

Zapomniane metro z lat pięćdziesiątych

Historia budowy pierwszej i drugiej linii metra w Warszawie realizowanych współcześnie od 1983 roku są dość dobrze znane. Znacznie mniej znany jest epizod pierwszej próby zbudowania elektrycznej kolei podziemnej w Warszawie jaki miał miejsce w latach pięćdziesiątych XX wieku. W Polsce Ludowej przez kilkanaście lat o tej zapomnianej budowie nie można było nawet mówić i pisać w mediach – bronił przed tym odpowiedni zapis cenzury – Głównego Urzędu Kontroli Prasy, Publikacji i Widowisk.

Wagony z czołgami pod Wisłą

Pierwsze powojenne prace nad projektem metra w Warszawie prowadziło od 1948 r. Biuro Projektów Szybkiej Kolei Miejskiej kierowane przez inż. Mieczysława Krajewskiego. Szczegółowy projekt powstał w 1949 r. zakładał on budowę linii północ-południe, łączącą Żoliborz i Mokotów ze Śródmieściem.

Narastający konflikt Wschód-Zachód, który rychło przerodził się w tzw. zimną wojnę spowodował, że do planowania metra w Warszawie włączyli się wojskowi, a dokładniej mówiąc oficerowie Armii Radzieckiej zajmujący w Ludowym Wojsku Polskim niemal wszystkie kluczowe stanowiska dowódcze. Jednym z nich był – generał broni Jurij (Jerzy) Wiaczesławowicz Brodziłowski (1900-1983), pochodzący z mieszanej polsko-rosyjskiej rodziny, urodzony w Ostrowi Mazowieckiej. Brodziłowski pełnił na przełomie lat czterdziestych i pięćdziesiątych funkcję szefa wojsk inżynieryjno-saperskich LWP, a w późniejszych latach Szefa Sztabu LWP. Podobno to właśnie osobiście Brodziłowski zażądał od władz cywilnych, aby budowę rozpocząć w technice metra głębokiego tj. z tunelami poprowadzonymi ok. 40 metrów pod powierzchnią ziemi. Jak najszybciej tunel metra przekroczyć miał Wisłę z Pragi do Śródmieścia.

Głębokie metro w Warszawie nie miało być bynajmniej schronem przeciwoatomowym – los ludności cywilnej nie znajdował się wysoko w priorytetach radzieckich generałów. Chodziło o zbudowanie trudnej do zniszczenia przez lotnictwo NATO przeprawy kolejowej przez Wisłę, którą można by szybko przemieszczać transporty wojskowe na strategicznym kierunku wschód-zachód. Rozmiary tunelu pod Wisłą umożliwić miały przejazd wagonów kolejowych, w tym szczególnie ciężkich lor załadowanych pojazdami pancernymi.

Z Żoliborza i Targówka do Śródmieścia

14 grudnia 1950 r. Rząd PRL podjął „Uchwałę o projektowaniu i budowie metra w Warszawie”. Dokument ten powoływał do istnienia Biuro Projektów Metroprojekt (kontynuujący dotychczasowe prace Biura Projektów Szybkiej Kolei Miejskiej) oraz Zarząd Budowy Metra. Przewidywano, że w ciągu piętnastu lat powstanie 36,5 km linii kolejki podziemnej. Dalekosiężne plany przewidywały zbudowanie systemu linii łączących Młociny i Służewiec, Wolę i Grochów, Plac Narutowicza i Żerań. W pierwszym etapie zaplanowanym na lata 1951-1956, powstać miał odcinek linii pomiędzy Żoliborzem a placem Unii Lubelskiej z odgałęzieniem na Pragę o łącznej

długości 11 km. Dla Metroprojektu zbudowano na rogu ulic Marszałkowskiej i Wilczej okazały biurowiec, zaś dla ekip budowlano-montażowych trzy bazy materiałowo-sprzętowe oraz hotele robotnicze.

Zgodnie z opracowanym w 1951 r. szczegółowym planem pierwsza linia o długości 7,5 km przebiegać miała od żoliborskiego placu Wilsona wzdłuż ulicy Marszałkowskiej do pl. Unii Lubelskiej. Miały znaleźć się na niej następujące stacje: Plac Komuny Paryskiej – Dworzec Gdański – Muranów – Plac Dzierżyńskiego – Próżna – Plac Defilad – Plac Konstytucji (MDM) – Plac Unii Lubelskiej. Od stacji Próżna w kierunku wschodnim odchodzić miała odnoga linii prowadząca tunelami pod dnem Wisły na Targówek, gdzie dogodnie można by połączyć tory metra z liniami kolejowymi prowadzącymi na wschód, zgodnie z wspomnianymi powyżej życzeniami radzieckich wojskowych. Na odnodze do Targówka znaleźć się miały trzy stacje pośrednie: Plac Teatralny po lewej i Dworzec Wileński oraz ul. Szwedzka po prawej stronie Wisły. Dodatkowo przewidziano połączenie techniczne stacji Plac Teatralny ze stacją Plac Dzierżyńskiego. Prawobrzeżny odcinek kończyć się miał na Targówku Przemysłowym, gdzie przy ulicy Matuszewskiej planowano zbudowanie zajezdni. Pociągi metra miały tam wyjeżdżać na powierzchnię. Na terenie niedosłej stacji techniczno-postojowej mieściły się później przez długie lata Warszawskie Zakłady Telewizyjne, a obecnie jest tam zlokalizowany zakład produkcyjny należący do koncernu Procter & Gamble.

