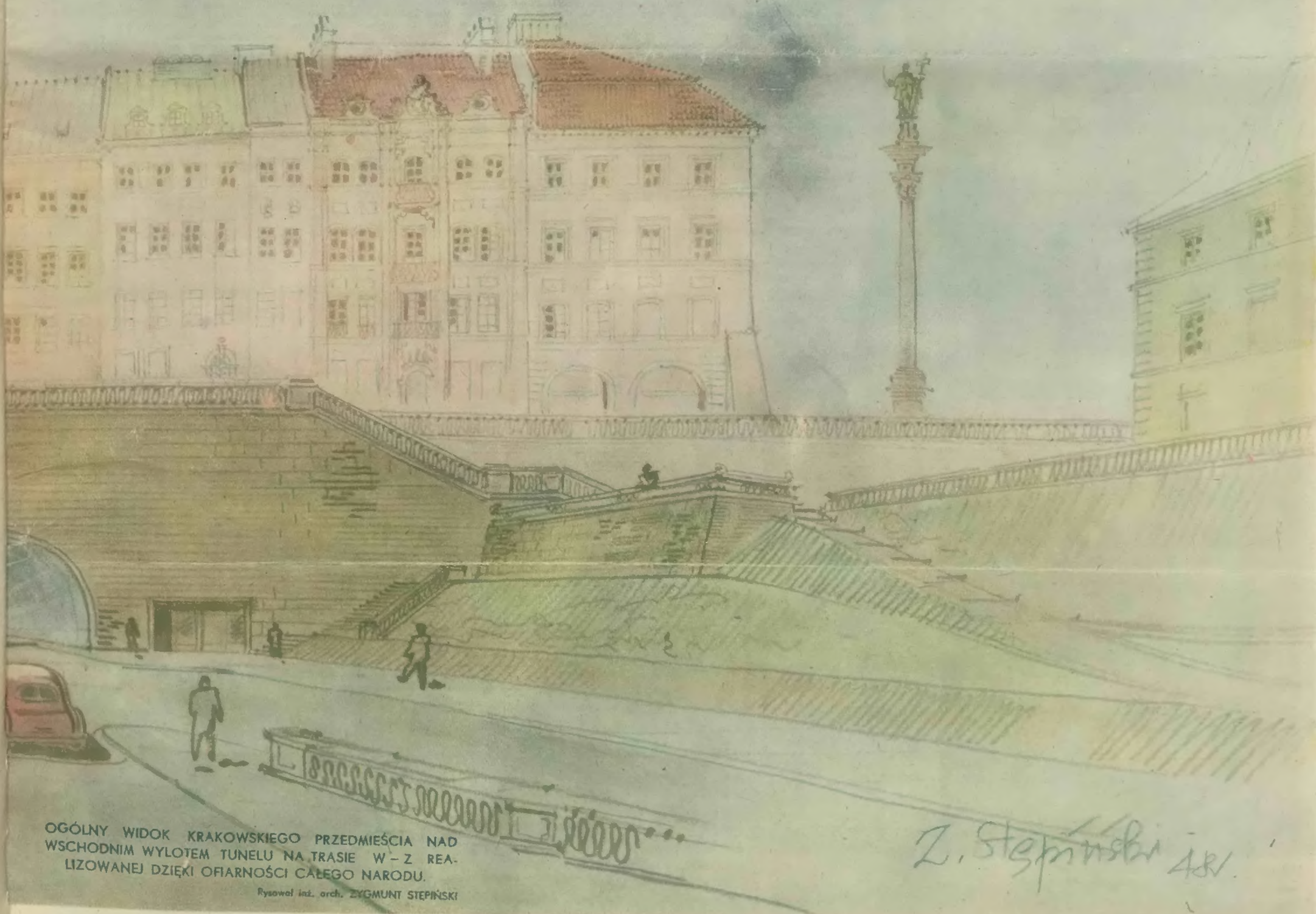
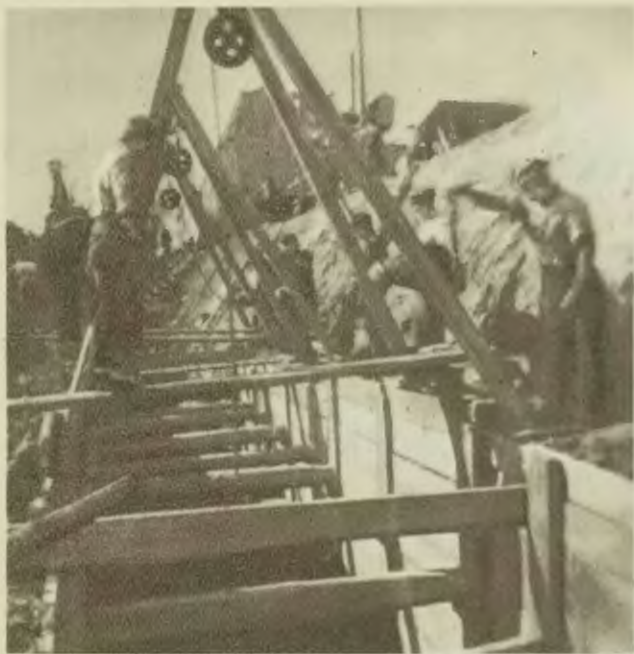


STOLICA

WARSZAWSKI TYGODNIK ILUSTROWANY





Rozbudowa tunelu linii średnicowej - wykop



Rozbudowa tunelu linii średnicowej - szalowanie wykopu



Rozbudowa tunelu linii średnicowej - betonowanie ścian i stropów



Rozbudowa tunelu linii średnicowej - tunel gotowy



Betonowa konstrukcja i strop Państwowych Zakładów Hodowli Roślin na Służewcu.

WKŁAD „BETON-STALU“ W ODBUDOWĘ WARSZAWY

Główną ideą, która przyświecała twórcom P.P.B. „Beton - Stal” było stworzenie takiego Przedsiębiorstwa budowlanego, które w nowych warunkach powojennych, wyposażone w dobrze zorganizowany zespół techniczny i nowoczesny ciężki sprzęt budowlany, podałoby w wielkich rozmiarach realizację zadania odbudowy zniszczonego przez wojnę Kraju i budowy nowych dzieł inżynierskich potrzebnych do dotrzymania tempa ogólnemu rozwojowi i uprzemysłowieniu Kraju.

Taki śmiały cel mógł i może być osiągnięty przy założeniu, że rozwój Przedsiębiorstwa musi być stopniowy, począwszy od walki o minimalne zapłaty organizacyjne, o małe dochody wypracowane w konkurencji z istniejącymi aparatami wykonawczymi. Kolejna do większego rozwoju dochodziła Przedsiębiorstwo zawsze w oparciu przede wszystkim o samowystarczalność finansową i mały, ale stały dochód wygospodarowany przy realizowaniu najpierw małych, a potem dużych budów uzyskanych z przetargu, a ostatnio zleceń również przez Państwo na podstawie kalkulacji urzędowych.

Pierwsze trzy lata rozwoju firmy to nieustający wyłok a scementowanie i wyszkolenie możliwie najlepszego zespołu ludzi ożywionych ideą stworzenia organizacji sprawnego, szybkiego i taniego wykonawstwa budowlanego, zainstalowanie baz Przedsiębiorstwa, pozyskanie uznania i zwołania zleceniodawców, zmobilizowanie w granicach możliwości najlepszego i dostatecznego sprzętu mechanicznego masowej produkcji, wyeliminowanie wszystkich niezdrowych i niemoralnych metod handlowych przedwojennych zespołów wykonawczych.

Jeżeli ten cel jest częściowo osiągnięty i będzie nadal realizowany w przyszłości, to jest i będzie to pierwszym dużym wkładem „Beton - Stalu” w odbudowę Warszawy i Kraju.

Obecnie „Beton - Stal” zatrudnia w Warszawie 3.700 robotników, dwie brygady junaków ze „Służby Polsce”, 220 pracowników umysłowych, w tym 33 inżynierów dyplomowanych, 41 techników, 46 majstrów, 20 praktykantów technicznych, 26 ekonomistów i handlowców oraz 54 pracowników biurowych.

Przeciętna suma przerobianych w ostatnim czasie robót wynosi około pięćdziesiąt milionów tygodniowo. Ilość materiałów budowlanych, które przychodzą nieprzerwanie na trzy własne bocznice „Beton - Stalu” wynosi ostatnio przeciętnie 110 wagonów tygodniowo.

Sprzęt mechaniczny „Beton - Stal” sprowadzony do Warszawy na około 400 wagonach, przeważnie z remanentów poniemieckich został wyremontowany w większej części we własnych warsztatach. Są to koparki mechaniczne, lokomobiley na tor 900 i 600 mm, ciągniki spalinowe, lokomobile na obrotach, buldozery, kompresory, betonarki, gruzarki, transportery, walce, ubijaki ciężkie, dźwigi, kalary,

szufle mechaniczne, windy, agregaty elektryczne, duże ilości forów 900 i 600 mm i wagonów, obrabiarki mechaniczne oraz wielkie ilości różnego drobnego sprzętu, aparatów technicznych i pomiarowych.

Przedsiębiorstwo „Beton - Stal” dysponuje dwoma lokomotywami kolejowymi i sześć wagonami na tor normalny.

Tabor kolejowy Przedsiębiorstwa składa się z około 50-ciu jednostek pociągów jak samochody, ciągniki rapne z 40-tona przyczepami i traktoory gąsienicowe.

Z ważniejszych robót w Warszawie „Beton - Stal” obudowało całkowicie spalone dwa gmachy przy ulicy Bogateła 13 i Nowogrodzka 40 oraz zbudowało nowe warsztaty kolejowe na Dworcu Wschodnim. Poza tym zbudowało małą na kanale Żerańskim, tunel średnicowy od ulicy Smolnej do N. Światła i poleżne pola startowe na Okęciu. Z większych robót masowych wykonało przebiecie ulicy Marszałkowskiej od Placu Rękawego do Nowolipki i uprzątnięcie Placu Napoleona.

Obecnie „Beton - Stal” wykonuje budowę 5-ciu gmachów fabrycznych Pierwszej Państwowej Fabryki Aparatów Elektrycznych dawniej „Spółdzielni” na Pradze i budowę dużego kompleksu zabudowań magazynów Państwowego Zakładu Hodowli Roślin na Służewcu oraz budowę nowej drogi startowej na Okęciu.

Specjalną grupą robót stanowią poza tym budowy na całym odcinku linii średnicowej. Są nimi duże wykopy ziemne pod budowę Głównego Dworca kolejowego, oczyszczenie starego tunelu średnicowego, budowa nowego odcinka tunelu od ulicy Kruczej do N. Światła, budowa nasypów przyczółków i wiadukłów na całej trasie od wylotu tunelu przy ulicy Smolnej do Wisły. Komunikacja i such mas ziemnych odbywa się na tym odcinku pod ziemią tunelem starym i nowo-zbudowanym przez „Beton - Stal”.

Z masowych robót gruzawczych wykonuje „Beton - Stal” poszerzenie ulicy Marszałkowskiej w kwartale Marszałkowska Al. Jerolimskie, Zielna i Ogród Saski, przebiecie łak zwanej osi Stanisławowskiej pod budowę Centralnego Domu Młodzieżowego od Al. Wyzwolenia do Parku Ujazdowskiego i wielkie roboty wyburzeniowe na trasie „W - 2”.

Na specjalną uwagę zasługuje ogromny wysiłek „Beton - Stalu” przy realizowaniu budowy trasy komunikacyjnej „W - 2” w Warszawie. Ten rozmach organizacyjny, przygotowanie do najwyższego stopnia na skalę amerykańską urządzenia i mechanizacja robót, decydujący udział w wyszukiwaniu i stosowaniu najlepszych technik i najtańszych metod wykonania oraz wykonania na czas robót przewidzianych w bardzo krótkim terminie dodają twórcom „Beton - Stalu” otuchy, że droga przez nich obrana jest słuszną i że P.P.B. „Beton - Stal” spełnia wytknięte sobie trudne ale ambitne zadania.



Betonowe pole startowe na Okęciu.

STOLICA

WARSZAWSKI TYGODNIK ILUSTROWANY

NR 30(89)

WARSZAWA, DNIA 25 LIPCA 1948 ROKU

ROK III

TRZY NUMERY SPECJALNE

Rok temu 22 lipca 1947 r. ukazał się specjalny numer „Stolicy“, poświęcony w całości projektowi trasy W-Z. Pomysł był tak śmiały, że tylko szczupła garstka „zapaleńców“ wierzyła w możliwość jego realizacji. Ten specjalny numer naszego pisma pokazywał społeczeństwu projekt, naświetlał skalę i wagę zagadnienia, mówił o wartości nowego założenia urbanistycznego. W artykule wstępnym, inż. arch. Józef Sigalin, zastępca Kierownika BOS., jeden z współtwórców Trasy W-Z pisał:

...Jest niezwykle ważne dla losów i tempa dalszych prac nad odbudową Warszawy wyrobienie przeświadczenia w każdym mieszkańcu Warszawy, w każdym pracowniku odbudowy, że potrafimy nie tylko prowadząc remonty i drobne budowy wskrzesić życie swojego miasta, ale że potrafimy realizować rzeczy wielkie na miarę zniszczeń tragicznych, na miarę polskiego rozmachu w odbudowie. Budowa Trasy „Wschód-Zachód“ postawi zagadnienie rekonstrukcji Warszawy od razu na właściwej płaszczyźnie i we właściwej skali nada tej rekonstrukcji należne tempo i należne oblicze urbanistyczne.

Wydając dzisiaj drugi, specjalny numer „STOLICY“, poświęcony Trasie W-Z, nie potrzebujemy już nikogo przekonywać ani o wielkości, ani o wartościach tego dzieła. Jest ono już dzisiaj w pełnym toku realizacji i śmiało powiedzieć można, że Trasa W-Z jest obecnie beniaminkiem nie tylko Warszawy, ale i całej Polski. Na dalszych stronach „Stolicy“ zobaczą czytelnicy bogaty film reporterski, który ilustruje dotychczasowe osiągnięcia przy budowie Trasy. Obszerny materiał artykułowy wyjaśni, w jakim stopniu zdotano, budując Trasę W-Z, zrealizować ideały, o których kiedyś pisaliśmy. Ubiegły rok przekonał wielu wątpiących w możliwość realizacji dzieła tej miary, że potrafimy się zdobyć na wielki rozmach twórczy. Harmonogramy, czyli graficzne zestawienia zadań i terminów ich wykonania, mówią, że w przyszłym roku Trasa ma być ukończona. W okresie budowy mostu Poniatowskiego wielu sceptyków twierdziło, że niemożliwe jest w rok dokonać takiego dzieła. Dokonaliśmy go. Ten sam zespół wykonawczy, rzecz jasna — znacznie powiększony, pracuje od roku nad realizacją założenia urbanistycznego, które, według pojęć wielu ludzi „wczorajszych“ — było w naszych warunkach wogóle niemożliwe. Jesteśmy pewni, że zadanie będzie na czas ukończone.

W przyszłym roku ukaże się trzeci specjalny numer „STOLICY“, w którym, miejmy nadzieję, będziemy mogli napisać:

Zadanie, jakie postawiliśmy sobie dwa lata temu — zostało wykonane. Przekonaliśmy się, że społeczeństwo nasze wyniosło z tragicznych lat wojennych jedną olbrzymią korzyść moralną: przystawiony polski „słomiany zapal“ — przemienił się w wytrwały, uparty, codzienny wysiłek, który przebudowuje całe nasze życie. Ofiarność dorywcza, jednorazowa, częstokroć z dawa, przemieniła się w pełnowartościową ofiarność stałą i powszechną. Dzięki tej ofiarności, miliony obywateli rozrzuconych po całym kraju uczestniczą osobiście i bezpośrednio w dziełach tej miary, co odbudowa i przebudowa stolicy, w pracach tej skali, co ukończona właśnie Trasa W-Z. I ta powszechność i stałość świadczą, to codzienne łożenie grosza na budowę i urządzenie Warszawy, miasta wszystkich Polaków, siedziby stolicy, obok wyrobienia przeświadczenia, że potrafimy realizować rzeczy wielkie, służące społecznemu dobru, to jest największy zysk moralny, jaki dzisiaj, na łamach naszego pisma, możemy zanotować.

Bo o to właśnie chodzi. Musimy skończyć z przerostem naszego indywidualizmu narodowego. To,

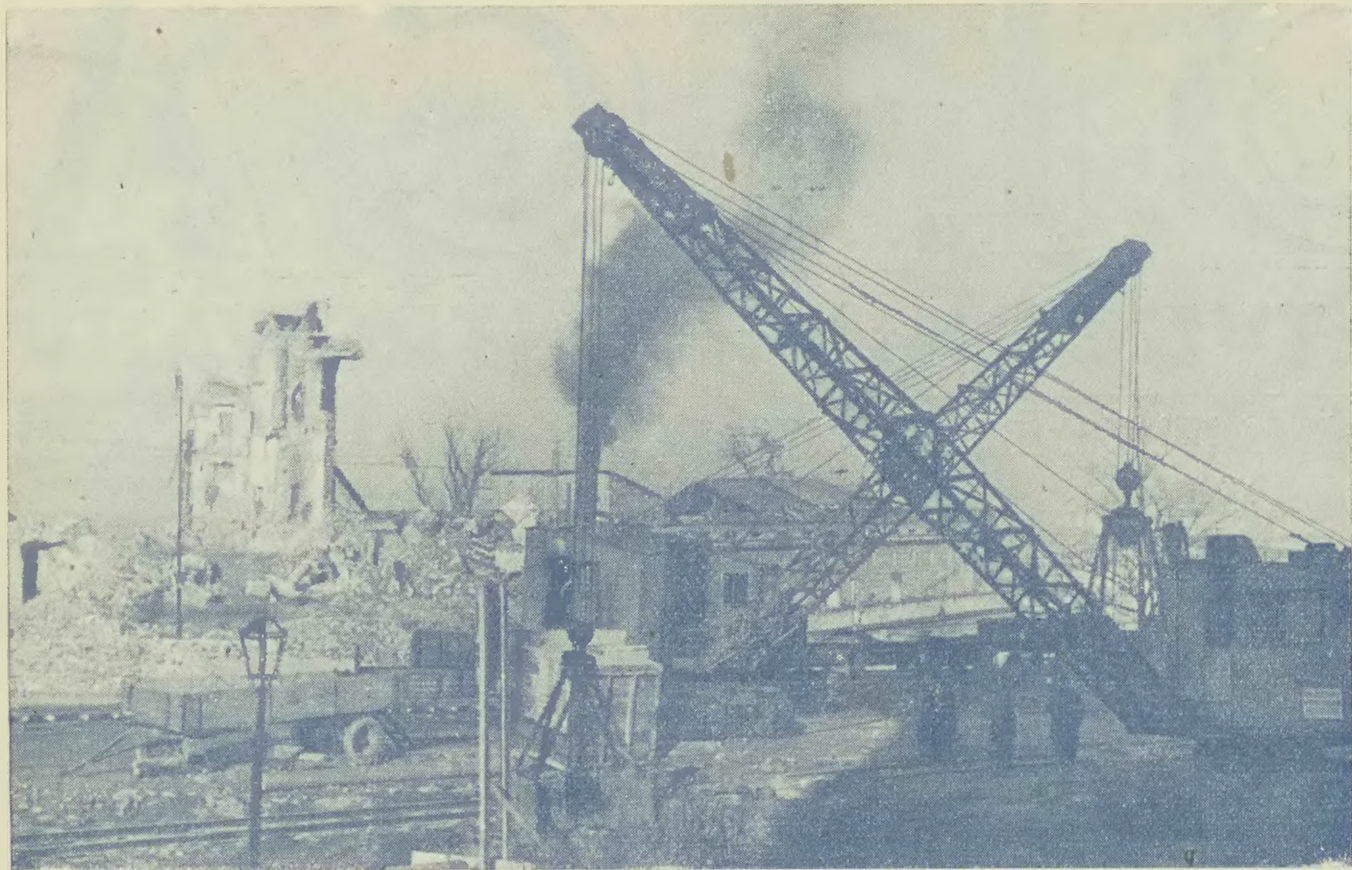


Jesień 1947. Chmurne niebo płynie nad placem Zamkowym. Pustka. Kolo posepnych ruł Zamku, obok zburzonej kolumny Zygmunta, przemyka czasem — jak cień — ktoś z nielicznych mieszkańców Starówki. Nie słyszy nic — poza echem własnych kroków.

czego jednostka nigdy nie dokona, zdolne jest wykonać całe społeczeństwo zgodnym wysiłkiem. Starzy Rzymianie, którzy potrafili wielkie prawdy życiowe ujmować w bardzo lapidarny sposób, powiedzieli, że kropla wydrąży kamień, nie siłą, lecz częstym spadaniem. Ta stałość i powszechność wysiłku, jest nam dzisiaj szczególnie potrzebna, kiedy zdani na własne siły, mamy przed sobą tej miary zadania do wykonania, co odbudowa i przebudowa Warszawy.

Trasę W-Z buduje cały naród, bo kasa tego olbrzymiego przedsięwzięcia znajduje się w SFOS, Społecznym Funduszu Odbudowy Warszawy, o którym w całej Polsce wie każde dziecko.

Ten społeczny fundusz powstaje ze złotówkowych ofiar w Jaśle, Gdańsku, Lublinie, Katowicach, Garwolinie, Sycowie, w każdym polskim mieście, miasteczku i wsi. Powstaje z ofiar w naturze, spieniężonych, zebranych do wspólnego skarbcza, powstaje dlatego, że coraz bardziej rośnie zrozumienie dla zagadnienia odbudowy stolicy, które pobudza społeczeństwo do zbiorowego, przeważnie bezimiennego wysiłku. Jeżeli to zrozumienie w ciągu następnego roku jeszcze bardziej wzrośnie, odbudowa Warszawy w przeciągu kilku lat stanie się taką rzeczywistością, jaką dziś obserwujemy na wielkim warszawskim trakcie Wschód-Zachód.



Dobroduszny starszek stuletni, Władukt imię Pana Pancera, starał się, jak mógł, służyć wiernie Warszawie — ale ani rusz nie umiał przystosować się do nowoczesnych wynalazków: do aut, autobusów i elektrycznych tramwajów. Nie mógł poprostu nadążyć za tempem życia. Lubili go naprawdę warszawiacy, ale i kłęli niemilosłownie. Wjazd z właduktu na most Kierbedzia był jednym z najgorszych korków komunikacyjnych w mieście, po Nowym Zjeździe jechało się nie tylko pod kątem ostrym, ale i po dużym spadku, a piękny, zabytkowy pałac Pod Blachą zasłonięty był aż po dach ciężkim masywem właduktu.

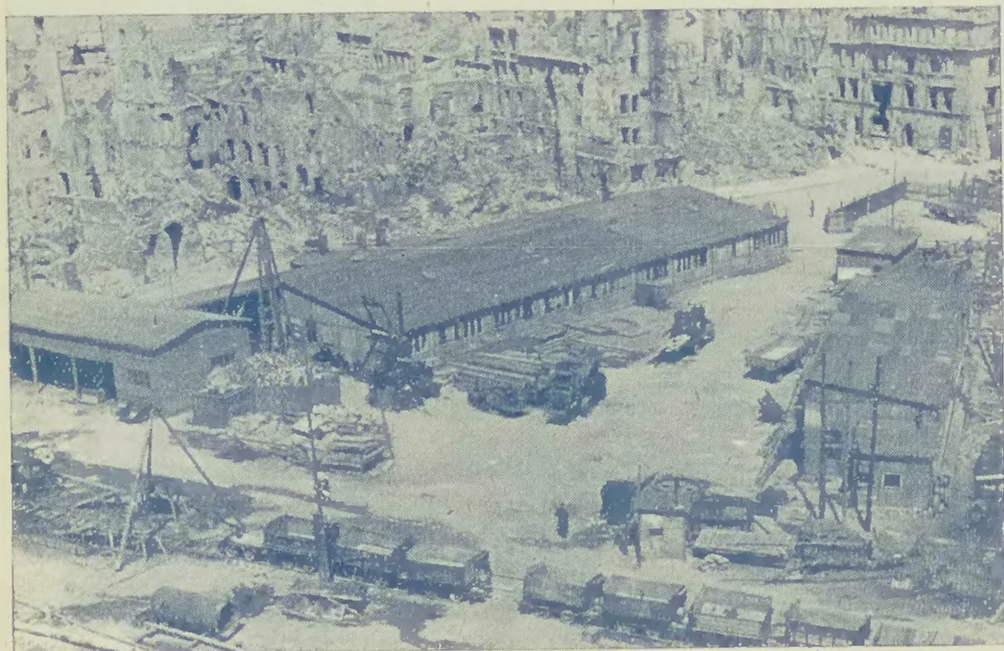
Wczesna wiosna 1948. Na mieście chodzą już słuchy, że poza świątynią postawionym drewnianym parkanem, odgradzającym zamary dotąd Plac Zamkowy od Krakowskiego Przedmieścia — dzieją się dziwne rzeczy. Mało kto wie jednak, że obok resztek strzaskanej kolumny, stoją już wielkie drewniane baraki i składy, że na tle ruin Zamku wznoszą się i opadają potężne ramiona mechanicznych kopaczek, że łącznie szyny kolejek drgają rytmem nadjeżdżających wagonów a mieszkańców Starówki budzi co rano przenikliwy świst roboczych lokomotyw i ostry warkot buldozerów.



1 marca 1948 r. władukt Pancera przestaje istnieć. Lśni pełnią urody odsłonięty pałac Pod Blachą. Otwiera się nowa perspektywa na Wisłę i brzeg praski. Na miejscu Nowego Zjazdu buduje się piękny, prosty dojazd do mostu, skrzyżowany dwupoziomowo z Wisłostradą.



W końcu stycznia 1948 r. został wydany wyrok na Pancera. Na olbrzymich zwalach czerwonych cegieł i szarego muru zarolły się setki robotników, zagrzytały buldozery i kopaczki, rozległy się głośne detonacje trotylowych ładunków.



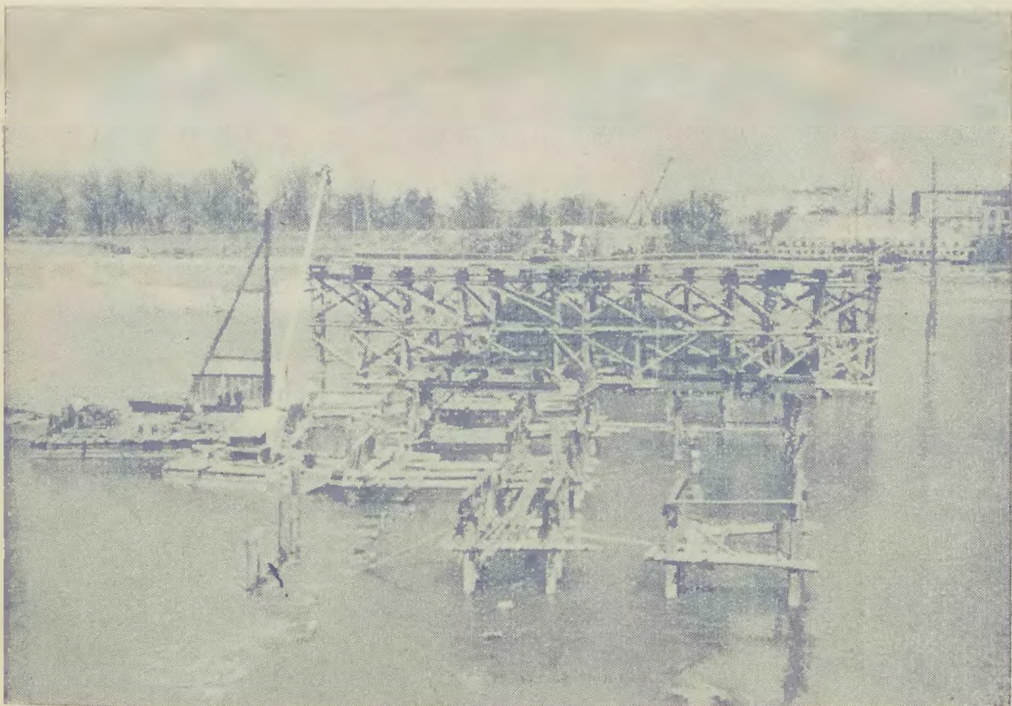
Zanim jeszcze przyleciały do Warszawy włosenne jaskółki — już wśród gruzów Rynku Mariensztackiego pojawiają się pierwsze zwiastuny nowego życia: zaczynają się przygotowania do budowy nowego osiedla mieszkaniowego dla ludzi, których trzeba wysiedlić z domów stojących na Trasie.



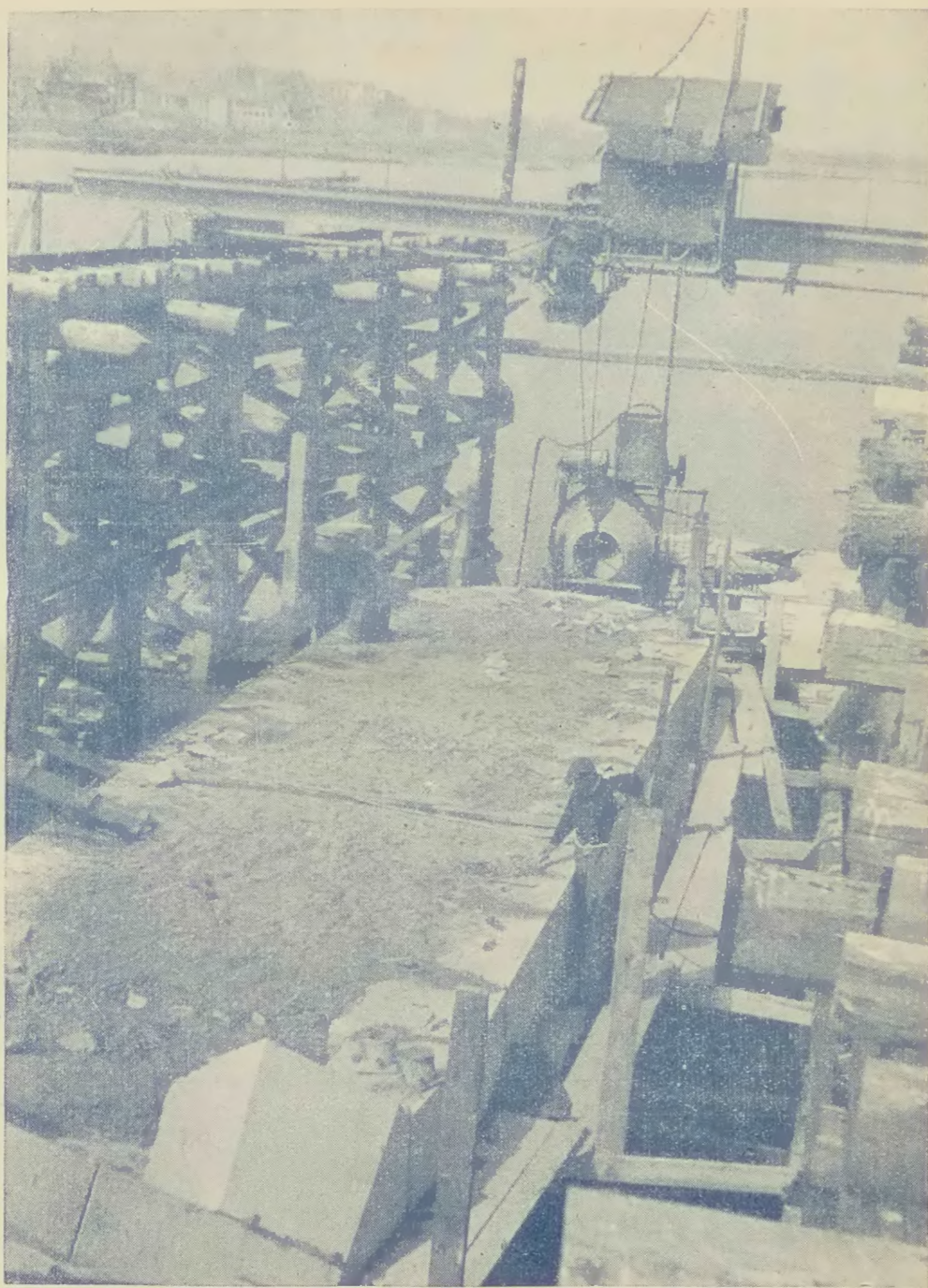
W kwietniu 1948 r. rozpoczęto budowę I serii domków, a już w czerwcu na pierwszym dachu lśni wesoło różnobarwna „wiecha”. Wczesną jesienią 1948 zajażdża tu wozy z meblami, gratami klatką z kanarkiem i szarym kotem: pierwsi lokatorzy wejdą pod swój nowy dach.



