

II. 125.P.
BIURO ODBUDOWY STOLICY
Warszawa, Chocimska 33

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 Warszawa, dnia 15 lipca 1946 roku Nr. 12

TREŚĆ NUMERU

1. DWA PUNKTY ZWROTNE W ODBUDOWIE WARSZAWY;
2. MOST PONIATOWSKIEGO ODBUDOWANY;
3. STARA ARTERIA ŻYCIA WARSZAWY ODBUDOWANA;
4. JAK ODBUDOWALISMY STACJĘ POMP I. FILTRÓW;
5. MIĘDZYNARODOWY ZJAZD PRZEDSTAWICIELI NARODOWYCH BIUR POSZUKIWAN W WARSZAWIE;
6. Z D N I O D B U D O W Y :
 - a) Budżet odbudowy Warszawy na III kwartał 1946 r.;
 - b) Warszawska Dyrekcja Odbudowy przy pracy;
 - c) Akademicki Komitet Odbudowy Kościoła Św. Anny;
 - d) Społeczna akcja oczyszczania miasta;
 - e) Ruch budowlany w Warszawie;
 - f) Codzienne postępy odbudowy;
 - g) Ofiary hitleryzmu w podziemiach kościoła Św. Jacka;
 - h) Pomnik na Nowym Świecie pod opieką dziennikarzy warszawskich;
 - i) Dzieci warszawskie w Bułgarii;
 - j) Konsekracja dwóch biskupów w Warszawie;
 - k) Mazury i Warmia w Warszawie;
 - l) "Jestem zachwycony polską młodzieżą";
 - ł) Pierścień masowych grobów otacza Warszawę.



DWA PUNKTY ZWROTNE W ODBUDOWIE WARSZAWY

Dwa fakty, dwa wydarzenia składają się na to, że lipiec 1946 roku będzie punktem zwrotnym w historii odbudowy Warszawy.

Pierwszym z tych faktów jest wyznaczona na dzień 22 lipca uroczystość otwarcia odbudowanego mostu im. księcia Józefa Poniatowskiego. W dniu tym most, odbudowany w konstrukcji stalowej, jako inwestycja trwała, nie tymczasowa, nie prowizoryczna, stworzy pierwsze normalne połączenie obu części miasta, rozdzielonych nurtem rzeki. Przywrócona zostanie zdrowa norma obiegu życia w obubrzeżnej Warszawie. Przywrócony zostanie zwykły, regularny, racjonalnie pomysłany ruch komunikacyjny - pieszy i kołowy. Po raz pierwszy od dni Powstania r. 1944, ponaj Wisłą, przebiegną tramwaje i zlikwidują "dziki" dotychczas i kosztowny ruch samowolnych "autobusów", którymi były zwykłe ciężarówki samochodowe, zgarniające do kieszeni szoferów bogaty plon wysokich opłat. Półmilionowa ludność Stolicy pozbędzie się wielkiej niewygody; Stolicy przybędzie nowy, najważniejszy w jej odbudowującym się życiu składnik normalizacji codziennego bytu.

Lecz poza stroną użytkową - odbudowany most Poniatowskiego posiada jeszcze inne, być może ważniejsze od jego użyteczności znaczenie. Wymowa moralna tego kapitalnego dzieła odbudowy jest olbrzymią: w ogniu potrzeb zdevastowanego kraju, przy braku środków finansowych i niemal gładzie nowoczesnych narzędzi technicznych, w społeczeństwie zrujnowanym materialnie i wyniszczonym fizycznie, tryska płomiem energii, niespożytych sił, entuzjazmu pracy, tak wielki, że w czyn przekuwa Mickiewiczowskie zawołanie romantyczne - "mierz siły na zamiary".

Most Poniatowskiego odbudowany w warunkach, które na długie pozostaną rekordem wszelkich trudności i przeciwności - jest wyzwaniem rzuconym krajowi przez Warszawę. Jest zwycięstwem, które w mobilizacji dalszych sił kraju dla odbudowy Stolicy, odegra rolę wielokrotną wysiłki. Jest nadto pełną dumy deklaracją wobec zagranicy: potrafimy sami, choć cena naszego samotnego wysiłku jest wysoka! Jest wreszcie przypomnieniem niespełnionego obowiązku przez naszych rodaków, dotąd - beczynnie i obojętnie dla potrzeb odradzającego się kraju - trwających zagranicą. Odbudowany most Poniatowskiego mówi o tym ostatnim: nie było was, gdy wróg po dwa kroć burzył mury naszego miasta, bronione krwią, której nie szczędziliśmy. Niema was, gdy mury te wznosimy na nowo, nie szczędząc wysiłku, którego ogrom nie przerszył nas, gdy półtora roku temu wchodziliśmy w śmiertelną pustkę i ciszę umarłej Warszawy.

Rozpoczęliśmy odbudowę mostu w warunkach takiego prymitywu narzędzi pracy, urządzeń pomocniczych i transportu, że komizm wielu sytuacji roboczych podkreślał dramatyczność walki o dokonanie. W toku pracy prymityw ocierał się wciąż.

o uzyskane później i stosowane zdobycze nowoczesnej techniki. Sprzysięgły się przeciw wysiłkom ludzkim siły natury. Wisła zamarza już w listopadzie, lody ruszyły - rzecz niebywała - już w grudniu, żeby wkrótce ponownie zamarznąć przy wysokim poziomie lustra wodnego i - ruszyć znowu w końcu grudnia. Ustawione na filarach łuki najdłuższego przęsła zawaliły się w wodę, lodochód porwał wszystkie rusztowania, a wraz z nimi - cenne urządzenia techniczne, maszyny i sprzęt.

Trzeba było tego uporu zwycięstwa, tej woli łamania przeciwności, jaką wykazała warszawsko-śląska załoga robocza, techniczna i kierownicza, aby natychmiast po każdej katastrofie nie tylko stawać do pracy, ale zdawając wysiłki.

Nie tylko więc samo dokonanie odbudowy w rekordowo szybkim czasie, ale i okoliczności tej odbudowy towarzyszące, a nadewszystko charakter ludzi mostu Poniatowskiego decydują o tym, że odbudowę jego uważamy za wielki sukces pracy polskiej. Dlatego twierdzimy, że fakt odbudowy jest punktem zwrotnym w historii odrodzonej Stolicy.

--- 800 ---

W dniu 22 lipca r. b. rozpocząć się miała w Warszawie kolejna sesja Krajowej Rady Narodowej. Prezydent Bierut zdecydował jednak inaczej: zamiast sesji Krajowej Rady - obradować będzie Naczelna Rada Odbudowy m. st. Warszawy, która jest sejmem Rzeczypospolitej, zwołanym wyłącznie dla spraw odbudowy Stolicy.

Fakt zamiany obrad Krajowej Rady Narodowej na naradę Naczelnej Rady Odbudowy jest zjawiskiem, którego wymowa jest jasna dla każdego. Naczelne władze państwowe faktem tym czynią każdemu wiadomym, że odbudowa Stolicy kraju jest pierwszoplanowym zagadnieniem państwa, jest naczelnym zadaniem rządu. To też fakt ten uważamy za drugi z kolei punkt zwrotny w historii odbudowującej się Warszawy.

Wymowa moralna odbudowy mostu Poniatowskiego polega na tym, że stanowi ona uzasadnioną bazę wiary w prężność organizacyjną, w niewyczerpane zasoby sił, w twardość wysiłku społeczeństwa polskiego. Fakt wysunięcia przez naczelną władzę państwa sprawy odbudowy Stolicy na pierwszy plan narodowego wysiłku świadczy o tym, że mierząc przykładem mostu Poniatowskiego pokładamy gotowości i zęcolności Narodu Polskiego do podjęcia w wielkiej skali i w danym momencie odbudowy Warszawy, uznano za uzasadnione, realne, niewątpliwe w wynikach.

Most Poniatowskiego - to zdany egzamin z wielkiego tematu odbudowy. Zbrójmy tym świadectwem kraj ustami swych przedstawicieli oświadczy na obradach Naczelnej Rady?

Jesteśmy przygotowani i gotowi podjąć odbudowę Stolicy na miarę i w tempie wykazanych przez ludzi mostu Poniatowskiego.

W następnym numerze "Kroniki" zdamy sprawę z rezultatów obrad Naczelnej Rady.