Budowa metra miała wysoki priorytet w ówczesnym kierownictwie partyjno-państwowym, zajmując poczesne miejsce w Planie Sześcioletnim. Prezydent PRL Bolesław Bierut osobiście wręczał odznaczenia projektantom powstającej kolejki podziemnej: dyrektor Metroprojektu inż. Mieczysław Krajewski został odznaczony orderem Sztandaru Pracy I klasy, a inni pracownicy otrzymali Krzyże Zasługi.

W założeniach planistów z lat pięćdziesiątych nie przewidywano łączenia linii warszawskiego metra z kolejami podmiejskimi, ale dla wygody pasażerów podmiejskich dworce Warszawa Śródmieście i Warszawa Gdańska miały mieć połączenie z metrem przez specjalne pomieszczenia holi kasowych. Na stacji przy skrzyżowaniu ulicy Marszałkowskiej i Alej Jerozolimskich przewidziany był trzeci peron, specjalnie dla przyjeżdżających do stolicy licznych wycieczek.

Pociągi metra składać się miały z 6 wagonów i kursować w godzinach szczytu co dwie minuty. Założono, że w 1957 r. metro będzie przewozić w godzinach szczytu w ciągu godziny 45 tys. pasażerów (0,5 mln na dobę). Metro miało być czynne 20 godzin dziennie. Na lata 1957-65 zaplanowano budowę kolejnych linii o łącznej długości 25,5 km. Zapewne gdzieś w lewobrzeżnej Warszawie zaplanowano połączenie tuneli metra z siecią kolejową PKP dla spełnienia żądań dotyczących tunelowej przeprawy kolejowej pod Wisłą na wypadek wojny.

Walka z kurzawką

Warszawa położona jest na trudnym dla budownictwa terenie geologicznym. Na głębokości kilkunastu – kilkudziesięciu metrów występują drobnoziarniste luźne osady z piasku i mułu nasyconego wodą pod ciśnieniem. Podczas odsłonięcia przy pracach górniczych i budowlanych kurzawka upłynnia się i zachowuje się jak gęsta ciecz wytłaczana przez powstały otwór ciśnieniem wód gruntowych. Warszawscy budowniczowie metra boleśnie zetknęli się z tym żywiołem podczas prac tak podczas opisywanych tu prac z lat pięćdziesiątych, jak też w czasach

nam współczesnych... W sierpniu 2012 roku, gdy kurzawka wdarła się na budowaną nad Wisłą stację Centrum Nauki Kopernik. Gdy w czerwcu 1951 r. rozpoczęto drążenie pionowych szybów w pobliżu przyszłej stacji problem kurzawki pojawił się niemal natychmiast. W ciągu doby udawało się pogłębiać szyby o zaledwie ok. 0,5 metra. Wszelkimi możliwymi sposobami starano się obniżyć poziom wód gruntowych. Stosowano m.in. metody wykorzystujące sprężone powietrze i mrożenie gruntu.

Drążenie tuneli odbywać się miało przy wykorzystaniu górniczych tarcz drążących. Najgłębszymi tunelami miały być linie na obszarze Śródmieścia i połączenie z Pragą pod dnem Wisły. Poza obszarem śródmiejskim tunele przebiegać miały kilkanaście metrów pod ziemią. Tunele szlakowe miały mieć średnicę 6 metrów z obudowami z tzw. tubingów żeliwnych lub żelbetonowych. Wewnętrzna średnica obudowy tunelu wynosiła 5,6 m. Tarcza drążąca tunel szlakowy wędrować miała pod ziemią z szybkością ok. 100 metrów na miesiąc. Głęboko położone stacje zaplanowano drążyć podobnie jak tunele szlakowe: tarczami drążącymi o średnicy aż 9,5 metra.

W pierwszą rocznicę rozpoczęcia prac – latem 1952 r. w Warszawie trwały prace przy 15 pionowych szybach – dwa z nich zdołano już ukończyć. W grudniu 1952 r. po raz pierwszy w stolicy pracujący na budowie metra górnicy obchodzili swe tradycyjne święto – Barbórkę. Władze otrzymały wówczas tryumfalny meldunek o przekroczeniu planu produkcyjnego o 20%.

Przygotowywano się również do zapewnienia reprezentacyjnego wyglądu stacjom metra - rozpisano konkurs architektoniczny na projekt stacji Plac Teatralny, który wygrał zespół profesora Jana Bogusławskiego (1910-1982) z Wydziału Architektury Politechniki Warszawskiej ze współpracownikami: artystą malarzem E. Czarneckim i inż. arch. A. Bogusławskim. Warto tu wspomnieć, że prof. Bogusławski był autorem projektu polskiego pawilonu na Wystawę Światową w Nowym Jorku w 1939 r.

1953 r. – zahamowanie prac

Do 1953 roku na terenie Warszawy gotowe już było 17 szybów pionowych o różnym stopniu zaawansowania: jeden, oznaczony S-0 o średnicy 10 m zlokalizowany przy ul. Naczelnikowskiej i szesnaście o średnicy 6 m: S-1 przy ul. Szwedzkiej, S-3 przy budynku Gimnazjum im. Władysława IV na rogu ulic Zygmuntowskiej i Targowej, S-3a przy Dworcu Wileńskim (ul. Białostocka), S-4 przy ul. Panieńskiej, S-4a przy ul. Mariensztat, S-6 i S-8 w Ogrodzie Saskim, S-7 na Placu Dąbrowskiego, S-7b na ul. Próżnej, S-9a przy Arsenale na ul. Długiej, S-13a i S-13c przy Dworcu Gdańskim i S-17a przy ul. Nowogrodzkiej, S-21b przy ul. Puławskiej i S-22a przy ul. Radzywińskiej.

