

Materialy

METRO W NIEMCZECH

Cezurę początkową historii metra stanowi dzień 10 stycznia 1863 r., kiedy to w Londynie ruszył pierwszy skład kolei podziemnej. Jednak dopiero wprowadzenie w 1890 r. trakcji elektrycznej stanowiło dla nowego środka komunikacji miejskiej ważny impuls do dynamicznego rozwoju. Wkrótce za przykładem Londynu poszło kilka innych miast, m.in. Chicago (1892), Budapeszt (1896), Glasgow (1896). Jednak w kontekście rywalizacji stolicy francuskiej i niemieckiej ważniejsze było otwarcie w Paryżu w 1900 r. linii metra. Z całą pewnością zmobilizowało to stronę niemiecką do intensyfikacji prac nad budową metra w Berlinie. Tym bardziej że Niemcy przełomu XIX i XX w. wyróżniało na tle innych państw bardzo duże przyspieszenie postępu technologicznego. Ponadto ten środek komunikacji miejskiej wydawał się być dla prawidłowego funkcjonowania rozrastającego się szybko miasta coraz bardziej potrzebny.

Ostatnie dziesięciolecie XIX w. to bardzo szybki wzrost liczby ludności największych miast. W 1875 r. było już sześć liczących ponad milion mieszkańców miast. W gronie tym znajdował się i Berlin, którego liczba mieszkańców wynosiła w 1880 r. 1315 tys. mieszkańców, a dwadzieścia lat później już 1889 tys. W centrum niemieckiej metropolii bardzo szybko wzrastał ruch pojazdów i pieszych. Dość powiedzieć, że w 1900 r. przez Plac Poczdamski przejeżdżało w ciągu 16 godzin ponad 27 tys. pojazdów, a w przeciagu tylko jednej godziny 328 składów tramwajowych¹. Nic dziwnego, że potrzeba budowy metra stawała się coraz bardziej nagląca. Ponadto, jak wyżej sygnalizowano, zaraźliwy był przykład Paryża, w którym 19 lipca 1900 r. otwarto pierwszą linię kolei podziemnej.

Niespełna dwa lata później w Berlinie 15 lutego 1902 r. został uroczystie otwarty pierwszy odcinek metra, który biegł od Warschauer Brücke do Potsdamer Platz. Nie było to jednak podziemne metro, a w dużej mierze kolei naziemna. Jej łączna długość wynosiła wówczas 11,2 km, z czego aż 8,7 przebiegało na powierzchni, przeważnie na wiaduktach. Stało się to powodem zorganizowanych protestów mieszkańców. Były one na tyle silne, że doprowadziły do zaniechania budowy na gęsto zabudowanych terenach odcinków metra na specjalnych wiaduktach. W ten sposób położony w centrum przystanek Wittenbergplatz znajduje się na powierzchni, zaś samo metro jest pod ziemią². Dodajmy, że te głośno artykułowane protesty spowolniały tempo rozwoju metra w niemieckiej stolicy.

¹ D. i R. Glatzer, *Berliner Leben 1900-1914. Eine historische Reportage aus Erinnerungen und Berichten*, t. I, Berlin 1986, s. 110.

² R. Roth, *Ab in den Untergrund*, „Damals” 2000, nr 11. Zob. C. Welzbacher, *Dunkle Tunnelröhren des Fortschritts*, „Frankfurter Allgemeine Zeitung” 15 II 2002.

Budowę rozpoczął koncern *Siemens & Halske AG* w 1896 r., a sfinansował ją *Deutsche Bank*. Znamienny dla tych czasów był podział składów metra na wagony pierwszej, drugiej i trzeciej klasy. Początkowo od korzystania z nowego środka komunikacji odstręczała berlińczyków stosunkowo wysoka cena biletów³. O ile celowość linii metra w Londynie czy w Paryżu nie była podawana w wątpliwość, to w przypadku Berlina już od uruchomienia pierwszego odcinka wysuwano takie zastrzeżenia. Władze miejskie nie miały w wyznaczaniu tras metra całkiem wolnej ręki i były poddawane silnym naciskom władz pruskich, do których w rzeczywistości należało ostatnie słowo. Do 1914 r. linie berlińskiego metra nie były należycie zintegrowane z innymi środkami miejskiej i podmiejskiej komunikacji⁴. Warto w tym miejscu nadmienić, że pierwszy autobus wyjechał na ulice Berlina dopiero trzy lata po otwarciu pierwszej linii metra, 18 listopada 1905 r.

Sukcesywnie oddawano do użytku nowe odcinki metra i stopniowo, na pewno wolniej niż w Paryżu, zaczęło ono zyskiwać na znaczeniu. W październiku 1908 r. uruchomiono połączenie między Leipziger Platz (Potsdamer Platz) i Splittermarkt. W lipcu 1913 r. został otwarty odcinek Splittermarkt-Schönhauser Allee, a trzy miesiące później świętowano uruchomienie dwu linii biorących początek na Wittenbergplatz; do Thielallee i Uhlandstrasse. Dzięki temu łączna długość linii berlińskiego metra wynosiła pod koniec 1913 r. 37,8 km i zaczynało się dostrzegać przemyślaną wizję jego rozwoju. Najwięcej pasażerów odnotowywano na linii do Schönhauser Allee. W 1913 r. została oddana stacja Alexanderplatz, która szybko stała się bardzo ważnym punktem przesiadkowym⁵. Kilkadziesiąt kilometrów metra nie poprawiło przed 1914 r. jednak w sposób zasadniczy problemów komunikacyjnych Berlina. Przede wszystkim dawał się odczuć brak linii na kierunku północ-południe⁶. W porównaniu z Londynem i Paryżem tempo rozwoju metra w Berlinie nie było wówczas imponujące. We francuskiej stolicy w okresie zaledwie trzynastu lat, od 1900 r. do 1913 r., oddano do użytku dziesięć linii metra o łącznej długości 93 km, które przewoziły jedną czwartą pasażerów korzystających z usług komunikacji miejskiej⁷. Dokonania Berlina na odcinku budowy metra prezentowały się natomiast znacznie skromniej, poniżej potencjalnych możliwości niemieckiej stolicy.