MOST PONIATOWSKIEGO ODBUDOWANY

W dniu 22 lipca r.b. w drugą rocznicę ogłoszenia manifestu Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego, nastąpi otwarcie i oddanie do użytku mostu im. księcia Poniatowskiego, zniszczonego w r. 1944 przez wycofujące się wojska niemieckie.

Jest to pierwsze wielkie dzieło odbudowy zrealizowane na terenie zrujnowanej Warszawy całkowicie własnymi siłami, bez obcej pomocy, w warunkach niespotykanego w dziejach świata zdevastowania całego kraju. Jest więc świadectwem żywotności i przedsiębiorczości narodu, a także potężnego zasobu twardej woli i wiary we własne siły, konieczne dla pokonania trudności, jakie się w związku z tą budową wyłaniały.

Wobec konieczności jaknajszybszego połączenia Warszawy z Pragą, Biuro Odbudowy Stolicy, niezwłocznie po wyzwoleniu Warszawy, powierzyło prof. inż. Stanisławowi Hempelowi zbudowanie przewidywanego narazie mostu na ocalałych filarach. Lecz wówczas Śląsk w ramach zafiarowanej pomocy dla zniszczonej Warszawy podjął się wykonania nowej konstrukcji stalowej dla mostu stałego, co ostatecznie zdecydowało o charakterze mostu.

Prof. Hempel opracował nowy projekt brakujących 4-ech przęseł mostu. Projekt został przez B.C.S. zatwierdzony i w dniu 1 lipca 1945 r. white pierwsze pale pod pomost roboczy, rozpoczynając w ten sposób prace przygotowawcze, w dniu zaś 16 lipca 1945 r. została podpisana umowa z Państwowym Przedsiębiorstwem Budowy Mostów "Mostostal".

Początkowy projekt przewidywał ukończenie i oddanie do użytku połowy szerokości mostu po upływie pół roku od rozpoczęcia robót, całość zaś mostu - po upływie 10 miesięcy.

Ponieważ stosowane przed wojną metody budowy mostów wymagały wieloletnich prac przygotowawczych, podane wyżej terminy budziły zastrzeżenia, nie wierzono mianowicie, że most będzie ukończony w czasie, przewidzianym przez projektodawcę.

Przy tej okazji warto przypomnieć ciekawsze szczegóły z historii mostu im. Poniatowskiego. Koncepcja budowy tego mostu powstała w r. 1870. Pierwszy projekt złożono w r. 1872, drugi zaś - zalecony przez Ministerstwo Komunikacji - w roku 1894. Prace wstępne i przygotowawcze rozpoczęte dopiero po siedmiu latach, t.j. w r. 1901 trwały do r. 1903. Od r. 1904 do r. 1908 budowano filary, zaś od r. 1908 do r. 1912, a więc przez cztery lata, trwało zakładanie stalowej konstrukcji mostu. Po ułożeniu chodników i jezdnii w pierwszej połowie r. 1914, nastąpiło otwarcie mostu, a już w sierpniu r. 1915 t.j. w półtora roku po oddaniu do użytku, cofające się wojska rosyjskie wysadziły w powietrze cztery przęsła. Czeskie wła-

dzie okupacyjne niemieckie wykonały prowizoryczny pomost na ocalałych filarach mostu, jednak w niedługim czasie pomost ten doszczętnie spłonął. W r. 1916 zaczęto usuwać rumowiska i oczyszczać teren pod projektowaną odbudowę mostu, jednak dopiero w r. 1920 rozpoczęto prace na połowie szerokości mostu. Odbudowa ta trwała do 9 sierpnia r. 1925, kiedy to nastąpiło otwarcie i oddanie jej do użytku. W r. 1927 wykończono drugą połowę mostu.

Jak widzimy, odbudowa czterech przęseł mostu trwała wówczas 7 lat, gdy tymczasem obecnie zburzone w r. 1944, cztery przęsła mostu Poniatowskiego odbudowano w niespełna rok.

Ukończenie budowy w tak krótkim czasie możliwe było tylko dzięki zastosowaniu właściwej organizacji i mechanizacji pracy, a przede wszystkim nowoczesnego systemu konstrukcji, który w naszych warunkach był poważnym krokiem naprzód.

System ten polega na tym, że elementy konstrukcyjne są znormalizowane, a całość konstrukcji posiada stosunkowo małą różnorodność tych elementów, podczas gdy dawna konstrukcja mostowa posiadała około 4.500 różnych elementów składowych, konstrukcja obecnie zastosowana posiada ich tylko około 500, a więc 9 razy mniej, co oczywiście musiało się odbić korzystnie na tempie samej odbudowy. Należy w procesie pracy, znalazły szerokie zastosowanie specjalnie skonstruowane dźwigi i rusztowania stalowe oraz daleko idąca mechanizacja, udoskonalana w toku robót. Dzięki temu podnoszenie naprzykład jednego łuku, które wymagało początkowo 4-ech godzin, w ostatniej fazie robót trwało już tylko 50 minut. Niewątpliwie przyczyniło się do tego i zgranie załogi, która składała się ogółem z około 500 osób, w tym 100 monterów, metalowców, spawaczy, mechaników i t. p.

Budowa mostu trwała bez przerwy. Zmiany stanu wody, dwukrotny spływ lodów - przedwczesny i nieprzewidziany - utrudniały planowy bieg robót, lecz jej nie przerwały.

Przed rozpoczęciem zasadniczych robót w sierpniu r. 1945, przystąpiono do usuwania wraków zburzonych przęseł, aby nie przeszkadzały one przy pracy. Część wraków pozostała na dnie. Jednocześnie rozbiierano uszkodzone filary do poziomu łożysk, a kafary wbijały w dno rzeki pale. Na obu brzegach Wisły przygotowywano urządzenia wyładunkowe i przeładunkowe. W hutach przystąpiono do walcowania odpowiednich elementów, po czym przeniano je do warsztatów dla wykonania konstrukcji mostowej. Dwa przęsła wykonała huta "Chorzów", dwa - huta "Pokój" w Nowym Bytomiu. Specjalne dźwigi i specjalne części do montażu wykonała huta "Chorzów".

Montowanie przęseł rozpoczęto od strony Pragi, ponieważ łatwiejsza była tu dostawa materiałów, po stronie warszawskiej brak było bowiem początkowo kolejnicy kolejowej. Uruchomiono ją dopiero 23 września 1945 roku. Transport części składowych o wadze nie większej, niż 10 ton, z dworca na miejsce robót - odbywał się początkowo wozami konnymi.

Z wielkim nakładem wysiłku zbudowano pierwsze i drugie przęsło od strony Pragi. W końcowej fazie montowania trzeciego przęsła, po ustawieniu ostatniego (siódmego) łuku, nastąpiła niespodziewanie katastrofa. Stało się to dnia 4 grudnia r. 1945.

Nacgół katastrofy na robotach tego rodzaju nie powstają z powodu jakiegś jednej tylko niewłaściwej przyczyny. Istniało i tu kilka przyczyną więc: t.zw. drgnięcie łodów, które przesunęły o 10 - 15 cm. rusztowania, spowodowało odchylenie się łuków od pionu, o kilkanaście centymetrów, niebezpiecznych z powodu oblodzenia i zaśnieżenia całej konstrukcji; następnie - pośpiech prowadzonych robót, spowodowany krótkim dniem pracy i groźbą ruszenia łodów z racji niespodziewanych o tej porze roku zmian temperatury; wreszcie - chęć robotników jaknajszybszego zakończenia budowy i oddania mostu do użytku.

W tym krytycznym dniu, podczas przerwy obiadowej, kiedy na miejscu pracy nie było nadzoru, robotnicy samowolnie, chcąc przyspieszyć do przyspieszenia robót, rozpoczęli odmontowywanie dźwigu portalowego od łuków. W trakcie tej roboty jednemu z robotników dźwig przycisnął rękę. W celu ratowania ręki, robotnicy palnikami przecięli wiązania dźwigu, który obsunął się i zepchnął ustawione, a jeszcze niezwiązane między sobą łuki.

Nie przeżłamały jeszcze echa tej katastrofy, gdy w dniu 25 grudnia lody ruszyły po raz drugi. Następstwa ponownego ruszenia łodów okazały się katastrofalne. Przygotowane rusztowania trzeciego i czwartego przęsła oraz t.zw. stoły montażowe wraz z maszynami i sprzętem pływane zostały przez lody. Wielkiego wysiłku i poświęcenia wymagało wydobycie z wody i uratowanie drogiego sprzętu.