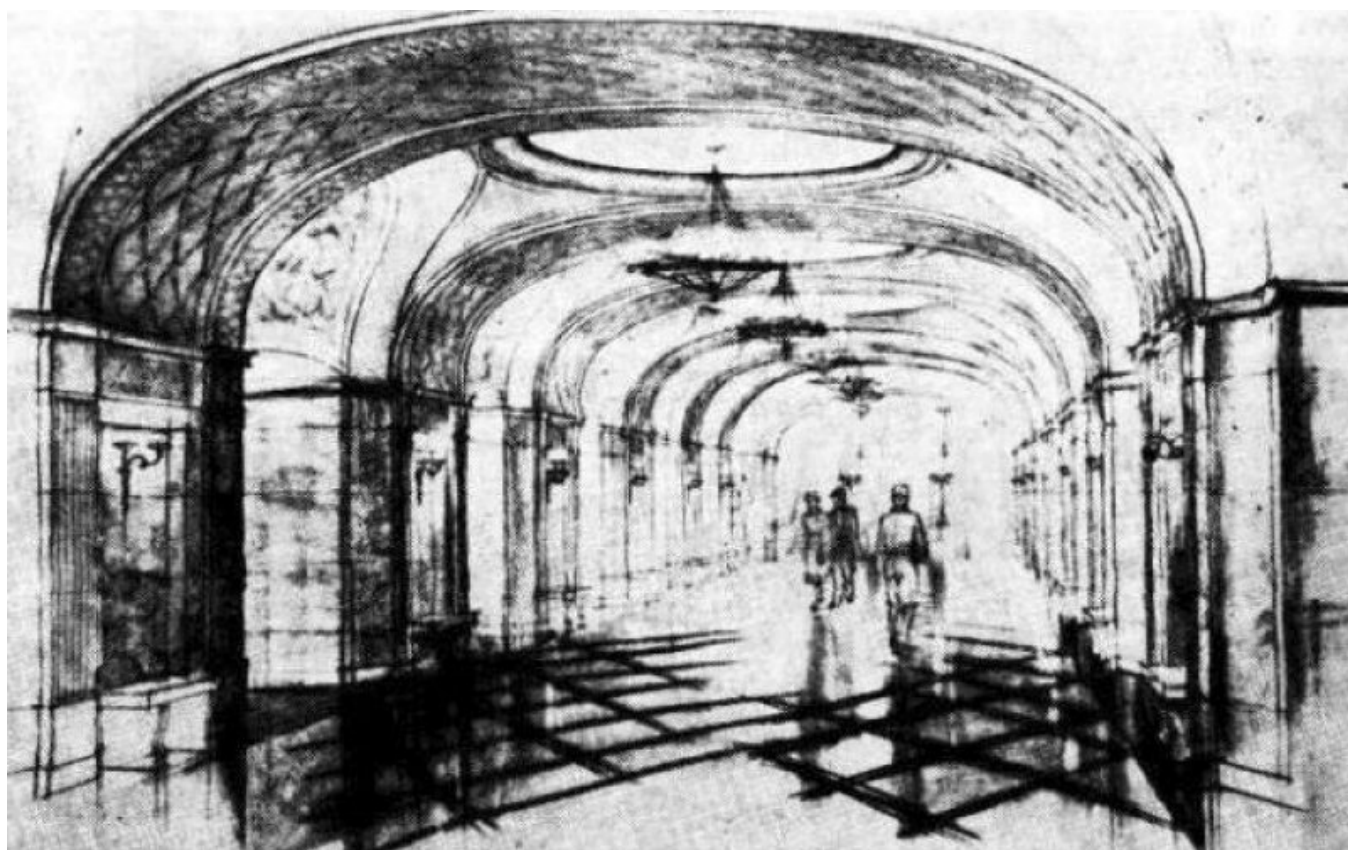
Prace przy budowie metra głębokiego w Warszawie okazały się niezwykle trudne i kosztowne, trudne do udźwignięcia przez gospodarkę kraju dźwigającego się dopiero ze straszliwych zniszczeń II wojny światowej i dodatkowo obciążonego koniecznością wspierania eksportu rewolucji socjalistycznej do różnych odległych regionów świata – m.in. w Korei, gdzie w latach 1950-53 zimna wojna przeszła do fazy gorącej.

W końcu 1953 r. polskie kierownictwo partyjno-państwowe podjęło decyzję o wstrzymaniu budowy metra w większości miejsc na terenie Warszawy. Wydano polecenie zdemontowania zainstalowanych już urządzeń. Wykonane już pionowe szyby miały zostać zalane samoczynnie, bądź w sposób wymuszony do poziomu wód gruntowych. Zalewanie wyrobisk trwało aż do 1957 r. Każdy z likwidowanych szybów przykrywany był na zakończenie prefabrykowanym stropem układanym 2,5 metra pod powierzchnią ziemi.