Jednym z kolejnych dowodów twierdzenia, że wilhelmińska Rzesza w przededniu I wojny światowej stanowiła gospodarczą potęgę było otwarcie 15 lutego 1912 r. w kolejnym niemieckim mieście, w Hamburgu, linii metra do dzielnicy Barmbeck, a kilka miesięcy później do innych części miasta. Miały one łącznie 17,5 km długości, 23 stacje, a przeciętna odległość między przystankami wynosiła 760 m. O skali prac inżynierskich świadczy fakt, że musiano wybudować 15 mostów i 43 przejść pod ulicą⁸. Podczas II wojny światowej hamburskie metro, podobnie jak i większa część miasta, zostało w dużym stopniu zniszczone. Jednak już pod koniec 1945 r. przywrócono na części odcinków ruch pasażerski. Po osiągnięciu wcześniejszego

³ D. i R. Glatzer, *op. cit.*, s. 112, 116-117. Zob. A. Gottwaldt, *Das Berliner U- und S-Bahnnetz. Eine Geschichte in Streckenplänen*, Berlin 1994.

⁴ M. Erbe, *Nahverkehrsplanung in Berlin und in Paris 1870 bis 1939. Ein kommunalpolitischer Vergleich*, w: *Geschichte als Aufgabe. Festschrift für Otto Büsch zu seinem 60. Geburtstag*, Berlin 1988, s. 477, 481.

⁵ Jest to obecnie jedyna stacja metra w Berlinie, w której krzyżują się trzy linie.

⁶ M. Erbe, *op. cit.*, s. 477.

⁷ R. Roth, *op. cit.*, s. 42.

⁸ Zob. *Starkstromleitung für Leute*, „Frankfurter Allgemeine Zeitung” 15 II 2002.

stanu metro było sukcesywnie rozbudowywane i na początku lat 90. długość jego linii wynosiła 98 km, z tego 38,1 km w tunelach, i miało 87 stacji⁹.

Przyjmując, jak się to na ogół w literaturze przedmiotu robi, że kolej nadziemna jest zaliczana do metra, to pierwszym miastem w Niemczech, w którym zainaugurowano poruszanie się tym nowym środkiem komunikacji miejskiej był jednak nie Berlin, a Wuppertal. W maju 1901 r. została oddana do użytku 13,3 km linia, z której pod koniec XX w. korzystało dziennie 70 tys. osób¹⁰.

Dalszy rozwój w Niemczech metra zahamował jednak, podobnie jak i w większości innych miast posiadających je, wybuch I wojny światowej. Ponieważ front przebiegał niemal cały czas poza granicami Niemiec, a bombardowania miast nie miały tak niszczącego charakteru jak w latach 1939-1945, berlińskie i hamburskie metro oraz kolei naziemna w Wuppertalu nie doznały zniszczeń. Jednak wojna przyniosła i metru pewne zmiany, stanowiska dotychczas w praktyce zarezerwowane dla mężczyzn w skutek powołań wielu z nich do wojska zaczęły zajmować kobiety.

Międzywojenne dwudziestolecie nie było okresem bujnego rozwoju metra. Twierdzenie to dotyczy zresztą nie tylko Niemiec, gdyż w tym czasie zaledwie w siedmiu miastach na kuli ziemskiej zainaugurowano funkcjonowanie kolei podziemnej. Pięć z nich: Madryt (1919), Leeds (1921), Barcelona (1924), Ateny (1930) i Moskwa (1935) znajdowały się w Europie, dwa w Azji: Tokio (1927) i Osaka (1933). W samych Niemczech zaś w tym czasie w żadnym mieście nie otwarto metra. W obfitującej w sytuacje kryzysowe Republice Weimarskiej nie było ku temu odpowiednich środków i społecznego klimatu. Podobnie i dwanaście lat istnienia Trzeciej Rzeszy nie wzbogaciły listę niemieckich miast mających metro, choć „przymierzano” się do jego budowy m.in. w Monachium. Jednak także i w przypadku kolei podziemnej powstały w hitlerowskich Niemczech plany, które na ogół miały dość ogólny charakter i nie doczekały się nawet prac projektowych. Za jedną z oryginalniejszych prac można uznać projekt budowy podziemnej kolei o czterokilometrowej długości na wyspie Rugii, która miała przede wszystkim służyć gościom hotelu. Praca ta w 1937 r. na światowej wystawie w Paryżu otrzymała Grand Prix¹¹.

W Republice Weimarskiej prace nad rozwojem metra w Berlinie były, dodajmy z różnym natężeniem, kontynuowane. Pod koniec stycznia 1923 r. otwarto ważny 7 kilometrowy odcinek trasy północ-południe od Seestrassse do Hallenschen Tor. Jej budowę dodatkowo utrudniała wzrastająca szybko inflacja. Oszacowane w 1912 r. koszty prac na 80 mln marek wzrosły w 1923 r. do 3 mld¹². O ile budowane do 1913 r. tunele berlińskiego metra przeznaczone były dla wagonów o szerokości 2,30 m, to później już dla wagonów o szerokości 2,65 m¹³. W 1930 r. łączna długość berlińskiego metra wynosiła około 76 km, a tabor liczył 1200 wagonów¹⁴.

