

Czy Warszawa jest wygodna?

Jak dla kogo – i zawsze tak było. Zresztą nie zawsze było wiadomo, co to znaczy „wygodny”. Pewna turystka, Polka mieszkająca na zachodzie od czasów II wojny światowej, przyjechała do Warszawy w latach 60. Pochodziła po mieście i oceniła, że Warszawa jest bardzo ładna do zwiedzania, ale bardzo niewygodna do życia. Pewien mój znajomy, który pojechał do Bukaresztu kilka lat temu ocenił, że Bukareszt jest bardzo nieprzyjemny do zwiedzania, ale jest w nim wiele miejsc wygodnych, w rodzaju restauracji, barów i parków. Mamy różne oczekiwania i mamy różne obrazy tego, co jest wygodne. Wydaje się, że jeśli chodzi o miasta to wygody – zresztą słowo wygody ma charakter dziewiętnastowieczny i do tego wrócimy – dotyczyło przede wszystkim wyposażenia domów i mieszkań.

Miasto powinno być wygodne.

Miasto powinno być wygodne. Powinno swoim mieszkańcom zapewniać szybki, przyjazny transport, wypoczynek, media, które będą docierały do domów i nie będzie z nimi problemu, a już najlepiej, żeby wszędzie był w powietrzu Internet. Ludzie oczekują wygody. Oczekują tego, że tam, gdzie się znajdują będzie i miło, i przyjemnie. Można powiedzieć, że masowa turystyka drugiej połowy XX wieku wytworzyła nowy rodzaj oczekiwania na wygody. Oczekiwania na to, że tam, gdzie ja przyjadę, tam wszystko będzie na mnie czekało. Będzie urządzone dla mnie, że mój hotel będzie pozbawiony prusaków, że ceny będą niskie, że będę mógł sobie chodzić w przyjemnej pogodzie bez śniegu i deszczu. Oczekiwanie wygod wytwarza te gwiazdki w ocenach miast - nie tylko miast: w ocenach restauracji, hoteli, muzeów, w ocenach wszystkiego. Czy miejsce było wygodne, przyjazne, miłe. Oczekiwanie na wygody wytworzyło oczywiście całą infrastrukturę, która ma te potrzeby zaspokoić. Oczekiwanie to, jak sądzę, miało charakter elitarny. Historycznie tylko wąskie elity miejskie miały jakieś swoje wyobrażenie o wygodach. Statystyczna większość obywateli Warszawy jeszcze w XIX wieku raczej myślała o tym jak przetrwać niż o tym, żeby cieszyć się jakimiś wygodami. Jeszcze w latach 30. XX wieku około połowy mieszkań Warszawskich złożone było tylko z jednej izby i nie miało wygod, czyli tego, co uchodziło za komfort życia w XIX wieku: czyli toalety w mieszkaniu, bieżącej wody, która płynie do kuchni i innych tego typu instalacji. Gdy się czyta międzywojenne ogłoszenia drobne, wygody były bardzo ważnym elementem rozróżniania mieszkań. Mieszkania były z wygodami lub bez. Znaczna większość robotniczej społeczności Warszawy na żadne wygody specjalne nie liczyła i na ogół cieszyła się tylko tym, że woda bieżąca płynie do zlewu mieszczącego się

na korytarzu na klatce schodowej, a gdy chciała skorzystać z toalety szła na podwórko i tam znajdowały się ustępy, często z napisem „klucz u dozorca”. To były te właśnie wygody warszawskiej kamienicy XIX wieku. Chociaż mieszkania frontowe i mieszkania lepsze, zwłaszcza na pierwszym i drugim piętrze, wyposażone były we wszelkie wygody. Tym się właśnie różniło mieszczaństwo od drobnomieszczaństwa i ludności robotniczej, że potrafiło sobie zorganizować te wygody w mieszkaniu. Do wygód zaliczano w jakimś stopniu też obsługę, czyli służbę, która w mieszkaniu żyła i uwalniała jego lokatorów od bardzo wielu zadań, które czekały codziennie na kobiety i mężczyzn z klas niższych. Życie w wygodzie należało sobie zbudować. Życie w wygodzie nie było dane, chyba że ktoś się wywodził z bardzo zamożnej rodziny. Życie w wygodzie było pewną aspiracją, która przenika właściwie cały XX wiek.

Mieszkańcy i mieszkania w XIX wieku.