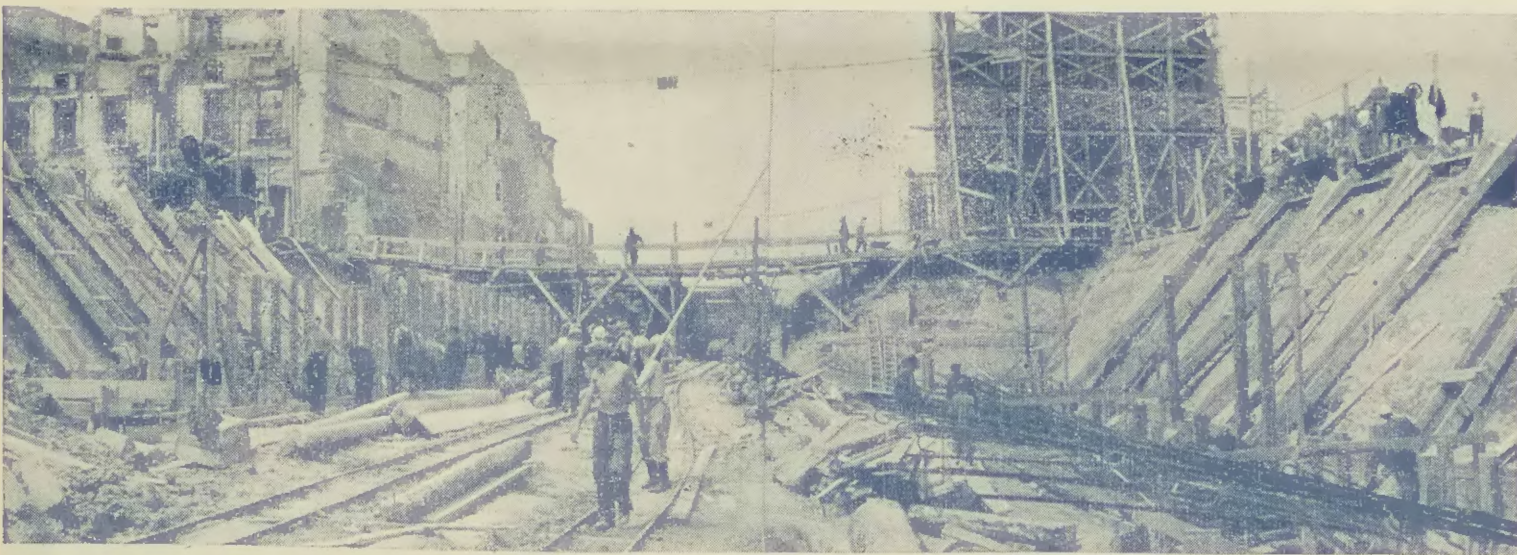
Z zatłoczonego mostu Poniatowskiego, z przeladowanego „pontoniaka“ patrzyli zmartwieni warszawiacy na ponuro sterczącą konstrukcję zburzonego mostu Kierbedzia. — Takby się nam przydał drugi stały most!



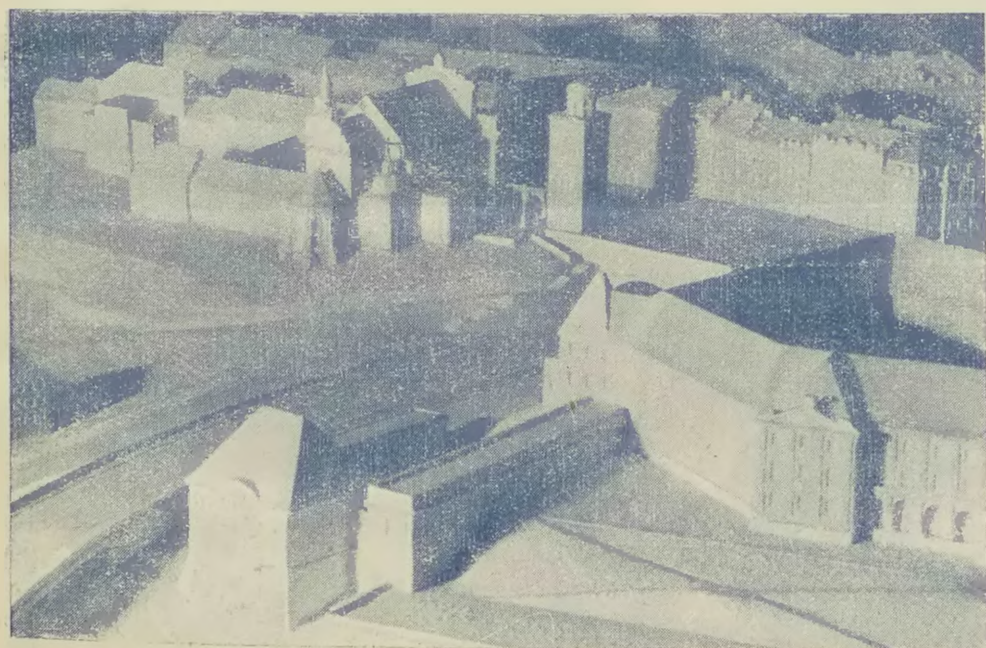
Ale już niedługo — zamiast ciężkiej żelaznej kraty — razem z wiosną — pojawiają się na Wiśle wesole, drewniane rusztowania, lekką przejrzystą kratką oplatające odbudowywane filary....



... które rosły dniem i nocą, w blaskach słońca i przy ostrym świetle reflektorów, — warstwa po warstwie — wbrew mrozom, lodochodom i powodziom. Lipiec 1948 — odbudowa zostaje ukończona. W sierpniu nadjeżdżać zaczną z dalekiego Śląska wagony z konstrukcją. A kiedy nadejdą styczniowe zawieje — most będzie już stał o własnych siłach!



Z drewnianej łoży...



W przyszłym roku spotkamy się wszyscy na otwarciu Trasy. Napewno będzie ładna pogoda i wiatr słoneczny będzie nam pogwizdywał, podczas długiej wędrówki: od wiaduktu radzyńskiego — przez most — tunel — na Wolę Warszawską na przestrzał!

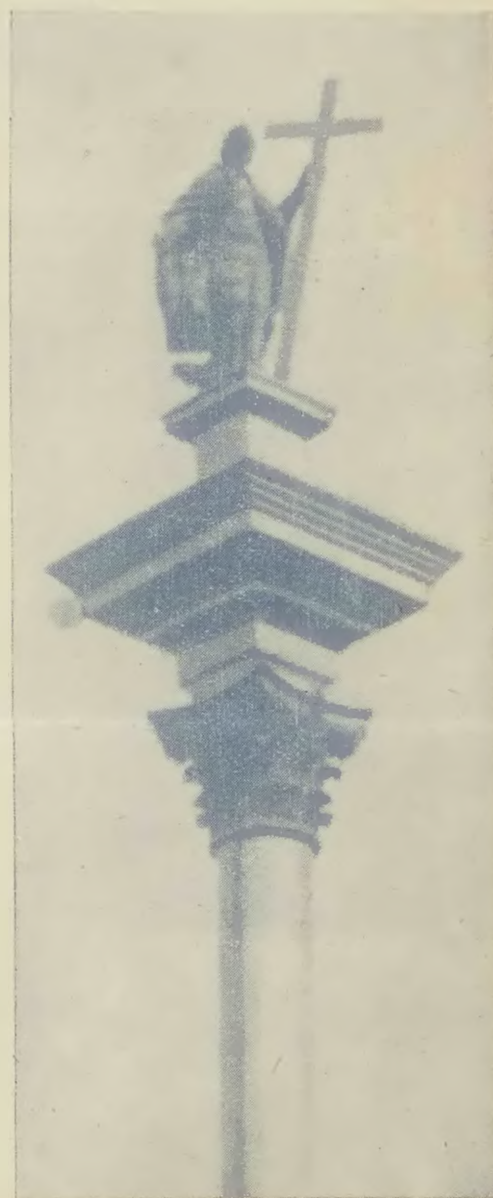
Prenumerujcie
i czytajcie

WARSZAWSKI
TYGODNIK
ILUSTROWANY

STOLICA

TYGODNIOWĄ
KRONIKĘ
ODBUDOWY
WARSZAWY

WARSZAWA, CHOCIMSKA 31. P. K. O. 1-4339.



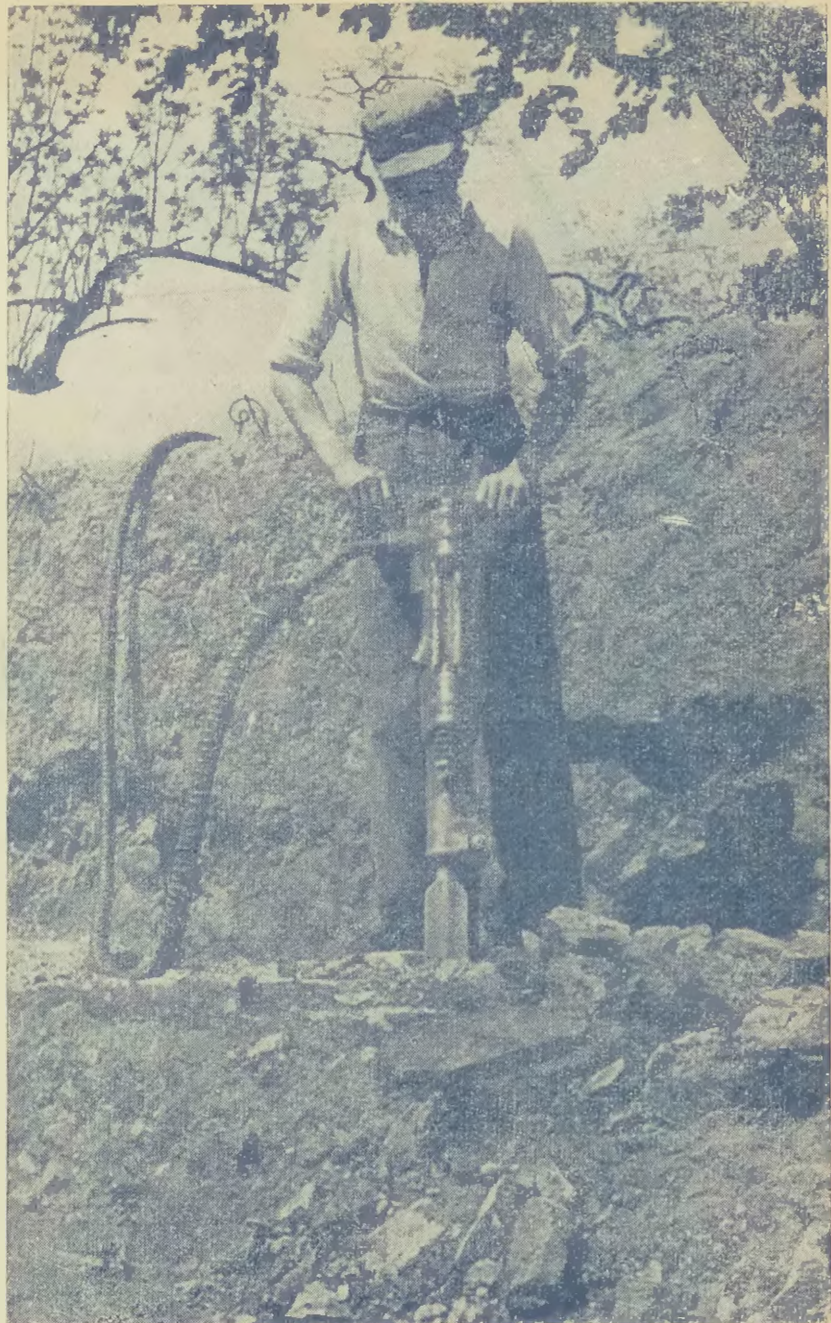
Z góry patrzeć na nas będzie król Zygmunt.

REALIZACJA TRASY W-Z

WAŻNIEJSZE PRACE
WYKONANE NA TRASIE OD
MOMENTU ROZPOCZĘCIA
PRAC PÓŹNĄ JESIENIĄ
1947 DO 1 LIPCA 1948

Na Trasie pracują 4 kopaczki,
2 ciągniki, 4 pompy, 2 dźwigi
Wolffa, 2 krany Drička i
dźwig na samochodzie, 2 beto-
niarki, 2 spawarki, 2 kompre-
sory, 24 samochody ciężarowe,
12 pontonów, 3 barki, 3 suw-
nice, 8 lewarów hydraulicz-
nych, 4 windy elektryczne.

8.000 ludzi: robotników, maj-
strów, techników, junaków S.
P. i inżynierów pracuje dla
trasy W-Z w Warszawie i na
Śląsku, na ziemi i pod ziemią
(tunel, zbrojenia podziemne),
na wodzie i pod wodą (usuwa-
nie wraków, budowa podwod-
nych części filarów), w hutach
i kamieniołomach, warsztatach
i fabrykach, przy rajzbretach
i w pracowniach artystycz-
nych. Zespół inżynierów i
techników projektujących Tra-
sę i most liczy około 100 lu-
dzi.



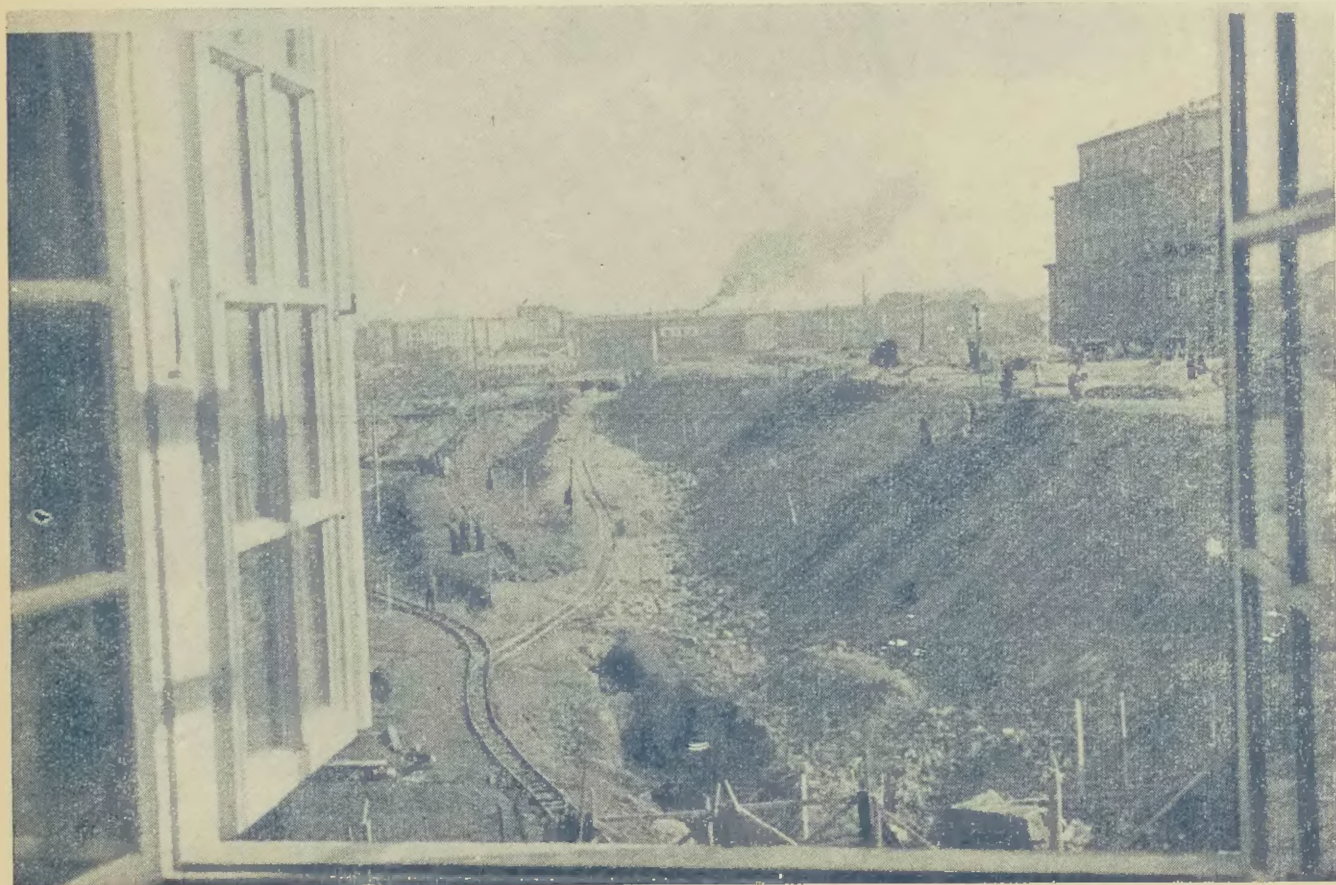
Rozebrano około 100.000 m³ murów, odzyskano około 1.600.000 sztuk cegły, z której buduje się nowe domy. 75% prac rozbiórkowych mamy już poza sobą.



Na całej długości Trasy prowadzi się ogromne roboty ziemne. Ogółem wykonano 132.000 m³ wykopów i nasypów.



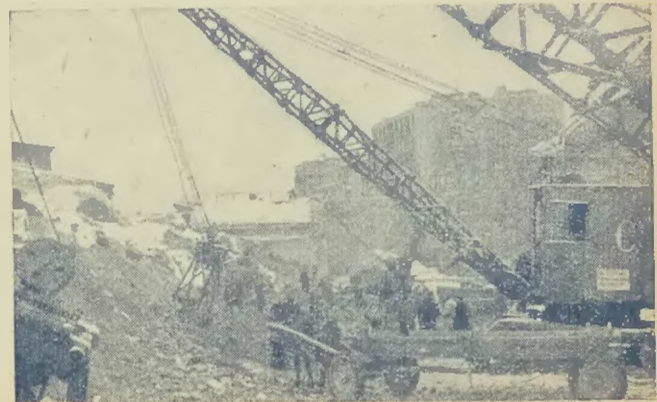
Kolejkami, furmankami, samochodami wywieziono około 260.000 m³ gruzu — a to znaczy, że Trasa jest odgruzowana już w 75%.



W 75% przebudowano ulicę Nowy Zjazd.



Wykonano w 100% I etap robót ziemnych na odcinku tunelu.



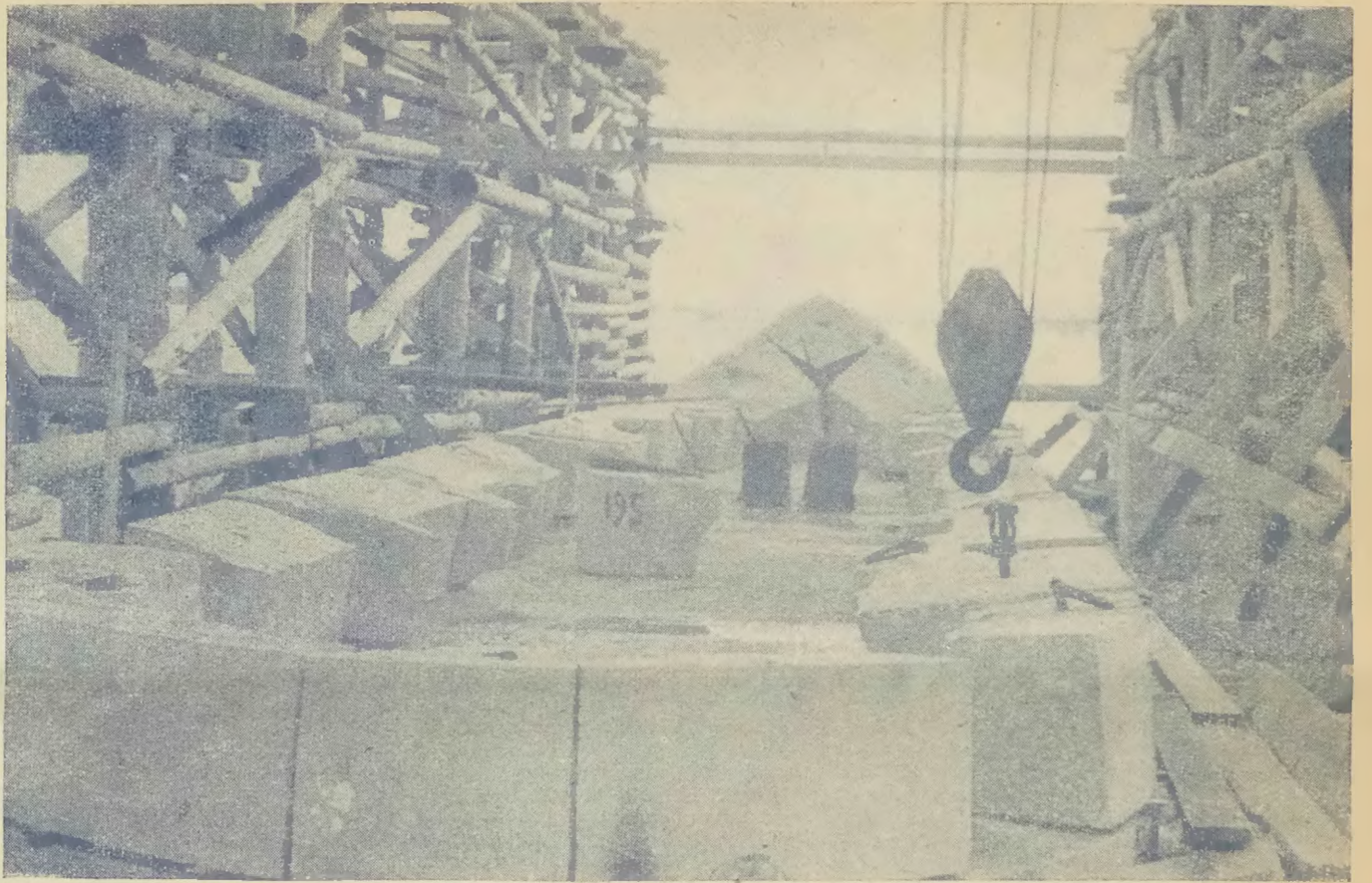
Wyburzono Władukt Pancera.



Usunięto 65% starej konstrukcji mostu Kierbedzia.



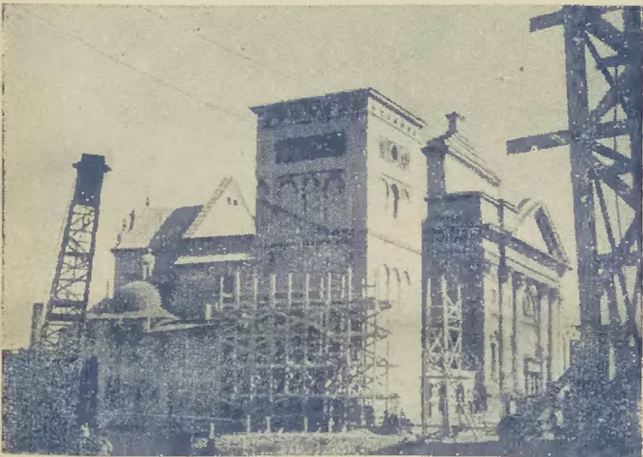
Wykonano w 100% prace rozbiórkowe przy filarach i przyczółkach mostu Kierbedzia (rozebrano 2.400 m³ kamienia).



W 87% odbudowano filary mostu Śląsko-Dąbrowskiego (1.600 m³).

OD 1 LIPCA 1948 ROKU DO MOMENTU ZAKOŃCZENIA BUDOWY TRZEBA:

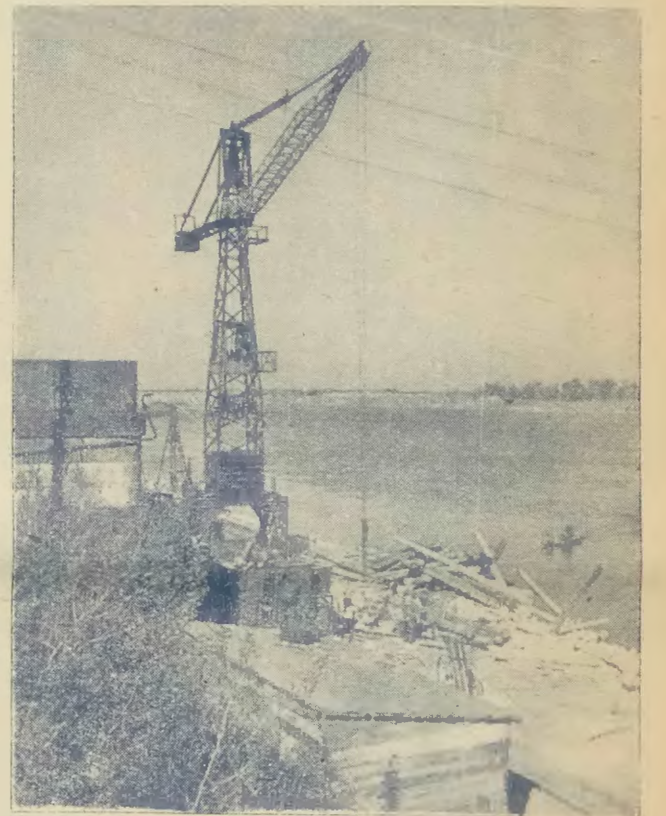
1. Rozebrać i wywieźć — około 97.000 m³ murów i gruzu.
2. Wybudować 57.000 m³ nowej kubatury (Mariensztadt).
3. Wykonać roboty ziemnych (wykopów i nasypów) — 223.000 m³.
4. Zmontować 5.353 ton stalowej konstrukcji mostu.
5. Wybudować 16.000 m³ betonowej i żelbetowej konstrukcji tunelu.
6. Wybudować 3.750 m³ żelbetowych wiaduktów nad Wislostradą i Mariensztadtem.
7. Wybudować w betonie i żelbecie 3.800 m³ ścian oporowych i schodów.
8. Ułożyć nawierzchnię ulic (jezdnie i chodniki) 213.000 m³.



Zabezpieczono troskliwie jeden z cenniejszych zabytków warszawskich: dzwonnica kościoła św. Anny, koło której buduje się wlot do tunelu.



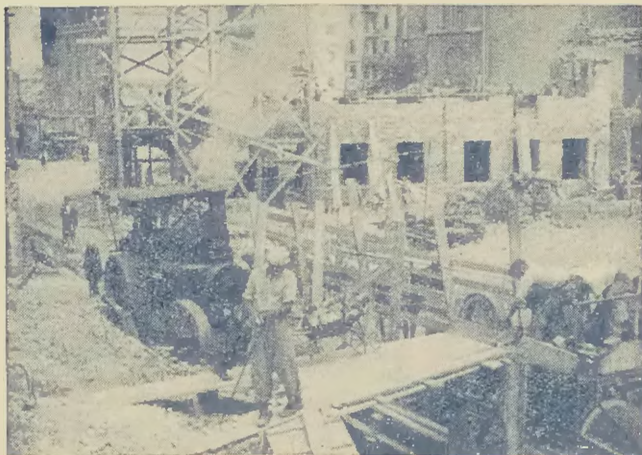
Odbudowano historyczny Pałac pod Błachą, gdzie mieści się obecnie Pracownia Projektująca W-Z.



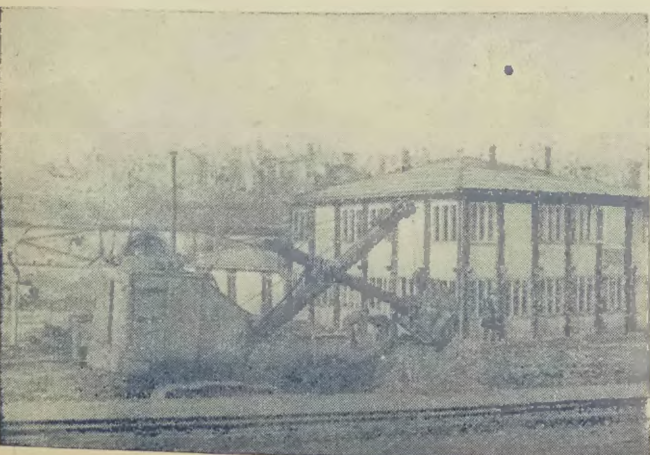
Przygotowano nad Wisłą plac montażowy dla montażu konstrukcji mostu i rozpoczęto budowę rusztowań montażowych.



Po dokładnej inwentaryzacji rozebrano resztki kilku zburzonych zabytkowych kamieniczek, stojących na csi tunelu. Po zakończeniu budowy tunelu budynki te zostaną zrekonstruowane.