W okresie II wojny światowej podziemne stacje i tunele metra zaczęły pełnić rolę schronów. Zwłaszcza często miało to miejsce w 1939 i 1940 r. w Londynie, rzadziej w 1941 r. w Moskwie. W miarę nasilania się dywanowych nalotów coraz częściej berlińczycy musieli szukać ratunku przed siejącymi spustoszenie bombami

⁹ W. J. Hinkel, K. Treiber, G. Valenta, *U-Bahnen. Gestern-heute-morgen. Von 1863 bis ins Jahr 2000*, Wien 1993, s. 57-60.

¹⁰ Zob. *Die „Eiserne Lady“ soll geliftet werden*, „Die Welt” 3 II 1997.

¹¹ J. C. Fest, *Hitler*, t. II, Warszawa 1996, s. 158.

¹² M. Erbe, *op. cit.*, s. 478-479.

¹³ *Lexikon Metros der Welt. Geschichte, Technik, Betrieb*, Berlin 1985, s. 66.

¹⁴ W. J. Hinkel, K. Treiber, G. Valenta, *op. cit.*, s. 34.

w schronach, których integralną część tworzyły właśnie stacje i tunele metra. Jednak nie wszystkie dworce kolei podziemnej nadawały się, by pełnić rolę schronów. Zwłaszcza te leżące tuż pod powierzchnią nie stanowiły należytego zabezpieczenia i właśnie w nich dochodziło niejednokrotnie do tragedii. Tak 3 lutego 1945 r. w wyniku bombardowań straciło życie 200 osób, które szukały schronienia na stacji metra Memeler Strasse (Weberewiese)¹⁵. O ile do 1942 r. Berlin był stosunkowo rzadko obiektem ataków samolotów RAF, to od 1943 r. ataki z powietrza przybrały na sile i coraz więcej domów, kwartałów ulic znalazło się w gruzach. Coraz więcej osób znajdowało też śmierć na stacjach i w tunelach metra.

Ponieważ hitlerowskie władze miały podczas wojny całkiem inne priorytety, środki transportu w Niemczech były niedoinwestowane. Nie wymieniano sukcesywnie taboru i często nie przeprowadzano koniecznych remontów. W skutek alianckich bombardowań sytuacja uległa jeszcze pogorszeniu w 1944 r. Pociągi i środki komunikacji miejskiej były przepełnione i widomym tego znakiem były tzw. winogrona w tramwajach i kolejkach naziemnych, co nierzadko prowadziło do wypadków. Także berlińskie metro funkcjonowało rzadziej i często było przepełnione do granic możliwości. Jednak dopiero 9 kwietnia 1945 r. doszło do poważnych problemów w funkcjonowaniu metra i szesnaście dni później na trasę Wittenbergplatz-Ruhleben wyjechał ostatni pociąg. W wyniku bombardowań i walk w samym metrze aż 56 jego stacji zostało w różnym stopniu uszkodzonych. Podobnie było z tunelami i przejściami dla pasażerów, z których wiele zostało podtopionych lub całkowicie zalanych, jak odcinek od stacji Stettiner Strasse do Anhalter Bahnhof. 2 maja 1945 r. został wysadzony w powietrze, najprawdopodobniej przez oddział SS, jeden z tuneli metra, w wyniku czego od stu do dwustu ludzi utopiło się¹⁶. Oprócz tego poważnym utrudnieniem dla w miarę normalnego funkcjonowania metra był stan taboru; mniej więcej połowa wagonów została zniszczona lub wymagała gruntownych napraw.

W procesie odbudowy Berlina ze zniszczeń wojennych i powrotu do względnej normalności życia codziennego jego mieszkańców bardzo ważne było jak najszybsze uruchomienie komunikacji miejskiej. Już 14 maja 1945 r. został udostępniony pasażerom odcinek od Hermannplatz przez Bergstrasse i Schönleinstrasse do Boddingstrasse. W następnym roku, 15 września, przywrócono jazdę pociągów metra na trasie Wittenbergplatz-Gleisdreieck, co umożliwiała otwarcie trasy Ruhleben-Pankow¹⁷. W dniu 27 kwietnia 1947 r., niespełna dwa lata po ustaniu walk o stolicę Trzeciej Rzeszy, wszystkie odcinki berlińskiego metra były przejezdne. Dla dokonania wszelkich niezbędnych napraw potrzebowano jednak sześciu lat i dopiero w maju 1951 r. udostępniono podróżnym niemal wszystkie stacje metra; jedynie nie zdecydowano się odbudować przystanku Stralauer Tor¹⁸.

W październiku 1953 r. zaczęto budowę przedłużenia dzisiejszej linii nr 6 od Seestrasse do Kurt Schumacher Platz. Była to pierwsza od 23 lat budowa nowego odcinka metra w Berlinie. Po niespełna trzech latach nastąpiło jego uroczyste otwarcie, a 31 maja 1958 r. linia została doprowadzona do Tegel. 28 sierpnia 1961 r., dwa

¹⁵ D. i I. Arnoli, *Dunkle Welten. Bunker, Tunnel und Gewölbe unter Berlin*, Berlin 1999, s. 130-131.

¹⁶ D. i I. Arnoli, *op. cit.*, s. 104. Por. A. M. Sigmund, *Die Frauen der Nazis II*, Wien 2000, s. 150.

¹⁷ G. Holmsten, *Die Berliner-Chronik. Daten, Personen, Dokumente*, Düsseldorf 1984, s. 395, 402.