Mieszkańcy miasta obserwują siebie wzajemnie, żyją obok siebie, bo w kamienicach XIX-wiecznych przecież mieszkali w zasadzie obok siebie burżuazje i robotnicy, mieszkał dozorca a na tzw. czwartakach, czyli ostatnich piętrach kamienic, mieszkaly często osoby samotne, które już tam praktycznie żadnych wygód nie miały. Pod blaszanymi dachami, które nagrzewały potwornie te wyższe kondygnacje latem, a były bardzo zimne zimą. Tam mieszkali studenci, którzy też nie mogli liczyć na żadne specjalne wygody. Mamy opisy tego, jak Żeromski pomieszkuję w Warszawie lat 80. XIX wieku i jako żywo, wygod to tam nie ma, po wodę musi biegać na podwórko z wiadrem. Czego zresztą bardzo się wstydzi, ponieważ człowiek kulturalny niczego takiego nie nosi jak wiadro, więc robi to wtedy, gdy sąsiedzi nie wychodzą ze swoich mieszkań. Wygody były zatem także sposobem dystynkcji społecznej, podkreślenia tego, że się jest tym, a nie kim innym i być może wygody nawet należało sugerować większe niż się ma w istocie.

Poruszanie się po mieście jest dzisiaj także jedną z głównych zalet albo wad każdej metropolii. Gdy czytamy opisy miast, czytamy czy np. metro ma wiele czy mało linii, czy jest przyjemne czy brudne, czy zatłoczone, czy niezatłoczone. Czy nawierzchnie ulic są gładkie, czy chodniki są zamiecione i wysprzątane. A w ciągu ostatnich mniej więcej 30 lat – czy wreszcie przestrzeń jest dostępna dla osób z niepełnosprawnościami. To nie są już wygody, to są udogodnienia lub też jest to oczywistość. Jest oczywiste, że do sklepu powinno się wyjechać łatwo na wózku, ale jak wiadomo, bardzo wiele sklepów warszawskich posiada wysoki stopień. Udogodnienie sugeruje, jak gdyby pewien przywilej, czy pewną sytuację nadzwyczajną, która chyba nie

powinna mieć miejsca. Te wszystkie cechy ulicy składają się na obraz miasta i także na jego ocenę, opis przez przybyszów, przez turystów i mieszkańców.

Wygodna – czy ulice Warszawy były historycznie wygodne? Oczywiście nie były. Ulice Warszawy były brukowane grubym kamieniem, jeździło się po tych ulicach jeszcze w XIX wieku z potwornym hałasem i bardzo licznymi wybojami, w związku z tym wygodna należała właściwie do właściciela lub użytkownika pojazdu, to znaczy był on albo resorowany albo nie i miał sprężyny w kanapach albo nie. Jeżeli tych sprężyn nie miał, jeżeli miał twarde koła bez gumy, a większość dorożek warszawskich XIX wieku takie właśnie miała, to był bardzo niewygodny. Ludzie się w nim trzęśli i czekali tylko aż podróż się wreszcie skończy. Natomiast odróżniano ludzi zamożnych, arystokratów, zwłaszcza w ich powozach ze wspaniałymi piórami amortyzatorów, odróżniano ich od wszystkich innych, którzy nie mogli na to liczyć.

Przemieszczanie się.

I wreszcie od pieszych. Otóż chodzenie po ulicach pieszo do lat mniej więcej 20. XIX wieku było zarezerwowane dla ludności ubogiej, służebnej. Dla tych, którzy nie mogli sobie pozwolić na to, żeby być niesionymi lub wiezionymi. W XVIII wieku ludzie zamożniejsi bywali noszeni na plecach przez swoich służących, gdy mieli przebyć jakiś krótki dystans na ulicy. Ten widok byłby szokujący już kilkadziesiąt lat później. Lub też byli noszeni w lektykach, które były historycznie pierwszym warszawskim transportem publicznym, uruchomionym w latach 70. XVIII wieku. Niesiony w lektyce oznaczało uwolnienie od konieczności chodzenia i od błota, kamieni, wybojów ulicy. No i niesiony we względnym komforcie. Tutaj co prawda pojawiły się problemy, ponieważ ci tragarze, którzy nosili lektyki uchodzili za nadużywających alkoholu. Możemy sobie wyobrazić jakie to mogło mieć skutki dla niesionych.

W każdym razie wprowadzenie dorożek transportu publicznego, potem tramwajów i autobusów itd. narzuca pytanie: czy te środki transportu są wygodne? Tego pytania wcześniej sobie w ten sposób nie stawiano i nagle wygodna mieszkańców staje się niejako zadaniem, celem, przedmiotem oceny samego miasta i jego władz, jego administracji, jego ratusza. Czy dorożki są wygodne? Czy wagony są czyste? Czy można w nich wygodnie usiąść? Czy jeżdżą często? Komunikacja publiczna Warszawy uchodziła przez chyba większość swojej historii za niezwykle niewygodną. Z czym ją porównywano? Oczywiście z transportem Wiednia, Paryża, Budapesztu, w którym wybudowano pierwsze na kontynencie metro w 1896 roku. Wszystkie te wygody miejskie pokazywały splendor cywilizacji, potęgę stolicy, zamożność państwa,

