LEKTOR: Audycje Kulturalne – w dobrym tonie.

ALEKSANDRA GALANT: **Przy mikrofonie Aleksandra Galant. Witam się z Państwem bardzo serdecznie. Nie ukrywam, że mam dużą przyjemność zaprosić do wysłuchania pierwszego odcinka cyklu "Co było, a nie jest". Przy tej okazji zapraszam też Państwa w podróż. W podróż nie byle jaką, bo będzie to podróż w czasie, o dziwo przy wykorzystaniu bardzo popularnego w Warszawie środka transportu, na który postawiło w zeszłym roku 180 000 000 pasażerów, no z tą tylko różnicą, że tam, gdzie my się wybieramy, żaden pojazd nigdy nie miał szansy dojechać.**

[dźwięki ze stacji metra]

ALEKSANDRA GALANT: **Ten dźwięk znają prawdopodobnie wszyscy mieszkańcy Warszawy. Mało tego wszyscy, którzy Warszawę odwiedzili i zdecydowali się zejść do jej podziemi, bo to właśnie tu kursuje jedyne metro w Polsce.**

[dźwięki ze stacji metra – Następna stacja: Wilanowska]

ALEKSANDRA GALANT: **Nazwa ta pojawia się tutaj nieprzypadkowo, bo to właśnie z tej stacji dokładnie 7 kwietnia 1995 roku wyruszyły pierwsze w historii Warszawy pociągi w kierunku Kabat oraz w kierunku stacji metra Politechnika. Jednak pomysł stworzenia w stolicy podziemnej kolejki sięga czasów przedwojennych. W 1938 roku prezydent stolicy Stefan Starzyński powołał nawet biuro studiów kolei podziemnej, którego inżynierowie opracowali projekt zakładający budowę sieci o długości 46 km. Niestety wojna te plany pokrzyżowała, a większość dokumentacji przepadła w powstaniu warszawskim. Pomysł jednak po wojnie wrócił jak bumerang, bo przecież metro w Warszawie, stolicy Polski Ludowej, stało się jednym z głównych haseł planu sześcioletniego.**

JAKUB JASTRZĘBSKI: Metro miało po pierwsze służyć mieszkańcom i uzdrowić tę komunikację miejską Warszawy, która zarówno tuż po wojnie, jak jeszcze przed wojną była niewydolna i warszawiacy o tym wiedzieli, a po drugie, to miał być właśnie ten aspekt modernizacyjny, czyli Warszawa miała też mieć metro i dołączyć do kręgu tych stolic, które są w czołówce światowej, bo wtedy w latach 50. to tak naprawdę niewiele stolic czy miast mogło się pochwalić metrem. Jeśli wtedy wybudowano w Warszawie metro, to Warszawa byłaby w czołówce.

ALEKSANDRA GALANT: **Mówi varsavianista, pasjonat historii metra i autor książki "Sto lat warszawskiego metra. Od pomysłu do realizacji", Jakub Jastrzębski. I tak w 1951 roku przystąpiono do budowy. Metro miało być podobne do swoich odpowiedników w Londynie i w Moskwie z oczywistym naciskiem na to drugie.**

JAKUB JASTRZĘBSKI: Nasze warszawskie metro miałoby wyglądać tak samo. Rozpisano konkurs na wygląd jego pierwszych 2 stacji i one wyglądają tak, jak miały wyglądać stacje metra moskiewskiego. Nie do odróżnienia niemalże, tak jak z Pałacem Kultury. Ta sama estetyka.

ALEKSANDRA GALANT: **Spełnienie marzeń o potędze wydawało się być tak realne, że po temat śmiało sięgali artyści. Co więcej, uruchomienie metra opisywali jako remedium na codzienne troski i zmartwienia. "Niedługo zaprosimy panią na przejażdżkę metrem, wtedy już nie będziemy mieli problemów komunikacyjnych, których i pani przed chwilą doświadczyła". Zapewne nie udało mi się wypowiedzieć tych słów z taką swadą, jak zrobił to lektor, od którego te słowa usłyszała Zosia, główna bohaterka filmu "Sprawa do załatwienia" z 1953 roku w reżyserii Jana Rybkowskiego. Przy tej okazji warto zaznaczyć, że metro zagościło w filmach, literaturze i piosenkach nieprzypadkowo. Było to zgodne z propagandowym przekazem władz, które zadbały nawet o to, by w kulturze budowę utrwaliła specjalnie skomponowana melodia, czyli podniosły marsz "Metro warszawskie". Ale o intensywnych, choć, jak się później okazało, karkołomnych pracach także śpiewano i to śpiewano nie byle jak, bo cały chór Zespołu Pieśni i Tańca Warszawa zapowiadał "Mknący metrem warszawski dzień". Tutaj winna jestem Państwu wyjaśnienia, bo ja się wcale nie pomyliłam. Naprawdę chodziło mi o Zespół Pieśni i Tańca Warszawa, założony przez Tadeusza Sygietyńskiego, późniejszego twórcę Zespołu Mazowsze. A z samą piosenką "Warszawski dzień" wiąże się ciekawostka, bo piosenka cieszyła się ogromną popularnością i była śpiewana nawet wtedy, kiedy wiadomo już było, że tego metra raczej na razie nie uda się stworzyć. Cóż więc było robić? Trzeba było zmienić słowa piosenki i tak zamiast "mknąć metrem", "Warszawski dzień" stał się po prostu "jeszcze piękniejszy".**