¹⁸ D. i I. Arnoldi, *op. cit.*, s. 91-92; H. C. P. Havers, *Die Untergrundbahnen der Welt*, München 1967, s. 52.

tygodnie po budowie muru berlińskiego, oddano do użytku odcinek od Leopoldplatz do Speichernstrasse. Z uwagi na rozwój sytuacji politycznej jego uruchomienie nastąpiło po krótkim okresie próbnym. We wrześniu 1963 r. oddano do eksploatacji odcinek Grenzallee-Britz Süd, a 28 lutego 1966 r. uruchomiono dwa odcinki: Tempelhof-Alt-Mariendorf i Mehringdamm-Möckernbrücke. W tym dniu też zaczęto oznaczać linie metra w Zachodnim Berlinie cyframi arabskimi. Jego sieć wynosiła w 1967 r. 101,5 km, z tego mniej więcej jedna piąta została wybudowana już po II wojnie światowej¹⁹.

Rozpoczęcie 13 sierpnia 1961 r. budowy muru odgradzającego Berlin Wschodni i Zachodni naruszyło bieg kilku linii metra. Tak podzielona zostały linia Schesisches Tor-Warschauer Brücke i Potsdamer Platz Gleisdreieck. Pociągi metra w kierunku Tegel zatrzymywały się jedynie na przejściu granicznym na Friedrichstrasse. S-Bahn natomiast przejeżdżał pod Friedrichstrasse nie zatrzymując się, choć były i tutaj okresowe zmiany²⁰. Ponieważ trasy dwóch linii metra biegły częściowo pod obszarem stolicy NRD Senat Zachodniego Berlina za zgodę na korzystanie z tych odcinków musiał płacić stronie wschodniemieckiej w połowie lat 60. 2 mln marek rocznie²¹. Odnotujemy jeszcze, że miało miejsce wykorzystywanie przez obywateli NRD tuneli metra do ucieczki do Berlina Zachodniego, aczkolwiek nie przybrało to w rzeczywistości większych rozmiarów²².

W Berlinie Wschodnim pasażerowie mogli korzystać z dwu linii metra, które się krzyżowały ze sobą na Alexanderplatz. Jedna z nich przebiegała na trasie od Vinetastrasse do Märkisches Museum, co stanowiło z uwagi na mur berliński skrócenie tej linii. Druga rozpoczynała się na Alexanderplatz i kończyła się nie jak wcześniej na przystanku Friedrichsfelde, lecz w Tierpark. Od zakończenia wojny do upadku muru berlińskiego, czyli w okresie 44 lat w Berlinie Wschodnim dokonano stosunkowo niewielkich inwestycji na obszarze komunikacji miejskiej. Jedną z nich było przedłużenie linii metra o jedną stację. Za inną związaną z nim inwestycją można uznać oddany 18 lutego 1952 r. z okazji pięćdziesiątej rocznicy powstania berlińskiego metra liczący 112 metrów pieszy tunel prowadzący do stacji metra Alexanderplatz i częściową rozbudowę i modernizację samego dworca. We Wschodnim Berlinie kolej podziemna miała w sieci komunikacyjnej mniejsze znaczenie niż w Berlinie Zachodnim. Jednym z przejawów tego była m.in. mniejsza częstotliwość kursowania metra. W połowie lat 80. łączna długość linii metra w Berlinie Wschodnim wynosiła 15,8 km i miało ono 22 stacji, podczas gdy w Berlinie Zachodnim 105,6 km i 116 stacji. Dla pełniejszego obrazu warto jeszcze wspomnieć o tym, że w największych miastach NRD, Lipsku, Dreźnie, Halle, Rostoku, Poczdamie nie podjęto prac budowlanych i trudno nawet mówić o opracowaniu założeń techniczno-ekonomicznych mających służyć przygotowaniom do powstania metra.

Jeszcze w połowie XX w. liczba miast na całej kuli ziemskiej dysponujących metrem nie przekraczała dwudziestu. W przypadku obu państw niemieckich byłoby niedorzecznością spodziewać się, iż zacznie się wówczas, bezpośrednio po 1945 r., w jakimkolwiek mieście realizować od podstaw budowę kolei podziemnej. Inne były wtedy i jeszcze w okresie następnych kilkunastu lat priorytety. Niemieckie miasta

¹⁹ H. C. P. Havers, *op. cit.*, s. 52-53.

²⁰ Szerzej: H. Knobloch, *Geisterbahnhöfe. Westlinien unter Ostberlin*, Berlin 1992; W. J. Hinkel, K. Treiber, G. Valenta, *op. cit.*, s. 35-36.

²¹ H. C. P. Havers, *op. cit.*, s. 53.

²² D. i I. Arnoli, *op. cit.*, s. 172-173.

trzeba było odbudować ze zniszczeń wojennych. Także w okresie „cudu gospodarczego” nie zamierzano podejmować nowych inwestycji, którym na imię było metro. Wyjątkiem była jego odbudowa i modernizacja tam, gdzie metro już wcześniej było. Dopiero w latach 60. zaczęto realizować koncepcję poprawy komunikacji miejskiej przez budowę linii metra, choć początkowo tempo jego rozwoju wyraźnie ustępowało dynamice rozwoju motoryzacji. W 1968 r., oddając pierwszy odcinek, zainaugurowano powstanie sieci kolei podziemnej w Kolonii, a rok później w aglomeracji Ludwigshafen-Mannheim.

RFN jest krajem, w którym przemiany w komunikacji miejskiej wykazywały od lat 60. dynamiczny rozwój. W wielu miastach zachodnioniemieckich stopniowo metro, obok szybkiej kolei regionalnej i szybkiego tramwaju, stawało się podstawowym środkiem komunikacji²³. Niekiedy trudno jednak wyznaczyć granicę między koleją podziemną a szybkim tramwajem, którego linie stosunkowo często przebiegają pod ziemią. Wiele miast niemieckich, jak m.in. Kolonia i Stuttgart stanowi dobry przykład zmiany koncepcji podziemnego tramwaju na jego realizację już jako metra. Zaczęto je budować nie tylko w miastach bądź aglomeracjach liczących powyżej miliona mieszkańców, ale także i w miastach mających tylko kilkaset tysięcy mieszkańców. W październiku 1968 r. oddano we Frankfurcie nad Menem do użytku 9 km linię metra, z których 4 km przebiegały pod ziemią. Tym samym stał się on, nie licząc Wuppertalu, trzecim niemieckim miastem mającym metro²⁴. Przykład Frankfurtu, gdzie w budowę kolei podziemnej bardzo zaangażował się nadburmistrz Walter Möller, zwany nawet „ojcem metra”²⁵, pokazuje, że to czy dane miasto niemieckie wcześniej czy później zaczęło budowę metra zależało też od władz miejskich.

