

♪ [PRZECIĄGLY DŹWIĘK]

LEKTOR: Audycje kulturalne – w dobrym tonie.

MARTYNA MATWIEJUK: **Przy mikrofonie Martyna Matwiejuk. Dzień dobry państwu. Dziś tematem naszego podcastu uczynimy kolej. Ze mną jest Anna Mizikowska z Muzeum Warszawskiej Pragi, kuratorka ekspozycji „Kolej na Pragę”. Dzień dobry.**

ANNA MIZIKOWSKA: Dzień dobry.

MARTYNA MATWIEJUK: **Od dwudziestego siódmego kwietnia odwiedzający muzeum, mogą w ramach jednej z wystaw czasowych, poznać rozwój kolei na Pradze. A także, podążający za nim rozwój całej dzielnicy. To nie tylko spora dawka historii, ale także wiele ciekawych obiektów, jak choćby stroje z epoki, stroje zakładane w podróż. To bilety kolei konnej czy kufry podróżnicze. O tym jeszcze na pewno powiemy. Kiedy ta historia się rozpoczyna. Kiedy kolej trafia na Pragę.**

ANNA MIZIKOWSKA: Przyjęłam za początek tej historii, otwarcie pierwszej linii kolejowej, czyli tysiąc osiemset sześćdziesiąty drugi rok. Kolej petersbursko-warszawska, łącząca stolicę cesarstwa z podrzędnym miastem, Warszawą. Ale leżącym na granicy ówczesnego cesarstwa. A więc, tak naprawdę była to strategicznie ważna dla cara linia kolejowa. On ją sfinansował z powodów militarnych.

MARTYNA MATWIEJUK: **Od razu kolej wpływa, bezpośrednio na życie mieszkańców tej dzielnicy. Jak reagują na taką nowość.**

ANNA MIZIKOWSKA: pierwszą kolej do Warszawy, sprowadzono dwadzieścia lat wcześniej. Mniej więcej w tysiąc osiemset pięćdziesiątym chyba siódmym. To była kolej na lewym brzegu Warszawy. Ale już wtedy, ludzie reagowali na coś, co jedzie samo, bez koni i napędzane ogniem, produkujące dym, parę. Jak no coś od szatana. Jakieś piekło, ogień, para, prawda? Nie wiadomo, czemu to jedzie. Pisano nawet takie wierszyki, że jest to coś napędzane duszami przodków. Więc doszukiwano się złego w kolei. No szczęśliwie, w momencie gdy kolej weszła na Pragę, już była trochę bardziej ucywilizowanym wynalazkiem. I przyciągała nową grupę społeczną, czyli kolejarzy. Kolejarze wywodzili się na ogół ze szlachty, no bo musieli być to ludzie wykształceni. Umiejący czytać chociażby, prawda? W związku z tym, pierwsi kolejarze wywodzili się ze szlachty. Na ogół, byli niezłe wykształceni. Jeszcze powstawały szkoły kolejowe. W związku z tym tam też uczono tych kolejarzy. I no, osiedlali się w okolicy stacji kolejowych, torów kolejowych, warsztatów. W związku z tym, natychmiast zaczęła się zmieniać również Praga, w momencie gdy zaczęła się zmieniać okolica dworca.

MARTYNA MATWIEJUK: **Czy to był dobry zawód? Bycie kolejarzem pod koniec dziewiętnastego, na początku dwudziestego wieku.**

ANNA MIZIKOWSKA: Bardzo prestiżowy. Ja się śmieję, ponieważ moich dwóch pra, pradziadków było wysokimi urzędnikami kolejowymi, ale we Lwowie. Niestety, nie w Warszawie. Ale tak. To był prestiżowy zawód i on był dość dobrze płatny. Kolej na ogół dofinansowywała domy dla kolejarzy. Na ogół tworzyła osiedla. Na przykład przy Targowej

jest taki budynek, przy Targowej siedemdziesiąt. Stworzony cały komplet budynków, co prawda z lat dwudziestych, w którym mieszkali wyłącznie kolejarze.