Przedwczesne zamrożenie Wisły już w listopadzie i dwukrotne ruszenie łodów w ciągu grudnia, nie notowane na przestrzeni 50 lat ubiegłych, utrudniło prowadzenie dalszych robót w przeciągu trzech miesięcy zimowych.

Według planu most z przewidzianą drewnianą jezdnią miał być oddany do użytku przed ruszeniem łodów, przewidywanym na połowę lutego r. 1946. Układanie stałej jezdni miało się odbywać stopniowo. Całkowite zakończenie tych robót przewidywano na miesiąc wrzesień 1946 r.

W okresie przymusowej przerwy, wobec stałego polepszania się warunków transportowych i gospodarczych w Polsce, opracowano nowy program prac, ustalając jednocześnie termin ukończenia mostu ze stałą jezdnią na dzień 22 lipca 1946 r.

Ponownie - po katastrofach - przystąpiono do prac "pełną parą" w dniu 31 marca r. b. Prace te odbywały się przy wysokim stanie wody i bardzo szybkim prądzie, przy czym głębokość wody dochodziła do 12 m., wymagało to wykonania specjalnej konstrukcji pali i specjalnych urządzeń do transportu i wbijania pali. Tym razem, roboty odbywały się zgodnie z planem, bez przeszkód i klęsk żywiołowych. Wzrosło tempo pracy w ubiegłym

zimowym okresie na zmontowanie i podniesienie łuków jednego przęsła trzeba było 21 dni pracy, w bieżącym roku na zmontowanie czwartego przęsła zużyto niecałych 7 dni, a montaż największego przęsła trzeciego wykonano równo w siedem dni.

Tak przedstawiają się poszczególne fragmenty odbudowy mostu im. Poniatowskiego. Należy dodać, że most obliczony jest na obciążenie 600 kg na 1 m.kw., t.zn. o 50% większe, niż wytrzymałość poprzedniego mostu, przy czym obecny most może być wykorzystany dla ewentualnego biegu Elektrycznej Kolei Dojazdowej (E.K.D.).

oOo

Smiała myśl szybkiej odbudowy mostu Poniatowskiego powstała niemal bezpośrednio po oswobodzeniu Warszawy, kiedy wojna jeszcze trwała, kiedy w zniszczonej Warszawie nie było gdzie mieszkać, a kraj cały budził się dopiero do życia. Mimo niezwykle ciężkich warunków, mimo trudności gospodarczych, komunikacyjnych, atmosferycznych i t.p., ofensywna postawa całego zespołu roboczego doprowadziła do pełnego sukcesu.

Projektodawca i kierownik nowego mostu Poniatowskiego, profesor Wydziału Architektury Politechniki Warszawskiej, inż. Stanisław Hempel, w okresie pierwszej wojny światowej brał udział w budowie mostów na Narwi, Szczerze, Berezynie, Dnieprze, Rżwi- nie innych. W Polsce zajmował się specjalnie budową hal o dużych rozpiętościach, projektował i wykonywał budowę Dworca Głównego w Warszawie oraz hangarów na lotniskach wojskowych i cywilnych w Polsce. Poza tym w konkursie na budowę mostu przy ul. Karowej, ogłoszonym przed wojną, zdobył trzy nagrody za swoje projekty. Nic więc dziwnego, że i projekt mostu im. Poniatowskiego, złożony przez prof. Hempela, uzyskał aprobatę B.O.S.-u.

Robotami kierował z ramienia firmy "Mostostal", wykonującej budowę mostu, inż. Zenon Waliński. Specjalny system podniesienia łuków opracował inż. Cezary Lubiński.

oOo

STARA ARTERIA ŻYCIA WARSZAWY ODBUDOWANA

Kto patrzy na mapę Warszawy - bez trudu dostrzeże na prawie idealnie prostokątnej siatce jej ulic - trzy grubsze linie, wyobrażające trzy główne arterie, dające obszar miasta na sześć niejako rejonów.

Pozioma linia o kierunku zachodnio-wschodnim, połowiąca miasto na część północną i południową - to szeroka, przestronna Aleja Jerozolimska i jej przedłużenie - Aleja 3-go Maja, przed wojną okolona efektownymi kamienicami, hotelami, potężnym gmachem Dworca Głównego, Muzeum Narodowym, Bankiem Gospodarstwa

Krajowego. Wzdłuż tej ulicy ciągnie się w wykopie linia kolejowa, która - przeszedłszy w kierunku Wisły tunelem pod powierzchnią ziemi - znów wychyla się na Świat i biegnie dalej po wiadukcie i moście na drugi brzeg Wisły. Obok, dla wyrównania poziomu skarpy warszawskiej, przerzucony wiadukt prowadzi do drugiego mostu - mostu Poniatowskiego.

Tę arterię zachodnio-wschodnią, tną dwie arterie południowo-północne: Marszałkowska i Nowy Świat. Obie kipiące życiem, pełne ruchu, pojazdów i tłumów, przechodniów.

Na skrzyżowaniu płynące nurty spotykały się, dzieliły, wymijały, parły w tę, czy w inną stronę. Hałas, rwetes, dzwonki tramwajów, sygnały aut, okrzyki ludzi.

Tak było przed wojną.

Warszawa, przeszedłszy dwukrotne oblężenie i straszne chwile Powstania sierpniowego, zmieniła się. Zmienił się jej wygląd zewnętrzny, zmieniły się też owe dwa skrzyżowania ulic w śródmieściu. Dziś jest inaczej. Ale sącąc ze zmian, jakie zaszły w ciągu ostatniego półtora roku, życie Warszawy usymbolizowane w tych dwóch punktach skrzyżowania jej głównych ulic, powraca do swego dawniejszego poziomu i rozmachu. Przed kilkunastu miesiącami zalegały tu gruzy, splątane kłębowisko drutów i belek, doły i wyrwy po wybuchach bomb i pocisków, zapadły strop tunelu ze zwisającymi żebami podłóg na wyrwanych z jezdni szynach tramwajowych, powywracane latarnie uliczne, a wokół wypalone mury wspaniałych przed tym kamienic. Cicho tu było i smutno.

Dziś życie płynie wartkim strumieniem. Sterczą wprawdzie nadal pogruchotane ściany domów, ale od ulicy, w odbudowanych parterach - piękne sklepy, rzędiście oświetlone, jezdnią suną sznury tramwajów, ruch aut nie wiele ustępuje przedwojnemu, chodnikami przelewa się fala ludzi. Niezbędnym stał się już milicjant, by ująć w karby i regulować odrazajający się żywiołowo ruch uliczny.

Olbrzymia wyrwa w jezdni przy zbiegu Alei z Nowym Światem zniknęła. Na jej miejscu - gładka kostka bazaltowa wtopione w nią szyny tramwajowe, biegnące ku mostowi Poniatowskiego. Ruch na skrzyżowaniu tych ulic odżywa. Dotychczas Nowy Świat był cichy i bez ruchu. Rozlegało się tylko ech tupota nóg przechodniów. Dziś historyczna ulica naprała rumieńców życia. Nie oświetlają co prawda jej skrzyżowania z Aleją Jerozolimską lampy z narożnych lokali: popularnej "Gastronomii" i "Café Clubu", które leżały pod gruzami swych kamienic, ale pozostał nienaruszony, charakterystyczny, choć nie piękny monolit gmachu Banku Gospodarstwa Krajowego. Przeżył szczęśliwie burzę wojenną, pełniąc w okresie Powstania sierpniowego niechlubną rolę schronienia oddziałów SS. Z niego to stoczeni przez powstańców Niemcy, w obawie głodu, przekopali podziemne przejście do tunelu kolejowego i tą drogą nawiązali łączność z innymi oddziałami swych kamratów na Dworcu Głównym. Z tego domu ostrzeliwali barykadę zbudowaną w poprzek Alei przy ul. Brackiej. Wielu warszawiaków poniosło tam śmierć, gdy przebiegali ulicą, nie zawsze dostatecznie

chronieni przez zbyt niską barykadę. Do dziś stoi tu niemy świadek tych strasznych dni - żelazny kloak ogłoszeniowy, porażurawiony kulami, jak sito.