1954-1960 – odcinek doświadczalny na Pradze

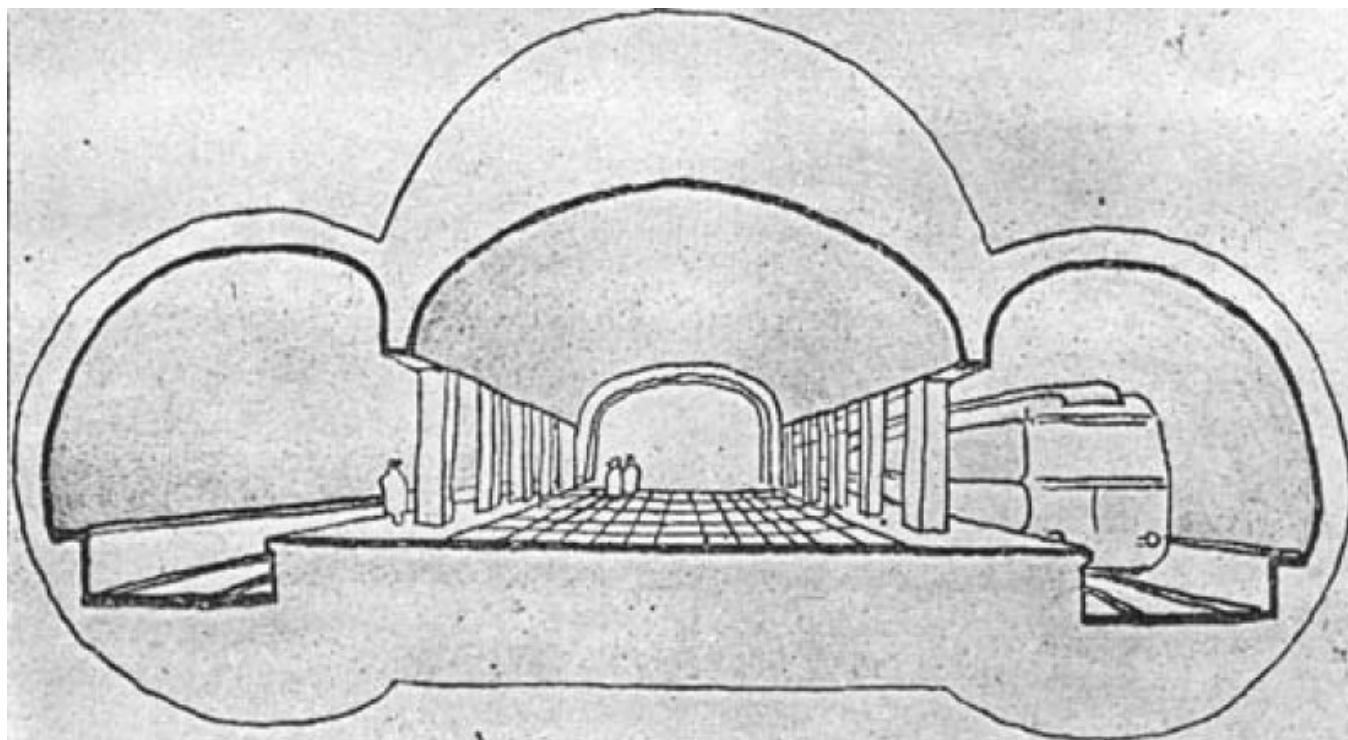
Po decyzji władz prace nad metrem w lewobrzeżnej Warszawie w zasadzie ustały. Inaczej było na Targówku Przemysłowym – tu budowę kontynuowano, zapewne licząc na zmianę planów w przyszłości. Począwszy od szybów S-22a (Radzymińska) i S-0 (Naczelnikowska) przystąpiono do budowy poziomych tuneli metra. W latach 1954-57 w pobliżu ulic Szwedzkiej, Radzymińskiej i Naczelnikowskiej wybudowano pod ziemią potężną komorę rozjazdową i odcinek tunelu szlakowego o długości 1300 metrów. Tunel szlakowy wykonano tarczą o średnicy zewnętrznej 6 metrów. Obudowę stanowiły w przeważającej części tubingi żeliwne pochodzące z odlewni w Nowej Soli. Powstały na Pradze odcinek doświadczalny metra był znacznie zaawansowany. W tunelu jeździły już nawet górnicze elektrowozy. Jednak wkrótce zapadły kolejne decyzje definitywnie kończące budowę metra głębokiego w Warszawie. Ostatnie prace wykonano w 1960 r. Komorę rozjazdową zdecydowano zalać wodami gruntowymi. Podobny los spotkał część tunelu szlakowego. W pozostałej, suchej części tunelu na długie lata ulokowała swe magazyny... Centralna Piwnica Win Importowanych, która korzystała zeń aż do 2006 r.

Blokada informacyjna nałożona przez cenzurę na wszelkie informacje związane z budową metra w Warszawie wynikała zapewne z chęci zatuszowania fiaska tej jednej ze sztandarowych inwestycji wczesnego PRL-u.