**MARTYNA MATWIEJUK: To wróćmy jeszcze do tego momentu, w którym kolej zaczyna się rozwijać. Wspomniała pani o tym, że jedną z nich sfinansował car. Ale nie tylko ze względów politycznych kolej powstawała.**

ANNA MIZIKOWSKA: Pierwsza kolej powstawała z powodów politycznych. Natomiast ludzie dostrzegali jej potencjał. Ci inwestorzy, ówcześni bogacze, jak Kronenberg na przykład, dostrzegali potencjał kolei w import, eksport, prawda? Proszę pamiętać, że myśmy na Pradze, mieli taką nietypową sytuację. Tu kończyły się szerokotorowe tory, prowadzące do carskiej Rosji. A po lewej stronie Wisły, już były tory takie zachodniej Europy. W związku z tym, w momencie powstania trzeciej linii kolejowej, czyli linii obwodowej nadwiślańskiej, zaczęliśmy łączyć to, co przyjeżdżało z Mławy, z zaboru pruskiego. Przyjeżdżało do carskiej Rosji. Byliśmy takim węzłem przeładunkowym. No to, stwarza ogromne możliwości finansowe. Kolej terespolska, która powstała w tysiąc osiemset sześćdziesiątym szóstym roku, wyłącznie z pobudek finansowych tak naprawdę. Kronenberg i Bloch, dwaj bankierzy, inwestorzy dostrzegli jej potencjał. Namówili i pozyskali zgody. Oni ją założyli dlatego, żeby importować z Rosji, bogactwa naturalne przede wszystkim. A eksportować wszystkie takie rzeczy, których Rosja nie potrafiła wytworzyć. Czyli na przykład, maszyny rolnicze, dobrze przetopioną stal, jakieś wytwory ze stali. Na początku istnienia kolei na Pradze, powstała stalownia praska. Do dzisiaj stoją niektóre budynki z tej stalowni. Ona zasłynęła tym, że przez dziesięć lat, w tysiąc osiemset siedemdziesiątych latach, produkowała dziewięćdziesiąt parę procent wszystkich torów, które leżały nie tylko w Królestwie Polskim, ale również w Carskiej Rosji. Proszę sobie wyobrazić, ile tego było.

MARTYNA MATWIEJUK: **Yhm.**

ANNA MIZIKOWSKA: To jest taki typowy przykład tego sukcesu fabryki, związanej z koleją. Ponieważ kolej bardzo szybko dostarczała towary, łatwiej było dostarczyć towar, łatwiej było wyeksportować towar, łatwiej było dostarczyć węgiel. W związku z tym, wokół kolei zaczęły powstawać fabryki. Na praskim brzegu, tych fabryk powstawało coraz więcej. I te największe miały później bocznicę kolejową, które doprowadzały bezpośrednio pociągi do fabryki. Więc to też wpłynęło na zmianę obrazu warszawskiej Pragi.

**MARTYNA MATWIEJUK: Można zatem powiedzieć, że ten praski węzeł kolejowy, miał bardzo duże znaczenie, dla całej tej części Europy, w której jesteśmy.**

ANNA MIZIKOWSKA: W pewnym momencie na pewno tak, ogromny. Mam nadzieję, że w przyszłości też tak będzie, no bo najnowsze plany kolejowe, mówią właśnie o czymś takim.

**MARTYNA MATWIEJUK: Terazniejszości również dotyka wystawa w Muzeum Warszawskiej Pragi. My spróbujemy doświadczyć podróży, koleją pod koniec dziewiętnastego wieku. Czy to doświadczenie mocno różniłoby się, od naszego współczesnego.**

ANNA MIZIKOWSKA: To jest jeden z wątków tej wystawy. Tak. Wtedy należało przede wszystkim się umieć spakować w podróż. Nastawić duchowo w ogóle na to, że się wyjeżdża pociągiem, tą wielką maszyną prawda, nowoczesną. Nie bryczką z końmi. Proszę sobie wyobrazić, jaka to była oszałamiająca prędkość, koło trzydziestu kilometrów na godzinę, do pięćdziesięciu w porywach. Więc w porównaniu z taką bryczką, na której się siedziało i podróż trwała dwa dni, no to taki przejazd koleją, to ho, ho. Więc trzeba było pokonać ten strach w sobie. Po czym, należało się spakować. Mówimy na wystawie o tym, jak należało się ubierać w podróż. Kobiecte czasopisma, poświęcały bardzo dużo miejsca temu, jak powinna wyglądać suknia, jak ma być skrojona, z jakiego materiału się nadaje, żeby się nie gnioła, żeby nie sprawiała problemów w podróży, żeby była raczej ciemniejsza, żeby się nie ubrudziła od sadzy. Mówi o tym, czego nie brać w podróż. Jaki kapelusz wypada, jakiego nie. Czy wypada mieć rękawiczki, czy nie należy mieć rękawiczek. Jak zapakować wszystkie swoje rzeczy. Na wystawie prezentujemy, moje ulubione eksponaty. Udało nam się zgromadzić trzy kufry, należące do rodziny Juliana Różyckiego.