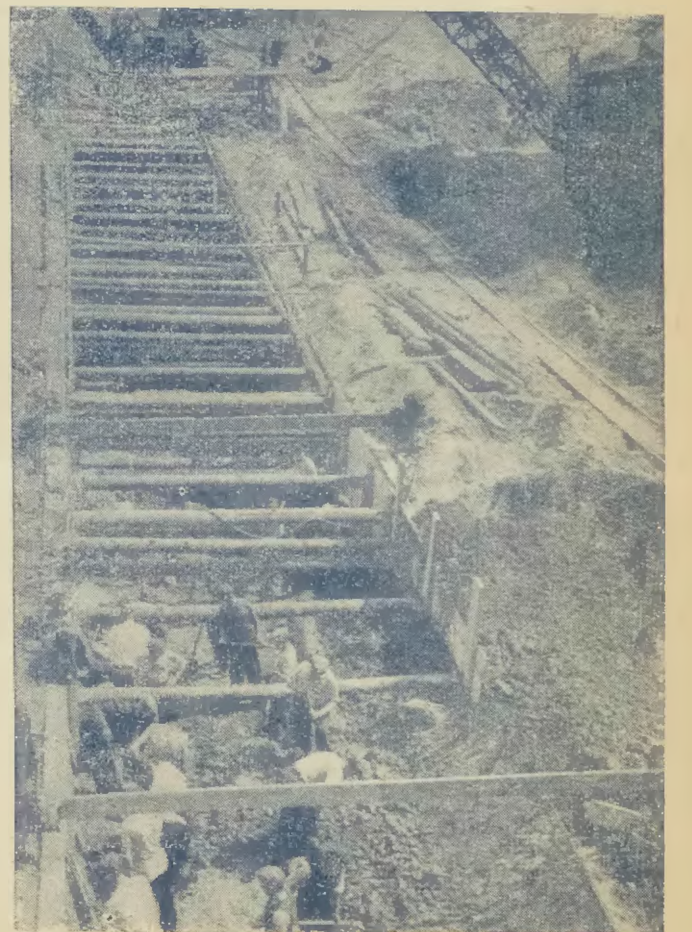
I seria domków na Mariensztadcie jest już pod dachem. Rozpoczęto budowę II serii. Ogółem wybudowano już około 20% całego osiedla Mariensztackiego.



W 80% obniżono i przebudowano Wislostradę.



Od wylotu tunelu do ul. Hipotecznej wykonano wykop w 60%.



Wykonano w 45% prace przy głębokich, szalowanych wykopach dla tunelu (5.500 m³).

INŻ. DRÓG I MOSTÓW
HENRYK JANCZEWSKI
KIER. TRASY W-Z (ZACHÓD)

BUDOWA ZACHODNIEGO ODCINKA TRASY W-Z

MARIENSZTADT - TUNEL - MŁYNARSKA

Zachodni odcinek Trasy W-Z obejmuje tę część nowobudowanej arterii, która przebiega od wiaduktu na Rynku Mariensztadckim, nasypami i wykopem do dzwonnicy kościoła św. Anny, dalej tunelem długości 195 metrów, pod ulicami: Krakowskie Przedmieście, Senatorską i Miodową, wykopem od Miodowej do Hipoteki, skąd już mniej więcej w poziomie przecina ul. Hipoteczną i rozciągając się na dwa trakty, obejmuje nim Plac Radziwiłła przy ul. Bielańskiej i t.zw. „Grubą Kaśką” na Tłomackim, po czym wchodzi w ul. Leszno. Końcowym odcinkiem trasy będzie dwustraktowa partia od ul. Żelaznej do ul. Młynarskiej.

Do robót na tym odcinku przystąpiono w połowie listopada 1947 r. W okresie czasu do 1 lipca 1948 r. wykonano tu następujące główne roboty:

- Rozebrano resztki domów włącznie z wywiezieniem gruzu w kwartale Miodowa, Kapucyńska, Hipoteczna, Miodowa.
- Wykonano w rekordowym czasie, od dn. I.II.48 r. do dn. I.III.48 r. rozbiórkę Wiaduktu Pancera włącznie z wywiezieniem gruzu o ogólnej kubaturze 7072 m³.
- Dokonano rozbiórki resztek b. pałacu Teppera przy ul. Miodowej i domów nad tunelem między ul. Krak. Przedm. i Senatorską. (ogólna kubatura ok. 17000 m³).
- Wykonano t.zw. I etap robót ziemnych na odcinku tunelu t.j. wykop o głębokości 4,5 — 6,0 mtr. i szerokości w koronie dolnej 23 mtr. i górnej 31 — 35 mtr.
- Wykonano głębokie wykopy szalowane pod przyczółki żelbetonowe tunelu, przy czym betonowanie konstrukcji żelbetonowej rozpoczęto w dn. 22 czerwca 1948 r. w obecności Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej Ob. Bolesława Bieruta.
- Wykonano w poważnej części wykop od wylotu tunelu do ul. Hipotecznej.
- Prowadzono odbudowę dzielnicy Mariensztadt w której na ukończeniu jest t.zw. I seria t.j. domy na odcinku od ul. Dobrej do ul. Sowiej w kierunku skarpy o ogólnej kubaturze 12.500 m³ jest już poważnie zaawansowana (wyciągane są mury II piętra). Budowę III serii na wschodniej i zachodniej stronie Rynku Mariensztadckiego oraz przy ul. Dobrej 87 o łącznej kubaturze 13.000 m³ już rozpoczęto.
- Przystąpiono do odgruzowania nowo budowanego odcinka trasy od ul. Żelaznej do Pl. Kerecelego.
- Przystąpiono do budowy wiaduktu na Rynku Mariensztadckim.

Ilość wykonanych robót głównych najlepiej charakteryzuje podane niżej zestawienie:

a) Rozebrano murów . . .	95.000 m ³
b) Uzyskano cegły z rozbiórki . . .	1.600.000 sztuk
c) Wywieziono gruzu . . .	253.000 m ³
d) Wywieziono ziemi . . .	86.000 m ³
e) Wykonano głębokich wykopów szalowanych . . .	5.500 m ³

Ażby sobie uzmysłowić pracę wykonaną w ciągu ubiegłych siedmiu miesięcy należy zauważyć, że ilość wywiezionego gruzu i ziemi stanowi ładunek w przybliżeniu 28.900 normalnych wagonów towarowych. Ustawione jeden za drugim wagony zajęłyby w linii powietrznej odległość od Warszawy do Gdańska!

Dla wykonania tej olbrzymiej, jak na nasze warunki warszawskie, pracy wybudowano około 8 klm. torów kolei 900 i 600 mm. Podana wyżej trakcja sztywna była obsługiwana przez 4 lokomotywy 900 mm, 6 — 600 mm. i 2 ciągniki dla torów 600 mm. Ponadto, w miejscach niedostępnych dla wywózki ziemi i gruzu przy pomocy trakcji sztywny w najbardziej intensywnym okresie robót, użyto do wywózki, głównie gruzu, furmanek, których liczba w poszczególnych dniach dochodziła do 250 dziennie.

Dla wydobywania ziemi zastosowano kopaczki mechaniczne łyżkowe i szczołowe, których w okresie największego dotąd nasilenia robót pracowało jednocześnie pięć.

W chwili obecnej na odcinku zachodnim Trasy W-Z. P.P.B. „Beton-Stall”, które prowadzi roboty na całym tym odcinku, zatrudnia 2750 ludzi, w czym około 650 junaków zgrupowanych w batalionach „Służba Polsce”.

Głównym fragmentem odcinka za-

chodniego jest budowa tunelu od dzwonnicy kościoła św. Anny do ul. Miodowej włącznie. Zastosowana metoda budowy, jest koncepcją polską, odbiegającą znacznie od koncepcji francuskich i belgijskich w tej mierze. Jest to metoda nie tylko szybka w budowie, ale i ekonomiczna w wykonaniu, wymaga bowiem stosunkowo mało materiału drzewnego do podtrzymania znacznej szerokości wykopów. Sądzić należy, że do literatury technicznej wejdzie ona pod nazwą „metody warszawskiej”.

Poszczególne fragmenty budowy tunelu obejmujące osiem faz charakteryzuje najlepiej załączony do niniejszego rysunek.

Głębokie wykopy szalowane w których mają być wybudowane żelazobetonowe przyczółki tunelu, dochodzące do 14 metr. głębokości od powierzchni terenu, a więc równające się niemal wysokości czteropiętrowych domów są wykonywane ze szczególną starannością. Staranność ta dyktowana jest tym, że przebiegają one obok cennych budowli zabytkowych jak np. dzwonnica kościoła św. Anny, b. Pałac Prażmowski i Pałac Malachowskich. Z uwagi na specjalne znaczenie historyczne i kulturalne tych zabytków dołożono wszelkich starań, aby je uchronić przed jakimkolwiek uszkodzeniem w czasie budowy. Tak więc przy dzwonnicy kościoła św. Anny zastosowana będzie petryfikacja gruntu. Narożnik b. Pałacu Prażmowski wysokości około 15 metr., który wchodzi 0,50 mtr. w wykop — został zabezpieczony przez podbetonowanie sposobem tunelowym fundamentów na głębokości około 11 mtr. od terenu. Wszystkie metody zabezpieczeń i robót są pomysłami polskiego inżyniera i technika, a wykonywane są rękoma polskiego robotnika.

Należy zauważyć, że budowa Trasy W-Z we fragmentach wykonywanych pod ziemią odbywa się na żywym organizmie miasta. Tak np. na odcinku tunelu, przecinającego trzy ulice t.j. Krakowskie Przedmieście, Senatorską i Miodową należało częściowo usunąć wzgl. poprzeczając około 40 różnych urządzeń podziemnych, jak: magistrale wodociągowe, kolektory, kanały, przewody gazowe, kable elektryczne wysokiego i niskiego napięcia, kable telefoniczne itd. Należało wszystko uczynić ażeby w czasie trwania budowy zaopatrzenie ludności w wodę, prąd elektryczny itp. nie uległo ani na chwilę przerwie. To niezmiernie trudne zadanie, dzięki bliskiej współpracy z instytucjami użyteczności publicznej zostało szczęśliwie rozwiązane.

Na specjalną uwagę zasługuje odbudowa i budowa kolonii mieszkalnej Mariensztadt, w której w chwili obecnej na ukończeniu jest pierwszych sześć domów, następnie sześć jest już poważnie zaawansowanych. Budowa dalszych pięciu domów t.j. domów t.zw. III serii rozpoczęta będzie w m/cu lipcu b.r. Do kolonii tej będą przesiedleni w liczbie około 1000 mieszkańcy zamieszkujący obecnie obiekty znajdujące się na trasie, a które w związku z jej budową mają ulec rozbiórce. Kolonia Mariensztadt odbudowana zostanie z zachowaniem charakteru zabytkowego; domy dwupiętrowe, kryte dachówką. Łączna kubatura wszystkich wybudowanych w tej dzielnicy domów wyraża się cyfrą ponad 70.000 m³.

Jednym z ważniejszych aspektów budowy Trasy W-Z jest poważne zmechanizowanie robót przy jej realizowaniu. Ukop ziemi z wykopów otwartych, stanowiących t.zw. I fazę robót ziemnych, a więc do głębokości około 7.00 mtr. włącznie z jej załadowaniem na trakcję sztywną odbywa się przy zastosowaniu kopaczek. Wydobywanie ziemi z głębokich szalowanych wykopów, gdzie tylko warunki na to pozwalają, odbywa się również sposobem mechanicznym. Do wywozu ziemi wykorzystana jest trakcja sztywna 600 i 900 mm. Do kruszenia murów zastosowano młoty pneumatyczne. Tak więc zastosowanie mechanizacji przyczynia się poważnie do przyspieszenia robót na poszczególnych odcinkach i winno przyczynić się do ich potania.

Drugim charakterystycznym aspektem tej budowy jest jej tempo. Roboty rozbiórkowe, a nawet częściowo i ziemne były prowadzone w okresie zimowym. W chwili obecnej na odcinku tunelu roboty są prowadzone w dzień i noc bez przerwy. Na innych pozostałych odcinkach dzień roboczy trwa 10 a nawet 12 godzin. Tempo pracy jest zatem rzadko spotykanym w naszych warunkach, łamie bowiem ono istniejące i obowiązujące w tej mierze kanony. Największe nasilenie robót



Po drewnianych roboczych sztagach idzie Prezydent RP, oglądając plac Zamkowy, zamieniony obecnie na wielki plac budowy Trasy W-Z.



Pod szeroko rozpiętym łukiem makiety tunelu, Prezydent przechodzi do pracowni W-Z w Pałacu pod Blachą.



Wielkie zainteresowanie Prezydenta wzbudza ogromna, gipsowa makleta Trasy. Inż. Sigallin objaśnia szczegółowo przebieg nowej arterii.



Dłuższy czas trwa oglądanie projektu Trasy i pięknych rysunków perspektywicznych. Objasnień udzielają twórcy projektu — Inżynierowie Sigallin, Steplński, Jankowski i Wołński.



NZ. ZFNON WOLINSKI
KIEROWNIK BUDOWY TRASY W — Z (WSCHÓD)
I MOSTU ŚLĄSKO-DĄBROWSKIEGO

BUDOWA WSCHODNIEGO ODCINKA TRASY W — Z

RADZYMIŃSKA — MOST — WISŁOSTRADA

Budowa trasy W—Z odcinka wschodniego została powierzona do wykonania Państwowemu Przedsiębiorstwu Budowy Mostów i Konstrukcji Stalowych „MOSTOSTAL”. —

Długość tej części trasy, zaczynającej się na brzegu warszawskim od zburzonego wiaduktu Pancera — biegnącej przez most, ul. Zygmuntowską oraz wzdłuż torów do ul. Radzywińskiej wynosi ca 3,3 klm a łącznie z dojazdami i ulicami wybrzeża — wynosi ok. 4800 mb. budowli inżynierskich i drogowych.

Ilość prac tej wielkiej budowli dosadnie charakteryzują cyfry — stanowiące ok. 450 wagonów sprzętu i urządzeń pomocniczych oraz ok. 14000 wagonów dla transportu na budowie i dla budowy — materiałów — wyrażających się olbrzymią cyfrą obrotu 220 tysięcy ton, nie licząc ilości odgruzowanych.

Pierwszy odcinek trasy na brzegu lewym, stosunkowo niedługi, gdyż wynoszący wzdłuż ul. Nowy Zjazd zaledwie ok. 200 mb. dług. — stanowi najcięższe zagęszczenie robót przez przeróbkę, t.j. obniżenie „Wisłostrady“ (ul. Wybrzeże Gdańskie i Kościuszkowskie) ma og. dług. ca 1500 m., wykonanie zjazdów, budowę żelbet. ścian oporowych, wiaduktu, przebudowę przyczółka mostowego, budowę bulwaru, schodów żelbetowych itp., wyrażające się w ilościach ok 30000 m³. wykopów, ok. 60000 m³. nasypu, ok 18000 m. kw. nawierzchni — jezdni i chodników i in. — pomijając wyburzanie domów.

Drugi odcinek, najtrudniejsza część trasy — to budowa mostu Śląsko-Dąbrowskiego.

Projekt mostu wykonał „MOSTOSTAL“ pod naczelnym kierunkiem Dyrektora inż. Cezarego Lubińskiego, przy współpracy architektonicznej profesora Bohdana Lacherta i rzeczoznawcy Min. Kom. inż. Hildebrandta.

Rada Techniczna Ministerstwa Komunikacji zatwierdziła projekt z dnia 15 stycznia r. b. i od tej daty praca forsownie popłynęła w 3-ch kierunkach:

- opracowania rysunków wykonawczych,
- walcowanie materiałów i wykonanie konstrukcji, przyjmując pod uwagę zastosowanie po raz pierwszy w Polskim budownictwie mostowym stali o zwiększonej wytrzymałości (St. 52) i wyjątkowych grubościach, i
- odbudowy podpór.

Ustalono terminy następujące:

- Wykonanie rysunków wykonawczych do dnia 1.8. r.b.
- Walcowanie materiałów w hutach — do dnia 1.8. r.b.
- Wykonanie konstrukcji I-go przęsła do dn. 15.8. r.b.
- i ostatniego przęsła do dnia 20.XI. r. b.

Do najważniejszych i najbardziej odpowiedzialnych oraz ryzykownych decyzji — należy zaliczyć podjęcie montażu konstrukcji nośnej mostu, którego wykonanie w roku bieżącym umożliwi ukończenie robót w roku przyszłym.

Decyzja ta stwarza olbrzymie nasilenie tempa robót w roku bieżącym, jeżeli sobie uprztomni, iż należy wykonać rusztowań pomocniczych i zasadniczych przez wbudowanie ok. 200 wagonów drzewa, na tychże pomocniczych rusztowaniach zmontować ok. 800 ton pomocniczej konstrukcji, zmontować ok. 3000 ton konstrukcji zasadniczej dźwigarów w 6-ciu przęsłach mostu, zdemontować konstrukcję pomocniczą i usunąć rusztowania.

O ile w pracach budowlanych na lądzie nieprzewidziane przerwy wyrażające się tylko w przedłużeniu terminu, bez dalszych następstw, o tyle przy budowie mostu — jakiegokolwiek opóźnienie może pociągnąć za sobą nieobliczalne w skutkach następstwa, zwiększając ryzyko przez nie-

wiadomy termin zamrożenia rzeki i spływu lodów.

Ponieważ pamiętamy ruszenie lodów już w grudniu — roboty muszą być ukończone najdalej do 20 grudnia, przynajmniej montażowe przy konstrukcji mostu.

Ponieważ na poszczególnych odcinkach pracy nie możliwe jest dowolne zwiększanie zatrudnionych robotników, wydajność ich musi być rekordowa; każdy robotnik musi z siebie dać wszystko, musi być przodownikiem pracy — zdawać sobie sprawę ze zgubnych skutków zmniejszenia tej wydajności.

Aby ten ogrom prac w roku bieżącym wykonać, przemyślano poszczególne fragmenty budowy w najdrobniejszych szczegółach i zastosowano sposób montażu dotychczas nie stosowany. Montaż dźwigarów głównych będzie dokonany na brzegu, w sposób przypominający taśmową seryjną produkcję fabryk, a następnie tak zmontowane elementy dochodzące do 70 ton wagi, będą przetransportowane po specjalnie wybudowanym dla tego celu moście. Elementy te będą potężnymi dźwigami posadowione na rusztowaniach pomocniczych i tam ostatecznie znitowane. Zastosowanie tego sposobu pozwala na jednoczesne prowadzenie montażu w dwóch miejscach — na lądzie i wodzie niezależnie transport najcięższych elementów od stanu wody, prace trudne technicznie będą wykonane w warunkach najkorzystniejszych, zmniejsza to niebezpieczeństwo dla ludzi. System ten, ponieważ dotychczas nie był stosowany, został zbadany i zatwierdzony przez najwybitniejszych polskich fachowców.

Trzeci odcinek Wisła — Radzywińska obejmujący w głównej części roboty ziemne i drogowe. Robót ziemnych na tym odcinku jest do wykonania około 25000 m³ i nawierzchniowych około 48000 m².

Dotychczas na trasie W—Z—Wschód wykonano:

- Projekt szczegółowy.
- Przeprowadzono robót w ogólnej ilości około 20%, a przede wszystkim odbudowano zniszczone filary mostu 95% w części podwodnej i nadwodnej, praca ta bardzo trudna do określenia w czasie i kosztach, jest już wykonana.

Roboty przygotowawcze do montażu konstrukcji w pełnym biegu. Najgroźniejsze podczas spływu lodów części zatopione zniszczonego mostu Kierbedzia usunięte, lecz do końca budowy pozostało 365 dni świątecznych, 120 dni zimowych i 40 dni deszczowych daje tylko 165 dni budowlanych.

Nie wiem czy jest w Warszawie o większej kubaturze kamienica, która w tak krótkim czasie była by zbudowana i całkowicie ukończona.

Zdajemy sobie sprawę, że budowla nasza jest z wielkim zainteresowaniem obserwowana przez każdego Polaka, a z napiętym oczekiwaniem jej przez każdego Warszawianka. Terminu dotrzeć chcemy, a tylko warunki atmosferyczne i hydrologiczne pracę naszą mogą zahamować, inne trudności przezwyciężymy, a jest ich nie mało! Strata 6-ciu milionów rodaków podczas minionej wojny w ogromnej większości dotknęła wykwalifikowanych fachowców. W latach przedwojennych budowali taki most, względnie większą budowę jedną na kilka lat. Obecnie budujemy ich kilka a nawet kilkanaście w jednym roku. Każda budowa musi być więc i szkołą zarazem, a personel wykwalifikowany musi być wykorzystany do maksimum. Ubytek mięśni musi być zastąpiony maszynami, maszyny zaś muszą być budowane na budowach.

Budowie dotychczas prowadzone można było zaliczyć do próby naszych sił. Budowa Trasy W—Z to premiera naszej szeroko planowej twórczości technicznej.

Trasa W—Z to fundamenty Warszawy, to aorta naszych szlaków komunikacyjnych.

22 Czerwca 1948 r.

Wizyta Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej na budowie

Gratuluję budowniczym trasy W-Z w związku z dotychczasowym tempem pracy. Życzę, aby dotychczasowy zapał, upór i dzielność w realizacji budowy towarzyszył do zakończenia dzieła. Nie tylko cała Warszawa, ale i cała Polska oceniać będzie ten wspaniały fragment przyszłej nowej stolicy.

W DZIENNIKU BUDOWY BETONSTALU PREZYDENT RP NAPISAŁ:
Gratuluję budowniczym trasy W—Z w związku z dotychczasowym tempem pracy. Życzę, aby dotychczasowy zapał, upór i dzielność w realizacji budowy towarzyszył do zakończenia dzieła. Nie tylko cała Warszawa, ale i cała Polska oceniać będzie ten wspaniały fragment przyszłej nowej stolicy.
Bolesław Bierut

Trasa W-Z to pierwszy na miarę historyczny projekt nowej Warszawy, tym cenniejszy, że realizowany natychmiast po zrodzeniu się w myślach twórczych projektodawców. Myślę, że zachwycać się nim będzie cała Polska.

W DZIENNIKU PRACOWNI PROJEKTUJĄCEJ W—Z:
Trasa W—Z to pierwszy na miarę historyczny projekt nowej Warszawy, tym cenniejszy, że realizowany natychmiast po zrodzeniu się w myślach twórczych projektodawców. Myślę, że zachwycać się nim będzie cała Polska.
Bolesław Bierut

183

„Mostostal” zyskał sobie już niezapomnianą wdzięczność warszawiaków za most im. ks. Poniańskiego. Doświadczenie, które przy tym zdobyli inżynierowie i technicy jest doświadczeniem całego świata technicznego Polski. Życzę budowniczym nowego mostu, aby swą nową pracą, wzbogacił i na jeszcze wyższy poziom wnieśli to doświadczenie, wnosząc nowy wkład w budowę nowej Warszawy.

W DZIENNIKU BUDOWY MOSTOSTALU:
„Mostostal” zyskał sobie już niezapomnianą wdzięczność warszawiaków za most im. ks. Poniańskiego. Doświadczenie, które przy tym zdobyli inżynierowie i technicy jest doświadczeniem całego świata technicznego Polski. Życzę budowniczym nowego mostu, aby swą nową pracą wzbogacił i na jeszcze wyższy poziom wnieśli to doświadczenie, wnosząc nowy wkład w budowę nowej Warszawy.
Bolesław Bierut.

□ □ □

Kiedy 4 lipca 1947 roku do Pracowni W—Z w BOS przybył Prezydent R.P. Bolesław Bierut, aby zapoznać się z ukończonym właśnie projektem wstępnym Trasy — pokazać Mu było można tylko rysunki i szkice. Trasa istniała dopiero na papierze, budowana była w myślach i pragnieniach zapalonych projektodawców.

22 czerwca 1948 — w niespełna rok potem — na całej długości Trasy, na przestrzeni 6,5 km roboty idą pełną parą, ze słów i rysunków wytania się nowa, arteria, przecinająca Warszawę na przeczół.

Tego właśnie dnia rozpoczyna się betonowanie tunelu — na znak Prezydenta Bieruta pierwszy wózek betonu zsypany zostaje na dno wykopu.
Po obejrzeniu dokonanych prac Prezydent nie szczędzi słów uznania twórcom projektu i wykonawcom Trasy:
„ŻEBY ZROZUMIEĆ I OCENIĆ WIELKOŚĆ WASZEJ PRACY TRZEBA PORÓWNAĆ PROJEKTY, MODEL I REALIZACJĘ W TERENIE, ABY ZOBACZYĆ, ŻE TO CO JEST NA MAKIECIE — JUŻ SIĘ ROBI.
WASZ PROJEKT NIE OGRANICZA SIĘ DO JAKIEGOS ODCINKA ULICY LUB FRAGMENTU MIASTA, ALE ROBIONY JEST W SKALI CAŁEJ WARSZAWY.
JEST TO PIERWSZY TEJ MIARY PROJEKT W POLSCE.
I TAK WŁAŚNIE TRZEBA PROJEKTOWAĆ: SMIAŁO, Z ROZMACHEM, A JEDNOCZESNIE TAK, ABY PROJEKTUJĄC NAJMNIEJSZY NAWET SZCZEGÓŁ, WIDZIEĆ CAŁOŚĆ ZAŁOŻENIA W OLBRYMIEJ SKALI PRZESTRZENNEJ.

(dokończenie art. inż. H. Janczewskiego)

przypadnie na miesiące letnie i jesienne bieżącego roku, w sezonie tym bowiem, przed mrozami, muszą być wykonane żelazobetonowe przyczółki tunelu oraz jego strop. Nadto, w sezonie tym zostaną zakończone wszystkie główne roboty ziemne na odcinku od Rynku Mariensztańskiego do wlotu tunelu, przy zamku Królewskim oraz w rejonie: Daniłowiczowska, Hipoteczna, Kapucyńska, Miodowa.

Cały zespół wykonawczy od robotnika po przez majstra do technika i inżyniera włącznie ożywiony jest entuzjazmem pracy i wiarą, że to wielkie wykonywane

dzieło inżynierskie, będące koncepcją nie tylko komunikacyjną, ale urbanistyczną i architektoniczną, będzie wykonane dobrze ekonomicznie i w wyznaczonym czasie. Możliwie bowiem jaknajszybze wybudowanie Trasy W—Z nie tylko zbliży lewobrzeżną Warszawę z prawobrzeżną, nie tylko zaoszczędzi wiele czasu i udręk komunikacyjnych mieszkańcom obu części miasta, nie tylko ożywi tak drogą sercu każdego Polaka dzielnicę staromiejską, ale będzie trwałym świadectwem tych wielkich osiągnięć jakie nam daje nowa polska rzeczywistość.

Inż. arch. STANISŁAW JANKOWSKI
z-ca kier. Pracowni. Z. kier. sekcji urbanist.

TRASA W-Z ZAŁOŻENIE URBANISTYCZNE W WIELKIM STYLU

Zanim zaczniemy mówić o Trasie, cofnijmy się o trzy lata.

Jest lipiec 1945. Wszystkie mosty są wysadzone, a jedyne połączenie Warszawy i Pragi to — prócz „pontoniaka” — drewniany most wysokowodny, na którego wąskiej jezdni panuje niebawymy łok: jed-

Obok furek z „łebkami” funkcjonują już tramwaje, jeszcze ciągle w niedostatecznej ilości i przeładowane nad miarę.

Lipiec 1947. Warszawa rośnie. Ma już pół miliona mieszkańców i około 10 tysięcy pojazdów mechanicznych. Przez most Poniatowskiego, zwłaszcza w godzinach rannych, gdyż dzie-

siatki tysięcy ludzi śpieszy do pracy, pojazdy posuwają się z szybkością piechura.

Tempo rozwoju miasta i motoryzacji stwarza sytuację wręcz groźną, zwłaszcza, że most wysokowodny został zerwany przez lody.

Na 15-metrowej jezdni Poniatowskiego nie zmieści się już więcej żaden pojazd.

Dla wielu mieszkańców Pragi ranne dojeżdżenie do pracy — to godzinny marsz pieszo, po dodaniu powrotu — 2 godziny dziennie zużyte na komunikację, a to naprawdę ogromna strata dnia pracy i wypoczynku.

Zróbmy teraz skok na przód: lipiec 1955.

Warszawa będzie miała 850.000 mieszkańców i około 30.000 pojazdów mechanicznych. I — albo rozwiąże do tego czasu problem komunikacji, albo zadusi się na niedostatecznej sieci ulicznej. Jasnym jest, że do tego nie można dopuścić. Całkowicie zrozumiałą staje się decyzja, że odbudowę Warszawy, wielkiej stolicy Polski, rozpoczęto od przebudowy sieci komunikacyjnej. Nieraz kwestionuje się słuszność tej decyzji. Czy w Warszawie, w której brak mieszkań, szkół i szpitali, gdzie ludzie mieszkają w okropnych warunkach, należy tak wiele wydawać na mosty i ulice. Mówią niejednokrotnie „budujcie najpierw domy, ludzie muszą mieć przede wszystkim dach nad głową”. W takim ujęciu sprawy jest zasadniczy błąd, bo tak jak budowę mostu rozpoczyna się od filarów i konstrukcji, a później kładzie się jezdnię, tak i budowę miasta należy zacząć od sieci komunikacyjnej.

Trasa W — Z ma przed sobą wielkie zadanie do spełnienia. Musi przepuścić ruch tranzytowy przez stolicę państwa i jednocześnie doprowadzić do śródmieścia mieszkańców dzielnic peryferyjnych. Musi zapewnić środki masowej komunikacji dla Pragi i Woli, a jednocześnie ominąć zabytkowe dzielnice, w których wąskich i krętych uliczkach nie pomieści się strumień dwóch tysięcy samochodów na godzinę.

Jak wygląda projekt? Sama nazwa charakteryzuje go dostatecznie. Trasa WZ — t. zn. główne przejście przez Warszawę w kierunku wschód — zachód.

Wschodni wlot do prawobrzeżnej części miasta Pragi — to ulica Radzy-

mińska. Dawniej, by dojechać stąd do mostu, trzeba było kluczyć krętymi ulicami. Obecnie droga idzie prosto na most, przechodzi przez Dawny Dworzec Wileński i w sposób najkrótszy łączy Pragę z Warszawą. Tu roboty jest stosunkowo niewiele.

Znacznie trudniej było na lewym brzegu. Z zachodniego wylotu miasta, z ulicy Wolskiej przebiliśmy się przez zwalę gruzów do istniejącej ulicy Leszno, którą dojeżdżamy do skrzyżowania z Marszałkowską.