W pracy o historii metra David Benett w przypadku Niemiec ogranicza się do podania tylko sześciu miast. Przytaczane przez niego informacje, które podajemy niżej w tabelce, są według wszelkiego prawdopodobieństwa danymi za rok 2003:

Miasto	Rok założenia	Łączna długość linii w km	Liczba pasażerów w mln
Berlin	1902	164,7	450
Hamburg	1912	101	176
Monachium	1971	85,6	293
Frankfurt	1968	56,2	92,6
Norymberga	1972	30	81,7
Wuppertal	1901	13,3	25

Źródło: D. Bennett, *Metro. Die Geschichte der Untergrundbahn*, Stuttgart 2005, s. 157-159.

Trzecie co do wielkości niemieckie miasto, Monachium, stosunkowo długo, bo aż do 1971 r. musiało czekać na otwarcie pierwszej linii metra. O podjęciu, a później intensyfikacji prac budowlanych zdecydowało przyznanie miastu nad Izarą organi-

²³ *Unterirdische Straßenbahnen in deutschen Städten*, „Neue Zürcher Zeitung” 29 VII 1961.

²⁴ *Frankfurt feiert das „Ereignis des Jahrhunderts”*, „Frankfurter Allgemeine Zeitung” 4 X 1968.

²⁵ F. Kickhefel, *Dem „Vater der U-Bahn” war nur eine kurze Amtszeit beschieden*, „Frankfurter Rundschau” 18 XI 2001.

zacji letnich Igrzysk Olimpijskich w 1972 r. Dążąc do ich perfekcyjnego przygotowania i równocześnie chcąc zatrzeć niedobre wspomnienia wykorzystania w 1936 r. przez nazistów Igrzysk Olimpijskich do celów polityczno-propagandowych strona zachodnioniemiecka postanowiła wzbogacić miasto przyszłych zmagani sportowców całego świata o metro. Sięgnięto tutaj do przedwojennych jeszcze planów i w przeciągu kilku lat oddano do użytku m.in. linię łączącą centrum Monachium z terenami olimpijskimi²⁶. Dodajmy, że miasto nad Izarą nie było tutaj wyjątkiem i później właśnie Igrzyska Olimpijskie były czynnikiem nakręcającym boom inwestycyjny i umożliwiającym budowę bądź rozbudowę metra, tak jak m.in. w Sapporo, Barcelonie, Turynie, o Pekinie nie wspominając.

Podobnie jak w przypadku Berlina, Hamburga i innych niemieckich miast mających metro dostrzega się, że jest ono ściśle zintegrowane z innymi środkami komunikacji miejskiej, czy podmiejskiej, zwłaszcza z *S-Bahnen*. Nierzadko zresztą, tak jak m.in. w Berlinie i Monachium część jego linii biegnie pod ziemią. Dobrym tego przykładem jest dworzec Friedrichstrasse w Berlinie, gdzie pod ziemią przebiegają na różnych poziomach linie *S-Bahnu*: kierunek południe-północ i metra, a na powierzchni linie *S-Bahnu* w kierunku wschód-zachód.

Podział Niemiec sprawił, że Berlin nie mógł zostać siedzibą rządu RFN. Jej stolicą stało się uniwersyteckie Bonn. Wybór właśnie tego nadreńskiego miasta, a nie większego Frankfurtu czy Kolonii, świadczył też o pewnej tymczasowości nowej stolicy. Rozwój sytuacji politycznej sprawiał, że ta „prowizorka” miała coraz bardziej znamiona trwałości. Stopniowo w Bonn pojawiały się nowe inwestycje, które podnosiły jego rangę i prestiż i upodabniały go częściowo do miasta stołecznego. Jedną z nich była budowa metra, które od 1975 r. łączy bońską starówkę z dzielnicą rządową Bad Godesberg²⁷. Zestawiając je z liniami berlińskiej kolei podziemnej widać wyraźnie, że w przypadku kolei podziemnej w Bonn nie sposób jest mówić o dużym natężeniu przewozów pasażerskich.

Budowa metra i wzbogacanie w ten sposób miejskiej infrastruktury jest zawsze nowym wyzwaniem dla jego budowniczych. Miało to miejsce również i w Norymberdze, gdzie w 1972 r. oddano do eksploatacji 3,7 km odcinek. Dziesięć lat później długość kolei podziemnej wynosiła już 14,2 km, z tego 9 km w tunelach. Z uwagi na gęstą i zabytkową zabudowę na powierzchni budowę realizowaną metodami górniczymi, natomiast stacje metodą odkrywkową²⁸.

Oprócz wspomnianych wyżej miast w Niemczech metro znajduje się jeszcze w Hanowerze (1975), Düsseldorfie (1981), Stuttgarcie (1984), Meerbusch (1989) i Krefeld (1990). Stanowi ono również ważny środek komunikacyjny w Zagłębiu Ruhry, tj. w Essen (1977), Mülheim/Ruhr (1979), Bochum (1979), Dortmundzie (1983/1992), Gelsenkirchen (1990), Herne (1990), Duisburgu (1992)²⁹. Ponad dwadzieścia niemieckich miast posiadających obecnie metro dowodzi, że RFN było

²⁶ D. Riechers, *Die Zukunft der U-Bahn. München wirft ihre Schatten voraus*, „Verkehr und Technik” 1995, z. 5. Por. Z. Góralski, *Monachium*, Warszawa 1979, s. 206.

