

Sławomir Łotysz\*

## POZA PRZESTRZENIĄ: ARCHITEKTURA STACJI KOLEI PODZIEMNEJ

### OUT OF SPACE: THE ARCHITECTURE OF SUBWAY'S STATIONS

Gdy mówimy o przestrzeni miejskiej, mamy zwykle na myśli otaczającą nas tkankę miasta tworzoną przede wszystkim przez budowle okalające ulice i place. Czy w podobny sposób postrzegamy elementy podziemnej infrastruktury technicznej? Jej część stanowią stacje kolei podziemnej, ukształtowane przede wszystkim przez czynniki natury inżynierskiej. W ponad stu miastach świata z metra korzysta dziennie wiele milionów pasażerów, i dla nich obiekty te stanowią ważny element współtworzący przestrzeń, w otoczeniu której przebywają po kilka godzin dziennie; przestrzeń poza przestrzenią miasta.

*Słowa kluczowe: kolej podziemna, stacje metra, infrastruktura techniczna, architektura transportowa*

When we are talking about urban space, we mostly think about a pattern of buildings and works of architecture framing the streets and the city's squares. But how do we consider the structures hidden out of sight of an ordinary pedestrian, like subway stations? Being a part of subterranean infrastructure, they were shaped mainly by engineers, according to local geological conditions rather than architectural styles from above the surface. But for millions of people traveling daily by metro worldwide, those structures are limits forming subterranean space – out of city space.

*Keywords: underground railway, subway station, urban infrastructure, transportation architecture*

Choć to stwierdzenie banalne i dość ogólne, przestrzeń ulic i placów naszych miast wyznaczają obiekty architektoniczne – dzieła architektury, zwykłe domy, brzydkie rudery. Co jednak z obiektami, których na co dzień nie widać, które, skrywając się w podziemiach, pełnią rolę służebne, i bez których o normalnym funkcjonowaniu organizmu miejskiego nie byłoby mowy? Pominąwszy urządzenia należące do rozma-

itych sieci infrastruktury technicznej, z natury niedostępnych dla przeciętnego mieszkańca miasta, zajmijmy się obiektami wchodzącymi w skład linii komunikacji podziemnej. Z tysięcy stacji metra w 136 miastach na całym świecie, każdego dnia korzystają dziesiątki milionów pasażerów. Czy pozostają wówczas poza przestrzenią miejską? Z pewnością nie, choć przyznać należy, że metro to jednak odmienny świat.

\* Łotysz Sławomir, dr inż. arch., Uniwersytet Zielonogórski, Instytut Budownictwa.

1. Georg Tooker, *The Subway* (tempera, 1950). Scena przywodzi na myśl stację Union Square w Nowym Jorku. / Georg Tooker's painting *The Subway* (tempera, 1950) calls to mind Union Square in New York City 2. Stacja Farragut North w Waszyngtonie oraz Notting Hill Gate w Londynie (fotografie autora) / Farragut North station in Washington DC, and Notting Hill Gate in London (both photographs by the author).



Wszelkie próby znalezienia cech wspólnych obiektów stacyjnych metra, by nie rzecz stylu architektury podziemnej, spełznąć muszą na niczym. Architektura tych obiektów różni się nie tylko w poszczególnych krajach, ale i w obrębie samych miast, a nawet pojedynczych linii metra. Różnią się tak, jak różne były warunki geologiczne, okres budowy i dostępne wówczas technologie czy w końcu przyjęte założenia wstępne, jak na przykład wymóg reprezentacyjności. Rozwój miejskich systemów komunikacyjnych, w tym również rozwój sieci kolei podziemnej, to proces długotrwały, ciągły i w gruncie rzeczy nie mający końca.

Linie działających obecnie sieci metra budowane na przestrzeni XIX i XX wieku doświadczały wpływu rozmaitych trendów architektonicznych zmieniających się „na powierzchni”. Secesyjne kioski kryjące zejścia do metra w Wiedniu to niedoścignione przykłady sztuki Otto Wagnera, a bramy Hectora Guimarda prowadzące do paryskiego *Metropolitain*, to perełki Art Nouveau ze szkła i żeliwa. Przeważnie jednak decydujące znaczenie miały względy inżynierskie. Jak na nowojorskiej linii F, drążonej na tyle głęboko, by z Manhattanu przebić się na Queens pod East River, tory prowadzące w przeciwnych kierunkach umieszczone zostały jeden nad drugim. W owalnym tunelu takie rozwiązanie było łatwiejsze do wykonania. Podobnie umiejscowione zostały i same perony tworząc układ wyjątkowy pod względem funkcjonalnym i przestrzennym.