[fragment utworu "Warszawski dzień" – Zespół Pieśni i Tańca Warszawa]

ALEKSANDRA GALANT: **Ciekawy był także przebieg samej linii, zaprojektowany na kształt litery "Y". Jej końce łączyłyby dzisiejszy plac Wilsona z placem Unii Lubelskiej oraz z Targówkiem. Zaznaczam to nie z topograficznej rzetelności, a na wypadek, gdyby w ręce kogoś z Państwa wpadł wcześniej kryminał Tadeusza Cegielskiego "Morderstwo w Alei Róż", równolegle do opisywanego tam brawurowego śledztwa prowadzonego przez Ryszarda Wirskiego, funkcjonariusza Milicji Obywatelskiej, trwa wiercenie tuneli metra. Autor przekonuje, że odbywa się to przy skwerze Skolimowskim, czyli dzisiejszym skwerze Tarasa Szewczenki. Sęk w tym, że tej lokalizacji w opracowaniach i projektach jednak nie ma i wydaje mi się, że to nie pozostawia wątpliwości, jak wielką siłę oddziaływania miała budowa metra na wyobraźnię ówczesnych mieszkańców stolicy.**

ALEKSANDRA GALANT: **O metrze, co pewnie nikogo nie zdziwi, nie zapomnieli także twórcy Polskiej Kroniki Filmowej. W 1952 roku poświęcili jej dwa odcinki, w styczniu i w lipcu, a ich najważniejszym punktem była oczywiście heroiczna praca budowniczych.**

JAKUB JASTRZĘBSKI: Tych prac wykonano dość dużo. Oczywiście daleko było od wybudowania metra, tak naprawdę, ale na Targówku wybudowano duży fragment tunelu, wraz z wylotem na powierzchnię, czyli to metro miało wjeżdżać z zajezdni metra taką, jaką znamy z warszawskich Kabat, pociągi miał wjeżdżać w podziemie, tak jak obecnie, i zjeżdżać tunelem na głębokość nawet do 50-60 m pod powierzchnią ulic. I taki pierwszy fragment tunelu

właśnie z Targówka w kierunku Pragi, w kierunku stacji, która miała powstać w rejonie ulicy Radzymińskiej, która nazywała się myląco Szwedzka, tak jak obecna stacja. Ona miała być w zupełnie innym miejscu. Taki odcinek tunelu zbudowano. Ponad kilometr tunelu szlakowego, którym po prostu miało jeździć metro. Tam na końcu zbudowano komorę rozjazdową, czyli z tego tunelu pociągi miały przez komorę rozjazdową, ich tory miały się rozwidlać i wyjeżdżać po dwóch stronach peronu wyspowego. Takie perony znamy właściwie ze wszystkich stacji pierwszej linii. Bardzo duża inwestycja.

ALEKSANDRA GALANT: **Heroiczna, ale i karkołomna, bo ostatecznie budowa została wstrzymana. Powód miał być prozaiczny. Prace na dużej głębokości były zbyt trudne i zwyczajnie zbyt kosztowne.**

JAKUB JASTRZĘBSKI: O tym, że budowano głęboko, to była decyzja polityczna. Czyli ona zapadła na polecenie Moskwy. Wcześniej powstał w Warszawie plan metra płytkiego, takiego, które przebiegało na podobnej głębokości, jak to obecne. Częściowo na niektórych odcinkach również w wykopach, bo to by było taniej. Takie metro zostało zaprojektowane. Do końca lat 40. ten projekt był opracowywany. Przez ponad 4 lata, więc był dość dobrze przygotowany, i właściwie na początku lat 50. można było ruszać z budową. I wtedy ten projekt wysłano do Moskwy, żeby zaopiniowali go radzieccy specjaliści, którzy wiedzieli, jak się takie metro buduje. Tylko nikt nie przewidział tutaj, że zamiast odesłać tam poprawki do tego projektu, dostaliśmy zupełnie nowy projekt, który był zupełnie nieprzystosowany do warszawskich warunków, a powodem było tego to, że po pierwsze, w Moskwie budowano inaczej. Metro głębokie 50-60 m pod ziemią, a po drugie, że taki głęboki tunel pod Wisłą pozwalałby na przerzucanie wojsk w przypadku jakiegoś przyszłego konfliktu Wschód-Zachód, gdyby mosty na Wiśle zostały zniszczone. Tak naprawdę cały ten projekt z punktu widzenia Moskwy był takim strategicznym tunelem pod rzeką, a przy okazji powstałoby metro na Warszawę.