²⁷ G. Müller-List, *Bonn als Bundeshauptstadt (1949-1989)*, w: *Bonn. Von einer französischen Bezirksstadt zur Bundeshauptstadt 1794-1998*, Bd. 4, Herausgegeben von D. Höroldt, Bonn 1989, s. 178. Por. E. Dylawski, *Bońskie ABC*, Warszawa 1978, s. 30.

²⁸ F. J. Adams i inni, *Górnice metody budowy metra w Norymberdze*, „Inżynieria i Budownictwo” 1985, nr 1, s. 8.

²⁹ R. Wolf, *Metros, -U-Bahnen-Subways*, t.1,2, Berlin 2004-2006; D. Bennett, *op. cit.*, s. 157-158.

w stanie sprostać potrzebom i nadać komunikacji miejskiej nowoczesny kształt. Nie tylko ułatwia ono życie codzienne mieszkańców wymienionych w niniejszym artykule niemieckich miast, ale świadczy dobitnie o tym, że Niemcy nie są cywilizacyjnymi peryferiami Europy. Wręcz odwrotnie. Duża liczba miast mających metro pozwala nam lepiej uświadamiać sobie przyspieszenie gospodarcze i postęp techniczny, jakie miały miejsce w RFN.

Cechą charakterystyczną berlińskiego metra była od początku wielka dbałość o kształt architektoniczny stacji. Było to możliwe dzięki kilku milionom marek przeznaczonych specjalnie na ten cel przez koncern Siemens³⁰. Wiele stacji metra, zwłaszcza tych powstałych jeszcze przed I wojną światową to oryginalne budynki utrzymane w różnych stylach, dzieła utalentowanych architektów, takich jak Bruno Mering i Szwed Alfred Grenander³¹, które na pewno wzbogacają oblicze Berlina. Wymieńmy dla przykładu przystanek Schlesische Tor, Bülow Strasse, Wittenbergplatz, Nollendorfplatz i Gleisdreieck³². Także na uwagę zasługuje wystrój stacji na linii Gesundbrunnen-Neukölln, powstałych w latach 20.³³ Budowane w późniejszym okresie stacje, zwłaszcza te po 1945 r., są już na ogół dość stereotypowe i niewiele się różnią od stacji metra powstałych w innych miastach. Po 1989 r. starano się we wschodniej części Berlina przywrócić stacjom metra ich dawny blask i sięgnąć do dawnych rozwiązań architektonicznych, jak np. na Friedrichstrasse.

Metro spełnia także istotną rolę miastotwórczą. To na jego stacjach i przylegających do niego podziemnych przejściach są otwierane sklepy, pasaże handlowe, punkty usługowe. Kolej podziemna ma wpływ na bardziej efektywne zagospodarowanie miasta i jest dobrym miejscem do różnego rodzaju inicjatyw społecznych i kulturalnych. Zwłaszcza na większych, przesiadkowych stacjach metrach, jak np. na Alexanderplatz w Berlinie³⁴, stosunkowo często prezentowane są obrazy, fotografie, plakaty. Wcale niesporadycznie stacje metra spełniają pozytywną rolę we wzroście poczucia więzi lokalnej społeczności. Poprzez urządzone tam imprezy kulturalne i środowiskowe mają pewien wkład na integrację mieszkańców i wzrost tożsamości mieszkańców danej dzielnicy.

Nie było sprawą przypadku, że proces zjednoczenia, a dokładniej przyłączenia krajów wschodnich do RFN został zapoczątkowany właśnie w Berlinie, symbolu zimnej wojny, a obecnie mieście o dużych ambicjach kulturowych. Odbudowa sieci komunikacji miejskiej w Berlinie przebiegła nadszpodziewanie szybko, czego wymownym przykładem było oddanie już w dwa dni po obaleniu muru berlińskiego stacji metra Jannowitzbrücke jako punktu przesiadkowego dla pasażerów *S-Bahn*³⁵. Akcji scalania berlińskiego metra sprzyjał, co było sprawą podstawową, rozkręcony po 1989 r. boom inwestycyjny. Nie chodziło tylko o to, by *Berliner Verkehrsbetriebe AG (BVG)* tylko formalnie scalały sztucznie podzielone linie metra. Gruntownych remontów wymagały jego stacje, tunele dla pieszych i torowiska we wschodniej części miasta, jako że i tutaj władze energetyczne często nie dokonywały niezbędnych

³⁰ D. i R. Glatzer, *op. cit.*, s. 113-114.

³¹ M. Wetterauer, *Baumeister des Untergrunds*, „Süddeutsche Zeitung” 25/26 XI.2006.

³² R. Roth, *op. cit.*, s. 36-41; J. Meyer-Krothaler, *Berlins U-Bahnhöfe. Die ersten hundert Jahre*, Berlin 1995, s. 18, 39, 82, 85, 93, 191, 226, 282-283, 304.

³³ C. Brachmann, *Licht und Farbe im Berliner Untergrund. U-Bahnhöfe der klassischen moderne*, Berlin 2003, s. 72-73

³⁴ *Achtung an der Bahnsteigkante!*, „Die Welt” 24 I 1997.

³⁵ *Berliner Handbuch. Das Lexikon der Bundeshauptstadt*, Berlin 1992, s. 1267.

napraw i, zapewne z braku środków finansowych, nie modernizowały go. Labirynt tuneli metra, schronów i służących innym celom podziemnych przejść i pomieszczeń często powstałych w pierwszej połowie lat 40. nadal kryje wiele tajemnic. Bliższe dane o tych „berlińskich katakumbach” zapewne wzbogacą stan naszej wiedzy o XX-wiecznej historii miasta, jak i samej Trzeciej Rzeszy³⁶.