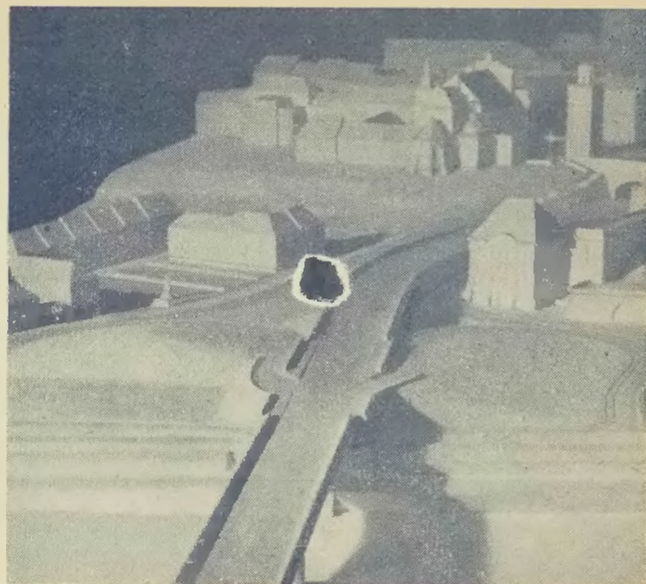
Tu zaczyna się najtrudniejszy odcinek Trasy. Najtrudniejszy zarówno dla projektodawców jak i dla wykonawców. Trzeba bowiem ominąć dzielnice zabytkowe i zejść ze skarpy na dolne Powiśle. Zaraz za Placem Bankowym Trasa wchodzi w wykop, który doprowadza do tunelu. Po 198 metrach jazdy pod ziemią wyjeżdżamy u stóp kościoła św. Anny: szeroka jezdnią na niskim nasypie dojeżdżamy do przyczółka warszawskiego pod którym przebiega droga nadbrzeżna. Połączenie tych dwu ważnych arterii odbywa się bezkolizyjnie, austradowym węzłem o jednokierunkowych jezdniach.

Kto będzie korzystał z Trasy W—Z? W przyszłości głównie autobusy i samochody, w pierwszym jednak okresie również i tramwaje. Obok pojazdów będziemy mieli na Trasie, zwłaszcza na odcinku od mostu do Krak. Przedmieścia wielki ruch pieszy. By zapewnić jaknajwiększą wygodę piechurów, zwłaszcza w chwili wychodzenia na Skarpę, która znajduje się w tym miejscu o 12 m, tj. o 4 piętra nad Trasą, projektowane jest zainstalowanie ruchomych schodów.

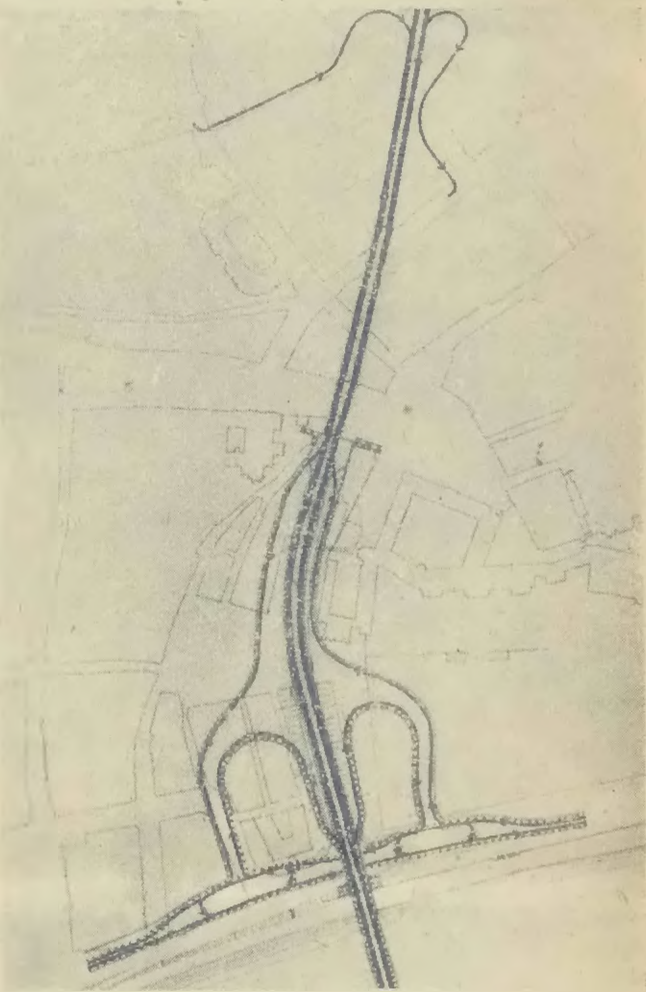
Najciekawszym, obok mostu, odcinkiem Trasy W—Z jest tunel, który wykonany zostanie w konstrukcji żelbetowej. W tunelu znajdować się będzie 15-metrowa jezdnia, tj. taka jak na moście, i dwa wąskie chodniki bezpieczeństwa. Piechurzy nie będą korzystać z tunelu, który obliczony jest na wielki ruch samochodowy, a po usunięciu w przyszłości tramwaju, może dojść do 2.500 samochodów na godzinę w jednym kierunku.

Na specjalne podkreślenie zasługuje sposób oświetlenia tunelu. Musi ono zapewnić dostateczną jasność i być przystosowane do oświetlenia na zewnątrz. Ten właściwy stosunek jasności zapewnią komórki fotoelektryczne, umieszczone przy obu wlotach do tunelu.

W rok od powstania



Fragm. makiet. Widok z mostu na kościół św. Anny i Ostie die Mariensztackie. W głębi — wlot do tunelu.



Projekt, nowoczesnego węzła autostradowego przy wjeździe na most od strony Warszawy i dwupoziomowe skrzyżowanie Trasy z Wistostradą.



Widok zachodniego wlotu do tunelu.

pierwszej myśli o projekcie Trasy — prace realizacyjne idą pełną parą. W przyszłym już roku stolicie Trasy — prace realizacyjne idą pełną parą. W



Furmanki wiozą ludzi „na łebki”.



W roku 1946 odbudowano most Poniatowskiego.

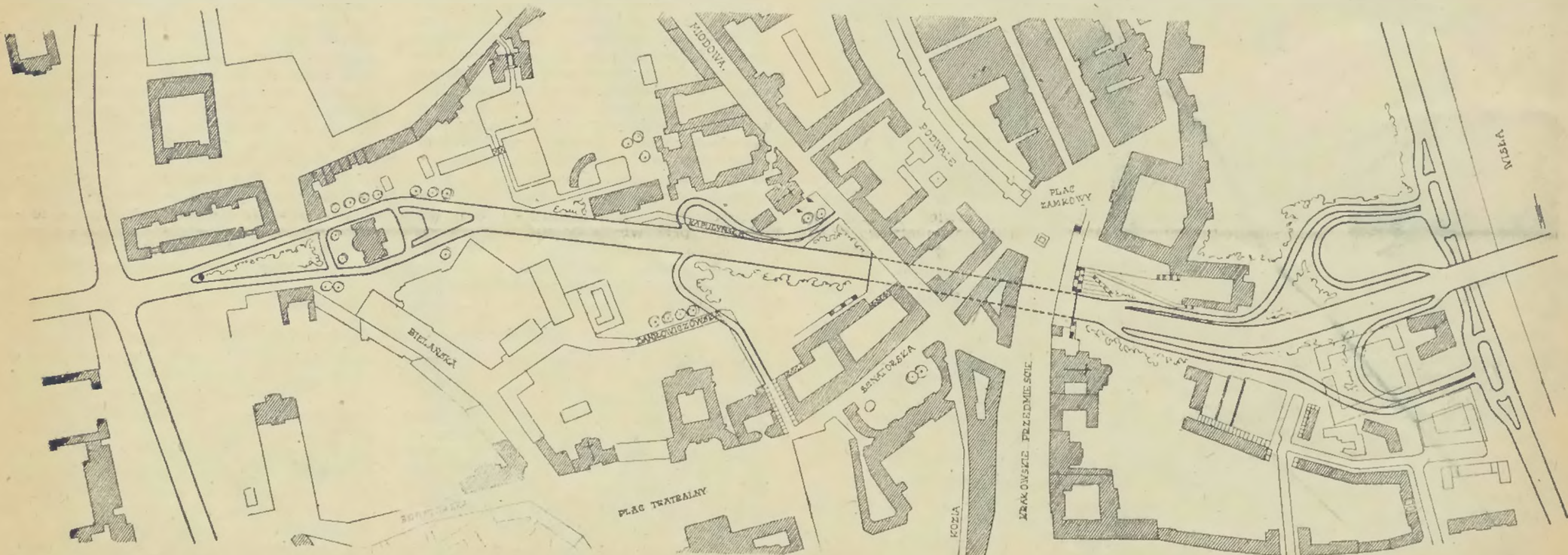
noosobowym chodnikiem idą, idą ludzie gęsiego. Ale i to już wielki postęp, bo do niedawna przez Wisłę można było przejść tylko po „pontoniaku”, lub przejechać prymitywną łódką. A przecież większość ludności mieszka na Pradze, a pracuje na drugim brzegu w Warszawie. Główny środek lokomocji stanowią jeszcze ciągle furki, wożące „łebki”.

Lipiec 1946. Przez ostatni rok dokonano olbrzymiego dzieła: odbudowano most Poniatowskiego, uparta, zaciekla wola robotników i inżynierów pokonała ogromne trudności: Warszawa i Praga zostały spięte solidną, stalową klamrą.

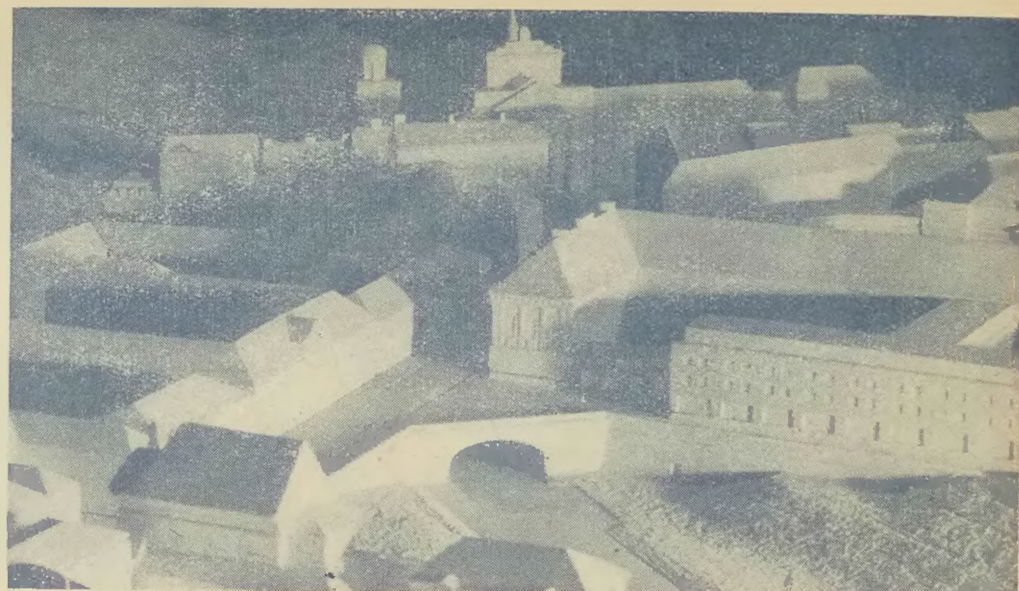


Przeładowane tramwaje warszawskie nie mogą pomieścić tłumów pasażerów.

Ważniejsze prace wykonane na Trasie od momentu rozpoczęcia prac późną jesienią 1947 r. do 1 lipca 1948 r.



PRZEBIEG TRASY „WSCHÓD—ZACHÓD” (zdjęcie z planu 1 : 500). Warszawski przyczółek mostu Śląsko-Dąbrowskiego — dwupoziomowe skrzyżowanie z „Wistostradą” — jednokierunkowe zjazdy na Powiśle — niski nasyp i wiadukt obok Pałacu nad Rynekami Mariensztackim — wlot do tunelu pod wieżą Bernardynów — 198 metrów tunelu — wylot tunelu obok kościoła Kapucynów na Miodowej — wykop wychodzący na powierzchnię kolo Hipoteki — dwie jezdnie opływające zabytkowy pałac Radziwiłłów — skrzyżowanie z budującą się Nową Marszałkowską w rejonie placu Bankowego — wlot w istniejącą ulicę Leszno. Długość całej Trasy W—Z od wiaduktu Radziwiłłowskiego do skrzyżowania ulic Wolskiej z Młynarską — 6.760 m.



Fragment makiety: wschodni wlot do tunelu (od strony Placu Zamkowego).

Foto Service

Fragment makiety: zachodni wlot do tunelu (od strony ul. Miodowej)

Foto Service

Widok wlotu wschodniego do tunelu wg rysunku inż. arch. Z. Stepińskiego.

Foto Service

Widok wlotu zachodniego do tunelu wg rysunku inż. arch. J. Knotha.

Foto Service

PIĘKNO STAREJ WARSZAWY NA TRASIE W — Z

INŻ. ARCH. ZYGMUNT STEPINSKI

Kier. Sekcji Arch. Pracowni W—Z.



Prosty, stosunkowo dość długi, bo liczący 2450 metrów praski odcinek trasy W—Z wpada po minięciu przyczółka mostowego na płaską nawierzchnię mostu Śląsko - Dąbrowskiego i z tą chwilą widok roztaczający się przed jadącymi zmienia się całkowicie. Widniejąca stale w czasie jazdy po praskim odcinku na osi trasy sylweta kościoła św. Anny nabiera nagle pełnego wyrazu. Z prawej i lewej zjawia się panorama Warszawy — Warszawy lat minionych. Pokazują się strome dachy kościołów warszawskich strojne w piękne sygnaturki i dzwonnice, czerwienią się dachy pałaców na Skarpie i piętrzą się mansardy domów Starego Miasta i Krakowskiego Przedmieścia.

Trasa W—Z minawszy wiaduktem Wistostradę przecina lekkim łukiem na ziemnym nasypie tereny dolnego Powiśla i szybko zbliża się do Skarpy. Tuż przed pałacem pod Blachą trasa przebiega znów odcinek wiaduktu, jakże jednak różnym od znajdującego się kiedyś w tym miejscu wiaduktu Pancera. Obecny wiadukt nie zasłania ani widoku na Pałac pod Blachą ani na Rynek Mariensztadzki. Znikły brzydkie wielopiętrowe mury kamienic połączone z wiaduktem przedziwnymi żelaznymi korytarzami - mostami, kamienic z poza których nie było widać ani Skarpy ani kościoła św. Anny. Wygląd rynku Mariensztadzkiego zmienił się nie do poznania. Zamiast szpetnych, przypadkowo zbudowanych,

całkowicie niesharmonizowanych z sobą i otoczeniem budynków rynek okalają nowe domy — nowej kolonii Mariensztadzkiej. Jako spadek po dawnej zabudowie pozostało kilka najcenniejszych i najładniejszych domków zabytkowych w swej charakterystycznej dla epoki, w której je budowano — dwupiętrowej architektury — to domy na odcinku od ul. Dobrej do ul. Sowiej. Reszta

stanowią nowe kamienice wycyzające ściany Rynku o architekturze ściśle zestrojonej z otoczeniem. Rynek Mariensztadzki niegdyś samodzielna jurydyka warszawska zyskał nowe oblicze.

Z drugiej strony trasy W—Z nawprost Rynku Mariensztadzkiego wzrok z przyjemnością zatrzymuje się na jednym z niewielu pozostałych pałaców Powiśla — „Pałacu pod Blachą”. Dopiero teraz po zwaleniu ciężkich arkad wiaduktu Pancera, które go zasłaniały i wprost przytłaczały można ocenić jego rokokowy wdzięk. Cały zresztą widok roztaczający się z tego miejsca trasy W—Z jest zupełnie nieoczekiwany w swym pięknie. W dole czerwienią się dachy nowej kolonii Mariensztadzkiej, sam rynek wybrukowany płytami ze skromnym pomnikiem ku czci dawnych budowniczych inżynierów Pancera i Kierbedzia, odcina się zdecydowanie od zieleni skarp i nasypów nowoczesnego węzła komunikacyjnego i w niczym nie przypomina prowincjonalnego targowiska, jakie pamiętamy na tym miejscu. Z boku wznoszą się skrzydła pałacu ks. Józefa, nad którymi góruje miedziany dach głównego korpusu pałacu. Nad wszystkim jednak dominuje masywna bryła kościoła św. Anny. Ciemno-wisniewa cegła gotyckiej absydy, renesansowe kaplice i ich kopuły, barokowa bryła głównych naw kościelnych i hełm sygnatury oraz warszawska kampanilla — dzwonnica zwieńczona klasyczną aignerowską glorią — to jedyny w swoim rodzaju obraz nawiązujący do budownictwa naszej stolicy. Cóż za zestawienie — w górze na skarpie architektura gotyku i baroku — w dole wlot do tunelu i najnowocześniejsza arteria komunikacyjna — nowy obraz nowego życia w Warszawie. Kościół św. Anny podmurowany obecnie kilkunastometrową skarpią, kamienną przy wlocie do tunelu, stał się sygnałem wjazdowym dla trasy W—Z, która w tym właśnie miejscu zagłębia się w ziemię, dzwigając na sklepieniu żelbetowego pancera odbudowane zabytkowe domy Krakowskiego Przedmieścia i Senatorskiej, a więc jakże dobrze znana i miła sercu starych warszawiaków kamienica Rösslerów, bogata w rokokowe ornamenty kamienica Prażmowskich i wreszcie kamienica Johnów. Na odbudowane te domy spogląda znów z wysokości swej granitowej kolumny król z mieczem i krzyżem — symbol trwania Warszawy, świadek klęsk i triumfów. Rzecz można bez przesady, że wokół tego odcinka trasy W—Z zgromadziły się skarby zabytków warszawskich.

Stroma stosunkowo skarpa rozczłonkowana schodami przenoszącymi ruch pieszki trasy W—Z na górny poziom Krakowskiego Przedmieścia u podnóża kościoła św. Anny przechodzi z drugiej strony jezdni w łagodne zbocze naświetlone południowym słońcem u stóp ruin zamku warszawskiego. Nie zdołano go jeszcze odbudować

do chwili oddania trasy W—Z miastu. Wyobraźnia może jednak uzupełnić to, czego ręce nie zdołały jeszcze wykonać. Widzimy więc dobrze znaną sylwetę zamku, wieże i ich helmy, basztę Władysławowską i basztę grodzką. W dali dachy Starego Miasta, — bohaterskiej Starówki, a ponad wszystkim kościoły św. Jacka, OO Jezuitów i Katedra. Oto widok, którym dzięki uruchomieniu trasy W—Z dziesiątki tysięcy osób dziennie będzie mogło cieszyć swój wzrok.

Po minięciu krótkiego tunelu pod jezdnią Krakowskiego Przedmieścia, ul. Senatorskiej i Miodowej, jezdnią arterii W—Z lekką pochylnią w wykopie wydostaje się na powierzchnię mniej więcej koło budynku Hipoteki. I tu też nie brak pięknych widoków. Wzrok wyjeżdżających z tunelu pada na dachy wspaniałego pałacu Biskupów Krakowskich, po prawej ręce wznosi się kościół OO Kapucynów, nad nim piętrzy się bryła pałacu Paca — obecnego Ministerstwa Zdrowia. Dla wjeżdżających zaś od tej strony do tunelu niezmiernie ciekawą i charakterystyczną panoramę tworzą elewacje pałaców Igelströma, Chodkiewiczów, Branickich oraz zdala czerwieniący dach pałacu Małachowskich przy zbiegu ul. Miodowej z Senatorską (siedziba Tow. Polsko-Szwedzkiego).

Oba wykopy do tunelu od strony Kościoła św. Anny i od strony kościoła OO Kapucynów porośnięte bujną roślinnością stanowią doskonałą oprawę zabytków sąsiadujących z trasą W—Z. Wśród zieleni pozostawiamy po lewej stronie w głębi Pałac Blanka, obok którego biegnie obecnie nowa jezdnia dojazdowa kierująca ruch z Nowego Świata i Krakowskiego Przedmieścia na trasę W—Z, zdala, również w zieleni, widnieją mury i dachy biblioteki Żaluskich. Wreszcie koło budynku Hipoteki jezdnią trasy W—Z łagodnym ruchem skręca na południe. Los tak chciał, że akurat na osi trasy, mniej więcej przy jej przecięciu z ul. Bielańską, stoją zabytkowe pałacyk Radziwiłłów. Kierując się jedynie względami racjonalnej urbanistyki należałoby niefortunnie zawalidrogę rozebrać. Po głębokim jednak zastanowieniu zdecydowano się na pewien kompromis będący ukłonem w kierunku zabytków, warszawskich i postanowiono w tym miejscu trasę W—Z rozdzielić, pozostawiając pośrodku wysepkę z pałacykiem. Rozwiązanie to nie stwarza żadnej przeszkody dla prawidłowego ruchu na trasie, a pod względem estetycznym dodaje jej niewątpliwie nieoczekiwanego uroku. Kilkadziesiąt metrów dalej obie jezdnie trasy W—Z prawa i lewa mijają ostatnią niejako rogatkę starej Warszawy. Jest nią zabytkowa studnia pospolicie zwana „Krubą Kaśką”. Dla jadących od strony zachodniej trasy W—Z jest ona sygnałem wjazdu na tereny zabytkowe.

Po minięciu skrzyżowania z ul. Marszałkowską, arteria W—Z włącza się w Leszno, mijając jeszcze kilka ocalałych zabytków kamieniczek mieszczańskich oraz kościół i zabudowania klasztorne OO Karmelitów, po czym przebiega wśród terenów wolnych — terenów nowego budownictwa. Tu właśnie powstana nowoczesna osiedla Z. O. R. I tu, podobnie jak w rejonach zabytkowych, trasa W—Z stanie się źródłem nowego życia niby życiodajny kanał, przekopany przez martwe piaski pustyni.



Wiadukt Pancera (t.zw. Nowy Zjazd). Ostatnie zdjęcie tego urządzenia inżynierskiego z drugiej połowy XIX wieku Luty 1918 r.

Fot. M. Chrzęszczowa

Inż. arch. JOZEF SIGALIN
PEŁNOMOCCNIK KOMISARZA ODBUDOWY M. ST. WARSZAWY
DLA REALIZACJI TRASY W-Z KIEROWNIK PRACOWNI W-Z.

Paraku TRASA W-Z W BUDOWIE

„Zespół, projektujący Trasę W-Z włożył wielki wysiłek w pracę nad szkicowym projektem, pewien, że sprawdzenie wyników tej pracy wskaże jedyną logiczną decyzję: PRZYSTĄPIĆ NATYCHMIAST DO BUDOWY TRASY WSCHOD-ZACHÓD. Zespół projektujący wierzy, że za tą decyzją stanie wola wszystkich mieszkańców Warszawy i Kraju”.

Tymi słowami zakończony był artykuł, opublikowany 22 lipca 1947 r. w „Stolicy”. Było nas wówczas kilku ludzi, ślepiących nocami nad projektem szkicowym, grono kilkunastu osób znało nasze myśli i popierało je, rejon placu Zamkowego był wymarły, na rozwalonych szczątkach wiaduktu Pancera rosła trawa.

Dziś, po roku, jest nas w pracowni W-Z osiemdziesięciu, na budowie w Warszawie — cztery tysiące, na Śląsku —

drugie tyle. Nasz projekt znają setki tysięcy ludzi, rejon pl. Zamkowego pulsuje pracą ludzi, maszyn, kolei, a po szczątkach wiaduktu Pancera — zostało tylko wspomnienie i fotografie.

W ROK OD ROZPOCZĘCIA PROJEKTU, BUDOWA TRASY W-Z JEST NIE TYLKO, ŻE ROZPOCZĘTA, ALE POSUWA SIĘ NAPRZÓD W PEŁNYM TEMPIE I WYKONANA JUŻ JEST W 25%.

Jak to się stało. Historia jest właściwie prosta. W lipcu r. 1947 idea Trasy W-Z, wyrażona w projekcie szkicowym, została uznana za słuszną i nadającą się do realizacji. Pracowni W-Z zlecono wykonanie projektu wstępnego Trasy, zaś „Mostostalowi” — projektu szczegółowego mostu Śląsko-Dąbrowskiego. W grudniu oba projekty były gotowe, a jednocześnie już w październiku rozpoczął „Mostostal”

i „Betonstal” prace przygotowawcze na rzece i na lądzie. W styczniu oba projekty zostały zatwierdzone. Pracowni W-Z przystąpiła do sporządzania projektu szczegółowego Trasy W-Z i olbrzymią tą pracą zakończyła w przeciągu 5-ciu miesięcy, t.j. 30 czerwca 1948 r. W międzyczasie prace w terenie rozwijały się w szybkim tempie; jesienne i zimowe prace przygotowawcze w okresie wiosny 1948 r. rozwinęły się na znacnym odcinku robót i przeszły już w prace zasadnicze latem 1948 r. ogarnęły całość robót i prowadzone są z pełnym rozmachem, ściśle według wyznaczonych terminów, na całej — blisko siedmiokilometrowej długości — Trasie W-Z.

Zrobiono już dużo. W robocie są już wszystkie zasadnicze elementy budowy. Filary mostu niemal zakończone, rusztowania montażowe w budowie, przygoto-

wania do montażu mostu w pełnym toku. Budowa tunelu poważnie zaawansowana. Budowa obu wiaduktów — rozpoczęta. Roboty ziemne na nasypach i wykopach drogowych niemal na ukończeniu. Rozbiórki ruin domów i wywózka gruzu — niemal zakończona. Budowa kolonii mieszkalnej na Mariensztacie — w pełnym toku. Zabezpieczenie obiektów zabytkowych — zakończone. Rozpoczęte roboty nawierzchniowe na drogach. Rozpoczęte i dość zaawansowane roboty instalacyjne — wodociąg, kanalizacja, elektryczność, gaz, telefon. Tempo robót rośnie z każdym dniem. Zrobiono dużo, ale 75% roboty jeszcze przed nami. A czasu mało — rok. Terminarz prac przewiduje stały wzrost tempa. Jesienią 1948 — nasilenie najwię-



Czerwiec 1948

szkic — nieprzerwane prowadzenie robót wiosną — 1949 — znów wzrost nasilenia i wreszcie latem 1949 — kulminacja — natężenie wykańczania wszystkich elementów. Wykonawcy „Mostostal” i „Betonstal” pod nadzorem WDO. znają terminy, dobrze, rozgryźli go we wszystkich szczegółach. Organizacja, ludzie, materiały, maszyny — przygotowane są do wykonania zadania. Cały sztab budowy doskąd daje sobie sprawę z trudności, jakie jeszcze przed zespołem wykonawców. Wylczenie tych trudności musiało być obmyślane dla ich pokonania, przekroczyłyby już ramy krótkiego artykułu, który raczej jest meldunkiem z pracującym z frontu budowy. Należy wyliczyć tylko główne grupy oczekiwanego trudności, oto one: trudności techniczne (obfite opady, powódź, wczesna zimowa wczesny pochód lodów, krótkie terminy robót w Warszawie i na Śląsku itp.), trudności materiałowe (dostawa w porę potrzebnej ilości wszystkich materiałów — głównie żelaza, kostki brukowej, materiałów instalacyjnych), trudności organizacyjne (zgromadzenie w porę i w do- znacznej ilości robotników wszelkich kwalifikacji, w tym — wielu wysokokwalifikowanych). W toku dotychczasowej pracy istniały już wszystkie trudności z podziałem grup i wszystkie zostały pokonane. Wykonawcy są całkowicie przygotowani do pokonywania tych trudności i usuwania wszelkich przeszkód, któreby mogły powstać na drodze wykonania całości budowy wskazanym terminie. Wykonawcy są przygotowani do podjęcia walnego obniżenia kosztów budową drogą pobliżenia organizacji pracy, zmechanizowania pracy do maksimum i wreszcie — wreszcie wydajności pracy.

Wszystko to, zarówno w Warszawie jak i na Śląsku, oddający swą pracę dla zbudowania Trasy W-Z, ma pełną świadomość, że budowa tej Trasy jest rzeczą pilną, jest rzeczą ważną i jest rzeczą piękną.

Jest rzeczą pilną, bo połączenie Warszawy lewobrzeżnej z Pragą przy pomocy jednej nitki mostu Poniatowskiego, naraża codziennie dziesiątki tysięcy ludzi na stratę cennych godzin, które mogłyby poświęcić na odpoczynek, bo naraża państwo na wielkie straty gospodarcze (zużycie paliwa i energii na okrężnej drodze), bo wreszcie naraża na niebezpieczeństwo życie ludzkie, wobec częstych katastrof na moście Poniatowskiego, wywołanych przeciążeniem go pojazdami.

Jest rzeczą piękną, bo szybkie zbudowanie Trasy W-Z znakomicie przyspiesza przebudowę i odbudowę dzielnic przylegających do Trasy. Przyciąga inwestorów, a co za tym idzie, ludzi, którzy te dzielnice zaludnią, ożywią pracą i rozrywką.

Jest rzeczą ważną — bo zbudowanie w tak krótkim terminie, z takim roz-



Znika na zawsze stara, kratowa konstrukcja mostu Kierbedzia.

Fot. L. Jabrzemski.

machem, zaprojektowanej budowy, narzuci nie tylko Warszawie, ale i Polsce nowy styl realizacji wielkich przedsięwzięć w odbudowie i przebudowie kraju.