Szkic architektoniczny jednej z projektowanych stacji metra w Warszawie

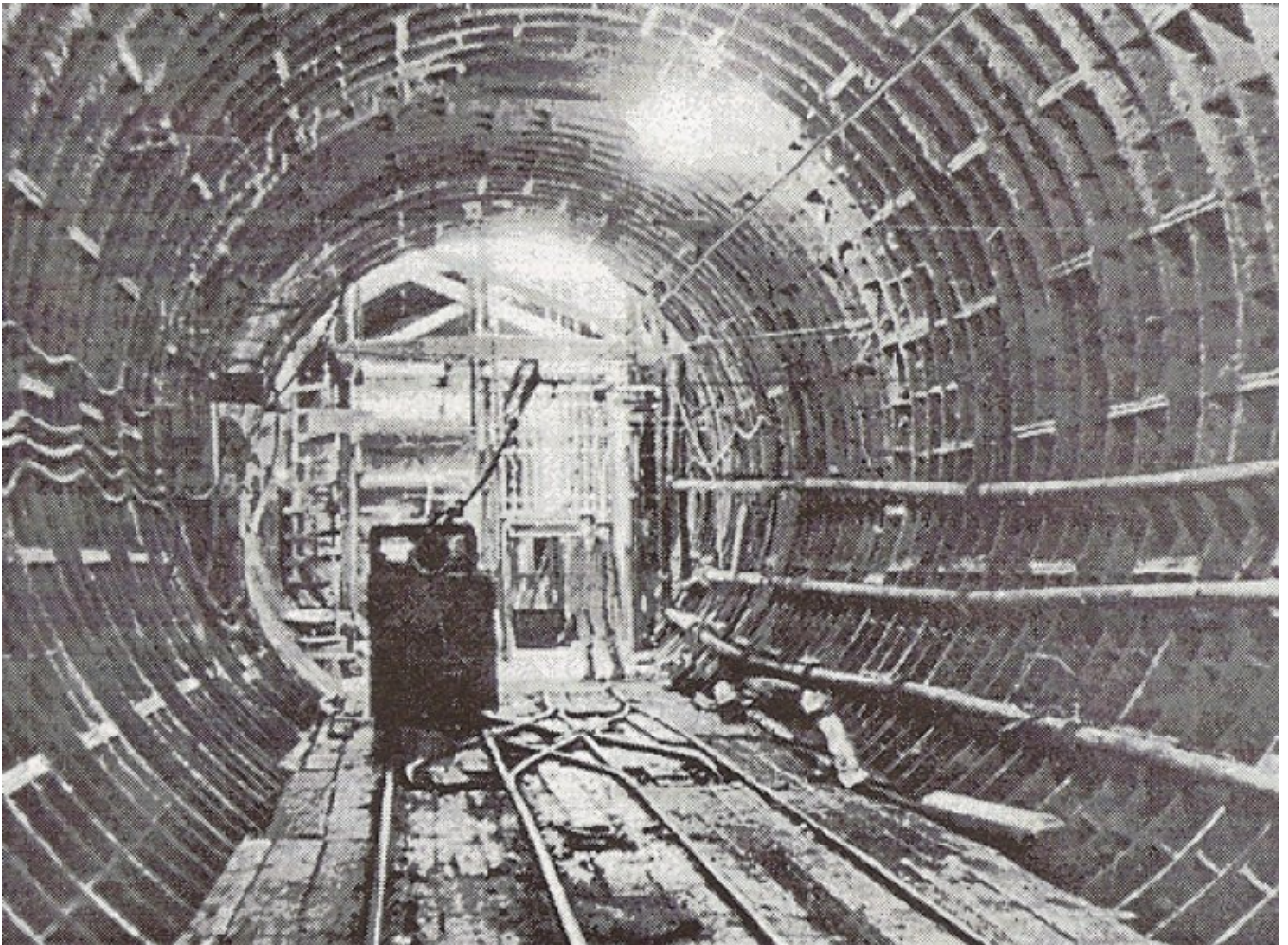




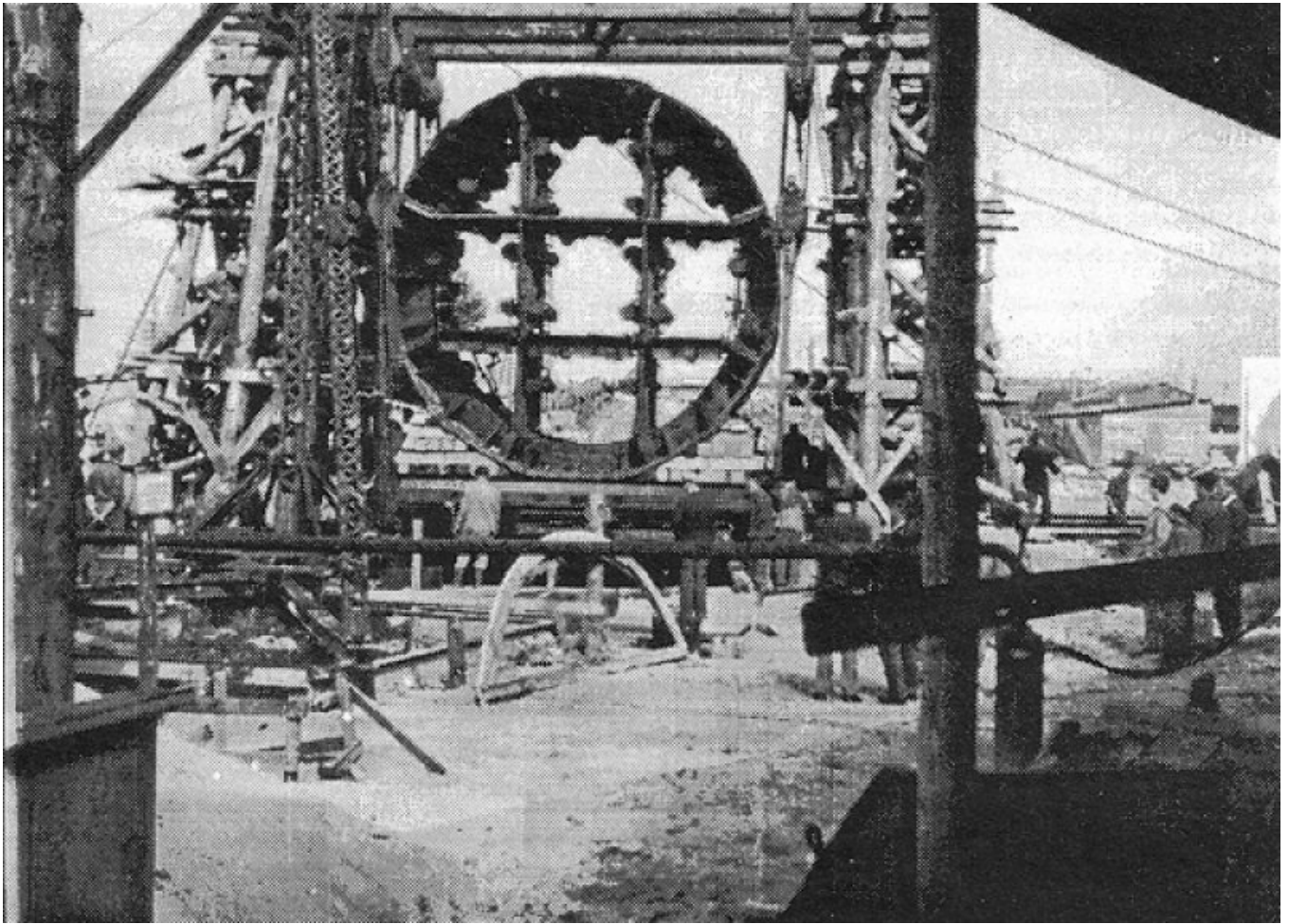
Przekrój poprzeczny stacji warszawskiego metra głębokiego