Władze centralne i miejskie w pełni uzmysławiały sobie dużą rolę metra w integracji obu części Berlina. Są świadome tego, że dzięki ich scaleniu miasto będzie stopniowo odzyskiwało vitalność utraconą po wybudowaniu muru berlińskiego. Ważnym krokiem w tym kierunku było otwarcie linii U-2 łączącej Pankow w części wschodniej i Ruhleben w części zachodniej³⁷. Celowi temu służy budowa linii metra, które biegnie od jednego z najważniejszych węzłów komunikacji miejskiej w Berlinie, tj. od Alexanderplatz do dzielnicy rządowej i nowego dworca głównego. Zamierza się także przedłużyć linie U 7 z Rudow do lotniska Schönefeld. Już te realizowane lub planowane inwestycje przemawiają za tym, że w przypadku Berlina nie ma miejsca degradacja przy „pomocy” metra dzielnic centralnych. Inną sprawą jest to, że termin oddania tych odcinków metra z uwagi na zadłużenie miasta coraz bardziej oddala się.

W ponad stuletniej historii berlińskie metro także nie ominęły wypadki, których przyczyną był błąd ludzki, spłot nieszczęśliwych przypadków bądź też anomalie pogodowe. Tak 26 września 1908 r. spadł z wiaduktu wagon metra i 18 osób straciło życie³⁸. Do poważnego wypadku doszło 20 sierpnia 1935 r., kiedy to podczas prac budowlanych w okolicach Placu Poczdamskiego straciło życie 20 robotników³⁹. Natomiast wisząca kolej w Wuppertal przez bez mała sto lat uchodziła za bardzo bezpieczną i dlatego wręcz szokiem dla niemieckiej opinii publicznej był spowodowany niefrasobliwością odpowiedzialnych pracowników wypadek w 1999 r., w którym zginęły trzy osoby⁴⁰. Ogólnie biorąc poważne wypadki w metrze czy to w Berlinie, czy w innych miastach niemieckich zdarzają się niezmiernie rzadko i można pokusić się o twierdzenie, że jest ono najbezpieczniejszym środkiem komunikacji miejskiej.

Zamach terrorystyczny Al-Kaidy 11 września 2001 r. na wieżę *Trade Center* w Nowym Jorku, a później inne akcje religijnych fanatyków, zwłaszcza zdetonowanie ładunków wybuchowych 7 lipca 2005 r. w londyńskim metrze zrodziły i w Niemczech obawy, że i tam przepełnieni nienawiścią do cywilizacji Zachodu muzułmańscy terroryści dokonają zamachu. Dlatego też obok lotnisk właśnie kolej podziemna znalazła się w centrum zainteresowania służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo. Wzmocnienie kontroli nad stacjami i tunelami metra, wzrost liczby kamer, zwiększenie liczby mundurowych i cywilnych patroli ma z oczywistych względów pozytywny wpływ na ogólną poprawę bezpieczeństwa pasażerów. Wprawdzie berliński, hamburski czy monachijski *U-Bahn* nigdy nie był tak niebezpieczny, jak niegdyś nowojorski *subways*, ale zwłaszcza w latach 90. kwestia bezpieczeństwa stanowiła

³⁶ Zob. A. Vogel, *Das vergessene Labyrinth*, „General Anzeiger” 19/20 I 2002.

³⁷ Szerzej; *Linie U 2. Wiederherstellung einer U-Bahnverbindung*. Hrsg. von der Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen im November 1993.

³⁸ D. i R. Glatzer, *op. cit.*, s. 198-199.

³⁹ G. Holmsten, *op. cit.*, s. 360.

⁴⁰ A. Heissmeyer, *Unglaubliche Schlamperei*, „Focus” 1999, nr 16, s. 96-97.

i w metrze niemieckich miast poważny problem⁴¹. Podobnie sprawa przedstawiała się z działaniami wandal, najczęściej młodocianych, których niszczyielskie poczynania w 1997 r. w berlińskim metrze przyniosły straty w wysokości 70 mln marek⁴².

Metro w Berlinie ustępuje pod względem długości sieci i liczby przewozów kolei podziemnej m.in. w Nowym Jorku, Londynie, Moskwie i Paryżu. Ma ono jednak, nadmiernie raz jeszcze, dobrze rozwiniętą sieć kolejki naziemnej, *S-Bahnu*, który jest bardzo dobrze zintegrowany z *U-Bahnen*. Wprawdzie berlińskie metro nie ma tak jak moskiewskie obwodnicy, ale jej rolę w dużym stopniu spełnia okalający miasto tzw. berliński Ring. *S-Bahn* aż dwanaście razy przecina linie metra tak, że mówiąc przenośnie mają one wspólny krwiobieg.

W Berlinie, mieście muzeów, znajduje się unikatowe muzeum metra⁴³. Świadczy ono podobnie, jak i okazjonalne wydawnictwa półalbumowe, o docenianiu przez berlińczyków zalet kolei podziemnej, a nawet o pewnych emocjonalnych więzach z żółtymi wagonikami metra. Od ponad stu lat wrosło ono na trwałe w berliński krajobraz i stanowi integralną część miasta nad Sprewą. Podobnie trwałe miejsce w miejskim krajobrazie zdobyło sobie mające blisko stuletnią historię metro w Hamburgu, jak i kolej wisząca w Wuppertalu. Także i w miastach, w których kolej podziemna ma krótszą tradycję, metro szybko stało się podstawowym środkiem komunikacji miejskiej i dzisiaj trudno sobie bez niego wyobrazić funkcjonowanie komunikacji w Monachium, Frankfurtu czy Kolonii.

