B.O.S.

W połowie marca bawił w Warszawie Marszałek Tito. Dostojny gość żywo interesował się stanem zniszczenia Warszawy, postępami w jej odbudowie oraz planami przyszłej Warszawy.

Prezydent m. Warszawy, inż. Tołwiński wręczył Marszałkowi pamiątkowy album z widokami ruin Warszawy. Osobiście udał się Gość na teren odbudowy mostu Poniatowskiego w towarzystwie kierowników B.O.S. inż. R. Piotrowskiego i mjr. J. Sigalina i z zaciekawieniem wysłuchał wyjaśnień, udzielanych mu przez inż. Hempla, kierownika odbudowy mostu i projektodawcy. Następnie Marszałek Tito odwiedził odbudowaną Elektrownię, ruiny Starego Miasta, Plac Zamkowy. Przewodnikiem jego na terenach zabytkowych był prof. Biegański, zastępca kierownika Wydziału Architektury Zabytkowej B.O.S.

wreszcie Marszałek Tito udał się do pracowni Wydziału Urbanistyki B.O.S., gdzie zwiedził wystawę planów przyszłej Warszawy. Obraz zniszczonego miasta wywarł na Gościu wielkie wrażenie. Oświadczył on: "Tak zniszczonego miasta jeszcze nie widziałem".

Uchwała C.K.Z.Z. w sprawie odbudowy Warszawy

W dniach 26 i 27 marca r.b. obradowała w Warszawie Komisja Centralna Związków Zawodowych. Temat odbudowy Warszawy potraktowany został w obradach szeroko. Zagadnienie to referował sekretarz generalny K.C.Z.Z. - K. Rusinek - stwierdzając, że przed ruchem zawodowym stoi wielkie zadanie odbudowy, nowej, wspanialszej, niż była - Warszawy.

W przyjętej przez Centralną Komisję uchwale zaznaczono, że tylko przy aktywnej pracy najszerszych warstw społecznych - Warszawa może być odbudowana. K.C.Z.Z. wzywa i zobowiązuje wszystkie związki zawodowe do wzięcia jaknajbardziej aktywnego udziału w mobilizacji funduszy na rzecz odbudowy Stolicy.

Plenum K.C.Z.Z. zaleciło zarządom głównym, okręgowym komisjom Związków Zawodowych i Radom Powiatowym Związków Zawodowych - przeprowadzenie specjalnych zbiórek pieniężnych wśród członków, względnie stałe opodatkowanie, zadeklarowanie określonej ilości dni pracy i odbudowy określonych obiektów, a nadto zbiórkę materiału, potrzebnego do odbudowy.

W związku z uchwaleniem rezolucji w sprawie odbudowy Stolicy - na obrady przybył minister odbudowy inż. Kaczorowski i w krótkim przemówieniu omówił ogrom zadań technicznych i gospodarczych, stojących przed społeczeństwem polskim. Minister oświadczył, że zadań odbudowy nie byłoby w stanie wytrzymać przedwojenny organizm gospodarczy Polski.