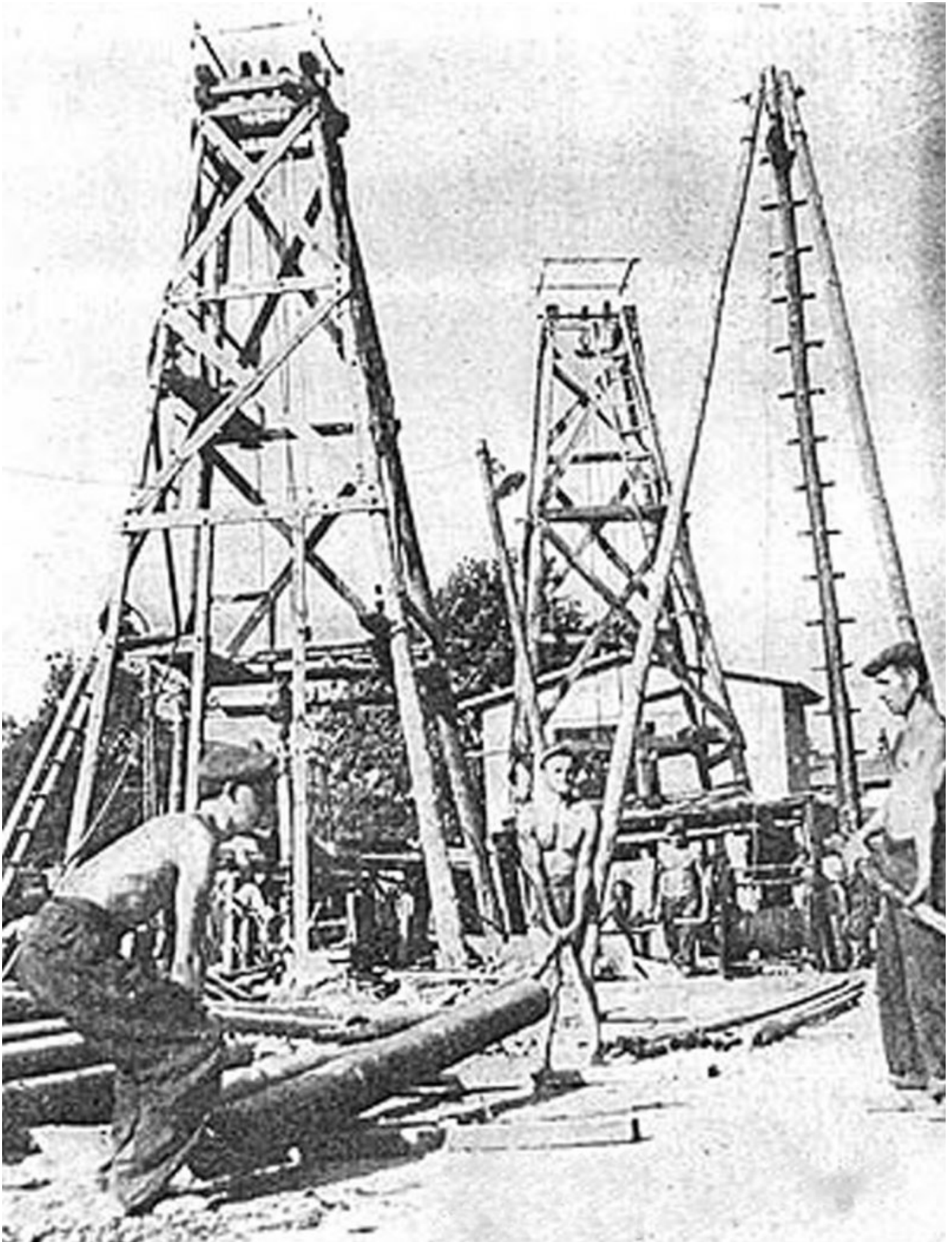
Budowniczoje warszawskiego metra na paradyje pierwszomajowej na skrzyżowaniu Alej Jerozolimskich i Nowego Światu niosą transparent: „Metro Moskwy wzorem dla metro Warszawy”



Wnętrze tunelu szlakowego na Targówku. Uwagę zwraca prowizoryczne torowisko z elektrowozem górniczym