Najlepszym przykładem tego, jak ważny był wpływ czynników pozatechnologicznych, np. wymóg reprezentacyjności, jest metro w Moskwie. Pierwsze linie, których budowę rozpoczęto niedługo po rewolucji, uderzają wykwintnym bizantyjskim przepychem, jakże nieprzystającym ani do popularnej w porewolucyjnej Rosji awangardy, ani do zasad utilitaryzmu i prostoty tak pożądanej, zdawałoby się, w budowanym ogólnie społeczeństwie socjalistycznym. Próz-

na chęć posiadania najpiękniejszego metra na świecie przeważała.

Metro moskiewskie to metro głębokie, budowane przy wykorzystaniu technik górniczych. Znacznie to droższe niż prowadzenie linii w płytkich tunelach budowanych pod ulicami metodami odkrywkowymi. Tak powstawały pierwsze linie metra w miastach amerykańskich. Szczególnie wyróżnia się tu kolej podziemna w Nowym Jorku. Architekturę stacji podziemnych w tym mieście można wskazać jako całkowite przeciwieństwo metra w Moskwie. Podobnie, jak w przypadku domów czynszowych, wznoszonych w Ameryce licho i tanio, również i metro budowano jak najoszczędniej, by nie powiedzieć – byle jak. Niczym nieosłonięte elementy konstrukcji stalowej, pogrubione wielowarstwowym makijażem nakładanej od ponad stu lat farby olejnej, obrzydliwe i zniszczone lamperie w korytarzach. Jednak niektóre stacje zyskały bardziej elegancki wystrój. To subtelne, czasem ledwie po latach dostrzegalne dekoracje urozmaicające ceramiczne okładziny niektórych ścian i filarów. Dziś nie wszystkie są zrozumiałe, utraciły kontekst, stara miejska legenda rozmyła się w wielokulturowym tyglu. Mało kto widzi związek pomiędzy bobrem umieszczonym na ceramice zdobiącej ściany stacji Astor Place na Dolnym Manhattanie, a postać Jacoba Astora, biznesmena i filantropa, który zbił fortunę na handlu futrami. Ale tam, gdzie giną jedne tradycje, rodzą się też nowe. Zdarza się niekiedy, że motorniczy, sądząc po tembrze głosu – Afro-Amerykanin – zajmuje pasażerów swojego pociągu opowieściami w rytmie soul. Zapowiedź następnej stacji, później sakramentalne *stand clear the closing doors, please* i soulowy pociąg znika w ciemnym tunelu słuchając kolejnej historyjki o tych, którzy za fortuną za bary brali się w Nowym Jorku, stolicy świata; opowieści o takich jak Alfred Beach, który ważył się zbudować pierwszy tunel kolei podziemnej w tym mieście. Ważył się, bo dokonał tego nielegalnie drążąc tunel pod Broadwayem. Budowę roz-