MARTYNA MATWIEJUK: **Yhm.**

ANNA MIZIKOWSKA: Czyli tego założyciela bazaru Różyckiego. Oraz jedną ogromną skrzynię podróżną, należącą do rodziny Geberów, którzy mieli pralnię i farbiarnię na Kamionku. W związku z tym, są to takie bardzo praskie obiekty. W tej dużej skrzyni, spokojnie zmieściłyby się cztery dorosłe osoby. Bez specjalnego wysiłku. Tak naprawdę służyła, ona ma w środku taki drążek jak szafy. I służyła do przewozu futer na wieszakach, sukni takich szerszych, prawda, z krynoliną. Te mniejsze kufry, też spokojnie pomieściłyby co najmniej dwójkę dzieci. Były w trzech rozmiarach. I do tego jeszcze dochodzi pudło na kapelusze. Bo oczywiście, nawet mężczyźni mieli kapelusze, które trzeba było przewozić w pudle. Więc dużo czasu poświęcano na to, żeby to spakować. Na pewno trzeba wziąć tragarza, bo nikt nie przeniesie takiego pudła sam. I były specjalne wagony, do których pakowano bagaże. Więc panna, która zjawiała się, pani, która zjawiała się na dworcu, z całą pewnością tego bagażu nie przenosiła sama. No i w pewnym momencie docierano na dworzec. Z tym dotarciem na dworzec, też było różnie bo nie udało się doprowadzić do końca trasy, która miała łączyć Dworzec Wiedeński na lewym brzegu Wisły z Dworcem Petersburskim, na prawym brzegu Wisły. I w tym miejscu powstały pierwsze tramwaje konne, takie powiązane właśnie z tą koleją. Specjalnie po to, żeby dowozić pasażerów z lewego brzegu na stronę praską. Więc można było podróżować tym tramwajem. Na wystawie pokazujemy jak ten tramwaj wyglądał. Proszę sobie wyobrazić, że on na górze ma takie ławeczki, na których się siedziało na dachu. Ja sobie nie wyobrażam. Nie miałabym odwagi. Ale widocznie ktoś wchodził po drabinie i siadał na dachu tego tramwaju. Więc trzeba było przejechać przez Most Kierbedzia, trzeba było wysiąść na dworcu. Mamy taki zapis z bardzo ciekawej powieści sensacyjnej, z tysiąc osiemset sześćdziesiątego szóstego roku. „Ofiary wampirów” tytuł, gdzie książę śledząc kogoś, biegnąc za kimś, wsiada do bryczki, jedzie spod Zamku Królewskiego nowym zjazdem Mostem Kierbedzia do Dworca Petersburskiego. No ale na Moście Kierbedzia jest korek, wóz się przewrócił, nie da się przejechać. I on na tym moście słyszy, jak trąbi pociąg, który właśnie odjeżdża. Proszę sobie wyobrazić, jak to musiało wyglądać niesamowicie. Ten dworzec był trochę bliżej. Jest takie zdjęcie Brandla, z wieży Zamku Królewskiego, na którym widać gdzie ten dworzec był. I jak patrzymy ze strony Zamku Królewskiego, widać cerkiew. I w zasadzie tuż za cerkwią, widać bok tego dworca. On był po tej stronie co cerkiew. Mniej więcej w tym miejscu, gdzie w tej chwili jest Dyrekcja Kolei

Państwowych, więc troszeczkę się ta lokalizacja dworców zmienia w czasie. No więc, trzeba było na ten dworzec dojechać. I niestety, nie udało mi się na wystawie zaprezentować, jak ten dworzec pachniał.