Ponad trzymilionowy Berlin ma obecnie dziesięć linii metra i jedną z najgęstszych sieci w Europie. Pod tym względem wyraźnie wyprzedza w RFN inne miasta, choć i system komunikacji kolei podziemnej w Hamburgu, Monachium, Kolonii czy Frankfurtu trzeba uznać za bardzo dobrze funkcjonujący. Ogólnie biorąc stan nasycenia liniami metra w niemieckich miastach jest w zestawieniu z miastami w innych państwach bardzo wysoki. Można powiedzieć, że w dużym stopniu zurbanizowane i mające bardzo dobrze rozwinięte systemy komunikacji miejskiej Niemcy znajdują się tutaj w ścisłej czołówce światowej. Długość linii kolei podziemnej i jej wysokość na ogół jakoś świadczy też o potencjale gospodarczym Niemiec, ich wysokim stopniu cywilizacyjnym i stosunkowo dużej mobilności mieszkańców miast. Jest kolejnym potwierdzeniem opinii, że RFN jest najlepiej cywilizacyjnie rozwiniętą częścią starego kontynentu. Jak wiadomo metro w fazie realizacji jest bardzo kapitałochłonne, ale już później koszty jego eksploatacji są stosunkowo niskie. Krótki okres amortyzacji, 10-15 lat, niewielka pracochłonność i opłacalna wielkość przewozów czynią w Niemczech z metra jeden z rozwojowych środków komunikacji miejskiej. Innym pozytywem tej inwestycji jest, poprzez odciążenie komunikacji ulicznej, zmniejszenie natężenia ruchu samochodowego, jak i jego przyjazny dla środowiska naturalnego charakter.

MAREK ANDRZEJEWSKI
Gdańsk

⁴¹ Zob. przykładowo: *Hysterischer Schrei*, „Der Spiegel” 1994, nr 43, s. 80-81; *Notrufsäulen und Kameras in den U-Bahnen*, „Frankfurter Rundschau” 6 XII 1999; D. G. Kramper, *Der Rowdy aus der U-Bahn*, „Die Zeit” 17 IX 1998.

⁴² *Volle Züge sollen Vandalen abschrecken*, „Die Welt” 10 XII 1997.

⁴³ *U-Bahn-Museum kommt ans Licht*, „Die Welt” 5 VI 1997.

ABSTRACT

The article presents the development of the underground railway in Germany. Main emphasis is placed on its opening in 1902 in the German capital. Due attention is paid to the situation of the underground railway in the years of the Second World War and in a divided Berlin. It is also pointed out that in the FRG underground railway has developed dynamically since the 1960s. The present state of saturation of the German cities with underground railway lines is very high compared to other countries. This is a sign of a high civilizational development of Germany and its great economic potential.

SYTUACJA MNIEJSZOŚCI NIEMIECKIEJ W II RZECZYPOSPOLITEJ NA PODSTAWIE LITERATURY NIEMIECKOJĘZYCZNEJ

Okres międzywojenny w literaturze lat 1918-1939 przede wszystkim kojarzy się z szeroko recypowaną twórczością braci Tomasza i Henryka Mannów, Ericha Maria Remarque czy Alfreda Döblina. W historię literatury niemieckiej tego okresu wpisują się jednakże również inne, niskonakładowe i niekiedy kontrowersyjne pod względem ideologicznym, utwory niemieckiej prozy i dramatu, których akcja rozgrywa się na terenie II Rzeczypospolitej, zamieszkiwanej w latach 1918-1939 przez 1 413 896 Niemców¹. Polska odrodziła się jako państwo wielonarodowe, w którym mniejszości narodowe były jednym z najpoważniejszych problemów wewnętrznych. Pod względem liczebności Niemcy zajmowali dopiero czwarte miejsce – po Ukraińcach, Żydach i Białorusinach. Ludność niemiecka zamieszkiwała głównie trzy graniczące z Rzeszą Niemiecką zachodnie województwa: pomorskie, poznańskie i śląskie, w których stanowiła najliczniejszą mniejszość. Zgodnie z postanowieniami Traktatu Wersalskiego z 28 czerwca 1919 r. oraz Małego Traktatu Wersalskiego, zwanego także Mniejszościowym, Niemcy pozostający w granicach Polski zostali społecznie zdegradowani do statusu mniejszości narodowej. Stan ten wywołał masowy *exodus* ludności niemieckiej z Polski, a „nowa” mniejszość narodowa, która pozostała w granicach II Rzeczypospolitej, rozpoczęła trudny proces asymilacji i nauki „nowej” roli społecznej. Zdaniem polskich i niemieckich historyków miała ona istotny wpływ na relacje polsko-niemieckie w okresie międzywojennym. Pamiętać należy, że problem obywateli polskich narodowości niemieckiej był przedmiotem stałego zainteresowania zarówno władz państwowych w Warszawie, jak i niemieckich w Berlinie. Strona polska śledziła poczynania polityczne działaczy mniejszościowych w obawie przed działaniami dezintegrującymi młodą państwowość polską, natomiast Berlin zmierzał do umocnienia pozycji Niemców w Polsce, jako ważkiego argumentu w przetargach na forum międzynarodowym. Historycy, zajmujący się badaniem stosunków polsko-niemieckich są zdania, iż zmiana statusu Niemców w Polsce po wejściu w życie Traktatu Wersalskiego na mniejszościowy, musiała rzutować na stosunek Niemców do odrodzonego państwa polskiego: „Niemcy stali się w przeciągu nocy społeczna

¹ Por. D. M a t e l s k i, *Niemcy w Polsce w XX wieku*, Warszawa – Poznań 1999, s. 41.