ALEKSANDRA GALANT: **I tak temat metra na wiele lat zniknął z przestrzeni publicznej i kulturalnej. Został też zwyczajnie ocenzurowany. Nie oznacza to jednak, że zniknął definitywnie, bo najwytrwalsi mogą szukać śladów tej niezwykłej historii, wybierając się na Targówek. Co więcej, znaleziono nawet praktyczne zastosowanie, bo ciemne tunele wychodzące na powierzchnię mniej więcej przy ulicy Mieszka I, przez wiele lat dzierżawione były przez Centralne Piwnice Win Importowanych, które wykorzystywały je jako miejsce leżakowania ekskluzywnych trunków. Myślę, że nawet w najśmielszych snach budowniczowie metra nie założyliby, jak stworzone przez nich tunele będą wykorzystywane. Pozostałą część wyrobiska ze względów bezpieczeństwa zalano wodą, a mimo to od czasu do czasu dają one o sobie znać.**

JAKUB JASTRZĘBSKI: Największe problemy sprawiają takie szyby, które kopano. To są takie ogromne studnie o średnicy zwykle 6 m na głębokość 50-60 m w dół. To jest kilkanaście pięter w głąb ziemi. I te szyby, czyli te studnie, miały być takimi przyczółkami do budowy stacji i tuneli. Nie zaczęto ich budować poza Targówkiem tak naprawdę. W niektórych miejscach zaczęto jakieś chodniki do przyszłych stacji. Tak naprawdę najwięcej zrobiono pod Dworcem Wileńskim. Tam te chodniki, taki transportowy, od nich miała się rozpocząć budowa stacji. Ona się nie rozpoczęła, od razu mówię, żeby nikt nie pomyślał sobie, że tam jest jakaś stacja. Nie

ma żadnej stacji. Żadnej stacji nie wybudowano w Warszawie. Wykopano taką studnię. To trwało długo, pochłonęło mnóstwo środków, bo to było trudne w warszawskich warunkach, taką studnię wybudować. Tam trzeba było mrozić grunt, trzeba było etyfikować skały, czyli specjalnie je zabezpieczyć, żeby w ogóle się dało je wykopać. I na końcu zaczęto budować właśnie takie chodniki, od których zaczęto dopiero budować stacje, i to może czasem przeszkadzać, te wierzchy tych studni. Tak było np. właśnie w przypadku Dworca Wileńskiego, tego centrum handlowego, gdzie to mogło sprawić problemy ze stabilnością gruntu, więc tę wykopaną studnię i te chodniki zabezpieczono taką specjalną masą, dzięki której po prostu grunt nie osiadałby. Ma nie osiadać i miejmy nadzieję, że tak zostanie. Ostatnio takim bardziej spektakularnym momentem było przy budowie, przy przebudowie linii tramwajowej na Alei Solidarności przy Liceum Władysława IV natrafiono na taką właśnie. Pisano, że na tunel metra. To był właśnie szyb metra, czyli taka studnia. Ona jest zabezpieczona, kilka metrów, 2-3 m pod powierzchnią ulicy, taką betonową pokrywą i dokopano się właśnie do jednego z takich szybów. Podobnie było przy Dworcu Gdańskim przy budowie jednego z bloków. Tam też okazało się, że taki szyb jest przy budowie tego obiektu, który stanął obok kina Moskwa. Może się zdarzyć, że jeszcze o kilku takich szybach usłyszymy.

ALEKSANDRA GALANT: **Nie ulega wątpliwości, że jest to jedno z najbardziej tajemniczych i najbardziej niedostępnych miejsc w Warszawie. Choć ponoć są nurkowie, którym udało się tę przestrzeń zbadać. Tutaj wszystkich ciekawych odsyłam do pewnego nagrania, które znajduje się w internecie. Na samo otwarcie metra mieszkańcy stolicy musieli czekać kilkadziesiąt lat, ale myślę, że to jest już opowieść na inną okazję. Bardzo Państwu dziękuję i mam nadzieję do usłyszenia, Aleksandra Galant.**

LEKTOR: Audycje Kulturalne – w dobrym tonie.