począł w wynajętej piwnicy domu przy Warren Street, notabene niemal naprzeciw miejskiego ratusza. Licząca zaledwie 100 metrów kolejka zrobiła furorę w mieście, które przecież niełatwo zadziwić. 26 lutego 1870 roku śmietanka towarzyska Nowego Jorku i co bardziej znaczący przedstawiciele prasy zostali zaproszeni do piwnicy na rogu Broadway i Warren Street na uroczyste otwarcie tej „linii”. Kryształowe żyrandole, fontanna ze złotymi rybkami i Murzyn przy białym fortepianie – tym Beach przywitał swoich gości. I tylko dla porządku wypada wspomnieć, że metro, a właściwie jeden, 10-osobowy wagon, poruszał się tunelem w tę i z powrotem wykorzystując różnicę panującego w nim ciśnienia. Był to jeden z kilku na świecie eksperymentów mających dowiedzieć, iż system kolei pneumatycznej może stanowić realną alternatywę dla jedynego wówczas pozostającego w dyspozycji, a mianowicie napędu parowego. Wtedy takie właśnie parowe metro od siedmiu zaledwie lat funkcjonowało w Londynie. Obawiając się trudności z odprowadzaniem dymu i pary, pierwsze linie prowadzone były w wykopach, tylko na niektórych odcinkach przykrytych. Niewiadomą było również, jak podróżni znośić będą podziemną podróż, stąd też dbałość o to, by stacje metra niezbyt odbiegały charakterem od tego, do czego londyńczycy przywykli przez ledwie trzy i pół dekady doświadczając dobrodziejstw naziemnej kolei parowej. Przykładem tego nurtu są niektóre stacje wewnętrznego ringu londyńskiego tworzonego przez linie District i Central Metropolitan Railway, jak Notting Hill Gate.

Tak jak miano kompanii Metropolitan dało początek nazwie kolei podziemnej w wielu językach, tak dzisiejsze londyńskie metro zawdzięcza swoją potoczną nazwę – „the tubes” – technologii zastosowanej w dalszym etapie rozbudowy sieci metodami górniczymi. Dzięki hydraulicznej tarczy Jamesa Greatheda, robotnicy wierząc kolejne tunele w ile zalegającym pod Londynem, posuwali się sprawnie na-

przód niezależnie od układu ulic na powierzchni. Po latach, w okresie nazistowskich nalotów na Londyn, tunele te dawały schronienie tysiącom mieszkańców miasta. Podobne różnice w charakterze podziemnych instalacji kolei miejskiej dostrzec można w Paryżu. I tu także wynikają one z wykorzystanych technologii. Budowane na początku XX wieku szyby komunikacji pionowej stacji na Ile-de-France z uwagi na wysoki poziom wód gruntowych prowadzone były w studniach, których stalowe płaszcze i łączące je monstrialne śruby i nity, miast maskować czy wstydliwie ukrywać pomalowano jedynie seledynową farbą. Jakże inaczej wygląda architektura stacji ultranowoczesnej linii numer 14 na odcinku od Gare de Lyon w stronę nowej Biblioteki Narodowej Mitteranda. Drażony w skale tunel wije się pod Paryżem, a z nim zautomatyzowane, zdalnie sterowane pociągi, długie i jednoprzestrzenne, ale giętkie dzięki połączeniom przegubowym. Najtrafniejszym chyba porównaniem dla doznawanych wówczas sensacji, mogą być czerwie z *Diuny* Franka Herberta.

Ostentacyjne dekoracje na stacjach moskiewskich wytłumaczyć można stołecznym charakterem miasta i dążnością do reprezentacyjnego traktowania przestrzeni miejskiej, również tej podziemnej. I choć i Londyn i Paryż budując swoje systemy metra również pełniły funkcje stołeczne, najwyraźniej nie potrzebowały tego podkreślać w przydawaniu blasku obiektom mającym być przede wszystkim funkcjonalnymi. Ale stygmatu stołeczności, choć może w nieco skromniejszym stopniu, nie uniknięto także w Waszyngtonie. To jeden z najmłodszych w Ameryce systemów kolei podziemnej, ale drugi po nowojorskim pod względem obciążenia. Przestrzenne stacje, wysoko zawieszony sufity wykonane z betonowych kasetonów w początkowej fazie zaprojektowane zostały, co znamienne, bez udziału architektów. Czysta konstrukcja i konkretnie zdefiniowana funkcja dały w efekcie wprawdzie zimną,