Ale to przeszłość. Na tych miejscach wyrosło teraz życie. Słychać stukot młotków cieśli, stawiających dachy nad ocalałymi resztkami domów, słychać okrzyki murarzy na rusztowaniu, widać szklarzy i reperujących uszkodzone rynny blacharzy.

W tej właśnie części miasta zniszczenia były bardzo duże i w domach i urządzeniach ulicznych. Na zbiegu Alei i Nowego Świata trzeba było podnieść zapadniętą płytę stropu tunelu na długości 100 m., odbudować zniszczone przewody kanalizacyjne, wodociągowe, gazowe i elektryczne. Równocześnie, korzystając z tych generalnych robót, wybudowano drugi odcinek tunelu, równoległy do istniejącego, z przeznaczeniem na dwa drugie tory, które przejmą w przyszłości kolejowy ruch pasażerski dalekobieżny, podczas gdy dawny tunel służyć będzie wyłącznie ruchowi polmiejskiemu. Dzięki takiemu rozwiązaniu uniknie się ponownego rozkopywania tak ważnego dla komunikacji miejskiej skrzyżowania.

Aleja Trzeciego Maja jest już gotowa na przyjęcie ruchu. Jezdnię wyreperowano. Tory tramwajowe odbudowano, przy czym zwężono je do szerokości toru normalnego. Będą tu kursowały, podobnie jak w południowej części miasta, wozy poniemieckie. Kilkanaście takich wagonów po wyremontowaniu w fabryce wrocławskiej nadeszło już do Warszawy. W dniu otwarcia mostu Poniatowskiego wyruszą w pierwszą podróż po ulicach Stolicy. W codziennych kursach po Alei Trzeciego Maja defilować będą przed stojącym tam na wprost Muzeum Narodowego pomnikami warszawskiego szewca Kilińskiego. Nie spędzili ich Niemcy, że ich wagony tramwajowe jeździły będą przed tym pomnikiem. Skazali go przecież na zagładę. Karzą Polaków za zerwanie niemieckiej tablicy z pomnika Kopernika, stracili postać Kilińskiego na ziemię. Lud warszawski ukrył swego bohatera i w chwili wyzwolenia - ustawił pomnik w Alei Trzeciego Maja.

Poprzez odnowione wieże wjazdowe wkraczamy na wiadukt ostatnie ogniwo łączące miasto z mostem. Jest już prawie wykończony. Zreperowane liczne wyrwy po bombach i ułożono nową, drewnianą kostkę na jezdni. Szyny tramwajowe już ułożono, jak również naciągnięto górną sieć przewodów tramwajowych. Ciężką, wielotygodniową pracą wywindowano do poziomu wiaduktu część jego konstrukcji żelaznej, która zapadła się i legła w dole na gruzach wysadzonego w powietrze przęsła żelbetowego. Dziś na tle ciemnoszarej sylwetki wiaduktu bieli się ten jego nowy fragment.

Z chwilą ukończenia odbudowy mostu Poniatowskiego, za jakieś dwa tygodnie, cała arteria łącząca zachodnią część miasta z prawobrzeżną - rozpocznie nowe życie. Pójdą nią tłumy pieszych, jezdnia ruszą auta i tramwaje. I tylko przechodząc, podniosłszy głowę do góry, dojrzy nad pobudowanymi sklepani szczytami ścian i kopcane mury - świadków niedawnej, ponurej przeszłości.

JAK ODBUDOWALISMY STACJĘ POMP I FILTRÓW

Mieszkaniec normalnego miasta z trudem mógłby sobie wyobrazić codzienne życie bez wody w kranie wodociągowym. A jednak Warszawa - przez dłuższy okres czasu po Powstaniu była jej pozbawiona z powodu zniszczenia przez Niemców stacji filtrów i sieci wodociągowej. Gospodynie dźwigały po zniszczonych schodach, nieraz na czwarte, czy piąte piętro, wiadra z wodą, potrzebną do gospodarstwa. Nie było w czym się wykąpać. Trzeba było oszczędzać wodę przy zmywaniu i praniu. Woda była luksusem.

Mimo szalonych trudności, spowodowanych brakiem środków transportu, surowców i narzędzi - Dyrekcja Filtrów w krótkim stosunkowo czasie zaopatrzyła w wodę całą Warszawę. W marcu r. 1945 ilość nieruchomości przyłączonych do sieci wynosiła 159, w marcu zaś r. 1946 - 5.647. Jest to postęp olbrzymi.

Przed kilkoma dniami zapanowała powszechna radość na Pradze, gdyż nareszcie pojawiła się woda w kranie w ciągu dnia, podczas gdy do tej pory była tylko wieczorem i w nocy. Stało się to w związku z oddaniem do użytku przewodu o średnicy 500 mm na moście im. ks. Poniatowskiego, którego odbudowa dobiega końca.

W związku z tym doniosłym dla życia Warszawy faktem, odwiedziliśmy Stację Filtrów i Zakład Wodociągów i Kanalizacji, by naocznie przekonać się o stanie ich zniszczenia i dotychczasowej odbudowy.

Nad samą Wisłą, u wylotu ul. Agrikola leży Stacja Pomp Rzecznych, tłoczących wodę z Wisły do rur, rozprowadzających ją do filtrów. Teren Stacji przedstawia widok żałosny. Niemcy w czasie Powstania wysadzili w powietrze wszystkie pompownie i węzeł rozdzielczy, przez który kierowana była woda z Wisły na Stację Filtrów. Dokładnie sterzą ruiny hal pompowni, między nimi widnieją stosy pogmatwanego żelastwa i resztki porozrywanych maszyn. Widać, że stan zniszczenia był katastrofalny.

To też, jak nas objaśniają inżynierowie, Dyrekcja zamiast odbudowywać dawne urządzenia, postanowiła wybudować nową halę i postawić nowe pompy, gdyż to okazało się o wiele łatwiejsze do wykonania. Już w marcu r. 1945 przystąpiono do wykonania budynku, w którym umieszczono pierwszy zespół elektryczny o wydajności około 14.000 m. sześć. na dobę. Pompę znaleziono przypadkowo w fabryce Twardowskiego, silnik elektryczny zastosowano z pośród rezerwowych silników, przechowywanych w czasie okupacji i w ten sposób oddano do użytku pierwsze, najważniejsze ogniwo w łańcuchu urządzeń wodociągowo-kanalizacyjnych.

Praca nad dalszą odbudową i rozbudową Stacji Pomp Rzecznych nie posuwa się jednak tak szybko, jakby sobie tego należało życzyć z powodu braku odpowiednich środków finansowych i dostatecznej ilości narzędzi technicznych.

Stacja Filtrów mieszcząca się przy ul. Koszykowej znajduje się w stanie o wiele lepszym.

Uporządkowany teren Stacji Filtrów nie zdradza ~~przez~~ nie żadnych ~~niszczel~~. Czerwone budynki ~~stają się~~ ~~niekiedy~~ wśród zieleni tak, jak przed wojną.

A jednak - ileż r. zegrało się tu w czasie Powstania wstrząsających tragedii!

Gmach Filtrów przechodził kilkakrotnie z rąk powstańców do rąk Niemców i odwrotnie. Filtry były jedną z najważniejszych baz wypadowych Powstania, gdyż z racji specyficznych warunków terenowych, dostarczały wielu kryjówek uczestnikom walk. Kanałami przedostawali się powstańcy z jednej dzielnicy Warszawy do drugiej. Kanały były kiedyś ostatnią ocieczką Żydów z obłożonego ghetta. Kanały służyły do tego samego celu i w czasie Powstania. Niejeden ranny przez Niemców powstaniec wydostawał się kanałami na wolność poza granice Warszawy.

Bardzo daleko do życzenia pozostawia system pomp tłoczących przefiltrowaną już wodę do rur wodociągowych. Ponieważ Niemcy zniszczyli wszystkie nowoczesne urządzenia Stacji Filtrów - obecnie czynne są dwie pompy parowe - weteranek, liczące już około 60 lat, kunsztownie polatanie i cudem prawie poludzone do życia. Narazie funkcjonują możliwie. Co będzie jednak dalej?

Jako pomoc dla nich zainstalowano dwie elektropompy, stanowiące rezerwę dla "staruszek".