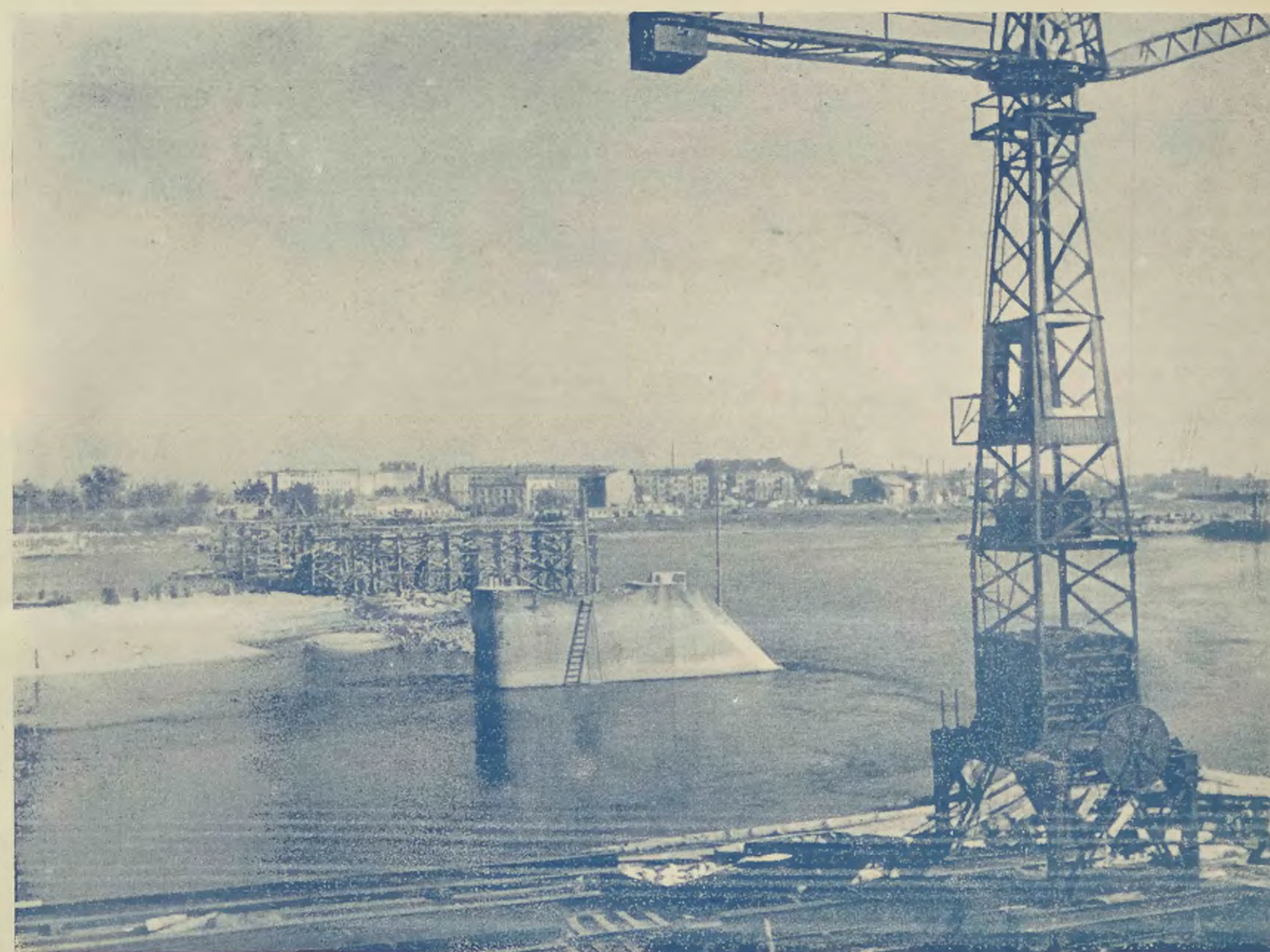
Jest rzeczą piękną — bo Trasa W-Z jest niewątpliwie rozwiązaniem urbanistycznym w wielkim stylu, którego główną cechą jest rozwiązanie trudnego zagadnienia, powiązanie piękna architektury Starej

Warszawy z wymaganiami komunikacyjnymi nowoczesnej stolicy Polskiej ludowej, z wymaganiami Planu Generalnego przebudowy Warszawy.

Ta świadomość, zwiększona o nacenne i codzienne konstatawanie, że przenika już ona do wszystkich mieszkańców stolicy i kraju, jest potężnym bodźcem do zwiększenia wysiłków, do pokonywania piątujących się przed zespołem wykonawców trudności.

Ta świadomość i to wzrastające z dnem każdym poparcie moralne całego społeczeństwa, jest gwarancją, że „Armia W-Z” zakończy „bitwę o W-Z” zwycięsko.

Teren budowy Trasy W-Z jest terenem Wielkiego Doświadczenia. Doświadczone być mają wartości techniczne, moralne, społeczne i polityczne żywych ludzi i żywego obiektu. Wyniki tych doświadczeń sprawdzimy za rok.



Na przebudowanych filarach powstanie piękny, nowoczesny most. Śląsko-Dąbrowski.

Fot. L. Jabrzemski.

JNŻ. ARCH. JERZY GRABOWSKI
SEKRETARZ GEN. N.R.O.W.

TRASA W — Z

NAJWIĘKSZE DZIEŁO ODBUDOWY WARSZAWY
REALIZUJE SIĘ DZIĘKI OFIARNOŚCI
CAŁEGO NARODU

Kiedy w dn. 1 września r. 1946 Naczelna Rada Odbudowy m. st. Warszawy rozpoczęła ogólnopolską zbiórkę na rzecz odbudowy stolicy, inwestycja stumilionowa z pieniędzy SFOS. zdawała się jakimś nieosiągalnym marzeniem.

Dziś, po niespełna dwóch latach istnienia Społecznego Funduszu Odbudowy Stołicy, z darów całego narodu buduje się największą inwestycją urbanistyczną, nie tylko w Warszawie i w Polsce, ale bodajże w całej powojennej Europie. Są to konkretne stwierdzenia, które muszą budzić w każdym Polaku, dorzucającym swą najskromniejszą nawet cegiełkę do wielkiego dzieła odbudowy Warszawy, słuszną dumę. Wielki sens wspólnego, ściśle określonego wysiłku i działania święci przy realizowaniu Trasy W — Z swój wspaniały triumf.

Bo istotnie, nie łatwo jest zrozumieć komuś, kto wrzuca do puszkę kwestarza we wrześniu tj. w dorocznym miesiącu odbudowy Warszawy, swe dziesięć, lub dwadzieścia złotych, albo kto — spełniając swój obowiązek obywatelski — opłaca pól, czy jeden procent od swych pólborów na SFOS., że z tych dziesiątków, a co najwyżej setek złotych, powstaje fundusz naprawdę potężny. Gdyż rzeczywiście potężne muszą być środki zdolne dać zatrudnienie w ciągu półtora roku kilku tysiącom hutników, metalowców, górników, kamieniarzy, cieśli, murarzy, mostowców, wszelkiego rodzaju inżynierów, techników i specjalistów. Bo naprawdę wielkich trzeba pieniędzy, aby zakupić idące w tysiące tonn masy żelaza i stali, betonu, cegły i innych wszelkiego rodzaju materiałów budowlanych. Bo, mając w myśli miarę możliwości finansowe jednego człowieka, dopiero wtedy uświadomimy sobie w pełni, ile dziesiątków tysięcy tych możliwości trzeba by zgrupować, aby zrealizować budowę sześć i pół-kilometrowej nowoczesnej arterii komunikacyjnej, aby zbudować pięciusetmetrowy most Śląsko-Dąbrowski, dwustometrowy tunel i wybudować kilkadziesiąt domów mieszkalnych dla około 1.000 ludzi — co właśnie w najbardziej syntetycznym skrócie składa się na całość wykonywanych inwestycji na Trasie W — Z.

To naprawdę wielkie, jak je określił Prezydent Bierut, historyczne dzieło w odbudowie stolicy — możemy to oświadczyć z dumą — jest przede wszystkim zasługą ofiarności całego narodu. To też, gdy za rok będziemy przemierzali ukończoną już nową trasę, gdy będziemy maszerowali po gładkich tafłach chodników, lub jechali tramwajem przez równiutkie jezdnie uliczne, tunel i most, — każdy z nas, kto nie odmówił swych złotych na SFOS. z całym zadowoleniem będzie mógł stwierdzić, że w każdym metrze nowej jezdni, w każdej płycie trotuaru, w każdym przęśle pięknego mostu, tkwi choćby najmniejszy okrucieństwo ofiarności, jego zrozumienia dla wspólnego działania, jego słuszej ambicji narodowej, aby po zwycięstwie wojennym nad hitleryzmem, odnieść nad nim niepomniennie cenniejsze zwycięstwo pokojowe — zwycięstwo twórczej pracy.

Realizacja Trasy W — Z ma jeszcze jedną piękną stronę. SFOS., a więc również każdy, kto przyczynia się do powiększenia tego funduszu, nie był w tym wielkim dziele tylko biernym płatnikiem. Przeciwnie — właśnie ze strony SFOS. wyszła inicjatywa realizacji Trasy W — Z, właśnie z funduszu SFOS. uruchomiono

pracownię, która akurat rok temu przedstawiła szkicowy projekt Trasy, właśnie z funduszu SFOS. kilkudziesięciu inżynierów i techników, ślęcząc w ciągu roku po nocach, oddało w dniu 15 czerwca rb. projekt szczegółowy, z którego rysunków wykonawczych — technicznych, możnaby ułożyć wstęgę papieru o kilometrowej długości.

To właśnie SFOS. przemówił w sposób rzeczowy i realny do władz odbudowy i wskazał konkretnie i naocześnie, że wielkie, celowe dzieła porwać mogą cały Naród i wydobyć z niego olbrzymie naprawdę osiągnięcia. Bo Trasa W — Z, to nie tylko wstęga ulicy, łącząca wraz z mostem i tunelem nową Wolską na zachodzie Warszawy i szosą Radzymińską na jej krańcach wschodnich. Trasa W — Z, to inwestycja, która już dziś — w czasie jej realizowania — staje się motorem odbudowy i przebudowy olbrzymiego rejonu zburzonej stolicy. Dzięki Trasie W — Z uruchamia się wielkie środki na budowę mieszkań, dla robotników na Woli, dzięki Trasie W — Z ruszy odbudowa placu Teatralnego, całej ulicy Bielańskiej, Senatorskiej i Miodowej, dzięki Trasie W — Z odbudowany zostanie przepiękny kościół św. Anny i tak droga dla każdego Polaka Kolumna Zygmunta.

Dzięki Trasie W — Z powstaje z kompletnych ruin, w nowej, pięknej szacie, historyczny Rynek Mariensztacki, gdzie zamiast nędznych bud kramiarskich sprzed wojny, wyrośnie pełne słońca i zieleni, nowe wzorowe osiedle mieszkaniowe.

Dzięki Trasie W — Z zaniedbana Praga, dławiona dotychczas hamującym jej rozwój dworcem Wileńskim, zyska nowe możliwości rozwojowe na wschód.

Dzięki Trasie W — Z stanie się konkretna sprawa Odbudowy Zamku i placu Zamkowego, którego pierwsze elementy: Kolumna Zygmunta oraz stanowiący jego ścianę południową — kościół św. Anny i zespół domów w trójkątce plac Zamkowy — Krakowskie Przedmieście i ul. Senatorska — zostaną odbudowane w ciągu najbliższego roku.

Nasz obraz nie byłby kompletny, gdybyśmy w krótkości nie wspomnieli, jakie środki SFOS. poruszają ten olbrzymi motor w odbudowie Warszawy, jakim jest budowa Trasy W — Z.

Otóż w roku 1947, z funduszu SFOS. wydatkowano na to wielkie dzieło prawie 194 milionów zł. W roku 1948 wydano już 403 miliony zł., a wyda się jeszcze conajmniej 447 milionów zł., w roku 1949 trzeba wyłożyć na Trasę jeszcze co najmniej około pół miliarda złotych.

Słowa „co najmniej“ użyto tu z całym rozmysłem. Jest to kwota, która na Trasę W — Z w r. b. musi być jeszcze zebrana przez SFOS. Ale jest to kwota minimalna, niezbędna do wykonania programu w granicach najbardziej prymitywnych. Każdy dalszy milion złotych — to nowy kawałek miasta, to dach na kościele, to wyreperowane jezdnie i chodniki, to balustrady ochronne, to nowe drzewa i trawniki.

To też nie wątpimy, że szybka realizacja Trasy W — Z — wspaniałego dzieła, kwitującego wysiłek społeczny całego Narodu, dzieła, które stanie się dumą każdego Polaka, sprawi, że ambicją każdego z nas będzie, aby zostało oddane do użytku. Zalety to wyłącznie od ofiarności całego społeczeństwa, od płynących na SFOS, szeroką falą skromnych złotych każdego z nas.

Inż. arch. Jerzy Grabowski.

SŁUŻBA POLSCIE NA DWÓCH ODCINKACH TRASY W — Z

Bataliony Służby Polsce zademonstrowały w całej rozciągłości ile mogą dokonać młode, chętne do pracy ręce. Już po zakończeniu I turnusu wkład w dzieło odbudowy Warszawy zasłużył na wyróżnienie i został należycie oceniony, czego dowodem są szeregi cyfr ilustrujących wykonaną pracę i nagrodzenie tych, którzy w niej przodowali.

Na interesującej nas w chwili obecnej trasie W — Z bilans wykonanych przez junaków prac, prowadzonych w dwóch punktach, przedstawia się następująco:

Na odcinku Młynarska — Leszno wywieziono 19.801 m³ gruzu zasypano 4.101 m³ piwnic i oczyszczono 274.550 szt. cegły, nadającej się do ponownego użycia, a obsługiwana przez Junaków maszyna do mielenia gruzu, zainstalowana na pl. Kercelego, zmełła 4.199 m³ gruzu.

Przy Nowym Zjeździe zostało wywiezione 976 m³ gruzu oraz zasypano 177 m³ bunkrów. Natomiast brygady pracujące po drugiej stronie Wisły, przy ul. Zygmuntowskiej, wywoziły 14.132 m³ gruzu i ziemi na budowę wiodącego do mostu nasypu, odgruzowały 3.927 m² terenu, rozebrały 523 m³ konstrukcji betonowej i 10.469 m² nawierzchni.

Obecnie przy trasie WZ pracuje na 2 zmiany po 250 junaków z brygady II i III.

Jak się wywiązują z pracy, świadczą wyniki i lista „najlepszych“. Z 6 brygad, które po odbyciu swojej służby rozjechały się do domów. 23-ch przodowników pracy, zostało nagrodzonych zegarkami i rowerami. Są to: Lubera Jerzy, Łukosik Alfred, Naga Tadeusz, Szybiak Andrzej z brygady I i Nycz Marian, Witek Jan, Rosiński Józef, Plewa Mieczysław z brygady II. Hempel Helmut. Parafinowicz Bohdan, Kotasa Marian, Żyła Sylwester z brygady III, Klonowski Zenon Jębrz Stanisław, Mucha Stanisław, Dziędziura Edward z brygady IV. Kuchta Stanisław, Fodorowski Leon, Żabiński Aleksander Bauruk Michał z brygady V oraz Trębacki Michał, Waskowski Kazimierz i Wilamowski Stanisław z brygady VI. Można jeszcze podać długi szereg nazwisk tych, którzy zostali wyróżnieni, u



Chłopcy ze Służby Polsce ładują ziemię do wagonetek.



Ogólny widok pracy Służby Polsce przy obniżaniu wiaduktu Pancera.

nas każdy stara się pracować jaknajlepiej, ale nagrody otrzymują tylko „pionierzy“ — uśmiecha się szef sztabu mjr Lubecki.

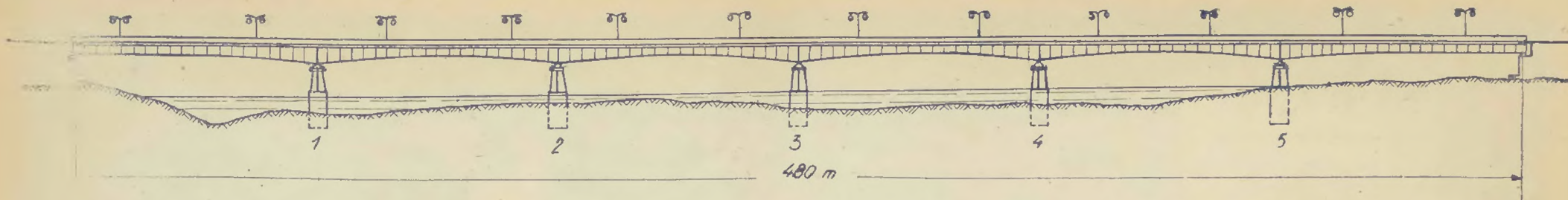
Drugi turnus bawiący w Warszawie dopiero od kilku dni, szybko wciąga się

w nowe dla siebie warunki życia „5 godzin pracy dziennie to wcale nie jest dużo“ zwierają się chłopcy „wykłady są interesujące, a jedzenie „z kotła“ smakuje doskonale“

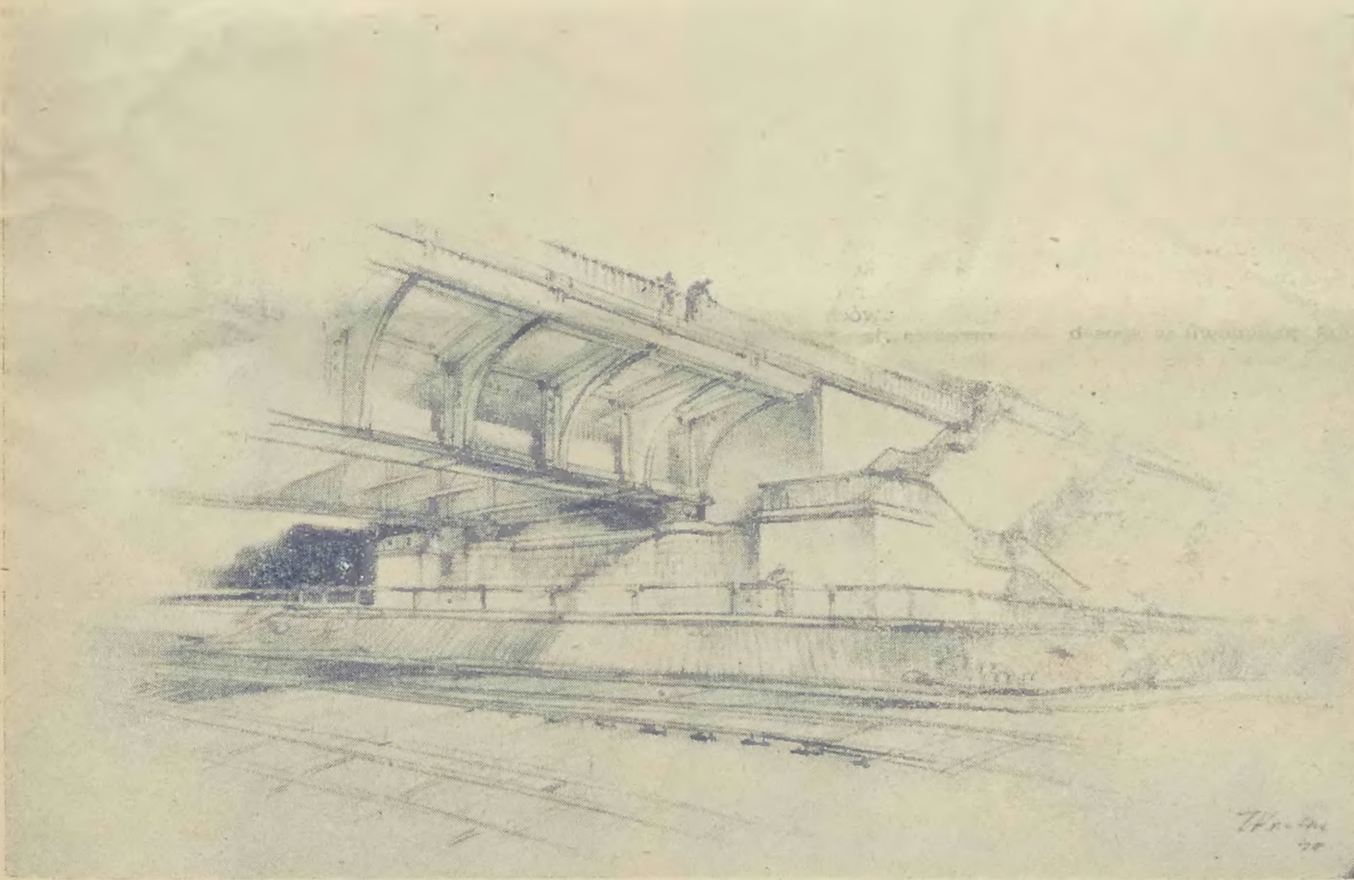
K. K.



Silne mięśnie i młodzieńczy zapał to wielki kapitał jaki Służba Polsce wkłada w Trasę W — Z.



Widok mostu od strony Wisły.



Przyciótek mostu Śląsko-Dąbrowskiego.

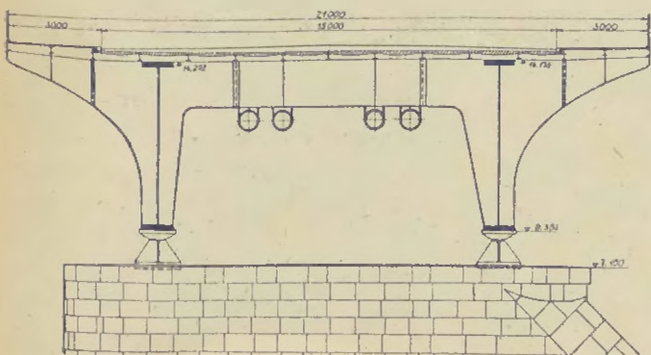
Rys. T. Knothe

Inż. M. GOŁĘBIOWSKI Dyr. „Mostostalu“

PROJEKT MOSTU S Ł A S K O - DĄBROWSKIEGO

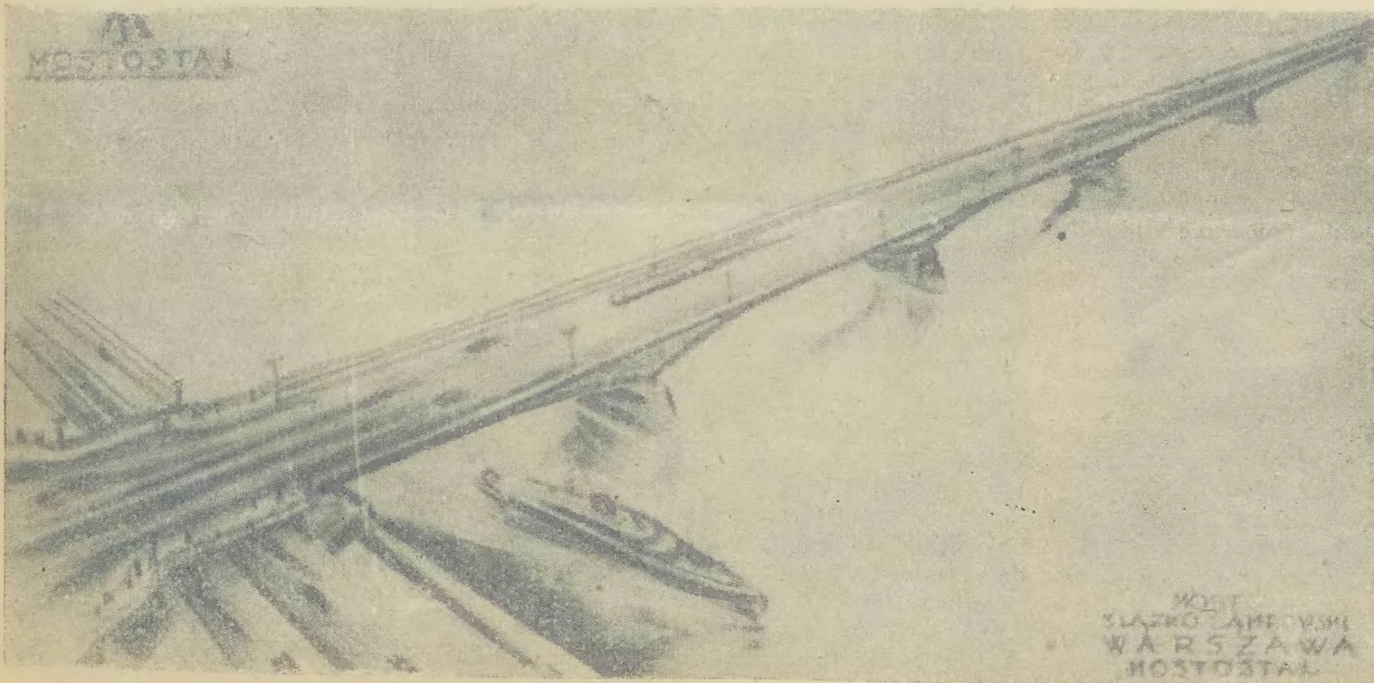
Stalową kłamrą swej konstrukcji Most Śląsko-Dąbrowski zepnie obie części trasy Wschód-Zachód, łącząc znow w jedną całość rozerwane brutalnie — prawie od 4 lat — dzielnice Warszawy i Pragi, położone na linii dawnego mostu Kierbedzia. Tak „daleko“ leżące obecnie

Przekrój poprzeczny



od siebie z jednej strony: kościół św. Floriana, Park Praski, Szpital Przemienienia Pańskiego, ul. Wileńska, Targowa, a z drugiej strony: Kościół św. Anny, Mariensztat, Plac Zamkowy, Stare Miasto, Miodowa, znow zbliżą się do siebie, zespalaając się w jeden organizm, jak tego wymaga życie naszej Stolicy, położonej po obu stronach Wisły. Most im. Ks. Józefa Poniatowskiego po 3 latach wyteżonej, samotnej pracy, będzie mógł odechnąć, dzieląc się wysiłkiem z mostem Śląsko-Dąbrowskim. Rola mostu Śląsko-Dąbrowskiego nie ogranicza się jednak tylko do łącznika centrum Pragi z Warszawą, lecz jak już omawiano na łamach „Stolicy“ — stanie się najdogodniejszym połączeniem ul. Radzywińskiej z Wołą i główną linią tranzytową kierunku Wschód-Zachód.

Mostostalowi przypadła zaszczytna, lecz trudna i odpowiedzialna rola przeprowadzenia całokształtu prac, związanych z budową mostu, a więc: opracowanie projektu i rysunków wykonawczych, odbudowa filarów, skoordynowanie dostaw hutniczych i wykonania konstrukcji, oraz jej montaż. Opracowanie projektu nie było łatwe. Należało uwzględnić i rozwiązać szereg założeń i problemów związanych z istniejącymi warunkami, wymaganiami architektonicznymi, określonymi z góry wymiarami, przepustowością, oświetleniem itd. — wszystko oczywiście w ramach obowiązujących przepisów tech-



Perspektywa mostu Śląsko Dąbrowskiego.

Rys. M. Szparkowski

nicznych. Projekt wykonany został ściśle w wymaganym terminie — 15 grudnia ub. r., po 4-ro miesięcznej wytrwałej pracy statyków, konstruktorów i kreślarzy. Zatwierdzony został 17 stycznia b. r. przez Radę Techniczną Ministerstwa Komunikacji. Jakie znaczenie przywiązane było do terminowości wykonania projektu świadczy fakt, iż w umowie zawarta była klauzula 50.000,— zł. kary za każdy dzień opóźnienia. Zamieszczone szkice przekroju poprzecznego i widoku od strony Wisły przedstawiają najcharakterystyczniejsze cechy mostu Śląsko-Dąbrowskiego.

Konstrukcja mostu zaprojektowana została, jako belka ciągła, dwudźwigarowa, o typie blachownicowym, wsparta na 5 filarach i dwóch przyczółkach. Dostosowana została ona ściśle do istniejących filarów i przyczółków. W szczególności zachowany został odstęp dźwigarów taki sam, jak przy moście Kierbedzia. Szerokość jezdni 15 m., szerokość chodników 3 m. Całkowita długość mostu 476 m.

Waga konstrukcji 5600 ton. Uwzględnienie wszystkich warunków, stawianych konstrukcji mostu Śląsko-Dąbrowskiego, umożliwione zostało dzięki wprowadzeniu stali o wyższej wytrzymałości „St. 52“ nieprodukowanej dotąd w Polsce, jak również zastosowaniu specjalnych kątników o wym. 250×250×24 mm, nie walcowanych wogóle dotąd w Europie poza jedną z Hut w Nadrenii. Dało to możność równocześnie zmniejszenia wagi mostu o przeszło 2.000 ton, powodując kolosalne potanień kosztów, a przede wszystkim oszczędności materiałowe o wielkim znaczeniu dla życia gospodarczego Kraju.

Wyższa wytrzymałość materiałów pociągnęła za sobą automatycznie konieczność zastosowania i nitów ze stali St. 44, również nieprodukowanej dotąd w Polsce.

W sierpniu b. r. pierwsze transporty konstrukcji opuszczają Śląsk, kierując się do miejsca budowy mostu. Jeśli w pół roku po zatwierdzeniu projektu elementy mostu wyjść mogą już z fabryk, to fakt ten zawdzięczać możemy niespotykanemu tempu i ofiarności pracy oraz skoordynowaniu wszystkich czynników, biorących udział w tworzeniu mostu Śląsko-Dąbrowskiego.

Na podkreślenie zasługuje pionierska praca hutnictwa nad produkcją nowych gatunków stali, terminowość dostaw materiałowych, i niepisane, lecz rzeczywiste współzawodnictwo na wszystkich odcinkach pracy. Jeśli weźmiemy pod uwagę ząbienie się wszystkich ogniw produkcyjnych, wzajemną zależność terminową i ich uzupełnianie się, to będziemy mieli właściwy obraz ogromu dokonanej pracy i wysiłków w nią włożonych. A oto znow nieco danych. Huta Batory produkująca stal St 52 i dostarcza grube blachy, Huta Bankowa — kątowniki o wym 250×250×24, Huta Łabędy — uniwersale, Huta Zawiercie — płaskowniki, Stalowa Wola — stal St. 44 z pieców elektrycznych, walcowaną następnie przez Hute Ostrowiec i podawaną Hucie Ferrum do wykonania nitów. Odlewania Stali B-cia Bauerertz wykonywuje Łożyska i wałki do nich o imponujących wymiarach średnicy 450 mm i dł. 1.180 mm.

Konstrukcję mostu Śląsko-Dąbrowskiego wykonywuje Wytwórnia Wagonów i Mostów w Chorzowie, oraz Huta Zabrze w Zabrzu. Zastosowanie wyższych gatunków stali wymaga nowego, odrębnego podejścia do wykonania konstrukcji, opracowania właściwych metod i wypróbowania narzędzi. Wiercenie otworów, ich rozwiercenie, nitowanie (nity o śred. 28,5 mm i dł. 260!), pasowanie poszczególnych elementów, to ciężkie problemy techniczne, które konsekwentnie są rozwiązywane pomimo wielkich trudności. Jeżeli do tego dodamy, że dostawy materiałowe wobec niesłuchania krótkich terminów, nie mogą się odbywać płynnie i pełnymi kompletami — to obraz wysiłków obu wytwórni w kierunku dotrzymania terminu, staje się jeszcze wyraźniejszy.

Jak już wyżej wspomniano, pierwsze transporty konstrukcji wyjadą w sierpniu do Warszawy. I tu znow nowy problem. 5.600 ton konstrukcji mostowej w zespołach dochodzących do 30 ton, należy jak najspieszniej przewieźć na plac budowy. Wymaga to wielkiej ilości specjalnych wagonów, urządzeń załadunkowych, a przede wszystkim sprawności w podstawianiu wagonów i wyeliminowania zatrzymań i opóźnień. Ministerstwo Komunikacji w rozumieniu ważności tego zagadnienia wydało specjalne zarządzenie do wszystkich DOKP. Zarządzenie to znalazło swój wyraz w plakatach, które będą naklejane na wszystkich wagonach o następującej treści:

**Transport Mostostalu
Budowa Mostu
ŚLĄSKO-DĄBROWSKIEGO
BARDZO PILNE**

Zarząd. Min. Kom. Nr. 43 - 6 - 3138 z dnia 21. 6. 48 r.

