

Załącznik nr 5

Odbudowa gospodarki Pomorza Zachodniego

Alfred Zalewski, *W portowej straży* (w: *Z nadodrzańskiej ziemi...*)

1. Wygląd Szczecina – lato i jesień 1945

Tymczasem miasto z dnia na dzień zmieniało swój wygląd. Remontowano sklepy, usuwano niemieckie napisy, codziennie przybywało polskich flag, wywieszanych w oknach domów, gdzie mieszkali już Polacy. Na ulicach widziało się grupy ludzi pracujących przy usuwaniu gruzów, przy naprawie torów tramwajowych i przy porządkowaniu miasta. W początkach sierpnia zaczęły się ukazywać „Wiadomości Szczecińskie”, a później „Kurier Szczeciński”. 12 sierpnia uruchomiona została pierwsza linia tramwajowa — od wozowni Niemierzyn do placu Żołnierza, przez ulicę Roosevelta. Czynnych już było kilka restauracji, jak „Bałtyk”, „Pod Orłem”, „Żeglarska” oraz kawiarnia Kamińskiego (róg ulic Jagiellońskiej i Piastów). Powstawały też piekarnie i sklepy rzeźnicze.

W październiku obszar Szczecina został powiększony, zniesiono linię demarkacyjną, do miasta wcielono na powrót wszystkie jego północne dzielnice. Życie zaczynało się powoli normalizować. Pod koniec października zaczęły nadchodzić do Szczecina transporty repatriantów z Zachodu. Zajęli się tym Anglicy, którzy przywozili nowych osadników swymi samochodami wojskowymi do punktu PUR-u przy ulicy Jagiellońskiej. Od nas tymi samymi samochodami zabierali Niemców, wyjeżdżających ze Szczecina.

2. Gospodarka morska – początki Stoczni Szczecińskiej

Stocznia wyglądała w tym czasie jak rumowisko połamanych i pogiętych konstrukcji stalowych. Większość budynków leżała w gruzach, a pozostałe były wypalone i zniszczone. Robotników była nas mała garstka, plus jeden majster i kilka kobiet. Zaczynaliśmy od porządkowania terenu. Ludzi jednak powoli, lecz stale przybywało. Potem zabraliśmy się do oczyszczania pochylni, na której stał nie dokończony statek, o nośności około 3 tysięcy ton. Poszycie jego było bardzo podziurawione pociskami. Stocznia Gdańska przysłała kilku fachowców. Po ich przybyciu zostałem do nich przydzielony i rozpoczęliśmy pracę przy montażu czterech dźwigów portowych, tzw. magdeburskich. Dźwigi te montowaliśmy na nabrzeżu „Arsenał”, gdzie dziś wyposaża się statki. Ciężka to była praca, brakowało odpowiednich narzędzi. W końcu jakoś załataliśmy deskami i czym się dało wypalone hale i stworzyliśmy sobie jakieś takie schronienie oraz warsztat. Praca posuwała się powoli, ale systematycznie [...] Do października 1947 roku [dźwigi] były ustawione i — choć stare — służyły jeszcze przez kilka lat. Praca w stoczni szybko nabierała rozmachu. Wkrótce wodowaliśmy statek, który Niemcy rozpoczęli, lecz już go nie skończyli. Otrzymał on nazwę „Oliwa”.

Aleksander Bobko, *Moje 5 lat pracy w Porcie Szczecin* (APSz, Zbiór relacji i wspomnień, sygn. 17)

3. Początki szczecińskiego portu

3 sierpnia o godzinie 10-tej stanęliśmy na peronie dworca szczecińskiego. Tam nas poinformowano, że jako repatrianci możemy czasowo zakwaterować się przy ul. Henryka Pobożnego w budynku szkoły. Gdzieś około godz. 20-tej stanęliśmy w holu dużego gmachu przed małym kantorkiem, w którym urzędowała jakaś pani i która po sprawdzeniu naszych dokumentów i spisaniu personaliów wydała nam kartę zakwaterowania na 6 dni. Skierowali nas na I-sze czy II-gie piętro do dużej sali, gdzie było ustawionych chyba ze czterdzieści łóżek. [...]

6 sierpnia już o godzinie 9-tej wybraliśmy się na zwiedzanie portu, [...] Tu spotkaliśmy kilku robotników wychodzących z bramy, u których zapytaliśmy z kim można mówić w sprawie pracy w porcie. Udzielono nam informacji, że właśnie tam za bramą w parterowym budynku ktoś zapisuje do pracy i że za kilka dni rozpocznie się załadunek węgla na statki. [...]

Na umówiony dzień 9 sierpnia stawiliśmy się na godzinę 6²⁵, jeszcze prawie nikogo nie było, ale o godzinie 7-mej było nas 14-tu. Otrzymaliśmy porządne łopaty i poszliśmy w stronę nabrzeża, gdzie znajdowała się dość duża hałda węgla; kilka żelaznych koleb ustawionych na szynach i przy samym brzegu Odry stał drewniany słup z bębniem i mała winda zdolna do uniesienia jednej tony, ale statku jeszcze nie było. Podzielono nas po dwóch do każdej koleby, uszykowaliśmy tory i z zaciekawieniem czekaliśmy na statek. Widziałem różne formy pracy w portach, nawet ładowanie węgla koszami [...] za jakąś godzinę na horyzoncie ukazał się statek na błyszczącej jak tafla szklistej Odrze i prosto pruł w naszą stronę. Na twarzach całej czternastki ukazał się uśmiech, ktoś mówi: - Zobaczmy jak to pójdzie, bo ja jeszcze nigdy nie ładowałem węgla na statek. - I ja nie – mówił ktoś drugi.

Marian Orzeł, *Morska rodzina*

4. Zniszczenie i odbudowa miasta

Wypada teraz napisać słów parę, na temat jak wyglądał Szczecin w latach 1945—1949. Podzamcze, od ulicy Wielkiej do Wyszaka, po samą prawie Odrę było olbrzymim rumowiskiem gęsto obok siebie stojących wypalonych domów, oddzielonych od siebie ścieżkami wąziutkich, typowych dla architektury okresu średniowiecza uliczek, w większości kompletnie zasypanych gruzami. [...] Gruzy Starego Miasta dochodziły do dolnego bulwaru nad Odrą. Zamek był doszczętnie zburzony. [...] W ramach czynów społecznych brałem udział przy pracach związanych z przedłużeniem linii tramwajowej od koszar aż do jeziora na Głębokiem. Porządkowałem wraz z innymi tereny dzisiejszego kąpieliska „Arkonka”. Uczestniczyłem w pracach związanych z budową, w czynie społecznym [...] ośrodka żeglugowego „Pogoni” na Regalicy. Częstka mej pracy zakrzepła w wielu obiektach dzisiejszego Szczecina, i dlatego chodząc dzisiaj ulicami tego miasta doznaję wrażenia, że stąпам po własnym mieszkaniu, tak bliskie i znajome wydają mi się mury, skwery, ulice i bulwary.