Nowoczesna, przepięknie przed wojną urządzona Stacja Filtrów pospiesznych jest nieczynna zupełnie, gdyż Niemcy wywieźli wszystkie maszyny i ogłocili gmach z koniecznych urządzeń. W tej chwili Stacja Filtrów pospiesznych stoi bezczynnie i czeka lepszych czasów.

Trudności w odbudowie Filtrów Pospiesznych i innych działów Stacji są w tej chwili wielkie. Wynikają one przede wszystkim z faktu, że wielu potrzebnych narzędzi, czy maszyn nie można dostać w kraju - trzeba je sprowadzać z zagranicy. Największą nagłą potrzebą jest brak np. kompresorów na podwozia samochodowych do nacisków pneumatycznych, t.j.w. Sullivanów; poza tym maszyn do czyszczenia stulizienek ulicznych również na podwoziach samochodowych. Brak także obrabiarek mechanicznych, a więc frezarek, tokarek i t.p.; brak stołów mierzniczych do wodomierzy oraz - co bardzo ważne - niema zupełnie aparatury regulacyjnej do filtrów pospiesznych, którą dawniej sprowadzali się z Ameryki; kuleje transport z powodu niedostatku samochodów ciężarowych, a tymczasem duże odległości dzielą poszczególne stacje pomp i filtrów.

Zakład wykonał w ciągu ostatniego roku prace odtwarzania. Najlepiej zilustrują to następujące cyfry:

W marcu 1945 r. dostarczone do sieci 740 m³ wody na dobę, a długość nawodnionej sieci wynosiła 17.200 m. bież. W marcu r. 1946 cyfry te wzrosły do 41.779 m³ na dobę wody i 409.505 m. bież. nawodnionej sieci.

Ze względu na rozległość dzisiejszej sieci, równą prawie przedwojennej, przy równoczesnym zmniejszeniu się ilości przyłączonych do sieci domów, rentowność urządzeń pomp i filtrów znacznie zmalała. Sytuacja ta oczywiście będzie ulegała polepszeniu w miarę odbudowy Stolicy i oddawania do użytku większej ilości nowych domów.

oOo

MIĘDZYNARODOWY ZJAZD PRZEDSTAWICIELI NARODOWYCH
BIUR POSZUKIWAN W WARSZAWIE

W końcu czerwca odbył się w Warszawie międzynarodowy zjazd przedstawicieli Narodowych Biur Poszukiwań dziewięciu państw: Ameryki, Austrii, Belgii, Francji, Holandii, Włoch, Luksemburga, Szwecji, Czechosłowacji i Polski. Obecny był również dyrektor Centralnego Biura Poszukiwań (UNRRA Central Tracing Bureau) płk. Bowering oraz przedstawiciel Międzynarodowego Czerwonego Krzyża dr. Boesch. Zjazd organizowany był przez Polski Czerwony Krzyż, którego Biuro Informacyjne uznane jest za Polskie Biuro Poszukiwań.

Otwarcia zjazdu dokonał prezes Zarządu Głównego P.C.K. dr. B. Kostkiewicz, wygłaszając następujące przemówienie:

"Imieniem Polskiego Czerwonego Krzyża mam zaszczyt powitać Pana Dyrektora UNRRA Central Tracing Bureau oraz przybyłych na międzynarodowy zjazd przedstawicieli Narodowych Biur Poszukiwań.

Powiniennem powiedzieć: witam Panów w murach Warszawy... Ale, jak to Panowie już zapewne dojrżeli, niema murów w Warszawie. Mury w Warszawie stały się rzadkością; więc powiem: witam Panów w ruinach Stolicy Polski. I dodam, że te ruiny nam Polakom droższe i niemal piękniejsze od najwspanialszych murów szczęśliwych, ocalałych miast świata - witają was tak gorąco i serdecznie, jak silnie i żywo bije w nich serce pół miliona mieszkańców.

Przez sześć lat niewoli okupacyjnej miasto nasze i wszystkie miasta w Polsce dekorowane były barwnymi transparentami: "Jedź z nami do Niemiec". Na szpaltach codziennych urzędówek niemieckich, wydawanych w języku polskim, których nie imażo się pióro polskiego dziennikarza, roztaczano przed nami nęcące obrazki z rzekomych wygód, sytego życia ochotników pracy i wyjazdu do Niemiec. Przez sześć lat pustkami stały lokale tych biur werbunkowych. A jednak transporty inteligentów i robotników polskich szły do Niemiec: jednych schwymano w łapankach ulicznych i wysyłano w zaplombowanych wagonach pod uzbrojoną strażą. Inni - setkami tysięcy opuszczali więzienia, by transportem jechać do niemieckich obozów pracy i koncentracyjnych obozów wyniszczenia.

Były jeszcze inne transporty: z wsi polskich wywożono

dzieci. Wywożono je, by osłabić na przyszłość żywotne siły Narodu Polskiego, by żywą krewią i ciałem naszego najmłodszego pokolenia wzmóc rezerwuar ludzki Trzeciej Rzeszy, by zasilić nimi germańską krew "narodu panów".

Zimą r. 1942 po Warszawie gruchnęła wiadomość, że przez Stolicę Polski przejeżdżać będą transporty dzieci chłopskich z nad Buga, z ziem Zamorszczyzny. Nieustraszone w oporze, nieuleknie w walce zamek Warszawy uderzyło okrzykiem. Z nędznych suteren, z eleganckich pierwszych pięter, jednakowo szybko, z tym samym poczuciem zagrożenia siłom Narodu, bez rozkazu i bez zwoju, tysiące kobiet, tysiące mężczyzn zalały dworce Warszawy. Dzień i noc, bez przerwy, na silnym mrozie, trzymając w rękach koszyki z żywnością, ludzie stali na dworcach i czekali, aby ratować rzecz najcenniejszą w Narodzie - dzieci.

Stała się wówczas rzecz niespodziewana: wróg uląkł się miłościwej, zaciekłej siły blokującej dworce. Transporty dzieci zatrzymano na stacjach o dziesiątki kilometrów odległych od Warszawy. Skierowano je do Niemiec inną drogą, omijając Stolicę. Zwycięska Warszawa była bezsilna.

Mimo stosowania najwyryślniejszych sposobów obrony przed wyjazdem do Niemiec - miliony Polaków, tysiące dzieci wywieźli Niemcy z ziem polskich. Żaden naród na świecie w ciągu lat wojny nie nasycił tak hojnie krewią i cierpieniem terenów niemieckich, jak Polska.

Żaden też naród po ukończonej wojnie nie był więcej i żywiej zainteresowany w poszukiwaniu swych ludzi, rozproszonych na terenach "wielkich Niemiec", jak Polska. Żaden nie ma tytułu powołania do wdzięczności dla humanitarnej akcji UNRRA Tracing Bureau, co my. Rządki są w Polsce rodziny, które dzięki ofiarnej pracy Panów nie doznałyby szczęścia, zawartego w krótkiej notatce Biura poszukiwań, o życiu swoich bliskich. Wiele jest rodzin, które dzięki pracy Waszej odzyskały największy skarb: dziecko. Działalność Panów Naród nasz zachowa we wdzięcznej pamięci.

Ruiny Warszawy, głośnieją których przyjęliście Panowie, niech świadczą przed Wami o drogach losu, przez które wiodły nas lata okupacyjnej niewoli. Ruiny Warszawy, która w tych latach była najmocniejszą i najofiarniejszą strażniczką nienaruszonego żadnym aktem terroru pragnienia wolności, niech pomogą Panom zrozumieć i odcinić ogrom niezaczętej i męki, lecz także wielkości ofiary, złożonej na ołtarzu ukochania wolności ponad życie. A życie, które na tych ruinach toczy się dzisiaj bujnie, niech pozwoli Panom stwierdzić i zaświadczyć przed światem, że w Polsce miłość jest silniejsza, niż śmierć.

Tematem prac zjazdu była sprawa programu i metod działalności Centralnego i Narodowych Biur Poszukiwań. W chwili obecnej Centralne Biuro Poszukiwań dysponuje obfitym dokumentacją odnośnie milionów ludzi w czasie wojny wywiezionych do Niemiec, bądź na roboty, bądź do więzień i obozów koncentracyjnych. Dzięki działalności Centralnego i Narodowych Biur Poszukiwań - setki tysięcy ludzi odnalazły swych bliskich, tysiące innych skomunikowały się ze swymi rodzinami, jeszcze inni otrzymali dane o śmierci.