PBZC. 13 - 870 - 1500 - VI 48

Zdawać sobie należy sprawę, że początek wysiłki konstrukcji, to dopiero wstęp do montażu, stanowiącego odrębny problem, niesłuchanie trudny, tak pod względem technicznym, jak i organizacyjnym. Przed nami stoi rok ciężkiej i wyteżonej pracy, rok walki o dotrzymanie terminu oddania mostu Śląsko-Dąbrowskiego do użytku Warszawy. Walkę tę musimy wygrać!

DZIEKANKA ODBUDOWANA

Wartość warszawskich zabytków, polega przede wszystkim na tym, że stanowią one „dokument wieków”. Takim dokumentem są np. domki na Mariensztacie, kamieniczki ul. Mostowej, fragmenty Starego Miasta, wielka część Krakowskiego Przedmieścia i Nowego Świata. Takim dokumentem jest w dużym stopniu „Dziekanka”.

SPADEK PRZESZŁOŚCI.

„Dziekanka” — to jeden z kilku starych zajazdów warszawskich budowanych ku wygodzie podróżnych XVIII wieku. Poza charakterystyczną konchą elewacji frontowej, nie przedstawia pozornie nic specjalnie ciekawego. W przeszłości składała się w części frontowej z pokoiów zajezdnych, a oficyny wypełniały stajnie i wozownie. Później wozownie zmieniono na jakieś warsztaciki, a przebudowane wnętrza stworzyło szereg najtańszych (no, i najniezbędniejszych) mieszkań. Zwykły los budynków w XIX wieku.

Tak było do wojny. Powstanie nie oszczędziło tego zabytku, „Dziekanka” stała się wypalonym szkieletem. Wraz z powrotem do życia całego miasta, powstał problem odbudowy i jej także...

ZAMIARY.

W realizacji zagadnienia odbudowy sprężyły się w odniesieniu do „Dziekanki” dwa motywy. Konieczność rekonstrukcji jednego więcej fragmentu zabytkowego ciągu Krakowskiego Przedmieścia i idea nowej bursy dla młodzieży akademickiej. Inżynierowi Stepińskiemu udało się zainteresować Kraków tym, jakby przeniesionym z Grodzkiej, czy Szewskiej, budynek i wkrótce, dzięki ofiarności starej stolicy Polski — prace ruszyły.

Decyzja urzędzenia w „Dziekance” bursy narzuciła program odbudowy. Trzeba było i było warto powrócić do hotelowego rozwiązania wnętrza zastanowić się nad umieszczeniem stołówki świetlicy, kuchni i czytelnicy. Inżynierom Stepińskiemu i Kuźmnie chodziło jednak o coś więcej. Na przykładzie „Dziekanki” można było wykazać, ile piękna można wydobyć z dość pospolitej architektury jak można podejść do rekonstrukcji i innych zabytków Warszawy tego samego typu (np. Towarzystwo dobroczynności — „Res sacra miser”, albo fragmentów Starówki). To, co przy tych pracach osiągnięto, świadczy, że eksperyment się udał znakomicie.

WYKONANIE.

Rekonstrukcja polegała na przywróceniu budynkowi dawnego wyglądu zewnętrznego z wydobyciem wszystkich jego walorów plastycznych. W praktyce wyglądało to tak, że jeżeli pod późniejszymi dobudówkami odsłonięto piękną attykę, rekonstruowano ją w całości. Uszlachetniono



Kuty w żelazie herb Krakowa zdobi odbudowaną Dziekankę i świadczy o ofiarności obywateli tego miasta.

Fot. K. Pęcherski



„Lajkonik” rzeźba J. Jarnuszkiewicza na dziedzińcu Dziekanki. Fot. K. Pęcherski

profile gzymsów. Wykonano według starych wzorów dębowa, kutą żelazem bramę, zrekonstruowano krużganek w podwórku, zachowano ślady przebudowanych na mieszkania wozowni, przez uwidocznienie łuków wjazdu. Odsłonięto także łuki konstrukcyjne na klatce schodowej. Słowem nie odchodząc od zasadniczego charakteru zabytku, starano się uczynić go jaknajpiękniejszym.

Jako specjalnie dostępne obserwacji przeciętnego widza, należy tu wymienić przykrycie budynku piękną falistą dachówką typu holenderskiego (pokryte nią zostały i sąsiednie budynki) oraz nadzwyczaj estetyczne rozwiązanie dziedzińca, wyłożonego płytami piaskowca (pochodzącymi n. b. z resztek wiaduktu Pancera). Prócz tego na dziedzińcu umieszczona jest rzeźba krakowskiego Lajkonika dłuta Jarnuszkiewicza z fontanną i małym zbiornikiem z wodą. Osiągnięto przy tym wysokie szarmonizowanie tych elementów z obiegającym w koło krużgankiem i starymi, kutymi w żelazie kratami, tworząc prawdziwie estetyczną całość. Nawet komin były przedmiotem osobnego studium

i dziś efektownie profilowo obrzucone jasnym tynkiem, zrobionym według staromiejskiej mody, stanowią prawdziwą ozdobę dachu.

TU BĘDĄ MIESZKAĆ STUDENTKI.

W sumie jednak „Dziekanka” — to nie tylko zrekonstruowany zabytek. To także nowoczesna, choć w starych murach, bursa dla studentek.

Składa się ona z trzypiętrowego frontu i jednopiętrowego dziedzińca i zawiera 35 pokoi dla 2, 3, lub 4-ch osób. Pokoje są spore i jasne. Dostęp do każdego nie kłopotliwy, bo całość budynku otrzymała układ korytarzowy z przejściami wewnątrz wszystkich skrzydeł. Na wysokości I piętra można obejść cały internat, nie wychodząc na zewnątrz.

Bursa wyposażona została we wszystkie potrzebne urządzenia. Specjalnie ładnie przedstawia się stołówka, sklepiona beczkowo. W głównej sali uderza drewniany, politurowany pułap z jesionowych belek. Do ich charakteru zaprojektowano odpowiednie meble i lampy z kutego żelaza. Także klatka schodowa ma ten sam styl, a stanowi więc oś pionową budynku

jest zarazem znowu pięknym fragmentem architektonicznym.

Na pierwszym piętrze umieszczono świetlice, dalej czytelnicy i magazyn książek. W podziemiach — kuchnia, a na każdym piętrze łazienki. Nie poprzestając na łazienkach, wybudowano specjalną salę natrysków, jak zapewnia mnie inż. Brumer, najpiękniejszą w Warszawie.

EXEMPLA TRAHUNT.

Na frontowej, pięknie rekonstruowanej przybudówce do „Dziekanki” — umieszczony został herb Krakowa — świadczyć będzie o ofiarności starego grodu na rzecz odbudowy Warszawy. Będzie także wyrazem nowej codzienności. I spełniać będzie jeszcze jedną rolę. Może stanie się przykładowym dobrym przykładem, może i inne miasta, mniej zniszczone także wezmą do serca ruinę stolicy i po jednej, choćby małej, wcale nie pozorowanej kamienicy do odbudowy. Postaramy się, by — jakkolwiek przedstawia się jej stan — wyszła równie pięknie, jak „Dziekanka”.

M. K.

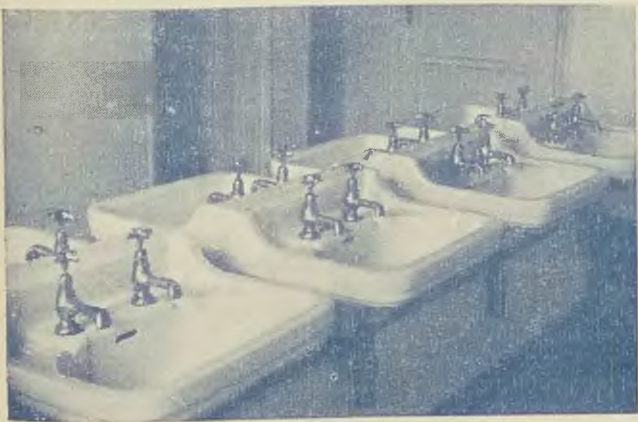


Malowniczy fragment podwórza. Fot. K. Pęcherski



Tak wygląda Dziekanka odbudowana dzięki ofiarności krakowian. wg projektu inż. arch. M. Kuzmy i Z. Stępińskiego.

Fot. K. Pęcherski



Nowoczesne wyposażenie wnętrza.

Fot. R. Wionczek



Wokoło oficyny biegnie drewniany krużganek z okapem.

Fot. L. Jabrzemski



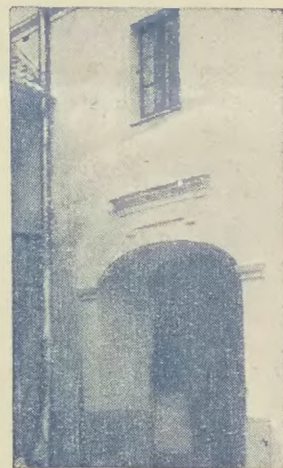
Charakterystyczna nisza z bramą wejściową.

Fot. K. Pęcherski



Widok z drewnianego krużganek na szczyt kościoła pokarmelckiego.

Fot. L. Jabrzemski



Fragmety dekoracyjne odbudowanych Dziekanki.

Fot. R. Wionczek
Fot. K. Pęcherski



Widok z bramy na dziedzińiec.

Fot. K. Pęcherski



Według rysunku Wł. Szyniera rzeźbił J. Goller Fot. Ster

HERBY STAREJ WARSZAWY

LESZNO

Pomiędzy rolami, nadanymi przez książąt mazowieckich mieszczanom starej Warszawy, znajdowała się rola Piotra Łazarza. W XVI wieku należy ona do znanej rodziny Korbów, a następnie, zwykłym, ówczesnym biegiem rzeczy, przechodzi do rąk rodzin magnackich, Skórczyńskich, Sapienów.

Wzdłuż północnej granicy roli Łazarzowej biegł stary trakt, stanowiący przedłużenie ulicy Długiej, prowadzący na zachód. Rola ciągnęła się aż do granic wsi Wielka Wola, do obecnej ulicy Karolkowej. Okopy z lat 1621—24 odcięły początkowy skrawek roli, na którym z czasem powstało Tłomackie, a pozostała większość stała się przed rokiem 1648 własnością rodziny Leszczyńskich, wywodzących się z wielkopolskiego Leszna.

Nowa osada przeznaczona była przede wszystkim dla rzemieślników sprowadzonych z Wielkopolski i Prus. Byli oni przeważnie ewangelikami, jak początkowo sam właściciel. Ponieważ prawa mazowieckie zabraniały mieszkań innowiercom w Warszawie, więc „Nowe Leszno” musiało uzyskać prawo osiedlenia dla swych niekatolickich mieszkańców oraz budować im świątynię i założyć cmentarz. Zresztą już podczas powietrza morskowego w r. 1624/1625 zmarłych dysydentów chowano na specjalnie założonym cmentarzu na terenie obecnego kościoła ewangelicko-reformowanego i części szpitala.

Nowe miasteczko otrzymało godło swych założycieli, a król Jan Kazimierz nadał mu w r. 1654 przywilej, który sejm jeszcze w tym samym roku zatwierdził, polecając ogólnikowo przestrzeganie praw i dekretów ks. mazowieckich.

Na podstawie tego przywileju, jurydyka „Leszczno” rządziła się prawem chełmińskim i posiadała samorząd, składający się z wójta i 6 oberalnych ławników. Rzemieślnikom i kupcom nie wolno było tworzyć własnych cechów i konfraternii, tylko musieli należeć do cechów i bractw Starej, lub Nowej Warszawy. Ratusz wybudowano na posesji nr 722, mniej więcej naprzeciwko wylotu ul. Karmielickiej. Rozpoczęta parokrotnie budowa zbroju nie mogła być zakończona z powodu napaści sfanatyzowanego tłumu, który rozpędzał robotników. Natomiast w r. 1682, rozpoczęto budowę kościoła Karmelitów trzewickich, od których to zakonników ulica Karmielicka wzięła nazwę. Budowa trwała 50 lat. Obecnie wznoszący się neogotycki kościół ewangelicko-reformowany zbudowany został dopiero w II-jej połowie XIX wieku.

Mieszkańcy jurydyki czerpali doskonałą wodę ze źródeł znajdujących się przy ul. Karmielickiej, które zaopatrywały później nawet Starą Warszawę.

W r. 1714 król Stanisław Leszczyński odstąpił jurydykę Józefowi Potockiemu. Potoccy zatrzymywali część jej przez cały wiek XVIII a resztę sprzedali kawalkami.

Zabudowa miasteczka skupiała się przy głównej ulicy. Domy i dwory położone były wśród ogrodów ozdobnych i warzywnych. Na przestrzeni pomiędzy obecną ul. Solną do Chłodnej, ciągnęły się pola. Odcinek ulicy poza obecną Żelazną, był drogą polną, wiodącą do Woli. Okopy r. 1770 odcięły część zachodnią ulicy i przyczyniły się do przyspieszenia regulacji odcinka między Żelazną i okopami. Natomiast pozostała za okopami droga — została na znacznej przestrzeni zaorana i przywrócono ją dopiero w końcu XIX wieku, łącząc Leszno z ob. Górczewską.

Przy przecięciu z Żelazną, projektowano owalny plac targowy (projekt nie został wykonany).

Zabudowa z czasów Stanisława Augusta objęła także i Leszno. Taryfa z r. 1784 wykazuje 4 pałace, aż 47 kamienic, kilka browarów, młyn i cegielnię oraz 42 dwory i dworki. W r. 1785 kazano mieszkańcom ulice wybrukować, bruk należał do obywateli Leszna. Jeszcze w XVIII wieku został on dociągnięty do okopów. Prawnie jurydyka Leszno przestała istnieć w r. 1792, na mocy ustawy kwietniowej o miastach i stała się główną częścią 4 cyркулу, przekazując mu swoją nazwę. „Istotnie jednak odrębność jej dopiero za rządu pruskiego ustalała”.

Na Lesznie mieściło się sławne bractwo kurkowe, które miało swoją strzelnicę w pobliżu ul. Przejazd. Na jej miejscu powstał popularny ogródek z piwiarnią „pod Lipką” (Leszno słynęło swoimi ogródkami zabaw).

Nową epoką zabudowy Leszna były czasy Królestwa Kongresowego. Zniknęły wtedy tonące w zieleni ogrody romantyczne, drewniane dworki, kryte gontami, a miejsce ich zajęły empirowe kamienice, przeważnie dwupiętrowe. W tych czasach Leszno przestało być ostatecznie zacisznym miasteczkiem i stało się jedną z najpiękniejszych ulic Warszawy.

Michał Fils



Pałac Mostowskich przed zniszczeniem.

Ze zbiorów CBI

WARSZAWA, MIASTO PAŁACÓW

PAŁAC MOSTOWSKICH

Warszawa książęca była ważnym lecz małym grodem warownym, otoczonym lasami i polami uprawnymi, wśród których, przy gościńcach rozsiadły się liczne wsie i osady. Po wielu wiekach wszystkie te osiedla połączyły się w jeden organizm miejski. Na początku swego istnienia Warszawa bezpośrednio pod murami otoczona była ogrodami i domkami mieszczan warszawskich. Te podwalne tereny zamieniły się z czasem na przedmieścia, jednak długie dziesiątki lat miały charakter ogrodów podmiejskich. Warszawa królewska nie zmieściła się w pierścieniu fortyfikacji średniowiecznych i w rozwoju swym wkroczyła na szlak królewski, koronując skarpe nadwiślańską szeregiem monumentalnych budowli pałacowych. Epoka XVI i XVII wieku wyznaczyła linię rozwojową Warszawy wzdłuż Wisły. Jedynie przy głównych gościńcach na północ, zachód i południe zaczęły się również rozwijać duże organizmy miejskie.

Północno-zachodni sektor przedmiejski Warszawy był dość długo zapomniany przez ówczesnych inwestorów. Linią ul. Nalewki biegła granica przedmieść Starej i Nowej Warszawy i od niej dalej aż ku Woli rozciągały się roli miejskie.

Za panowania Batorego przy zachodnim krańcu ul. Długiej powstały zabudowania „szpitala” dla żołnierzy — późniejszego Arsenalu Władysławowskiego. Na pocz. XVII w. część terenu wokół Arsenalu otrzymały zakonnice Brygidki wraz z kościołem i klasztorem św. Trójcy, stojącym przy zbiegu Długiej i Nalewek. Zakonnice przeniosły się ze wsi Lipie w ziemi Czerskiej i na swych terenach podwarszawskich założyły osady Nowolipie (obejmuje część dzisiejszej ul. Nowolipie) i Nowe Lipki.

Obszar za Arsenalem o dużej powierzchni zajmowały od wiatu już lat „rzapie albo nalewki”, t.j. zbiorniki wody, doprowadzanej stąd drewnianymi rurami do Starej Warszawy.

Adam Jarzemski, opisujący Warszawę za Władysława IV, zapisał, że tam gdzie jest Nowolipie były wielkie piaski i jedynie na drodze do miasta, t.j. przy ul. Długiej było pełno „gmachów”, stajen i ogrodów. Niewiele zmieniony krajobraz tych okolic ukazuje nam plan Wernecka z 1732 r. na którym teren obecny pałacu Mostowskich zalegają rzeczywiście place niezabudowane, częściowo podmokłe. Niesprawdzone źródła podają że stał tam jakiś dwór czy też „pałac” Paców (w XVII), potem Ponieńskich, jednak dopiero w XVIII wieku mamy pewną wiadomość, że Jan Hilzen, wojewoda młński wystawił tu dla siebie okazale pałac rokokowy. Było to w 1765 r. Hilzenowie, wywodzący się prawdopodobnie z Inflant, cieszyli się przyjaźnią St. Augusta Poniatowskiego, który często gościł w pałacu, znany jako jeden z najbogatszych w Warszawie.

Na początku XIX w. pałac jest na krótko własnością Szambelana Kwiatkowskiego a po 1804 r. zakupiony zostaje przez Tadeusza Antoniego Mostowskiego syna wojewody mazowieckiego.

Tadeusz Mostowski, późniejszy minister spraw wewnętrznych Rządu Królestwa Polskiego, uczynił z pałacu swego ognisko kultury i nauki. Najpierw w oficynie pałacu zakłada drukarnię i wydaje własnym nakładem 27 tomów „Wyboru najcelniejszych pisarzy polskich”. Wspólnie z Józefem Weissenhoffem i J. Ursynem Niemcewiczem wydawał również czasopismo polityczne, „Gazeta narodowa i obca”, wychodzące 2 razy tygodniowo również z drukarni w oficynie pałacu. Należy jeszcze o Tad. Mostowskim, który nadał niezapomniane imię pałacowi, wspomnieć że On to za czasów swej pracy w Komisji Spraw Wewnętrznych (od 1815 r.) spowodował powstanie i rozbudowę miast przemysłowych jak Łódź, Tomaszów, Ujazd, Pabianice, Konstantynów On zbudował kanał Augustowski, założył Instytut Gospodarstwa Wiejskiego na Marymoncie w Warszawie. Jako mąż stanu szczerze pracował dla kraju.

W tymże pałacu obok kuźni publicystycznej miał miejsce również salon towarzyski literacko-artystyczny, któremu co niedzielę patronował Onufry Bromiński, członek rodu zapisanego w pocieje uczonych i publicystów. Na zebraniach tych czasem grywał Chopin.

W historii architektonicznej pałacu najmocniej zapisał się rok 1823 kiedy to A. Corazzi, przebudował pałac w duchu panującego wówczas klasycyzmu, opartego na wzorach rzymskich. Wtedy to na parterowym, surowym w samych proporcjach cokole stanął monumentalny, czterokolumnowy portyk koryncki.

Spokój i surowość, która występuje w tym gmachu uzupełniona jest dekoracjami rzeźbiarskimi, duża Piotra Malińskiego, który wtedy wszystkie niemal gmachy rządowe ozdabiał rzeźbami na tematy rzymskie.

W dobie polistopadowej pałac przeszedł na własność zaborców i przez pewien czas mieścił koszary gwardii. Wtedy to dobudowano olbrzymią masę bestyliowych gmachów wzdłuż ul. Przejazd aż do Nowolipiek.

Odnowiony w 1920 r. był siedzibą części urzędów miejskich. Rok 1944 pożarem zniszczył cenną pamiątkę architektoniczną i historyczną. Poddany teraz zabezpieczeniu i odbudowie, jest jedną z pereł warszawskiej architektury klasycystycznej ozdabiającej nową arterię — przedłużenie ul. Marszałkowskiej.

Inż. arch. F. Kanclerz



Ruina pałacu Mostowskich.

Fot. L. Jabrzemski

ZDZISŁAW MAŁEK

FRAGMENTY PRACY WYROZNIONEJ NA KONKURSE LITERACJO-HISTORYCZNYM „STOLICY”

NIE BĘDZIE JUŻ »KIERBEDZIA«

Z głuchym jękiem padał olbrzym. Ze zgrzytem i długim dudnieniem waliły się kraty mostu Kierbedzia. Potężne blachownicy zcierały się ze sobą, glucho zgrzytając gięły się dotknawszy ziemi, jakby były z papieru. Linia wiązań stalowych poczęła w jednym miejscu obniżać się, w innym podnosić. Przeszło przechylało się z wolna, by runąć odrazu na skutą mrozem ziemię. Ze zwałonych podpór buchnął płomień słupem w górę. Most wraźmi rękami wtrącony w kalectwo — dzisiaj konał.

Staje mi przed oczami sylweta: długa, delikatna koronka z ciężkiego żelaza, którego pasy zrazu przy brzegu szerokie i grube, bliżej środka — cieńsze, lżejsze. Po środku — dwa inne przęsła, każde w kształcie łuku, oparte na mocarnych wiązaniach. Podjeżdżając ulicą Zygmuntofską do mostu wozem, czy tramwajem, widziało się ażurowy tunel ze wszystkich stron opięty stalowymi ściegami, między którymi, wjechawszy do wnętrza, można było dostrzec spiętrzone dachy Starego Miasta, strzeliste dzwonnice kościołów i spokojny maszyn Zamu Królewskiego, ponad który dźwigał się zzieleniały ze starości hełm barokowy wieży zegarowej. Po drugiej stronie szeregi kominów elektrowni rozsnuwały swe dymy nad miastem. Nocą, na wybrzeżu błyszczały w mroku rzędami latarnie. Idąc w pogodny dzień od strony Zjazdu, widziało się chodniki mostowe, jakgdyby wybrukowane ludzkimi głowami.

Gdy byłem małym chłopcem, marzyłem, żeby móc spokojnie bez obawy przejechać spacerować po jezdni i dokładnie obejrzeć wszystko „od środka”. Niestety marzenie moje zostało spełnione w czasie wojny, ale wtedy myślałem już o czymś innym: czy przy końcu mostu jest łapanka...

Lubiłem chodzić przez most. Tyle się z niego ciekawych rzeczy widziało — to statki przypluwające do portu, ciągnące za sobą długi szereg ładowanych berlinek, to piaskarzy pogrążonych w rytmicznej, znoonej pracy. Przy silnym wietrze ich bity ożaglone, podobne ptakom, przy silnym wietrze ich bity ożaglone, podobne ptakom, sunęły szybko pod prąd. W letnie niedziele z przystani „Vistuli” dolatywały dźwięki muzyki. To biała „Bajka” zapraszała pragnących wypoczynku na dwugodzinną przejażdżkę.

Najbardziej tłoczno było chyba pod Kierbedziem w dzień Zielonych Świątek. Tysiączne tłumy wycieczkowiczów w szturmie na przystań spychały się z nadbrzeża w żółtą fałę. Każdy szanujący się warszawiak musiał, chcąc utrzymać stołeczną tradycję, płynąć statkiem wraz z całą rodziną, przyjaciółmi i znajomymi na Bielany, czy do Młocin.

Jesienią znów widziało się z mostu gromady ludzi, kupujących owoce na galarach przybyłych z daleka, z okolic otaczających w sady. Rumienimy się jabłkami, zieleńcami gruszkami, ciemniały kosze śliwek. Smakowity zapach owoców wiatr niósł na most, ściągając handlującym coraz nowych nabywców ponętnego towaru.

Na praskim wybrzeżu też zawsze było widać coś ciekawego. kajaki wijące się przy brzegu, ludzi plażujących na suchotniczej trawce, motorówkę policji rzeczowniczej, wyławiającej amatorów kąpeli w niedozwolonym miejscu. Okrągły rok można było przyglądać się „samowarkowi”. Na stacji Warszawa — Most — zawsze się coś działo. Małeńki parowozik wydymuchał z siebie chmury dymu i pary, podskakując i kolebiąc się na boki, marnował miniaturowymi wagonikami, ludzie wsiadali i wysiadali, bileter sprawdzał bilety. Niby niezmiennie to samo, a jednak zawsze zdarzyło się coś ciekawego: to kobiecie uciekły z kosza kury i wszyscy gonili je po korbach, usiłując złapać; to znowu ktoś spóźniony na poron, ciągnął go uparcie aż do ZOO. Wszyscy brali udział w tych sportowych zawodach. Ci z mostowarka głośnym krzykiem dopingowali biegacza, ci z nowostaw zakładali się: dogoni — nie dogoni.

Nigdy spacer na moście nie był nudny. Lecz na wargach szło się pod most, bo w godzinach szkolnych często przechodzili mostem konduktury pogrzebowe. Niekiedy jeden po drugim, pięć, sześć. Czasem z orkiestrą smutnie grającą, czasem z chorągiewkami. Podobali się nam tylko karawaniarze, noszący wspaniałe kapelusze stosowane i lamowane srebrem peleryny. Wydawało się nam, że wyglądaliśmy w takich strojach bardzo dostojnie. Na ogół pogrzeb uważaliśmy za zły omen, przepowiadający niebezpieczeństwo wiotropienia wagarowiczów, lub niedostateczną ocenę odpowiedzi ustnej — dlatego też woleliśmy zabawić się pod mostem w „pikuty”, lub obserwować „cwaniaków” grających w „trzy karty”.

Pod mostem właśnie poznałbym starszego pana, który siadywał nad wodą i wyblakłymi oczyma patrzył na pracujących piaskarzy, na przepływające statki. On to opowiadał nam o starej Warszawie. Kiedyś w rozmowie zapytał: „Zgadnijcie, ile mogę mieć lat”. Nikt z nas nie mógł odgadnąć. Staruszek żywo sięgnął do swego wasa. „Jestem tak stary, jak most”.

„Niemożliwe” — zaprzeczaliśmy, gdyż wydawało się nam, że most jeśli jest nie nowy, to prawie nowy. Staruszek jednak twierdził stanowczo: „Urodziłem się w 1864 roku, w roku ukończenia budowy mostu. O... wiele zmieniło się tutaj od owego czasu, na przykład tramwaje wtedy były konne. Para koni ciągnęła wagon po szynach. Na koźle siedział woźnica w kaszkiecie. W środku wagonu były dwa przedziały: jeden o ławkach prostych, w drugim siedzenia były wysiętane, obite czerwonym aksamitem. Jeździły nim panie w tiurniurach i mężczyźni, inaczej, ładniej ubrani, niż dzisiaj. Prawdę mówiąc wszystko to zniszczyła wojna i most też. Pamiętam, miałem wtedy 51 lat, ofensywa niemiecka podchodziła pod Warszawę. Mostem ciągnęły gromady wysiedleńców, potem wojsko, artyleria i tabory z amunicją. Nad Wisłą przeleciały kilka razy aeroplany niemieckie, wszyscy patrzyliśmy za nimi, bo podobno można z nich było bombę rzucić. 5 sierpnia rano roku 1915 obudzili mnie wielki wybuch, zerwał się z łożka, wybiegłem na ulicę. Ludzie mówili: „Moskale machy zrywają”. Pobie-

głem nad Wisłę. Widziałem, jak o siódmej godzinie poderwały się w górę dwa środkowe przęsła i runęły w wodę. Następnego dnia w Warszawie byli Niemcy” — opowiadał staruszek, a my słuchaliśmy, zapominając o zabawie.

Do szkoły chodziłem na drugą stronę Wisły. Codziennie rano, przed ósmą gromady uczniowskie w granatowych czapkach, z niebieskimi lampasami przechodziły przez most, rozmawiając żywo o mającej się odbyć klasówce, o nieodrobionej lekcji, o spodziewanych stopniach. Do szkoły podążano rano: tym szybciej, im bliżej było ósmej. Końcowe gromady biegły truchcikiem, zwalnając co pewien czas dla złapania oddechu. Inaczej wracano ze szkoły. Urwisy, idąc gromadą zaczęli godnych, warszawskich doróżkarzy:

— „Sałata! Sałata koło ci się kręci!”.

Zbudzony z zamyślenia okrzykami „dryndziarz” odwracał się majestatycznie na koźle. Spokojne spojrzenie z pod daszka okragłej, ceratowej czapki dokładnie odmierzało odległość. Niestety chłopcy byli przeornie zabezpieczeni wałami z żelaza. Razy giętkiego, zjadliwego bata — nie groźne — podsycały by tylko głupie dowcipy. Biada woźnicy, który zwrócił uwagę na niecie czepek.

*

Szli zbłątaną ławą. Rzeka głów ludzkich wypełniała szalenie jezdnię, chodniki. Podążali jakby na wielką pielgrzymkę, niosąc na plecach skromne zapasy. Spieszyli na rozkaz do walki. Nikt z nich nie myślał o podniesieniu głowy w górę: nikt — fraszka, niedługo każdy z nich będzie miał karabin w rękę.

„My im pokażemy”.

Plecaki, płaszcze, zarzucone przez ramię, czasem koc pięknie zrolowany. Tu i ówdzie zielony mundur pewiacki, harcowski, czasem menażka, czy manierka zgrabnie przytroczone.

Mężczyźni, mężczyźni, młodzi chłopcy, niekiedy starcy z walizkami w rękę.

Z dumą patrzyło na długie i wąskie ryje armatek przysiadłych na dachu domu Schichta, rozpartych w ogrodach Zamu Królewskiego. Zazdrośczone żołnierzom z obsługi działek: Ci mają broń, mogą bronić i zwyciężać.

Teraz most ich dźwigał, słyszał nierówny tupot tysięcy, wybuchającą tu i ówdzie piosenką żołnierską, buńczuczną, wesołą; słyszał westchnienia i szept modlitwy. Szli mężczyźni Warszawy, wypełniając chodniki, jezdnię. Tysiące, tysiące... W żelaznym korytarzu mostu, ramię przy ramieniu, robociarz, inteligent, rzemieślnik, kupiec, poczuł się Jednością. Tu zaczęli walkę, nieświadomości czekających ich łaj krwi, lecz już tu — pewni zwycięstwa.

*

Spowita w łuny i dymy, Warszawa padła. Od tej chwili twardy, niemiecki but gniął chodniki i jezdnię mostu. Tępi, wielcy żołdacy pruscy, stróżowali na moście, ciężkim krokiem odmierzając godziny niewoli.