ale estetyczną i nieco monumentalną, a zatem zgodną z założeniami, formę. Dziś, po ćwierć wieku użytkowania, efekt byłby z pewnością większy, gdyby nie fatalny stan taboru. Wagony wyposażone w wygodne fotele, jak nigdzie indziej w Ameryce, musiały imponować przyjezdnym. Dziś żałosne szczątki skórzanej tapicerki stanowią jeszcze jedno potwierdzenie wysokiego poziomu wandalizmu w tym mieście. Na miejscu można usłyszeć wysoce niepoprawne politycznie tłumaczenie, że skoro społeczeństwo stolicy Stanów Zjednoczonych w ¼ składa się z Afro-Amerykanów, to właściwie nic nie powinno dziwić. Podobnie w Atlancie. Rasowych, a raczej rasistowskich konotacji doszukują się niektórzy rozszyfrowując akronim MARTA, jak system kolei miejskiej, częściowo podziemnej, określa się w tym mieście. Ich zdaniem znaczy to *Moving Africans Rapidly Through Atlanta* (Szybki Transport Murzynów Przez Atlantę), i stanowi ilustrację polityki władz miasta wobec ludności kolorowej. Nie powinno dziwić, iż w skali roku 78% pasażerów kolejki to Afro-Amerykanie, wszak proporcje te odzwierciedlają skład etniczny całego miasta. Rzecz w tym, że mieszkańcy „białych” przedmieść, doskonale skomunikowanych z City autostradami nie zgadzają się na przedłużenie i rozbudowę sieci szybkiej kolejki, bo mogłoby to ułatwić Afrykanom dostęp do ich dzielnic. A zatem w Atlancie barierę między rasami wyznacza zasięg oddziaływania sieci transportowej. W Nowym Jorku jeszcze w latach 70. XX wieku występowała nieformalna segregacja rasowa w miejskiej komunikacji: podczas gdy biali podróżowali głównie autobusami, metro niemal w całości było we władaniu Murzynów. Segregacja nieformalna, bowiem czynnikiem powstrzymującym białą społeczność przed korzystaniem z metra był strach.

Powstające w bólach warszawskie metro budowane jest metodami górniczymi – idea „zapożyczona” ze Związku Radzieckiego i nijak mająca się do warunków gruntowych i możliwości finansowych naszej stolicy. Na nic zdały się wyniki prac przygotowawczych do budowy metra płytkiego podjętych w II Rzeczypospolitej jeszcze w 1928 roku. Rzeczywistą przesłanką do budowy metra głębokiego były ponoć zimnowojenne koncepcje wykorzystania głęboko położonych tuneli jako schronów przeciwatomowych. Jedyna wykonana dotychczas linia, pod względem jakości wykończenia i aranżacji wnętrza stacji wyróżnia się pozytywnie na tle innych, starszych linii europejskich bądź amerykańskich – przestrzenne stacje, dobra jakość materiałów. Nasuwa to mimowolne skojarzenia z metrem waszyngtońskim, przynajmniej z pierwszych lat jego funkcjonowania, co zważywszy na stołeczny charakter obu miast zdaje się świadczyć o podobnych przesłankach przyświecających projektantom. Jednak generalnie trudno doszukiwać się cech określonych stylów architektonicznych czy wpływów narodowych w architekturze stacji w poszczególnych miastach. Nieliczne wyjątki to przywołane wcześniej metro moskiewskie. Jego pysznie zdobione stacje mogły powstać tylko tam, i to mimo panującego na powierzchni bolszewizmu. Z kolei piękno surowych wnętrza wykutych w skale podziemnych dworców mogli docenić tylko Szwedzi budując metro w Sztokholmie.

Różne warunki gruntowe, odmienne metody budowy, a w końcu zróżnicowane przesłanki pozatechnologiczne, jak wymóg reprezentacyjności czy mniej lub bardziej urojone doktryny militarne – to wszystko kształtowało i wciąż kształtuje architekturę stacji kolei podziemnych – dzieła architektury poza przestrzenią.

## BIBLIOGRAFIA

- B. Bobrick, *Labyrinths of iron, a history of the world's subways*, Nowy Jork 1981.
- M. W. Brooks, *Subway city: riding the trains, reading New York*, New Brunswick 1997.
- J. R. Day, *The story of London's underground*, Londyn 1972.
- S. Fishler, *The Subway: a Trip Through Time on New York's Rapid Transit*, New York 1997.
- Illustrated description of the Broadway pneumatic underground railway: with a full description of the atmospheric machinery and the great tunneling machine*, Nowy Jork 1870.
- Washington Metropolitan Area Transit Authority. *Metro at 25. Celebrating the past. Building the Future*, Waszyngton 2001.