Uczestnicy obrad uchwalili rezolucję domagającą się m.in. stworzenia Międzynarodowej Służby Poszukiwań celem koordynacji metod poszukiwania oraz ich praktycznego wykonania. W łonie tej instytucji międzynarodowej winny być reprezentowane wszystkie kraje zainteresowane, a sama Służba Międzynarodowa winna być podporządkowana Organizacji Narodów Zjednoczonych, która zapewniłaby jej środki egzystencji.

Uczestnicy zjazdu złożyli piękny wieniec na Grobie Nieznanego Żołnierza, a po zakończeniu obrad udali się samochodami P.C.K. na krótki objazd Polski. Zwiedzili Kraków nie szczędząc słów zachwytu nad Wawelom, Sukiennicami, Rynkiem i Katedrą. Stąd udali się do Oświęcimia. Oglądane tu ślady zbrodni niemieckich wstrząsnęły potężnie przedstawicielami zagranicy, którzy powtarzali jedno słowo: "straszne straszne..." Na miejscu straceni przed ścianą śmierci złożyli wieniec.

W Krakowie, w czasie pożegnalnego obiadu, imieniem gości przemawiał pik. Bowring oraz przedstawiciele Francji i Belgii, podkreślając świetną organizację zjazdu w Warszawie oraz wielką gościnność Polaków.

c00

Z okazji zjazdu Biuro Informacji Polskiego Czerwonego Krzyża zorganizowało w Warszawie w niewielkiej sali przy ul. Piłsudskiego wystawę wstrząsającą, w dramatycznej wymowie strat ludzkich. Poprzez rozwieszane na ścianach wykresy, mapy, zestawienia, poprzez wyłożone książki i zapiski, przewijają się miliony nazwisk swoich i obcych, a każde zawiera w sobie ogrom przebytego cierpienia.

Warto przyrzeć się cyfrom ilustrującym poszczególne akty wielkiego dramatu, który w ciągu sześciu lat trwał w postaci niekończącego się wysiłku pomiędzy życiem a śmiercią.

Akcja poszukiwania zaginionych rozpoczęła się na wielką skalę po ukonczeniu wojny. Biuro Informacji notuje najwyższe natężenie zgłoszeń i zapytań o zaginionych w lutym r.b.: wpływa ich wtedy osiemnastaset tysięcy na piśmie, ustnych - ponad dwadzieścia tysięcy. Średnia miesięczna zgłoszeń w okresie od czerwca 1945 r. do maja 1946 r. wyniosła około 50.000 pisemnych i ponad 20.000 ustnych. Najwięcej zgłoszeń załatwiono w marcu r.b. - około 30.000; średnio za cały okres poszukiwań Biuro Informacji załatwiało ponad 10.000 zgłoszeń. A załatwienie zgłoszenia to nie jest bylejaka odpowiedź na zapytanie. Zawsze jest to odpowiedź konkretna, informująca zdecydowanie: ten, którego szukacie jest tam i tam, albo - niema go wśród żywych.

Mapa na ścianie poucza nas, że Biuro Informacji jest w kontakcie z 70-ma punktami na świecie, z Ekwatorem, Rodezją i innymi egzotycznymi krajami włącznie.

Inna mapa ilustruje powroty tych, których wojna wyrzuciła z właściwych siedzib. Od końca wojny do 1 stycznia r.b. przez punkty i rejestrację Polskiego Czerwonego Krzyża przeszło w powrocie do swoich krajów ponad pół miliona cudzoziemców. Dostawali posiłki, pomoc lekarską, niolegi, papierosy, zapomo-

gi w gotówce. Wracali do swych krajów b.wojskowi angielscy, amerykańscy, francuscy z obozów jenieckich, szli więźniowie z obozów koncentracyjnych i obozów pracy.

Ewidencja strat, prowadzonych przez Biuro Informacji od września 1939 r. zawiera się w dziewięciuset pięćdziesięciu tysiącach aktów. Akt - to przeważnie indywidualny dokument, dotyczący jednego człowieka, ale nierzadko - to cała księga, a nawet parę tomów takich ksiąg, zawierających dziesiątki tysięcy nazwisk. Te stopy nazwisk w księdze - to spisy obozowe jeńców wojennych, albo niemieckie wykazy więźniów w obozach koncentracyjnych. Dokładny przegląd tych wszystkich aktów pozwolił zestawić tragiczną statystykę strat, która głoni:

dwieście trzydzieści pięć tysięcy zabitych i zmarłych, siedemnaście tysięcy rannych, dziewiętnaście tysięcy chorych, sto dziewięćdziesiąt trzy tysiące internowanych, pięćset trzydzieści tysięcy więźniów w obozach koncentracyjnych, czterysta trzydzieści tysięcy deportowanych. Olbrzymią większością tych strat ustalonych przez Polski Czerwony Krzyż stanowią Polacy.

Wszystkie dane o każdym człowieku zostały stwierdzone na podstawie meldunku. Znakomitą część tych meldunków uzyskał Czerwony Krzyż od własnych placówek krajowych, które rejestrują repatriantów. Wiele danych dostarczył Państwowy Urząd Repatriacyjny, wielu dostarczyły osoby prywatne, Międzynarodowy Czerwony Krzyż, instytucje społeczne, UNRRA z terenu Rzeszy, wreszcie - Czerwone Krzyże różnych państw.

Powiedzieliśmy, że wszystkie dane o stratach oparte są na zasadzie meldunku. Straty na meldunku nieoparte - nie zostały w statystyce Biura Informacyjnego uwzględnione, a przewyższają one znakomicie cyfry, które Biuro zebrało. To też przytaczane przez nas dane ilustrują raczej rozmiary działalności Biura Informacyjnego, aniżeli dokładność poniesionych strat w ludziach.

Obok map i wykresów - na małym stoliku piętrzy się niewielki stosik przedmiotów zebranych z wielkiego stosu zwłok czterech tysięcy ludzi, spalonych przez Niemców w domu przy ul. Wolskiej nr. 60 w czasie Powstania. Zczerniałe od ognia metalowe drobiazgi, noszone zwykle w kieszeniach i torebkach, jak: kluczyki, oprawki okularów, scyzoryki, papierosnica, zapalniczki - piętrzą się w małym stosiku jedynych śladów po żywych ludziach.

Ciekawie zaprzykładowane różne rodzaje dokumentów rejestracyjnych: pudełko, wzięte z Muzeum Oświęcimia, zawierające kartotekę więźniów z ich fotografiami; fotokopie strat, sporządzonych na przykład przez Oficerską Komisję Strat w obozach w Murnau i Woldenbergu, przez Międzynarodowy Czerwony Krzyż w Genewie. Jest ewidencja Polaków zmarłych na terenie Rumunii i Bessarabii, są różne ewidencje powstaniowe, jest księga służby RAF, zawierająca listę lotników polskich, poległych w bojach nad Anglią, Francją, Niemcami. Są spisy strat polskich we Włoszech: pod Monte Cassino, Bari i tylu innych punktach wło-

skiej ziemi. Są oryginalne książki spisowe z obozu koncentracyjnego w Stutthofie, w których, jakże często powtarza się diagnoza niemieckiego lekarza: "zmarł na złe krążenie krwi"... Jest część kartoteki więźniów z Buchenwaldu wraz z fotografiami.

Jednoizbowa wystawa Biura Informacyjnego P.C.K. plastycznie zilustrowała ogrom pracy, dokonywanej przez tę instytucję, ale przede wszystkim - jej wielką użyteczność dla tych, którzy poszukiwali i nadal poszukują swych najbliższych o niewiadomym losie.

--- oOo ---

Z DNI ODBUDOWY

Budżet odbudowy Warszawy
na III kwartał 1946

Biuro Odbudowy Stolicy dysponuje na trzeci kwartał r. b. budżetem 369 milionów złotych z dotacji Ministerstwa Odbudowy i 110 milionów złotych z kredytów bankowych.