MARTYNA MATWIEJUK: **Yhm.**

ANNA MIZIKOWSKA: Natomiast to, musiało być niezwykle zjawisko. Bo proszę sobie uświadomić, że tak. Same pociągi parowe pachniały. To była przecież sadza, to była para wodna, palony ogień. To był olej, którym tłuszczono osie kół. Ludzie na dworcu, na pewno pachnieli, ponieważ były to trzy klasy podróżujących. A więc, mamy ryciny na których widać poczekalnię trzeciej klasy, w którym na pewno był straszny zaduch i straszny aromat. Ale też ludzie, wyciągali swoje futra ze skrzyń, żeby gdzieś pojechać, prawda? Więc te futra na pewno pachniały naftaliną. Proszę sobie wyobrazić, jak taki dworzec pachniał.

♪ [PRZECIĄGŁY DŹWIĘK]

MARTYNA MATWIEJUK: **Gdybyśmy nanieśli na współczesną mapę Warszawy, te wszystkie dworce. Te tory, o których ta wystawa traktuje. Czego brakuje a co tylko zmieniło swój kształt.**

ANNA MIZIKOWSKA: To jest trudne pytanie. Na pewno zauważalne jest, jak wędrowały dworce kolejowe. I zarówno Dworzec Wileński, który jest pokłosiem Dworca Petersburskiego. Jak Dworzec Wschodni, który jest następstwem Dworca Terespolskiego. One bardzo wędrowały w terenie i pan kartograf, pan Witold Pietrusiewicz, zrobił dla nas takie mapy, na których naniósł dawną infrastrukturę kolejową, w stosunku do tego, co jest dzisiaj. Różnią się również przebiegi torów. Na przykład, wybudowanie trasy WZ, czyli Alei Solidarności spowodowało, że wszystkie tory Kolei Petersburskiej, musiały się przesunąć tam, gdzie kiedyś były tory albo bocznicowe albo towarowe. W każdym razie, te pasażerskie dzisiejsze, to są dawne tory kolei petersburskiej, ale nie te główne. Widać, jak rozwijały się dzielnice i jak ginęły dzielnice. Dzielnica Nowe Bródno, która powstawała wokół Kolei Nadwiślańskiej. I to była taka dzielnica, typowo kolejarska. Ona się składała z drewnianych domków, z kurników, ptaszarni, tego typu rzeczy. W zasadzie już prawie nie ma nic po tym, żadnego śladu. No ale w tym miejscu stoją bloki, których pewnie by tam nie było, gdyby nie ta kolej. Co się zmienia. Zarys całej Pragi jest podzielony torami kolejowymi. Grochów, Bródno są oddzielone. Praga Południe od Pragi Północ jest oddzielona. Myślę, że to się będzie zmieniało w czasie. Jak czytam te plany, to mają być różnego rodzaju tunele, przejazdy i tak dalej. No ale zobaczymy. Słyszę też o, no szkodliwych moim zdaniem planach, wyburzania wiaduktów historycznych i zastępowania ich nowymi. Przy okazji modernizacji linii wschodniej, czyli linii średnicowej.

MARTYNA MATWIEJUK: **Mam cały czas w głowie zapach tej naftaliny, o której pani wspominała przed chwilą. Przypominam sobie też rzeczywiście, to ogromne wręcz kufry, prezentowane na wystawie. Myślę sobie, że podróż, to była taka mała przeprowadzka w tamtych czasach. I zatrzymajmy się jeszcze na chwilę, przy tych obiektach, prezentowanych na wystawie. Bo zobaczą tam też państwo, choćby model pociągu pendolino, czy bardzo ciekawą tabliczkę, z Mostu Kierbedzia. Skąd pochodzą te eksponowane obiekty.**

ANNA MIZIKOWSKA: Muzeum Warszawy ma w swoich zbiorach, chyba cztery czy pięć takich tabliczek. Wszystkie pochodzą z filarów Mostu Kierbedzia. W czasie drugiej wojny światowej, Most Kierbedzia uległ zniszczeniu. Natomiast no, filary zostały. I przy odbudowie te tabliczki trafiły do muzeum. Owszem, są niesamowite. Są napisane cyrylicą. Miedziane. Bardzo piękne, błyszczące. Napis jest trudno widoczny. Ale na wszelki wypadek, przepisałam co tam jest napisane. Tam jest napisane, że car ufundował ten most i tak dalej. Natomiast, jeżeli chodzi o model pendolino, wypożyczył nam go producent pendolino. Jest to unikat, ponieważ to jest model, który normalnie stoi w zarządzie tej spółki. Na takim mało dostępnym miejscu dla zwykłych śmiertelników. Model ma trzy metry. Jest podświetlany. Można zajrzeć do środka, bo ma trochę odkrojony kawałek dachu i można zobaczyć, jak w środku wygląda. No robi wrażenie, naprawdę. Jak przyjechał, panowie techniczni, którzy montują wystawę, natychmiast się zgromadzili i potraktowali to jako zabawkę, tak.