Ciężkie lata wolno mijają, a most patrzył... patrzył... na walkę nierówną, a pełną nadziei, na lata bohaterstwa, poświęcenia. Ludzie podziemia walczyli i ginęli w nieublaganych zmaganiach silnego ze słabym. Most nad słuchował zdala trzasków pistoletowych strzałów, podsłuchiwał prowadzone szeptem rozmowy... Aż wreszcie przyszła upragniona chwila: zobaczył żołnierzy Polscy Walczącej w boju. Od strony Pragi jechał szybko samochód postrzelany, jak sito. W nim — dwu młodych ludzi z twardymi oczyma. Naprzeciw wyrósł zielony wał zandarmerii. Zaskoczyły hamulce. W wariackim skręceniu zwinął się samochód. Zadźwięczały próżnią łuski, toczące się po jego dnie. Wstrząs... Siedzieli maską motoru na kratownicy, gdy zagwizdały pierwsze kule Bergmanów. Wystrzały. Zandarmeria z pięćdziesięciu metrów rozpoczyna atak zabójczym ogniem pistoletów maszynowych. Cidwaj bronią się — odgryzają z wiernych stenów. Zandarmi krok za krokiem zbliżają się. leci im pod noż filipinka — ta jedyna. Lufy pistoletów głośnie i... glucho szcześnieły ich zamki... zabrakło naboju...

„Skaczemy” — susem dopadają bariery. Tu dosięga jednego kula. Wali się w skurczu śmierci. Drugi płynie. Zandarmi rozsypują się wzdłuż balustrady, starannie celują, spokojnie strzelają do wolno oddalającej się z prądem głowy. Juno i Sokół zginęli. Walka trwała.

Stary most zapisał też w pamięci dzień zamachu na Kutschere, kroplami purpurowej krwi.

*

Godzina „W” wybiła.

Warszawa stanęła do walki. W pierwszym dniu po stronie praskiej most widział natarcia na baterię działek ustawionych na placu Weteranów. Widział jak splątane warkocze czerwonych pocisków runęły w ulicę Siemakowskiego, zaczepiając stojącą na ich drodze wieżę kościoła. Usłyszał, jak zagadkały cekaemy — znak, że od strony rzeźni biegli chłopcy z pistoletami w garści.

Wieczorem drugi atak na działa i kaemy zamykające most. Teraz szli chłopcy od Ogrodu Zoologicznego, parku, ale lawina żelaza z luf rozwiła nadzieje. Nie było najmniejszego prawdopodobieństwa, żeby nawet z dobrym uzbrojeniem można było rozbić gniazdo oporu wroga, o szalonej sile ognia.

Od strony warszawskiej most tylko zdala widział biało-czerwone chorągwie na domach śródmieścia i Starówki.

Krótko most przeżył swe nadzieje. Najeżdźca powtórzył rok 1915. Pionierzy niemieccy w trzy dni przed zajęciem Pragi przez armię czerwoną wysadzili Kierbedzia w powietrze. Znowu leżały dwa środkowe przęsła w falach Wisły, jednak tym razem był to początek końca — śmierci mostu.

Przesła wyciągnęły kikuty żelaznych sztab z ciemnej wody. Były pokryte złotawym nalotem: lizajowate zęby złośliwego starucha. Na jednym z nich siedział człowiek, ani stary, ani młody, o twarzy zarosłej ryżą szczecią. Siedział bezruchem złomu piaskowca. Trzymał wędkę. Żył w nim jedynie oczy, z natężoną uwagą śledzące wewnątrz kwadratu żelaznej sieci, w którym kręciła się leniwie woda, niosąca na powierzchni korkowy splawik. Rybak zrosł ze szrapami mostu wyglądem swych płowych łachmanów.

Balansując na wąskich dylach kraty zdala obszedłem łowiącego. Spieszyłem beztrasko w kierunku nurtu mknącego szybko. Wdychałem specyficzny aromat wody. Radowałem się latem, błękitem i falą błyszczącą złotem południa. Przyszło wspomnienie wieści, zastyszanej na „wyznaniu” popowstaniowym. — Głosiła ona, że żołnierze Pierwszej Armii usiłowali sforsować Wisłę po wraku mostu Kierbedzia.

Ruszyłem wolno dalej mając w oczach obrazy niedalekiej przeszłości. Wdrapałem się na granitowy filar. Przede mną ciągnęła się cudowna aleja — świętynia, posiadająca miast ścian dwa potężne stalowe łuki, wspierane kolumnadą. Woda stanowiła posadzkę lustrzaną, w której odbijały się śmigłe kolumny. Zielone fałę z gulgotem omijały żelazne kłody. Poszumem opowiadały. A ja słuchałem szeptu ducha mostu, sławiącego bohaterów.

*

Płynął czas. Na zwałiska mostu przyszli ludzie z szcąciami palnikami. Pocięte bloki żelaza wyciągały ramiona dźwigów na brzeg, ładowały na wagony. Znikły wystające z wody łuki. Znikły podarte kraty. Ostatnie przęsło do strony Pragi, podstępowane drewnianymi dźwigarami, odcinano od filarów. Aby ułatwić pracę, należało resztę konstrukcji zwałić. Saperzy założyli ładunki, zdala ustawili się filmowcy, ciekawi upadku olbrzymia...

Gwizdek — wybuch — chmura dymu — przeszło sto!... Żołnierze ponownie zakładają trotyle... wybuch — przeszło sto!

Po trzykrotnych daremnych próbach wysadzenia ostatniego przęsła w powietrze, postanowiono drewniane wiązania, podtrzymujące żelazną kratę, spalić. Polała się benzyna. Buchnął w górę płomień. Z trzaskiem paliły się belki. Na dwudziestokilkostopniowym mrozie fałowało rozgrzane powietrze. Ludzie wkłó przytupywali. Zabijali ręce. Kwadrans, pół godziny, godzinę płonęły podpory. Niespodzianie most zahuczał, zadźwięczał, zagrzyszał i runął...

JAK TO BYŁO PRZED TRZEMA LATY

APARATURA TELEFONICZNA Warszawskiego Węzła Kolejowego, wywieziona przez Niemców i odnaleziona w stanie niekompletnym w jednym z bunkrów w Poznaniu — sprawozdania została do Warszawy. Zainstalowanie jej wymaga uzupełnienia brakujących części.

IIURAGAN NAD WARSZAWĄ w dn. 23 czerwca spowodował zawalenie się murów szeregu zniszczonych domów przy ulicach: Wspólnej, Puławskiej i Wolskiej. Na ul. Wilczej zawalił się częściowo zamieszkały wielki 6-piętrowy dom pod nr 29, grzebiąc pod gruzami kilkadziesiąt osób. Szalejąca wichura zrzucała kawałki blachy, całe zwązy murów i pojedyncze cegły na jezdnię i chodniki, kalecząc przechodniów. Znaczna część ocalonego dotąd drzewostanu uległa zagładzie.

GAZOWNIA PRODUKUJE JUZ 10.000 m³ gazu dziennie, który rurowcią wysokiego ciśnienia dostarcza do 3-ch tysięcy mieszkań, narazie tylko na Mokotowie. Kolejne przyłączenia będą do sieci gazowej Kolo. Bielany i Żoliborz. W śródmieściu, gdzie uległo zniszczeniu 85% pionowych instalacji, gaz otrzymać będą mogły narazie tylko nieliczne kamienice. Na Pragę gaz zostanie doprowadzony dopiero po odbudowaniu mostu Poniatowskiego.

NA LOTNISKU NA BIELANACH prowadzone jest przez brygadę pracy usuwanie gruzu i wyrównywanie terenu. Ukończono już remont pomieszczeń dla stacji meteorologicznej.

NA ŻOLIBORZU — ocalle i wymagające niewielkiego remontu domy są już zamieszkałe przez 30.000 osób. Do września mają być odbudowane bloki Warszawskiej Spółdzielni Mieszkaniowej przy ul. Krasińskiego i Słowackiego, obejmujące około 4-ch tysięcy izb. Ogółem na Żoliborzu zostanie odbudowanych 15.000 izb dla 60.000 mieszkańców.

POMNIK KU CZCI POWSTAŃCA według wyróżnionego na konkursie BOS. projektu inż. inż. Staniszkisa i Hrynkieleczki — miałby stanąć na Rynku Starego Miasta. Srodek Rynku wyłożony byłby płytami chodnika, z których budowano barykady; wśród płyt wmurowany byłby strzaskany pociskami napis: „Warszawie” — znajdujący się w ruinach Banku Handlowego, obok w rozbitym dzwonie z kościoła św. Krzyża płonąłby znicz.

W „ZACHECIE” mieszczą się Pracownice Konserwacji Zabytków, gdzie zostanie poddany konserwacji, po przywiezieniu z Lublina, „Grunwald” Matejki. Użytkowanie gmachu, zgodnie z przedwojennym przeznaczeniem na wystawy, narazie nie jest przewidywane.

IŁOŚĆ NIEZBEDNEGO SPRZĘTU DO ODBUDOWY WARSZAWY — określona jest przez fachowców w przybliżeniu na 700 wagonów, z czego 400 wagonów sprzętu do robót rozbiórkowych i 300 wagonów sprzętu do robót budowlanych. Sprzęt, sprowadzany z terenów wyzwolonych, pokryje najwyżej 60% zapotrzebowania. Podjęte już zostały starania o uzyskanie niezbędnego sprzętu od UNRRA.

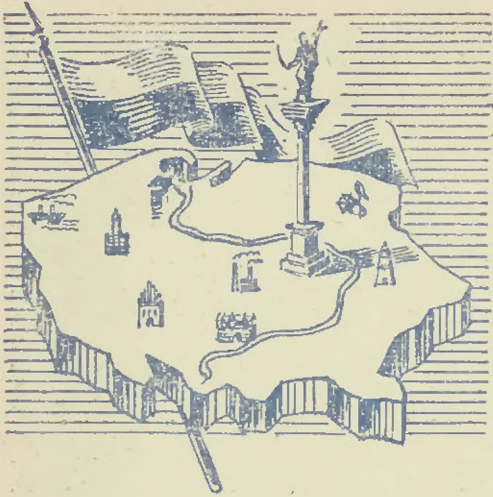
„BUDUJEMY WARSZAWĘ” — to tytuł nowego, krótkometrażowego filmu polskiej produkcji, wyświetlanego już w stolicy. Film rozpoczyna się szeregiem wstrząsających zdjęć z przebiegu akcji niszczenia miasta przez Niemców, dom po domu, ulica po ulicy. Kończy się zaś akordem optymizmu, ukazując wyteżoną i radosną pracę dźwigania miasta z ruin.

GÓRNICZY ŚLĄSCY przeznaczili produkcję swych kopalin w dn. 29 czerwca na potrzeby stolicy, dar ten przyniesie ludności Warszawy 25.000 ton węgla.

MŁODZIEŻ SZKOLNA samorzutnie przeprowadza wśród siebie zbiórki na odbudowę Warszawy. Z drobnych datków, młodzież szkoły wieczorowej nr 1 w Łodzi zebrała 1.000 zł., a młodzież szkół powszechnych nr 1 i nr 2 w Płocku 3.000 zł.

NAKŁO ZEBRAŁO DLA WARSZAWY i wystąpi barkami Wisłą 600 ton mąki.

MIĘDZYNARODOWY ZJAZD ARCHITEKTÓW zgromadził w Warszawie we wrześniu najwybitniejszych urbanistów z zagranicy. Jednocześnie rozpisywany zostanie międzynarodowy konkurs na plan urbanistyczny odbudowy Warszawy.



Kwitujemy odbiór...

OD WRZESNIA 1947 R.

1.510.792.259.-zł.

OD POCZĄTKU ZBIORKI

2.030.001.567.-zł.

na S. F. O. S.

KOMITETY WOJEWÓDZKIE
PRZEKAZAŁY 17 MILIONÓW
ZŁOTYCH

„SPOŁEM“ WPLACIŁO DALSZĘ
3,5 MILIONA ZŁOTYCH

WOJSKO I PRACOWNICY
CYWILNI ADMINISTRACJI
WOJSKOWEJ — 2.563.583 ZŁ.

Spośród Wojewódzkich Komitetów Odbudowy Warszawy największe kwoty przekazały: Łódź — 3.874.713 zł., Katowice — 2.919.469 zł., Bydgoszcz — 2.603.888 zł., Wrocław — 1.432.225 zł., Poznań wpłacił — 1.756.706 zł., Warszawa — 1.143.693 zł., Kraków — 912.779 zł., Gdańsk — 870.265 zł., Kielce — 840.798 zł., Lublin — 572.070 zł., woj. warszawskie — 459.247 zł., Olsztyn — 411.218 zł., Rzeszów — 348.005 zł., Białystok — 130.852 zł.

Wpłacone bezpośrednio na konto Centrali SFOS.

WOJ. BIAŁOSTOCKIE: Zarząd Gminy Beldów, pow. grajewski — 3.714 zł., Zarząd Miejski Zambrów — zł. 3.000.—, S. A. K. Warsztatów Okręgowych w Białymstoku — 2.541 zł., Zarząd Gminy Drodzowo — 2.275 zł., Zarząd Gminy Czerwony — 1.428 zł., Apteka Radziszewskiego w Czarnej Wsi — 500 zł., Szkoła Powszechna Mochna, pow. Hajnowka — 500 zł.

WOJ. GDAŃSKIE: Związek Rewizyjny Spółdzielni R. P. w Gdyni — 36.025 zł., Państwowa Wytwórnia Papy w Gdańsku — 743 zł., WOJ. KIELECKIE: GKOW. Bejsze, pow. Płocznów — 1.180 zł., Zawiałowca stacji Chęciny — zł. 612.

WOJ. KRAKOWSKIE — Nadleśnictwo Ujsoły — 2.300 zł., Apol, Przedsiębiorstwo Przetwórcze nr 74 w Białej Krakowskiej — 1.524 zł., „Pratetyka“ w Nowym Sączu — 915 zł., Klasa VI Szkoły Powszechniej, Mędrzechów k. Tarnowa — 60 zł.

WOJ. LUBELSKIE: Sąd Okręgowy i Grodzki w Lublinie — 14.275 zł., Urząd Wojewódzki Dział Rolnictwa — 8.295 zł., Zarząd Gminy Świerże — pow. chełmski — 7.852 zł., Sąd Okręgowy w Lublinie — 5.919 zł., Państwowe Gimnazjum Leśne w Zwierzynicy nad Wleprzem — 1.644 zł., Zarząd Gminy Milanów, pow. Radzyń — zł., 958 zł., Zrzeszenie Hodowców i Producentów Drobiu w Lublinie — 205 złotych.

WOJ. ŁÓDZKIE — Państwowe Gimnazjum i Liceum w Łowiczu — 25.580 zł., Średnia Szkoła Zawodowa w Radomsku — zł. 1.500, Apteka Romankiewicza w Kamiensku — 466 zł., WOJ. MAZURSKIE — Wojewódzki Związek Młodzieży Wlejskiej „Wici“ w Olsztynie — 2.750 zł., Zarząd Gminy Paprotki, pow. Giżycko — 716 zł.

WOJ. POMORSKIE — Apteka Zamorskiego w Rypinie — 2.464 zł., Fabryka Trykotaży w Dożyniu — 1.295 zł., Zarząd Gminy Popowo Biskupie pow. Chełmża — 421 zł., pracownicy Sądu Grodzkiego w Tucholi — 560 zł., klasa III Szkoły Powszechniej nr 2 w Nakle — 125 zł.

WOJ. POZNAŃSKIE — A. Dowaszewicz w Starym Kurowie — 2.000 zł., Zarząd Powiatowy S. L. w Międzybórz — 1.420 zł., Zarząd Gminy Izbica Kujawska — 1.000 zł., „Caritas“ w Boleszynie koło Turka — 800 zł.

WOJ. RZESZOWSKIE — Wytwórnia Amunicji w Debie k. Tarnobrzegu — 4.692 zł., K. O. W. Białowa Rzeszowska — 3.335 zł.

WOJ. ŚLĄSKIE — Pracownicy Narodowego Banku Polskiego, Nyssa — 4.219 zł., Fabryka Lin i Drutu w Sosnowcu — 3.080 zł., K. K. O. w Katowicach — 1.769 zł., pracownicy odcinka drogowego w Gogolinie — 1.540 zł., Elektrownia w Sosnowcu — 1.000 zł., Fabryka Trykotaży, Dobrzeń, pow. Opole — 485 zł.

WOJ. SZCZECIŃSKIE — GKOW. w Podjuchach — 11.365 zł., GKOW. w Złocieniu — 1.950 zł., Żurawski Jan, Polanów — Buków, pow. Sławno — 1.500 zł., MKOW. Dobrzyń — 659 zł.

WARSZAWA — „Społem“ — 3.500.000 zł., Spółdzielnia Wydawnicza Światowid — 230.030 zł., prof. Zenczykowski — 44.800 zł., Wojewódzki Urząd Bezpieczeństwa — 63.645 zł., Związek Nauczycielstwa Polskiego, Zarząd Główny — 4.820 zł., „Społem“ Zarząd Okręgowy — 4.706 zł., Związek Pracowników Polskiego Radia — 4.746 zł., Apteka Morawskiego — 2.393 zł., Stacja Łochów — 1.675 zł., Pracownicy Banku Spółek Zarobkowych — 1.100 zł., Redakcja Dziennika Ludowego — 1.000 zł.

WOJ. WARSZAWSKIE — Zakłady Mał. Kowalskich, Wesoła — 3.778 zł., TOR. Przedsiębiorstwo Państwowe w Ciechanowie — 2.287 zł., Tartak Lindarz — 2.121 zł., pracownicy Sądu Grodzkiego w Mińsku Mazowieckim — 2.000 zł., Bank Spółek Zarobkowych — 1.100 zł., MKOW. w Piasecznie — 675 zł., Kiono „Promyk“ w Otwocku — 372 zł.

WOJ. WROCŁAWSKIE — Fabryka Konfekcji Świebodzice — 4.490 zł., Apteka pod Murzynem w Żarach k. Żegania — 3.438 zł., Zakłady Doskonalenia Rzemiosła w Świdnicy — 1.609 zł., Mazurajtes Jan w Walecu — 10 zł.

CAŁY NARÓD BUDUJE SWĄ STOLICĘ

GDAŃSK PRODUKUJE TRAMWAJE DLA WARSZAWY

Korespondencja własna „STOLICY“

Problem budowy nowych wagonów tramwajowych nie został jeszcze po wojnie całkowicie u nas rozwiązany. Wprawdzie opracowano już nowy typ wozów, które ma seryjnie budować dla całej Polski fa-

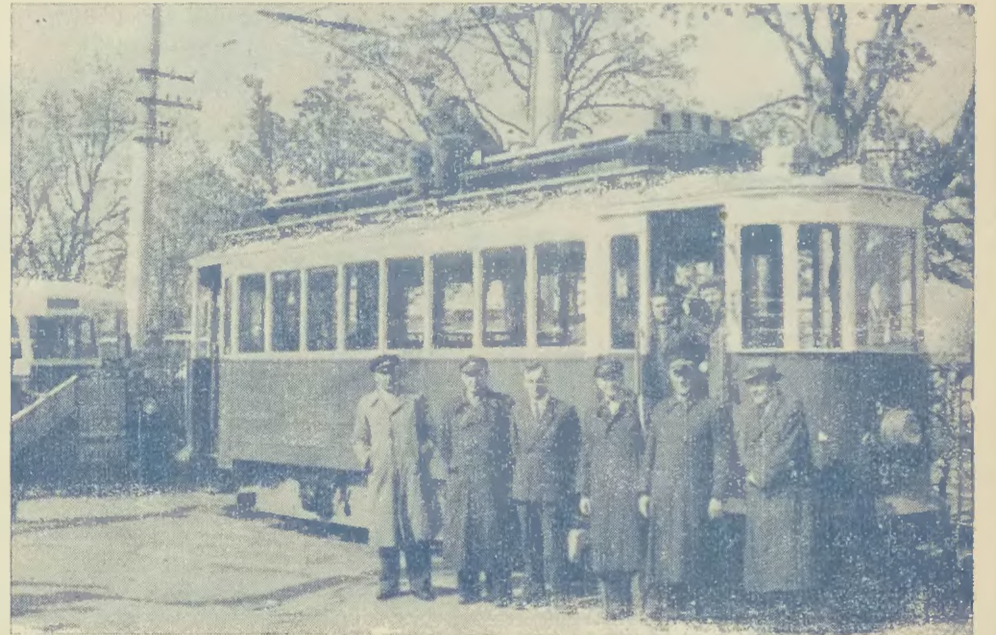
simy zatrzymywać w służbie ruchu wagonów, liczące i po 45 lat (kilka takich „staruszków“ kursuje np. w Gdańsku).

Na tym tle staje się zrozumiałe, dlaczego nasze samorządy nie mogą swych środków komunikacyjnych uzupełniać taborami nowymi, lecz zniewolone są całe przestarzały, lub zniszczony sprzęt przebudowywać i przez gruntowne renowa-

mogły gdańskim warsztatowcom do rozwiązania sprawy silnikowej w ten sposób, że przeprowadza się przezwój silników na miejscu i nie potrzeba czekać na dostawę z Żychlina. Również z konieczności z łożysk rolkowych przechodzi się na łożyska ślizgowe byleby uniezależnić się od dostaw ze Szwecji. A takich przykładów można przytaczać bez liku.



Inż. Stefan Kowalczyk, kierownik odbudowy tramwajów warszawskich na tlegmachu Warsztatów Głównych M. Z. K. Gdańsk-Gdynia. Fot. M. Syrowatko, Gdynia



Pierwszy tramwaj warszawski całkowicie odbudowany w Gdańsku. Przed wagonem grupa tramwajarzy gdańskich, którzy przed laty pełnili na nim służbę w Warszawie oraz tramwajarze warszawscy, przybyli do Gdańska po odbiór wagonu. Fot. nac. Głowacki

bryka wagonów w Chorzowie, ale trudności techniczno-materiałowe nie pozwoliły dotychczas postawić tej sprawy w skali rzeczywistych potrzeb. Dotyczy to i zagadnienia budownictwa nowych wagonów tramwajowych które zostanie z biegiem czasu pomyślnie rozwiązane. W każdym razie sytuacja w tej chwili jest taka, że przy największym rozwoju możliwości technicznych, produkcja Chorzowa jeszcze długo nie będzie mogła zaspokoić potrzeb ogólnokrajowych w tej materii.

Najbardziej poszukiwane są przez wszystkie zespoły komunikacyjne trakcji elektrycznej oczywiście wozy silnikowe i na tym odcinku musimy się liczyć z największymi trudnościami. Jedyną fabryką silników w Żychlinie koło Kutna jest przeładowana zamówieniami i nie może swej produkcji przestawić wyłącznie na budowę silników tramwajowych, a więc i w tej dziedzinie musimy się liczyć z dłuższym upływem czasu, zanim Żychlin nasyci zapotrzebowania wszystkich miast.

Nie bez znaczenia jest również fakt, że do budowy szczególnie wagonów silnikowych potrzebne są łożyska rolkowe, które sprowadzać trzeba ze Szwecji. Fabryki tamtejsze są również przeciążone zamówieniami z całej Europy i plan dostaw łożysk kulkowych dla Polski przewidziany jest pod koniec r. 1949.

Takie są obiektywne warunki, nie pozwalające na normalną eksploatację taboru tramwajowego przez systematyczny dopływ nowych wagonów i wycofywanie z ruchu wozów o typie przestarzałym. Przeciętą żywotność wagonów, warunkująca racjonalną eksploatację wynosić powinna od 25 do 30 lat, tymczasem mu-

cje ponownie oddawać go do użytku publicznego. W tej również przymusowej sytuacji znajduje się samorząd stołeczny, który swój zniszczony tabor tramwajowy musi transportować aż do Gdańska, gdyż tutaj szczęśliwym zbiegiem okoliczności renowacja wagonów może się odbywać w warunkach względnie najpomyślniejszych. Dodajemy słowo „względnie“, gdyż także Wybrzeże ma wielkie szczyby w swoim aparacie komunikacyjnym i produkcja warsztatów głównych Międzykomunalnych Zakładów Komunikacyjnych Gdańsk — Gdynia z natury rzeczy musi być przede wszystkim nastawiona na zaspakajanie potrzeb własnych. Tak np. trzeba było cały wysiłek warsztatowy w maju i czerwcu r. b. skupić na remoncie taboru gdańskiego aby go przystosować do potrzeb morskiego ruchu turystycznego i stąd wynika konieczność czasowego wycofania załóg od przebudowy tramwajów warszawskich. Nie poniesie wprawdzie stolica żadnego uszczerbku gdyż 35 wagonów motorowych będzie wykonanych w ciągu r. b., jednakże dostawy nastąpią dopiero w drugiej połowie, początkowo po 3, a później po 6 wagonów miesięcznie. Z tegorocznego zamówienia jeden wagon został już wykonany i dostarczony do stolicy, dwa są już w montażu, a kilka stoi w zajezdni gdańskiej, oczekując na swoją kolejkę. Wozy do przebudowy nadeszły do Gdańska w żalonym stanie i co najmniej w 50% muszą być budowane z nowego materiału. Kierownictwo warsztatów gł. M. Z. K. Gdańsk — Gdynia musi dosłownie „stawać na głowie“, by wywiązać się z trudnego zadania. Również i w Gdańsku dają się odczuwać powszechne niedobory materiałowe i przeszkody techniczne które pokonywane są ciążą improwizacją i fenomenalną wynalazczością zespołu warsztatowego, której idzie w sukurs entuzjazm dla idei odbudowy Warszawy. Są to wprawdzie pojęcia abstrakcyjne, ale przecież zostały one przetłumaczone na język techniczny i dopo-

le uczucia, niezależnie od wiedzy technicznej, sprawy te pochłaniają, rozumie każdy, jeśli dodamy, że w gronie 243-ch warsztatowców gdańskich znajduje się około 60-ciu rodowitych warszawiaków, dla których pojawienie się w Gdańsku tramwajów stołecznych było prawdziwym wydarzeniem. Przecież wśród nich są tacy, którzy przez długie lata na tych samych wagonach pełnili służbę tramwajarską w Warszawie, a nawet tacy, którzy przy nich pracowali w warsztatach stołecznych.

Decyzja odbudowy tramwajów warszawskich przyjęta została w warsztatach M. Z. K. ze spontanicznym entuzjazmem. Przede wszystkim warszawiacy poczuli sobie za zaszczyt i szczęście osobiste zabranie się do pracy przy wagonach stołecznych. Kierownik warsztatów inż. Stefan Kowalczyk, który także jest warszawiakiem, postanowił kapitał entuzjazmu wykorzystać dla dobra sprawy. Wiedząc, że robotę dla stolicy najlepiej wypieszczać trapieni nostalgii warszawiaków, z nich utworzył brygadę remontową, powołując na brygadziście Jerzego Fronczaka, starego tramwajarza warszawskiego. Roboty ślusarskie prowadzi jego ziomkowie Seweryn Żebrowski, Władysław Wącił, Bronisław Łyczka, Józef Kostrzewski. Stolarke: Leon Piątkowski i Władysław Zajackowski, który, choć łodzianin, w entuzjazmie dla stolicy nie da się zdystansować żadnemu warszawiakowi. Jest fizycznym niepodobieństwem wymienić tu całą załogę, ale stwierdzić należy, że w zespole nie ma ani jednego, któryby do swych umiejętności fachowych nie domieszał gorącego serca.

Dla uhonorowania Warszawy, pierwszy przebudowany w Gdańsku tramwaj stołeczny nr 274 był użyty do inauguracji nowej linii tramwajowej od Zielonej Bramy, siedziby królów polskich w Gdańsku, na Sianki, w głąb dzielnic robotniczej aż po samo wybrzeże morskie. W ten sposób tramwaj z godem stolicy prze-defilował przez ulice morskiej stolicy Polski i jako pierwszy tramwaj w sensie dosłownym zatrzymał się nad morzem.

Gdańsk buduje tramwaje dla Warszawy... To nie jakiś ekstatyczny frazes, ale fakt oczywisty. Nie mierzcie jednak tego faktu wymiarami technicznymi, lecz widząc tramwaj na ulicach Warszawy, w którym ujrzyjecie tabliczkę z herbem Gdańska, wiedźcie, że tramwaj ten budowały pracowite ręce warsztatowców gdańskich, a gorące serce gdańskich warszawiaków było podczas pracy przyspieszonym tętnem dla umiłowanej Warszawy, więc dzieło to stanowi piękną symbiozę uczuć serdecznych i wysokiej techniki, a na taką symbiozę może się zdobyć tylko naród, który śladem wieszczą mierzy siły na zamiary.

Zdzisław Wójtowicz.

Chełmno, Inowrocław, Grudziądz i Toruń najofiarniejsze na Pomorzu

W woj. poznańskim, które zajmuje jedno z czołowych miejsc w akcji na rzecz odbudowy Warszawy i wykazuje równomierność wpływów na SFOS., co dodatnio świadczy o sprawności Komitetów terenowych, wyróżniają się osiągniętymi w roku bieżącym wynikami Komitetów Powiatowych w Chełmnie, Inowrocławiu, Grudziądzu i Toruniu. Powiatowy Komitet w Chełmnie ma najwyższy procent realizacji tegorocznego planu zbiorczego i drugie miejsce pod względem ofiarności na jednego obywatela. Komitet Powiatowy w Inowrocławiu, mając pierwsze miejsce pod względem ofiarności na jednego mieszkańca po-

wiatu, nie osiągnął jednak w ciągu pierwszego kwartału r. b. jeszcze takiego stopnia realizacji planu rocznego, jaki mieć powinien.

Toruń zajmuje drugie miejsce, a Grudziądz trzecie wśród wszystkich Komitetów Powiatowych woj. pomorskiego pod względem stopnia realizacji tegorocznego planu zbiorczego. Ofiarności mieszkańców woj. pomorskiego, przeliczona na liczbę ludności, stawia województwo, jeśli idzie o wyniki pierwszych trzech miesięcy r. b. na trzecim miejscu, po samej Warszawie i woj. Łódzkim.

GRAZYNA TERLIKOWSKA-WOYSZŃIS

TRASA W-Z PRZEDŁUŻONA NA ŚLĄSK

Na planie Warszawy Trasa W-Z wygląda, zależnie od skali planu, jak kilka, albo kilkunastocentymetrowa linijka, z czarną kreską na niebieskim tle: most, i mocną krechę: tunel.

Ta linijka, pokazana w skali 1:1, to 6,5-kilometrowy spacer z Pragi na krańce Woli, oczywiście, jeżeli „Mostostal” da motorówkę do przeskoczenia Wisły, która w tym miejscu dzieli jeszcze, a nie łączy oba brzegi.

Podczas takiej przechadzki widać, jak mocno wdrążyła się już Trasa w żywy organizm miasta i z dnia na dzień razem z Warszawą rośnie.

Ale myli się ten, kto sądzi, że filary mostu śląskodąbrowskiego zakorzenio-

zyskanych: cała Trasa szeroko zapuszcza korzenie.