Przeznaczenie tej niewielkiej sumy jest następujące: na budownictwo mieszkaniowe - 45 milionów (odbudowa domów mieszkalnych głównie na Saskiej Kępie, Bielanach, Żoliborzu i Mokotowie); na odbudowę szkół i urządzeń dziecięcych - 30 milionów; szpitali - 15 milionów; na wykończenie budynków biurowych 13 milionów złotych; na oczyszczenie miasta z gruzów i zabezpieczenie zabytków przed niszczeniem - 13 milionów; na roboty porządkowo-rozbiórkowe - 25 milionów; na kontynuację odbudowy gazowni - 30 milionów; na wodociągi i kanalizację - 65 milionów; na prace wodno-melioracyjne - 10 milionów; na roboty ogrodnicze - 10 milionów; odbudowa rzeźni - 25 milionów; Zakład Oczyszczania Miasta - 15 milionów; Miejskie Zakłady Komunikacyjne 80 milionów złotych.

Warszawska Dyrekcja Odbudowy
przy pracy

Warszawska Dyrekcja Odbudowy powołana dla realizacji planów B.O.S. prowadzi w tej chwili odbudowę 15-stu większych obiektów w Stolicy, m.in. gmachu Instytutu Radowego, Centralnego Urzędu Planowania, gimnazjum im. Królowej Jadwigi, bloki mieszkalne przy ulicy Bartoszewicza i t.p.

Warto nadmienić, że przy szczupłości środków kredytowych, lepiej znacznie przedstawia się w roku bieżącym sprawa materiałów budowlanych. Władze mogły zwolnić duże ilości materiałów reglamentowanych na potrzeby budownictwa prywatnego. Natomiast nadal ciężko jest ze sprzętem, a i sił roboczych mamy niedostatek.

Warszawska Dyrekcja Odbudowy stawia sobie za zadanie przyspieszyć tempo prowadzonych robót i gospodarować oszczędnie państwowymi funduszami na odbudowę. Dyrekcja wprowadziła nowe metody budownictwa przez uzyskanie i zastosowanie nowych materiałów i nowych metod pracy. Wkrótce przejmie ona dziesiątki dalszych obiektów i pokieruje ich odbudową.

Akademicki Komitet Odbudowy
Kościoła św. Anny

W Warszawie zawiązał się Akademicki Komitet Odbudowy Kościoła św. Anny, gdyż fundusze, jakimi dysponują B.O.S. i Ministerstwo Kultury - nie wystarczają na potrzeby odbudowy i konserwacji zabytków. Studenci zamierzają zebrać ofiary od społeczeństwa tak duże, aby przywrócić tej pięknej świątyni dawny wygląd, a nadto - doprowadzić sąsiednie tereny (stoki Mariensztadtu) do stanu, który w pełni podkreśli ich malowniczość.

Obecnie prowadzone są roboty zabezpieczające ocalone mury i wnętrza. Dawny wygląd odzyskuje stopniowa oficyna pomocnicza w kamienicy przy Krakowskim Przedmieściu 56, która jest starym, gotyckim klasztorem z zachowanym na parterze niotkniętym, a przepięknym sklepieniem kryształowym.

Przy odbudowie sąsiadującego z kościołem spalonego gmachu Muzeum Przemysłu i Rolnictwa, obniżono o jedno piętro jego - zbyt potężną w stosunku do kościoła - bryłę.

Ten fragment miasta po odbudowie należeć będzie do najpiękniejszych widoków starej Warszawy.

Spółeczna akcja oczyszczania miasta.

Zgodnie z zapowiedzią Świata pracy i kontynuując przykłał akademików, społeczeństwo Warszawy tydzień po tygodniu, bez dnia przerwy, prowadzi intensywną akcję oczyszczania miasta z gruzów.

Rezultaty tej akcji są już widoczne, w Warszawie jest coraz przestronniej na ulicach i coraz czystiej. Kieruje akcją B.O.S. w porozumieniu z Wydziałem Dróg i Mostów, Ruchu Kołowego, Zakładem Oczyszczania Miasta: opracowany został plan pracy przy uporządkowaniu stu ulic - dostarczony jest sprzęt i tabor. Na poszczególnych odcinkach pracy, wyznaczonych ochotniczymi grupami roboczymi, pozostawiono zespołom tym całkowitą swobodę organizacyjną. Grupa otrzymuje zadanie do wykonania, sprzęt i tabor, a rezultaty zależą od zdolności organizacyjnych danej grupy, jej siły i zapiały.

Naogół grupy dobrze wywiązują się z powierzonych sobie zadań. Ostatnio ulice Warszawy porządkowane były energicznie przez zespoły pracowników Radia Polskiego Czerwonego Krzyża, Zawodowego Związku Dozorców, Centrali Produktów Naftowych i inne.

W dniu 15 r.m. rozpocznie pracę ochotniczy obóz odbudowy Stolicy, złożony z 1.000 chłopców w wieku od 15 do 20 lat, zorganizowany przez Państwowy Urząd Wychowania Fizycznego i Przystosowania Wojskowego. Obóz trwać będzie 6 tygodni, a godziny wolne od pracy młodzież spędzi na racjonalnym wypoczynku i rozrywkach sportowych i kulturalnych.

Półowa uczestników obozu weźmie udział w ogólnej akcji porządkowania ulic Warszawy, a reszta zatrudniona zostanie

przy pracach nad odbudową terenów sportowych. Uczestnicy obozu rekrutują się przeważnie ze środowisk chłopskich. Młodzież obozu ofiaruje Warszawie w sumie 36 tysięcy roboczych dniówek.

Obok daniny pracy trwa akcja zbierania funduszy społecznych. Krakowski Wojewódzki Komitet Odbudowy zebrał dotychczas w gotówce i materiałach budowlanych przeszło 1 milion złotych. Z pieniędzy tych rozpocznie się wkrótce odbudowa "Dziekanki" na Krakowskim Przedmieściu, gdzie mieścić się będzie w przyszłości internat dla uczącej się młodzieży.

Wśród ofiar nadsyłanych przez kraj na odbudowę Warszawy, mamy do zanotowania wzruszający dar robotników z Trzyńca na Załzciu w postaci złożonych 18.000 złotych. Do ofiary dołączony był list następującej treści:

"Podpisani pozwalają sobie przesłać znów podarunek - pewną część naszego miesięcznego zarobku. Mamy wprawdzie, bo to naszymi własnymi rękami zapracowany, ale zawsze od serca dla naszych najdroższych i ukochanej Warszawy. Będziemy pamiętali dalej, dopóki Warszawa nie będzie cała, pięknie i wspaniale odbudowana".

Ruch budowlany w Warszawie

Aktualny ruch budowlany w dzielnicy Mokotów przoduje odbudowę Stolicy. Remontowanych jest tu ogółem 1.200 izb mieszkalnych pod nadzorem B.O.S., a nadto 1.200 izb mieszkalnych w małych prywatnych lokalach. Dodać do tych cyfr należy remonty szkół, gmachów i bloków na mieszkania dla pracowników różnych Instytucyj państwowych.

Inicjatywa prywatna wykazuje w tej dzielnicy dużą żywotność, remontuje wiele małych domków i willi, a nadto - szeregi domów o kubaturze od 3-ech do 6-ciu tysięcy mtr. sześć.

Walny zjazd delegatów Związku Młodzieży Wiejskiej WIGI postanowił wybudować w Warszawie własny gmach dla potrzeb organizacyjnych. Budowa domu dokonana zostanie ze składek społeczeństwa wiejskiego.

Szpital dziecięcy Karla i Marii przy ul. Leszno 136 został przez Niemców całkowicie zniszczony. W ostatnich dniach ukończony został wewnętrzny remont jednego z budynków, w którym Resort Zdrowia i Opieki Społecznej Zarządu m.st. Warszawy zorganizował żłobek dla 80 do 100 dzieci najbardziej potrzebującej ludności Warszawy.

Odbudowę pawilonu i dostosowanie go do potrzeb żłobka przeprowadził B.O.S.

Codienne postępy odbudowy

Projekt dostawy Śląskiego gazu koksowniczego dla przemysłu Stalowej Woli i innych zakładów pracy dawnego Centralnego Okręgu Przemysłowego wchodzi na realne tory. Gazociąg na tej linii już częściowo istnieje. raków posiada połączenie tego rodzaju z rejonem C.O.P.

na Śląsku zaś gazociąg idzie aż do Wałbrzycha. Pozostaje więc wybudować stosunkowo niewielki (około 100 klm.) odcinek Katowice - Kraków, stację kompresorów w Zabrze, lub Mysłowicach i ewentualnie stację pośrednią w Pilźnie. Budowę tego odcinka przewiduje trzyletni plan inwestycyjny.