Tarcza używana do drążenia tuneli

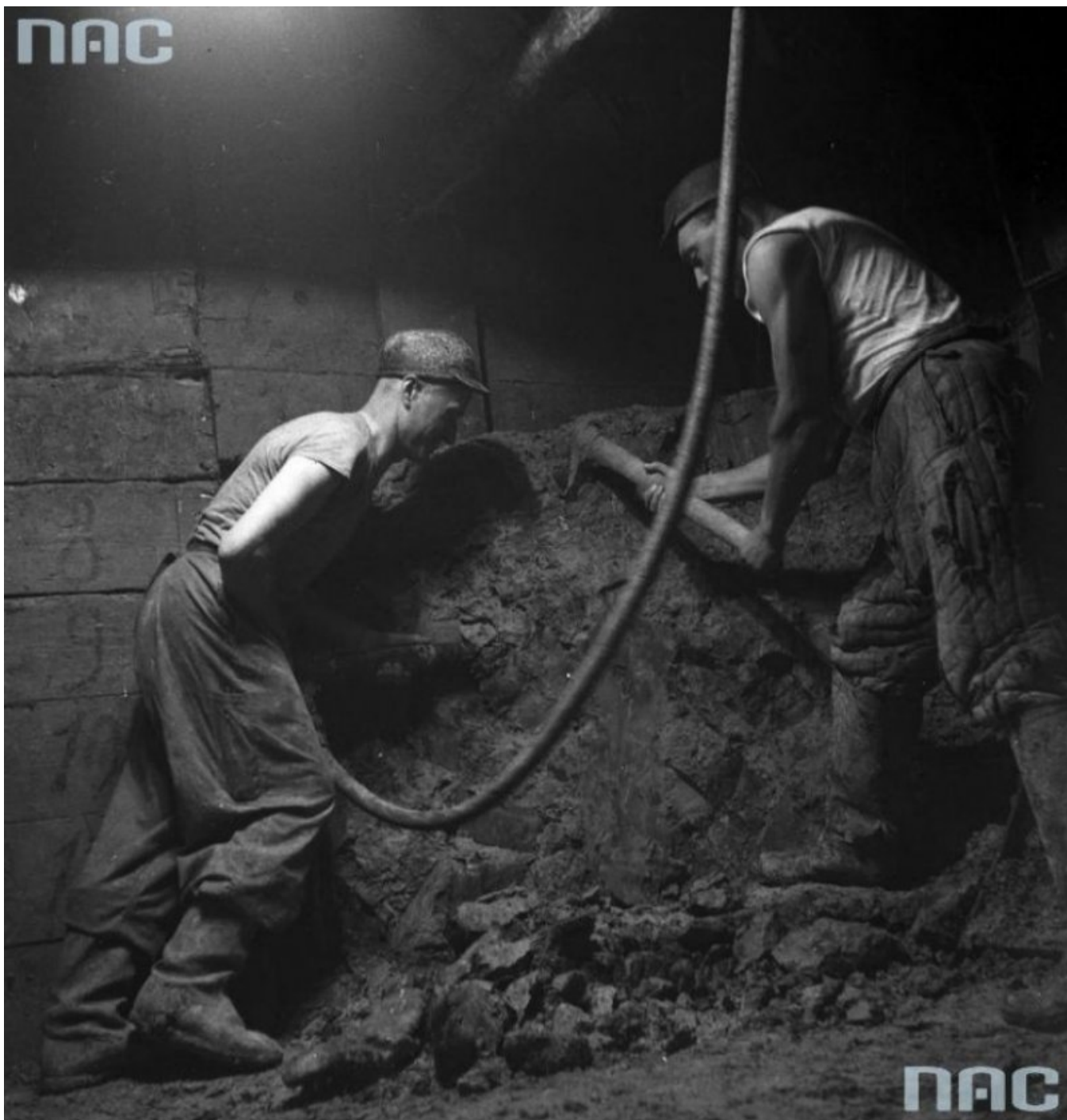


Drażenie pionowego szybu



Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 51-220-3

Górnicy przy drążeniu tunelu metra warszawskiego [fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe]



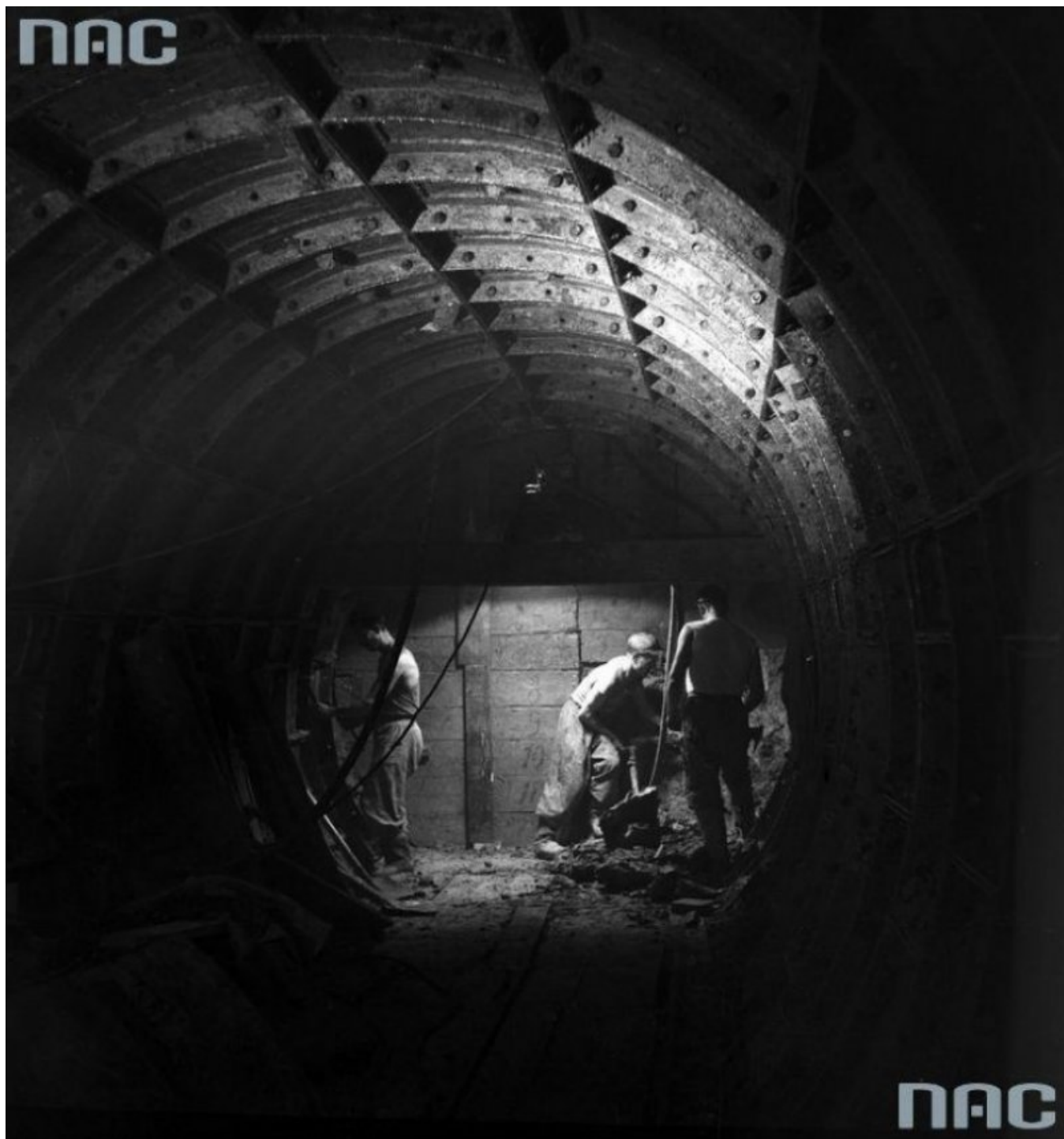
Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 51-220-11