kulturę obywateli – to wszystko, co stanowiło właśnie przedmiot oceny. Warszawskie tramwaje konne, a potem tramwaje elektryczne, nie uchodziły nigdy za wygodne. Uchodziły za zatłoczone, przeciążone i brudne. Opisów tego typu sytuacji znajdziemy bez liku w prasie warszawskiej i XIX i XX wieku. Tzw. „winogrona”, które się zwieszają u drzwi tramwajów i autobusów po II wojnie światowej, nie były wcale zjawiskiem zupełnie nowym. W opisach w Warszawie międzywojennej też możemy natrafić na wizerunki ludzi wiszących na tramwajach, czepiających się poręczy i niemiecki pisarz Döblin w połowie lat 20. taki właśnie opis warszawskich tramwajów zostawił. To wszystko było niewygodne.

Metro w Warszawie.

Dążenie do wygody w połowie XX wieku zaczęło się już bardzo wyraźnie wiązać z oczekiwaniem na budowę metra. Metro miało rozwiązać problemy zatykającego się transportu na powierzchni i uczynić ten transport wygodnym dla mieszkańców. W Związku Radzieckim zbudowano w okresie wielkiej pięciolatki metro w Moskwie w pierwszej połowie lat 30. i to metro uchodziło za najbardziej okazałe i najwspanialsze na świecie. Włożono tam ogromny wysiłek w dekoracje wielkich stacji, które do dzisiaj uderzają tym, jak bardzo ociekają ozdobami. Wielkie żyrandole, rozmaite rzeźby, napisy i kamień, który pokrywa je właściwie w całości – to wszystko nie są wygody. Natomiast już same ławy w tym metrze, w wagonach, stały się przedmiotem pewnej krytyki, ponieważ pierwotnie były drewniane i władze partyjne nakazały obicie ich skórą, ponieważ robotnik sowiecki powinien jeździć wygodnie do pracy. W Warszawie zapowiedź metra zaraz po wojnie była powtarzaną przez dekady mantrą, która stanowiła też przedmiot bezustannego niezadowolenia z miasta. Otóż obiecane metro głębokie typu moskiewskiego nie powstało, jak wiadomo, w latach 50. Później, w czasach Gomułki, temat został zarzucony i próbowano sytuację rozwiązać w jakimś stopniu wprowadzeniem szybkobieżnych tramwajów na licencji czeskiej. Lata 70., czyli okres rządów Edwarda Gierka, to jest też wizja wielkiego skoku cywilizacyjnego i wtedy powraca się do kwestii budowy metra. I tu mamy metro warszawskie z tą pierwszą pół-linią oddaną do użytku w 1995 roku między Kabatami a Politechniką. Kwestia dostępności tego metra okazała się bardzo dobrze wykonanym zadaniem. Otóż w odróżnieniu od bardzo wielu takich „metropolitainów”, jak to kiedyś mawiano, czyli kolei podziemnych w Europie, warszawskie metro na każdej stacji oferuje podjazdy, windy i inne tzw. udogodnienia dla niepełnosprawnych, czy też dla osób z bagażami, z wózkami dziecięcymi, co każdy mieszkaniec Paryża potrafi doskonale docenić.

Metro paryskie posiadające kilkanaście linii i bardzo wygodne w sensie skomunikowania miasta, jest koszmarem, gdy poruszamy się tam na wózku. W zasadzie znaczna część stacji jest po prostu niedostępna i chodzi się po nieskończonych schodach, bardzo dusznymi, długimi, krętymi korytarzami. To są niewygody, które cierpieć muszą mieszkańcy Paryża, aby cieszyć się niesłychanie gęstą, starą, wybudowaną w dużej mierze przed wojną siecią metra. Wygody miejskie bywają zarazem ogromnymi niewygodami.

Jest to też cechą samego miasta. Miasto skupia ludzi, gromadzi ich, przyciąga, staje się atrakcją dla ludzi, podczas gdy wtórnie zaczyna ich męczyć tłokiem, niewygodą, zmęczeniem, pośpiechem – tym wszystkim, co się kojarzy z wielkomiejską atmosferą. Jest więc wygodne i zarazem bardzo niewygodne. Dąży stale do udogodnień i tworzy wciąż nowe bariery. To są chyba oczywiste etapy rozwoju każdego miasta. Natomiast apetyt na wygodę, począwszy od wody w kranie, niekoniecznie wcale cieplej, byle była, w XIX wieku, aż po dzisiejsze oczekiwania dostępności wszędzie Internetu, pochylni, podjazdów, wind które będą działały, to wszystko to są pewne aspiracje i to są powody do stałego niezadowolenia człowieka nowoczesnego.