**MARTYNA MATWIEJUK: To wyjątkowa okazja, by zobaczyć ten model w Muzeum Warszawskiej Pragi. Ale to nie jest wystawa tylko dla mikoli. Kto odwiedza tę ekspozycję.**

ANNA MIZIKOWSKA: Mam nadzieję, że wystawa trafia do wszystkich odbiorców. Oczywiście nie ma czegoś, co jest dla każdego. Więc myślę, że no najbardziej oczywiście zainteresowani będą warszawiacy i ludzie zainteresowani koleją. Ale z drugiej strony, oni wytykają mi już. O, o tym pani nie powiedziała, o tym pani nie powiedziała, i o tym pani nie powiedziała. Więc tłumaczę, że wystawa ma być również dla ludzi, którzy o kolei nic nie wiedzą. Są w takim punkcie wyjścia, jak ja byłam dwa lata temu. I tak naprawdę, musiałam dokonywać ostrej selekcji, żeby nie wejść zbyt głęboko w fachowe jakieś terminy. Wystawa jest dla ludzi, którzy interesują się ekologią, ponieważ jedna część tej wystawy, poświęcona jest przyszłości kolei i jej znaczeniu dla ekologii właśnie. To jest najbardziej ekologiczny środek transportu, w porównaniu z samolotem, samochodem. Temu jesteśmy jakby bliscy i chciałabym tam zareklamować między innymi dwa blogi kolejowe, które mówią o tym, jak podróżować koleją przez Europę. Jest to coś, co ja bym chciała robić. I coś, czemu już widzę, że część ludzi na świecie się oddaje. Wystawa jest dla ludzi zainteresowanych właśnie sama podróżą, jako taką. Nawiązujemy do tego jak w kulturze zaistniała podróż. Fragment, na przykład „Niesforny Dyzio w pociągu”. To jest taki właśnie kawałek literacki, którego na ogół nie lubimy, bo to lektura szkolna. Ale faktycznie, oddaje nastrój tego, jak jedziemy z dzieckiem w przedziale. Nieswoim dzieckiem. Nawiązujemy do tego, jak w ogóle dworce zaistniały w pop kulturze. Szczególnie dworzec wschodni, który był i w „Złym” Tyrmanda. I śpiewał o nim Pablopavo. I namalowała go dwudziestoparoletnia Anna Libera. W związku z tym, cały czas jest to coś, co istnieje gdzieś tam w tej świadomości Warszawiaków. Wystawa może również być interesująca dla dzieci, choć nie była dla dzieci tworzona. Myślę, że dzieci przykują tutaj trzy modele pociągów. Właśnie pendolino, dwóch lokomotyw parowych wąskotorowej i takiej przemysłowej typowo. I malutkie kolejki piko, które jeżdżą po stole, przed wejściem do wystawy. Myślę, że dla dzieci może być interesujący mundur kolejarza. W zasadzie inżyniera kolejnictwa linii petersburskiej. Czy suknia pani, która podróżowała, czy te skrzynie właśnie podróżne. Więc mam nadzieję, że wielu ludzi zainteresuje ta wystawa.

**MARTYNA MATWIEJUK: Ekspozycję mogą państwo zobaczyć w Muzeum Warszawskiej Pragi, do piętnastego października. Przy okazji zapraszamy też na**

**weekend modelarski. A także do zagrania w grę terenową, w ramach aplikacji Geocaching. No myślę, że to jest bardzo ciekawy sposób odkrywania nie tylko historii kolei ale przede wszystkim historii Pragi. Anna Mizikowska z Muzeum Warszawskiej Pragi była dziś moim gościem. Bardzo dziękuję.**

ANNA MIZIKOWSKA: Dziękuję.

♪ [PRZECIĄGŁY DŹWIĘK]

LEKTOR: Audycje kulturalne – w dobrym tonie.