Następnie planowane jest przeprowadzenie gazociągu przez Częstochowę do WARSZAWY. Rozważany jest także projekt połączenia gazociągiem Warszawy z rejonem C.O.P., skąd wybudowany już jest gazociąg do Ostrowca i Starachowic.

Codziennie postępy odbudowy Stolicy znajdują wyraz w następujących cyfrach:

W ciągu ostatnich dwóch tygodni czerwca r.b. brygady robocze wodociągów i kanalizacji nawodniły 3.690 m. sieci roboczej w Warszawie oraz 605 m. - na Pradze.

Elektrownia Warszawska dostarcza prąd ponad 82.000 abonentów na terenie Warszawy. Nadto dzięki wysokiej produkcji energii elektrycznej zdolna jest zasilić w prąd okręg podmiejski.

W dniu 14 lipca po raz pierwszy po wojnie ruszyły podmiejskie pociągi elektryczne na trasie Otwock - Warszawa Wschodnia. Po zelektryfikowaniu tego odcinka, zapowiedziany jest wkrótce ruch pociągów elektrycznych na drugiej z kolei trasie: Mińsk - Warszawa Wschodnia.

W niewykończonym przed wojną wielkim gmachu przy Placu Trzech Krzyży wznowiono prace budowlane. W gmachu tym w końcu r.b. odbędzie się wystawa przemysłu drzewnego.

Na moście Poniatowskiego ukończono budowę bocznych barier, ustawiono słupy tramwajowe, przeciągnięto szyny tramwajowe i rozpięto sieci napowietrzne.

Rozpoczęto - po sprowadzeniu materiałów pomocniczych oraz elementów konstrukcji - prace przy odbudowie drugiego toru mostu kolejowego pod Cytadelą Warszawską. Obecnie w montażu jest piętnaste przęsło tego mostu od strony Warszawy.

Prace budowlane przy tymczasowym Dworcu Głównym (ul. Towarowa) zostały zakończone. Jeszcze tylko zainstalowane zostaną urządzenia wodociągowe i elektryczne, poczem nastąpi otwarcie nowych hal.

Na miejscu straceń w Alejach Jerozolimskich przy ul. Marszałkowskiej rozpoczęto budowę pomnika z inicjatywy akademików, którzy niedawno oczyszczali ten odcinek ulicy. Wzdłuż całej długości miejsca stracenia ułożone już zostały płyty z piaskowca. Płyty zewnętrzne wykuty mają znak w formie krzyża Virtuti Militari. Z obu stron pomnika umieszczone będą pilastry trzymetrowej wysokości, zakończone parapetem. Pośrodku umieszczona będzie granitowa tablica z odpowiednim napisem, ufundowana przez studentów.

Ofiary hitleryzmu w podziemiach kościoła św. Jacka

W kościele poddominikańskim św. Jacka przy ul. Freta prowadzone są prace zabezpieczające. Podczas oczyszczania jednej z bocznych kaplic - robotnicy natrafili na częściowo spalone zwłoki ludzkie. Dokonano bliższych oględzin, które doprowadziły do wniosku, że znalezione trupy - to ofiary zbrodni niemieckich w okresie Powstania.

W tym okresie mianowicie mieścił się w kościele szpital i schron dla ludności cywilnej. Niemcy ostrzeliwali budynek kościelny ze specjalną złośliwością, wiedząc, że schroniła się w nim część ludności ze Starówki. Kościół obrzucony był z samolotów bombami oraz ostrzelany silnie przez artylerię, a po Powstaniu - spalony.

Pomnik na Nowym Świecie pod opieką dziennikarzy warszawskich.

Dziennikarze Warszawscy - nie mogąc ofiarować - ze względu na swą codzienną zajętą - ochotniczej dniówki pracy na odbudowę Stolicy, postanowili wzamian ofiarować swój jednodniowy zarobek.

Z sum uzyskanych tą drogą, wniesiony będzie pomnik na miejscu stracenia na Nowym Świecie, pomnik identyczny z tym, jaki wystawiają akademicy w Alei Jerozolimskiej.

Dzieci warszawskie w Bułgarii

Trzysta dzieci warszawskich wyjechało na kilkutygodniowe wakacje do Bułgarii na zaproszenie opiekuńczych instytucyj bułgarskich.

Dzieci przebywać będą w Warnie nad morzem Czarnym i w Płotjew w górach Bałkańskich. Pojechały dzieci sieroty, półsieroty oraz dzieci rodzin ciężko pracujących, a nie zarabiających tyle, aby móc wysłać je na kolonie trzymiesięczne.

Konsekracja dwóch biskupów w Warszawie

W kościele prymorskim św. Józefa odbyła się uroczystość udzielenia sakry biskupiej nowomianowanym sufraganom warszawskim: ks. infułatowi Z. Choromańskiemu i ks. kanonikowi W. Majewskiemu. Konsekratorem był Prymas Polski ks. kardynał Hlond.

W czasie uroczystości kościół wypełniony był wiernymi po brzołę, a delegacja przedstawicieli społeczeństwa i nowo-konsekrowani biskupi, zgodni z uświęconym wiekami zwyczajem, ofiarowali ks. Prymasowi 2 świece, 2 chleby i 2 baryłki wina.

Mazury i Warmia w Warszawie

Pod hasłem: "Mazury i Warmia wróciły, by nigdy nie odpaść od macierzy", zorganizowana została wystawa w Warszawie, w gmachu Politechniki przy ul. Nowakowskiego.

Ekspozyty wystawy ilustrują wielowiekową walkę i pracę podziemną polskich mieszkańców ziem Mazurko-Warmijskich. Wiele jest ekspozatów poważnej wartości historycznej, np.: jedyny sztandar plebiscytowy z r. 1920, książka drukowana po polsku, choć gotykiem, w r. 1536 (Kalendarz Królewiecki), narzędzia tortur, przy pomocy których Niemcy dokonywali mordów na Mazurach i t.p.

Jestem zachwycony polską
młodzieżą

W Warszawie bawił ostatnio bułgarski lekarz-naukowiec dr. Panajot Geneff, który zwiedził kliniki i instytuty oraz laboratoria Uniwersytetu Warszawskiego. Zapytany o wrażenia - oświadczył:

Uniwersytet Warszawski znajduje się na wysokim poziomie. Różne katedry obsadzone przez najwybitniejszych osobistości naukowe, nazwiska których znane są zagranicą. "JESTEM ZACHWYCONY POLSKĄ MŁODZIEŻĄ AKADEMICKĄ". Widziałem setki studentów i studentek w Alejach Jerozolimskich, zatrudnionych przy oczyszczaniu i odbudowie miasta. Tę samą młodzież widziałem w klinikach i laboratoriach, pracującą z takim samym zapałem i entuzjazmem.

Pierścien masowych grobów
otacza Warszawę?

Wydział Grobownictwa P.C.K. i Główna Komisja Badania Zbrodni Niemieckich w wyniku przeprowadzonych badań ustaliły, że Warszawa otoczona jest pierścieniem grobów masowych, kryjących szczątki ofiar egzekucyj, dokonywanych w okresie, gdy Niemcy już nie wywozili skazanych na Palmiry, a jeszcze nie rozpoczęli trawienia ofiar na terenie ghetta.

Groby zbiorowe znaleziono w miejscowościach: pod wsią Dąbrowa niedaleko Łomianek, w pobliżu osiedla Magdalenka - nieopodal szosy, wiedzącej przez Okęcie do Sękocina, koło Lasek, w lesie Stefanów koło Piaseczna, koło stacji kolejowej w Piasecznie, niedaleko stacji kolejki górskiej Pyry (las Kabacki), koło wsi Wólka Wąglowa.

Po prawej stronie Wisły również otacza Stolicę wieńiec zbiorowych mogił: na terenie wsi Bukowiec, niedaleko Jabłonny, w lasach w rejonie Rembertów - Wesoła.

Ekshumację mogił zbiorowych, znajdujących się w okolicach Warszawy, już rozpoczęto. Kolejno wszystkie mogiły zbiorowe wyładzą swe tragiczne tajemnice martyrologii polskiej.