Gdybyśmy mogli wzbicić się samolotem tak wysoko, że Polska leżałaby pod nami jak różnobarwna, plastyczna mapa, to byśmy zobaczyli, jak z różnych punktów startowych, rozsiadanych po całym kraju, jadą wylądowane pociągi na wielki złoł gwiazdzisty metą w Warszawie.

Oto ściga się szczecińskie, warmijskie i tarnowskie drzewo ze śląskim żelazem, z kieleckim cementem, ze zwirom z Bugonarwi, z blokami kamieni z Ziemi Odzyskanych, oto różne elementy Trasy zjeżdżają się tu z pośpiechem z bliższych i dalszych województw.

Niedługo już zatętni żywej niż dotychczas migo-

Każda część Polski wyciąga ze swej spiżarni co ma najlepszego. Śląsk postanowił zaopatrzyć stolicę w mosty i po Poniatowskim przyszła kolej na Śląskodąbrowski.

Niedawno kierownictwo zespołu projektującego i realizującego W-Z, pojechało do Zabrze i Chorzowa podziękować hutnikom za to, co dla Trasy robią, powiedzieć im, jak bardzo ta ich robota jest ważna, konieczna i pilna, opowiedzieć i pokazać, co to jest Trasa W-Z.

Brawa, rozlegające się na salach, zapelnionych hutnikami (z których niejedyn dumnie nosi w klapie Oznakę Odbudowy Warszawy), miłe były sercu warszawiaków: poprzez okłaski wybuchające na wiadomość o fantastycznym



Z ciężkiej pracy Śląska powstaje warszawski most.

Fot. Film Polski



W sнопach iskiel, oślniewających, purpurowych blaskach rodzi się nowy most. Fot. Film Polski

ne są tylko w dnie Wisły. Tkwią one o wiele głębiej, bo aż w dalekich kamieniołomach na Ziemiach Od-

tlive pasmo szyn kolejowych Warszawa — Śląsk. Tam właśnie rośnie w hutach konstrukcja mostowa.

tempie prac w Warszawie, na widok perspektywy wlotu do tunelu, pokazanej na ekranie, słyhać było gorą-

ych klaskanie blach, wyrzucanych z pieców; poprzez zapalające się w oczach ogniki widać było wielkie ognie płonących hutniczych pieców.

Pamiętamy przecież, że trzy lata temu most Poniatowskiego projektowany był jako drewniany, bo huty na Śląsku były jeszcze nieczynne. I pamiętamy, że kiedy w źle oszklonej pracowni, rysowano ten drewniany most, to właśnie wrócił z Chorzowa kierownik BOS po kilkudniowym tam pobycie z wiadomością, że huty już ruszyły, że Śląsk da nam w brzemieniu rzetelny, stalowy most!

Dziś, jeśli są jakieś kłopoty z wykonaniem konstrukcji to takie głównie, że Śląsk nie może podobać się zamówieniom na mosty w całej Polsce.

Długa jest droga z czarnego Śląska na niebieską Wisłę pod Warszawą. Zanim zastukają obcasiki warszawianek po jezdnio mostu, zanim przedadą po nim czerwone autobusy, most — o kilkaset kilometrów od stolicy — przechodzi w hutach dziwne koleje. Dzieją się tam jakieś infernalne sprawy.

Wydarta z wnętrzości ziemi ruda żelazna przetwarzana jest w jarzących piecach na surowiec, który nowu trzeba zamienić na gniastą kapiel, przelać ją do smukłych, chłodnych wlewnic, znowu rozgrzać na srebrzyste blachy, nasycać na nich cały most, pociąć i znowu połączyć, ale już w kształt inny — poszczególne elementy konstrukcji.

Zabłąkany do huty intryg, ogluszony warkotem maszyn, ostrzegawczymi

dzwonekami jeżdżący nad głową potężnych suwnic, oślepiiony blaskiem tryskających jak gejzery pieców, zgrzany z gorąca i wrażenia, patrzy pełen podziwu na swobodnie poruszających się tu ludzi — salamandry, na kobiety spokojnie obsługujące spawione na smarach, maszyny.

Tu rodzi się nasz most.

Okolo 4.000 tysięcy kobiet i mężczyzn, robotników, majstrów, techników, inżynierów pracuje nad konstrukcją w hutach.

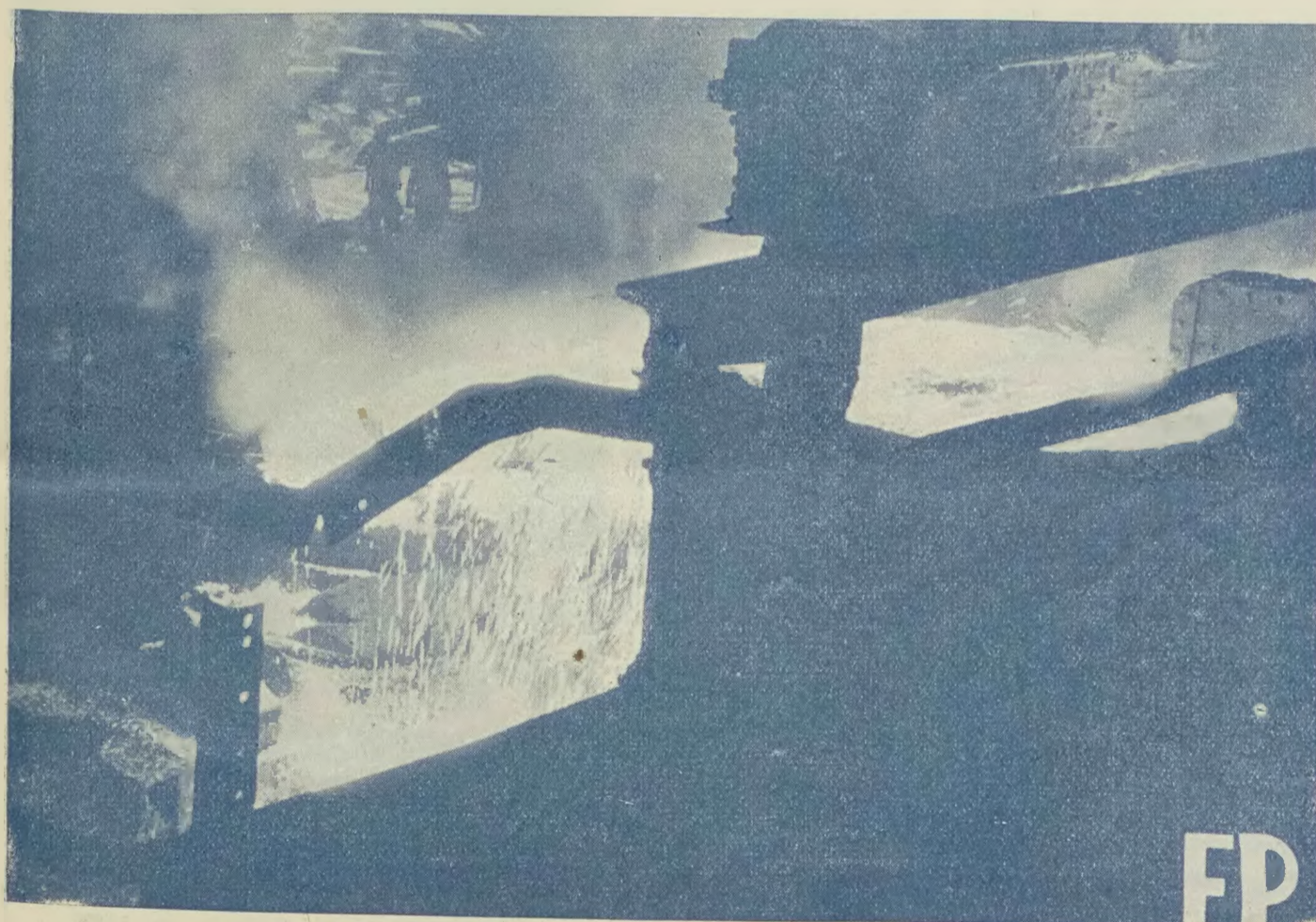
Pracują nie tylko mięśniami i mózgiem, ale i sercem. W Zabrze — po wysłuchaniu prelekcji warszawskich architektów zaraz na gorąco uchwalili rezolucję: most musi być wykonany w terminie!

Wzywamy wszystkie współpracujące huty, instytucje i — co tu mówić — całe społeczeństwo! — do współzawodnictwa w tej robocie!

I nie tylko to — jeszcze uchwalili zebranie w przeciągu roku pół miliarda złotych na most!

W swoim czasie, po wysłuchaniu cyklu odczytów o znaczeniu nowej arterii, cały kilkutyśięczny zespół ludzi, budujących W-Z w Warszawie, stał się „atriotami W-Z”.

Ten sam rezultat osiągnięty został w hutach i dziś śmiało powiedzieć można, że Trasa W-Z przedłużona została z Warszawy na Śląsk!



Ten potok płynnego ognia stanie się z czasem stałym elementem konstrukcji.

Fot. Film Polski

Życie kulturalne stolicy



NA JUBILEUSZ ARNOLDA SZYFMANA

ARNOLD SZYFMAN założyciel i od trzydziestu pięciu lat żelazny dyrektor pierwszej polskiej sceny, którą od wielu lat stał się i którą bez względu na dzisiaj nadal Teatr Polski w Warszawie, — obchodzi jubileusz czterdziestolecia pracy dla sprawy teatru w Polsce. Piękna to była praca i piękne były i są dzisiaj jej rezultaty. Tym, którzy tego nie wiedzą, choć takich jest zapewne niewielu, możemy powiedzieć, że to Szyfman dźwignął akurat przed trzydziestu pięciu laty na ówczesnym pustkowiu za pałacem Karasia okazały i gustowny na zewnątrz a zaopatrzony w najnowocześniejsze urządzenia techniczne gmach Teatru Polskiego, jak teraz, przed trzema laty, po zburzeniu i spaleniu naszego miasta przez Niemców, on znów dźwignął ten gmach z ruin, w jakich go nam zostawiły odchodząc z Warszawy hordy germańskie.

W kwietniu r. 1942 został położony przez Szyfmana kamień węgielny pod gmach nieistniejącego jeszcze wtedy Teatru Polskiego, ale kamień węgielny pod dzisiejszy nasz teatr i pod teatr przyszłych naszych pokoleń kładł Szyfman przez całe trzydzieści pięć lat istnienia tej wybitnej placówki, jak kładł go przed nim jego wielcy poprzednicy: Bogusławski, Pawlikowski.

Szyfman nie tylko dźwignął z niczego ściany swojej świątyni, ale i napemnił ściany te życiem. Umiał przyciągać do współpracy najświetniejszych aktorów, umiał zdobywać najwybitniejszych reżyserów, umiał wychowywać sobie młode pokolenia aktorskie, wystawiał najlepszych, największych polskich autorów.

W ciągu dwudziestu pięciu lat Teatr Polski wystawił 23 utwory pięciu naszych wielkich klasyków: Mickiewicza, Słowackiego, Krasińskiego, Fredry i Wyspiańskiego. Niemniej poważnie był reprezentowany w Teatrze Polskim obcy repertuar klasyczny z 15-ma wystawionymi sztukami Szekspira na czele, z pomiędzy których sześć nigdy przedtem nie były grane w Warszawie.

Utwory klasyków polskich osiągnęły łącznie liczbę 681 przedstawień, u-

twory samego tylko Szekspira — aż 652 przedstawienia.

Kłopoty, związane z prowadzeniem teatru o takim ambitnym, utrzymanym tak zawsze na wysokim poziomie repertuarze, borykanie się z trudnościami finansowymi, dla pokonywania których trzeba było prowadzić mniejsze, bardziej dochodowe sceny, nie przeszkadzały pełnemu życiu, energii i inwencji artystycznej dyrektorowi Teatru Polskiego — zajmować się osobiście reżyserią.

Wczorajszy dramaturg, który przed stworzeniem własnego teatru, wystawiał swe sztuki w cudzych teatrach, wczorajszy powieściopisarz, którego jedyna cprawda powieści umiała zdobyć sobie szeroki rozgłos wśród publiczności — dał dowód, że jest także wspaniałym reżyserem. Wystawione w jego reżyserii sztuki m. in. „Irydion”, którego premierą otwarty został teatr w r. 1913, „Lilie” L. H. Morstina, „Pygmalion” Shaw’a, „Don Juan” Rittnera, „Nieboska komedia”, „Romeo i Julia”, „Hamlet” w dwóch różnych inscenizacjach, „Orestesja”, a poza tym, wystawione podczas jego pobytu w Moskwie „Zemsta”, „Fantazy” i „Lilla Weneda” — postawiły Szyfmana w rzędzie, jeśli nie na czele, najwybitniejszych polskich reżyserów, jak już przedtem jego geniusz organizacyjny stworzył mu pozycję najlepszego polskiego dyrektora teatru.

Warto zdradzić dyrektorowi Szyfmanowi z największą chybą tajemnicę jego powodzenia i wskazać na to, że w dużej mierze o jego dyrektorskich i reżyserkich sukcesach decyduje, obok jego ogromnej wiedzy, obok jego wielkiego talentu i jego gorącego oddania się teatrowi, także i jego rzadko spotykany w życiu teatralnym na taką

miarę autorytet. Jakże często nie wystarcza w teatrze talent i wiedza, jakże często autorytet dyrektora jest podstawowym warunkiem stworzenia w teatrze klimatu, sprzyjającego rozwojowi pracy, a nie przeszkadzającego temu rozwojowi.

Jubileusz czterdziestolecia pracy na wysuniętym, pionierskim posterunku, walczącym o najwyższy poziom sztuki teatralnej i

obyczajów teatralnych w Polsce — to nie czcza uroczystość tylko, to naprawdę chwila wzruszenia dla milionów dzisiejszych i wczorajszych widzów Szyfmana.

Łączymy się dzisiaj z nim Dyrektorze, w ich szeregu składając Panu najserdeczniejsze życzenia siły do dalszej walki i radości z dalszych pięknych owoców Pańskiej Pracy.

Jan Szczawiej.

KRONIKA FILMOWA

W roku bieżącym, mieszkańcy stolicy mogli dwukrotnie oglądać nowoczesnie opracowaną bajkę o Kopcusku, czyli „Pygmalion”, w satyrycznej interpretacji B. Shaw’a.

„Pygmalion” należy do chętniej przez polskie teatry wystawianych sztuk wielkiego angielskiego dramaturga. Podoba się polskiej publiczności, która lubi marzenia na jawie o niespodziankach, konieczności łaskawego losu. Tym bardziej; jeśli są one urozmaicone świetnym, paradoksalnym dowcipem skrzającym się humorem.

Wartość sztuk Shaw’a zawarta jest przede wszystkim w dialogu. To też przeniesienie treści „Pygmaliona” na taśmę filmową było zamierzeniem bardzo odważnym. Do przezwyciężenia trudności i uratowania całego czaru tej pysznej komedii, przy takiej metamorfozie, a jednocześnie do stworzenia wartościowego obrazu według wymogów sztuki filmowej — pomógł reżyserowi Anthony Asquithowi i L. Howardowi sam Bernard Shaw, który przerobił komedię na scenariusz i nadzorował pracę nad filmem. Współpraca autora z reżyserem okazała się celowa i owocna. „Pygmalion” na ekranie pulsuje samoistnym, własnym życiem filmowego dzieła sztuki. Jednocześnie jednak zachowuje istotne wartości sztuki scenicznej, tę samą symetrię shawowskiego spojrzenia na życie ludzkie.

Recenzenta bierze pokusa porównania gry Wendy Hiller i Leslie Howarda z grą naszych gwiazd scenicznych w tych samych rolach. Ale lepiej tego nie próbować, choćby dlatego, że prawidła gry scenicznej bardzo się różnią od zasad gry filmowej, o czym nasi aktorzy często zapominają. Ale właśnie W. Hiller w roli kwiatarki Elizy i Howard, jako jej wychowawca prof. Higgins — grają z pełnym zrozumieniem prawideł gry filmowej, dzięki czemu „Pygmalion” na ekranie w znacznym stopniu żyje pełnią swej nowej „osobowości” filmowej.

„800-lecie MOSKWY” — to kolorowy film dokumentalny o jubileuszu stolicy ZSRR. 7 września ub. roku, Moskwa obchodziła 800-lecie swego istnienia.

Ze wszystkich zakątków wielkiego kraju radzieckiego przybyły liczne delegacje. Przybyli również przedstawiciele wielu narodów, wysłannicy wielu stolic, aby wziąć udział w święcie bohaterskiego miasta, pod którego murami załamała się potęga hitlerizmu.

3-ch reżyserów i 33-ch operatorów filmowych podjęło się niełatwego zadania sfilmowania wszystkich uroczystości, a więc przyjazdu delegacji, świetnych dekoracji, jakie przeistoczyły wygląd wielkiej metropolii, niezliczonych zabaw ulicznych, zawodów sportowych itd. Powstał barwny film, ilustrujący miłość narodów radzieckich do swej stolicy i będący dowodem rozmachu, z jakim budują one swe życie powojenne w radośnym entuzjazmie twórczej pracy.

Na tym samym seansie oglądamy naukowo-popularny film radziecki „ZORZA POLARNA”. Tej ciekawej krótkometrażowce chciałbym poświęcić kilka wierszy. Jest bowiem przykładem wysokiej wartości tego rodzaju filmów, jeśli opracowują je nie tylko uczeni, ale jednocześnie ludzie obdarzeni zmysłem artystycznego odczuwania badanych przez siebie zjawisk. Film „Zorza polarna” jest nie tylko interesujący dlatego, że zbliża do wyobraźni widza jeden z fenomenów przyrody i tłumaczy mu je bardzo pogładowo i wyraźnie, ale również dlatego, że nie zapomniano przy opracowywaniu tego obrazu o „fotogeniczność” samego zjawiska.

Ostatnio kinematografia radziecka wypuściła kilka filmów o tematyce morskiej, które ilustrują życie marynarzy w czasie pokoju. Do tych filmów należy obraz „BŁĘKITNE DROGI”, który opowiada o przygodach połowiacza min, oczyszczającego szlaki morskie z ostatnich, groźnych „śladów” minionej wojny. Komendantem połowiacza jest nasz dobry znajomy „as wywiadu” P. Kadocznikow, a jego partnerką — uroczą M. Kalinkina. Reżyserował W. Braun, specjalista od filmów „morskich”. Wielką zaletą obrazu są piękne zdjęcia morskiego i nadmorskiego pejzażu.

Ludomir Rubach.



Lidia Wysocka i Jerzy Siłwiński w Komedii Ruskowskiego „Jadzia Wdowa” wystawionej przez Teatr Nowy. Fot. Film Polski



Wiesława Cwiklińska w partii Blondy w operze komicznej Mozarta „Urowadzenie z Seraju”. na Scenie Muzyczno-Operowej. Fot. H. Bietkowski



Wystawa starych druków w jednej z sal Archiwum Miejskiego przy ul. Marszałkowskiej 8. Fot. J. Szymborski

Alm.01 Farby graficzne

LITOGRAFICZNE. OFSETOWE
TYPOGRAFICZNE. ROTACYJNE I INNE.

Pełny asortyment — ceny fabryczne

WARSZAWA — AL. JERÓZOLIMSKIE — 7 — TEL. 86184.

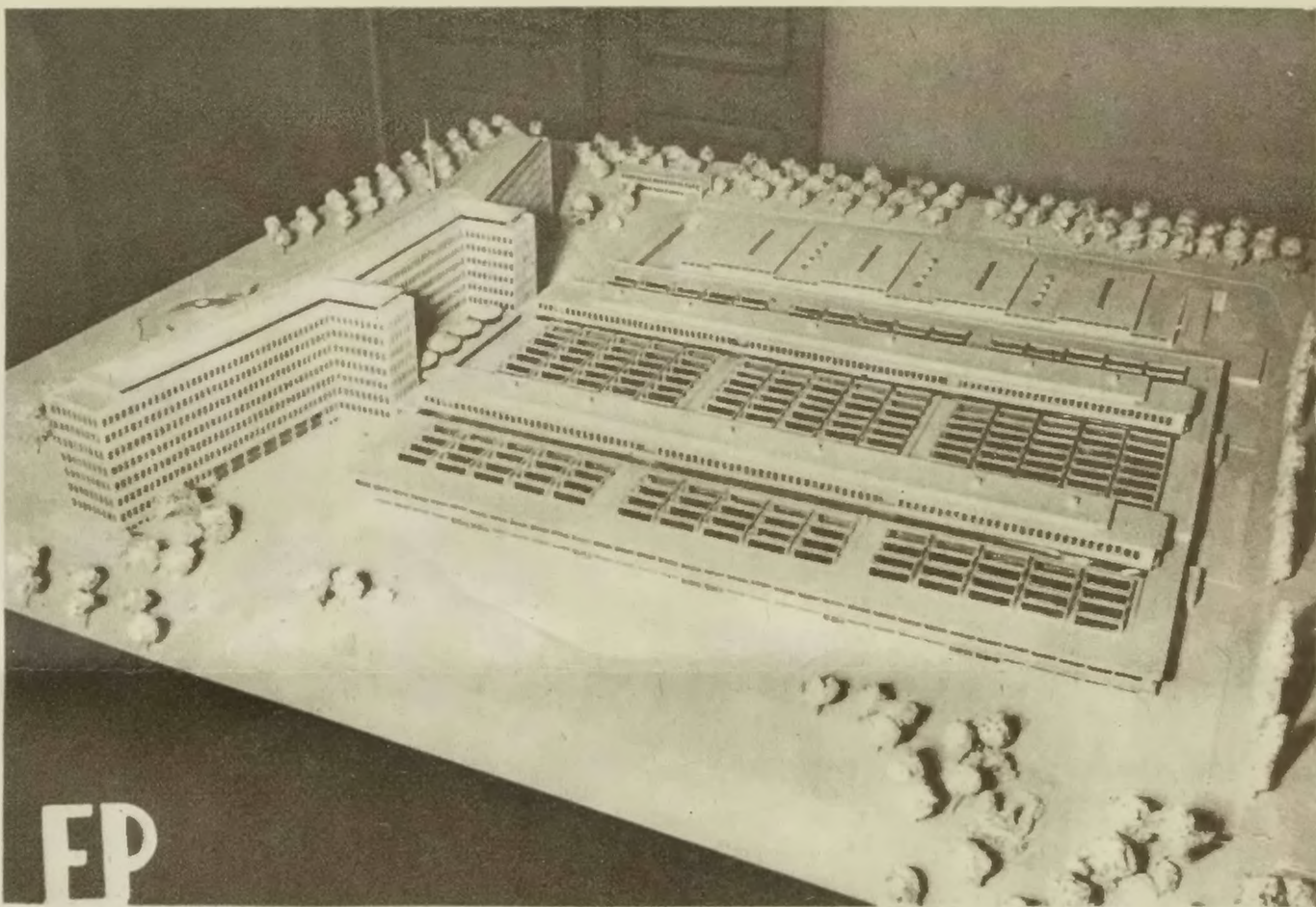
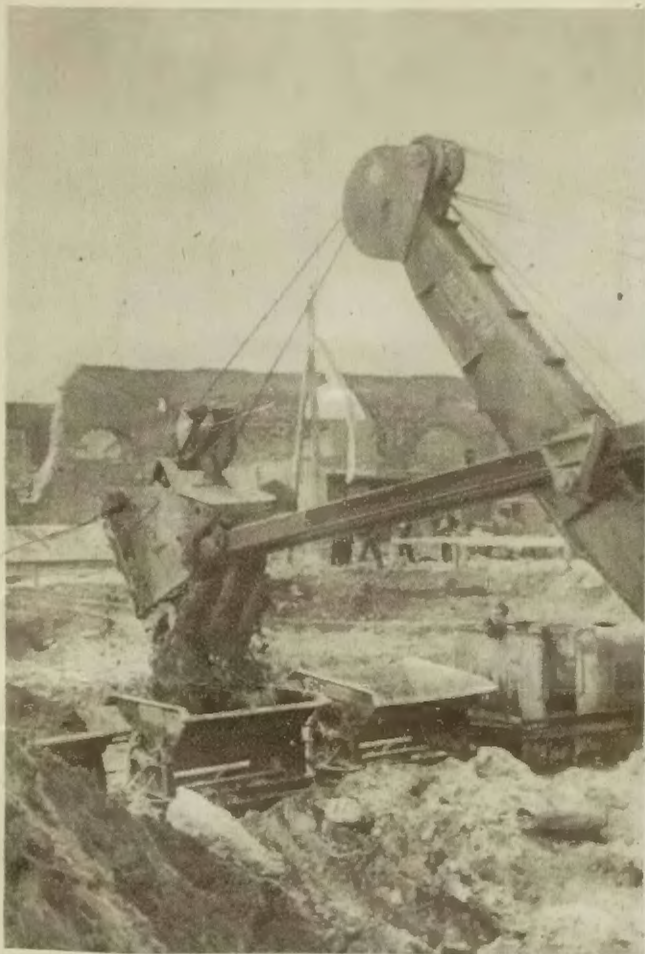
REDAKCJA I ADMINISTRACJA: Warszawa, Choćmiska 31/11; Tel. 8-95-40 (003), 4-28-62.

WYDAWCA: Naczelna Rada Odbudowy Warszawy
Redaguje Zespół Redakcyjny

Redaktor przyjmuje: wtorki i piątki od 11 — 13-ej
Prenumerata roczna 900.—, półroczna 450.—, kwartalna 225.—, miesięczna 75.—. Konto PKO I-4339 „Stolica”

Ceny ogłoszeń: Cała strona 150.000, połowa 75.000
1/4 str. 40.000, 1/8 str. 20.000, 1/16 str. 10.000.

Ogłoszenia wielokrotne — 10% rabatu.



Model Domu Słowa Polskiego według projektu inż. arch. K. Marczewskiego Z. Skibniewskiego i St. Puławskiego

Fot. Film Polski

BUDUJEMY DOM SŁOWA POLSKIEGO

W dniu 28 b. m. odbyła się w Warszawie uroczystość poświęcenia kamienia węgielnego pod budowę Domu Słowa Polskiego, centralnej siedziby Spółdzielni Wydawniczej „Czytelnik”. Na uroczystość przybyli: wicepremier Korzycki, minister Odbudowy Kaczorowski, wiceminister Odbudowy — Pietrusiewicz, prezydent miasta stołecznego Warszawy, — Tołwiński, członkowie Zarządu Głównego S. W. „Czytelnik”, uczestnicy III walnego zgromadzenia delegatów kół „Czytelnika” w liczbie ok. 900 osób, poczyli sztandarowe kół partii politycznych, działających na terenie „Czytelnika” oraz liczni zaproszeni goście. Przemówienie wstępne wygłosiła wiceprezes Zorz. Gł. „Czytelnika” — dr. Zofia Dembińska. Prelegentka zobrazowała dotychczasowe osiągnięcia prac przygotowawczych

do budowy gmachu oraz plan dalszych robót. Z terenu budowy wywieziono 100.000 ton gruzu, rozebrano 25 budynków o kubaturze 5.000 m. kub. Przeniesiono do mieszkań zasiedlonych 450 rodzin. Oczyszczono teren o powierzchni 5 ha. Do końca roku bież. stanie tu wielka hala fabryczna, która pomieści maszyny drukarskie. Staną też mieszcząca się pod halą magazyny, dalej warsztaty, garaże oraz wykopany zostanie tunel, łączący halę ze specjalną boczną koleją. W zimie r. nastąpi montaż dachu i instalacji, zaś w roku następnym montaż ostateczny maszyn drukarskich. W roku 1950 powstanie biurowiec, mieszczący Zorz. Gł. „Czytelnika”, biura i redakcje. Dalszym etapem będzie budowa oddzielnie stojącej rotundy, mieszczącej wielką salę zjaz-



Siedzą od lewej: prof. St. Taszbi wiceprezes „Czytelnika”, prezes Borejsza, ks. Cezary Baran, gwardian klasztoru OO. Franciszkanów, prezydent St. Tołwiński, wicepremier Korzycki, minister Kaczorowski, a. Malinik wiceprezes Spółdz. Wyd. „Wiedza”.



Wiceprezes Zarządu Głównego „Czytelnika” dr. Zofia Dembińska zobrazowała w przemówieniu wstępnym dotychczasowe osiągnięcia, plan dalszych robót, a następnie odczytała akt erekcyjny Domu Słowa Polskiego.

Fot. API

dołą. Gruz z tego terenu zostanie użyty do usypania sztucznych, pokrytych zielenią pagórków, których linia oddzieli ten teren od dzielnicy przemysłu cięższego, ciągnącej się w kierunku Woli. Następnie wiceprezes Dembińska odczytała akt erekcyjny „Domu Słowa Polskiego”. Po akcie złożyli swe podpisy: wicepremier Korzycki, min. Kaczorowski, prezydent Tołwiński, prezes J. Borejsza, dyr. Taszbi, dalej twórcy projektu Zygmunt Skibniewski, K. Marczewski i St. Puławski kierownicy robót oraz delegaci kół „Czytelnika”. Przed zamurowaniem aktu erekcyjnego przemówił min. Kaczorowski, zaznaczając że Dom Słowa Polskiego, jako jeden z pierwszych elementów nowej Warszawy, będzie podkreślał jej charakter, jako stolicy słowa polskiego. Prezydent Tołwiński w swym przemówieniu powiedział m. in.: „W imieniu stolicy składam serdeczne życzenia „Czytelnikowi”, pionierowi nowej Zachodniej Dzielnicy Zaopatrzeniowej nowej Warszawy. Już w podziemiach pracowaliśmy nad projektami tej dzielnicy, przewyższając uprzedzenie do tej niezabytkowej i starej dzielnicy Warszawy. Dzięki twórczej pracy „Czytelnika” stworzyliśmy podstawy jednej z najbardziej nowoczesnych dzielnic Warszawy przyszłości. Za tę pionierską pracę składam w imieniu stolicy „Czytelnikowi”, współtwórcy nowej Warszawy, serdeczne podziękowania”. Po przemówieniach odbył się uroczysty akt zamurowania aktu erekcyjnego i poświęcenia kamienia węgielnego. Pierwszą cegłę



Minister Odbudowy prof. M. Kaczorowski składa podpis pod aktem erekcyjnym Domu Słowa Polskiego.

Fot. API



Wicepremier Korzycki podczas zamurowania aktu erekcyjnego Domu Słowa Polskiego.

Fot. API



Prezes „Czytelnika” Jerzy Borejsza położył pierwszą cegłę podczas ceremonii zamurowania aktu erekcyjnego, umieszczonego w dwóch puźkach miedzianych i ołowianych.

Fot. API



Prezydent m. st. Warszawy St. Tołwiński położył ostatnią cegłę podczas ceremonii zamurowania aktu erekcyjnego Domu Słowa Polskiego.

Fot. API