Wiele prac wykonywano ręcznie, przy znikomym poziomie mechanizacji i automatyzacji [fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe]



Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 51-220-9

Ręczne zabezpieczanie tunelu szlakowego [fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe]



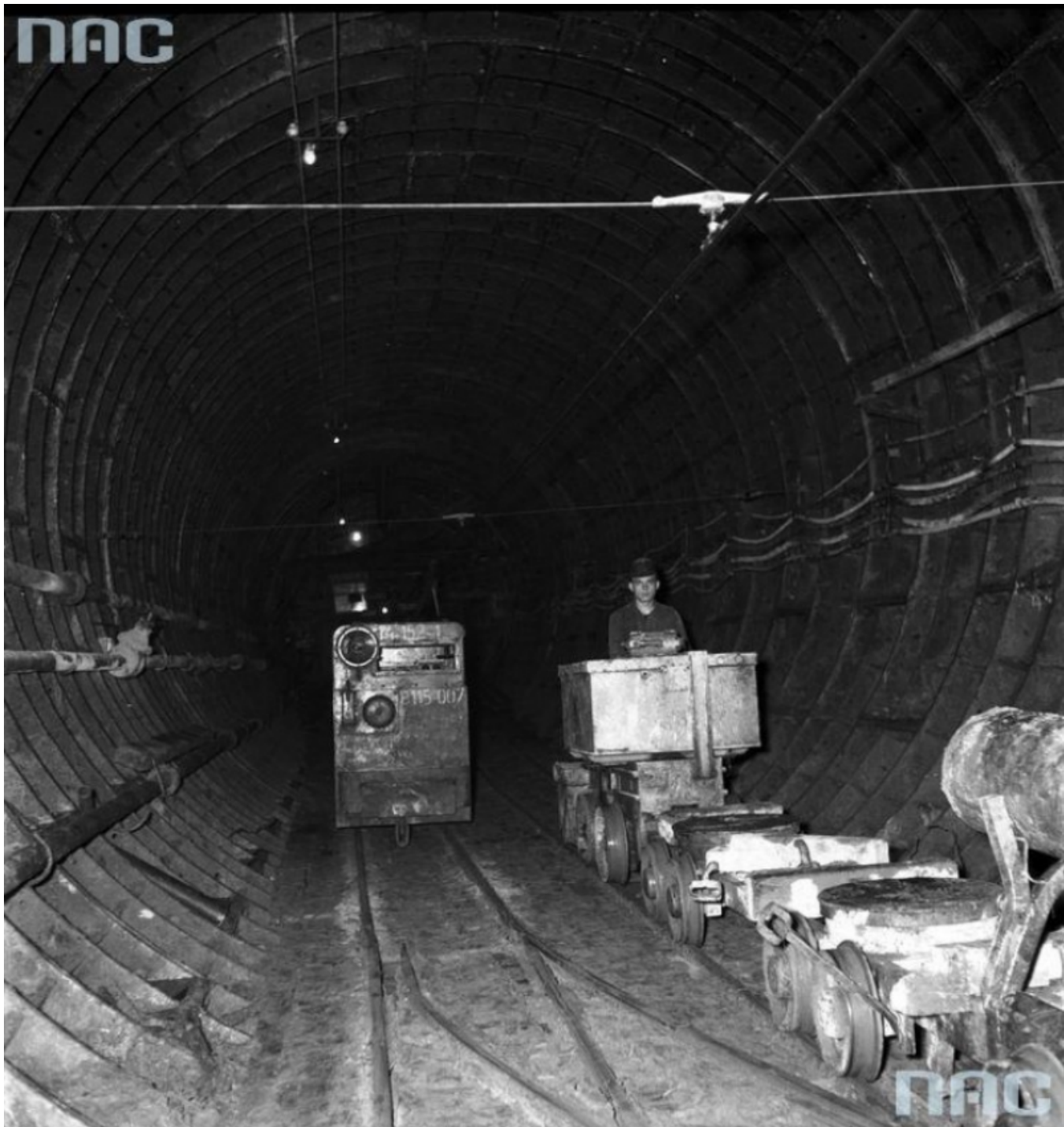
Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 51-220-12

Tunel szlakowy ułożony z żeliwnych tubingów [fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe]



Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 51-220-20

Potężne podziemne pomieszczenia powstałe w ramach zapomnianej budowy [fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe]



Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 51-220-21

Tymczasowe torowiska dla kolejki górniczej wewnątrz tuneli warszawskiego metra [fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe]