

**Wiktor Rodkiewicz, uczeń kl. 7 Szkoły Podstawowej nr 23 im. Edwarda Szymańskiego w Warszawie,
nauczycielka, pani Anna Badaszewska**

Po kolei...

Jadąc kolejami podmiejskimi z centrum Warszawy w stronę dzielnicy Ochota, patrząc na prawo i widząc stary budynek stacyjny, myślimy, dlaczego by go po prostu nie zburzyć? Wiele młodych osób nawet nie wie, jak ważny jest on dla stolicy.

W 1825 roku, w Wielkiej Brytanii, nastąpiło otwarcie pierwszej linii kolejowej na świecie... , a w Polsce (jak zwykle to bywa z pociągami) kolej się nieco spóźniła.

Miało być o Warszawie? Dobra, w takim razie odjazd!

W 1875 roku, tuż za granicami Warszawy (we wsi Czyste), wybudowano nową stację towarową dla Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej (obecnie Stacja Muzeum d. Muzeum Kolejnictwa). Dworzec ten powstał w odpowiedzi na potrzeby gospodarcze kraju, mieszkańców szybko rozwijającej się Warszawy oraz zakładów podmiejskich. Dzięki odbywającym się tu przeładunkom towarów i surowców podniosła się jakość życia we wszystkich dziedzinach. Niezmiernie ważnym czynnikiem dla rozwoju ziem ówczesnego Królestwa Polskiego było też skomunikowanie Drogi Żelaznej Warszawsko - Wiedeńskiej z liniami zagranicznymi, chociaż uważam, że Polacy raczej niechętnie budowali kolej do Austrii po latach dziewięćdziesiątych XVIII wieku.

W okresie międzywojennym dworzec rozwijał się mocno głównie na północ. Tworzono nowe bocznicę, magazyny i rampy (wydaje mi się jednak, że pociągi nie powinny skakać). Dalszą rozbudowę przerwała II wojna światowa, podczas której większość dworców została zniszczona. Ocalały tylko dwa (całe szczęście, bo takiej straty w Warszawie nie wytrzymałbym), w tym nasz dworzec towarowy. W 1945 roku postanowiono przemianować go na pasażerski i tak powstał tymczasowy Dworzec Główny z magazynami zamienionymi w poczekalnie dla podróżnych. Czy tymczasowo to znaczy ponad 40 lat? No cóż... podobno szczęśliwi czasu nie liczą. Pierwszy pociąg z dwutorowej stacji przy ul. Towarowej odjechał drugiego lipca 1945 roku do Skierniewic, o godzinie jedenastej. Ktoś może zapytać – czy warto wiedzieć, czy jakiś pociąg odjechał o jedenastej czy dwunastej? Jako zapalony miłośnik kolei odpowiadam, że tak.

Dalsze rozbudowy dworca poprowadził architekt Wiktor Balogh. Miał on nie lada trudne zadanie, ale jednak mój imiennik podołał temu wyzwaniu i stworzył budynek dworca wraz z jego otoczeniem, który częściowo możemy oglądać dzisiaj.

Z czasem Dworzec Główny zaczął być znany na całą Polskę – niektórzy artyści pisali nawet o nim piosenki. I tak właśnie doszliśmy do lat 50. i 60. XX wieku – czyli do czasów świetności dworca. Miejsca nie tylko dla podróżnych, miejsca po prostu spotkań towarzyskich. Jednak wszystkie dobre czasy kiedyś się kończą. Przez rozbudowę Dworca Centralnego (czyli rywala Dworca Głównego) na początku lat 70. stacja Warszawa Główna została zdegradowana do roli obsługi kolei regionalnych. Niestety, coraz więcej wskazywało na to, że Dworzec Główny przestanie służyć kolei. W końcu nadszedł ten moment. W grudniu 1996 roku ostatnie pociągi podmiejskie odjechały i zawieszono ich kursowanie do stacji Głównej w Warszawie. Chciałoby się powiedzieć ironicznie – no to niezły prezent na gwiazdkę dla dworca!

Pomimo zakończenia kursowania pociągów do Dworca Głównego dalej był on i jest związany z koleją – mieści się tu Stacja Muzeum. Szczerze mówiąc, sam, pomimo że byłem tam wiele razy, kiedy pojawiając się w tym miejscu, czuję, jakby to była moja pierwsza eksploracja. Powiem więcej, nieprawdą jest, że ruch towarowy już dawno zakończył się na Dworcu Głównym... istnieje tam obrót towarów... tyle, że w zdecydowanie mniejszej skali. Na Głównym cyklicznie organizowana jest giełda modelarska, na którą przyjeżdżają fani kolei z całej Polski, by kupić modele pociągów, albo po prostu spotkać się i porozmawiać o swoich za-

interesowaniach z innymi. W dawnej restauracji dworcowej (na terenie Stacji Muzeum) w Sali Lustrzanej odbywają się obecnie różne spotkania i warsztaty. W tym roku, w czasie ferii zimowych byłem tam na fantastycznych zajęciach z budowania dioram kolejowych. Tworząc swoją makietę, obejrzałem dokładnie salę – były tam wielkie lustra i duże kolumny, imponujące i piękne, ale jak zwykle plastik jest wszędzie. W tym wypadku były to krzesła z tworzywa sztucznego, które burzyły kompletnie całą atmosferę wnętrza.

Na starym peronie Warszawy Głównej (idąc ulicą między gmachem Poczty Polskiej a budynkiem dworca) jeszcze do zeszłego roku można było skosztować dań ze wszystkich stron świata na tzw. Nocnym Markecie. Dla mnie to była nie tylko rozkosz dla podniebienia, ale przede wszystkim dla duszy.

Dworzec Główny nie powiedział jeszcze ostatniego zdania. Władze miasta Warszawy podjęły decyzję o zmodernizowaniu stacji przez plany przebudowy linii średnicowej między Warszawą Zachodnią a Wschodnią, więc to „starcie” dworców będzie się powoli przechylać na stronę Warszawy Głównej (choć i tak ma do nadrobienia ponad 24 lata).

Uważam, że plan rewitalizacji Dworca Głównego jest bardzo dobrym pomysłem, gdyż znajduje się on na styku ważnych linii autobusowych i tramwajowych. Sądzę też, iż Dworzec Główny mógłby zostać na stałe i obsługiwać podróżnych.

Dojeżdżając już do końca mojego felietonu, chcę zachęcić wszystkich do obejrzenia wystawy w Stacji Muzeum z okazji tegorocznego 175-lecia Drogi Żelaznej Warszawsko – Wiedeńskiej. Przekonacie się, jak fantastyczną przeszłość ma warszawski Dworzec Główny i jak dużą rolę odegrał w historii naszego miasta i kraju. Ja z kolei z niecierpliwością czekam na kolejny odjazd koleją z naszego Dworca Głównego.