

Katarzyna BYRSKA¹

FENOMEN METRA PARYSKIEGO W ROKU 1900

W roku 1900 w Paryżu mieszka już 2600 mln osób oraz blisko 100 tys. koni. Miasto przygotowuje się do Światowej Wystawy, na której zaprezentuje najnowsze zdobycze techniki i sztuki, nabytki z prosperujących egzotycznych kolonii i lokalne specjały. Wszędzie panuje niezwykle chaos komunikacyjny wielkiego miasta, którego mieszkańcy usiłują poruszać się po nim piechotą, docierać do miejsca pracy lub rozrywki dorożką i koleją. Potrzeba odważnej decyzji władz miasta oraz połączonego geniuszu dwóch ludzi, inżyniera Fulgence Bienvenüe i architekta Hectora Guimard'a, które dają Paryżowi metro. Z rozmachem zaplanowana inwestycja przewiduje od razu sześć linii podziemnej kolei elektrycznej; w pierwszej kolejności ma zostać zbudowana linia łącząca najważniejsze punkty miasta. Paryż przez kilka kolejnych lat stanie się znowu placem budowy, ale ta inwestycja uratuje miasto, da mieszkańcom niezwykle nowatorską drogę transportu. Co więcej, zbudowana w niezwykle trwałą, funkcjonalny i estetyczny sposób, będąca kwintesencją secesji, będzie służyć miastu nieprzerwanie przez następne stulecie. Artykuł przedstawia pokrótce proces decyzyjny, budowę i w końcu estetyzację struktur technicznych, które to składają się na fenomen paryskiego metra, niezwykłego wytworu techniki i sztuki społeczeństwa XIX wieku.

Słowa kluczowe: metropolia, osiągnięcia techniczne, architektura secesyjna, transport ludzi.

Wynalazek napędu parowego i maszyny parowej, był ogromnie istotną zmianą, impulsem do dalszych przeobrażeń społecznych. Można wręcz powiedzieć, że to para wprowadziła w ruch społeczeństwo XIX wieku. Z pewnością zastosowanie pary jako napędu było pierwszym z serii wszechstronnych zastosowań zjawisk naturalnych z korzyścią dla techniki. Idące za tym kolejne liczne wynalazki zapoczątkowały przemiany świata i nowoczesnego społeczeństwa. Wykorzystanie zjawiska elektryczności oraz dalsze odkrycia kolejnych nowych technologii, umożliwiło przeprowadzenie niezwyklej pracy inżynierskiej, jaką była budowa metra (już elektrycznego) w Paryżu. Z kolei ta nowa droga komunikacyjna przyspieszyła przepływ ludzi na terytorium ogromnego miasta. Co więcej, społeczność miejska, która zaledwie kilka lat wcześniej uciekała z przerażeniem z pokazu filmu o wjeżdżającym pociągu na stację la Ciotat², niezwykle szybko zaakceptowała nowy środek transportu. Metro paryskie to fenomen, niezwykle wytwór techniki i sztuki końca XIX wieku.

Paryż przed rokiem 1900 był już ogromną metropolią, przyzwyczajoną do nieustannych zmian i przebudów. Dwóch prefektów departamentu Sekwany, w którym leży Paryż, Claude Philibert Bartholète Rambuteau (prefektura w latach 1833–1848) oraz baron Georges Eugène Haussmann (prefektura w latach 1853–1870) dokonało rewolucyjnych

¹ Mgr Katarzyna Byrska, doktorant na Wydziale Historii i Dziedzictwa Kulturowego UPJP2, e-mail: kasia.jagoda.byrska@gmail.com

² A. i L. Lumière, *Wjazd pociągu na stację La Ciotat*, pierwszy pokaz w 1896 r.

zmian w strukturze miejskiej³. Zmiany te były wymuszone koniecznością, przede wszystkim ze względów higieniczno-sanitarnych⁴ i praktycznych. Wynaleziono nowe, trwalsze materiały budowlane, typu cement zbrojony i beton, zaczęto stosować w masowej skali stal w konstrukcjach, jak również coraz częściej stosowano szkło, ceramikę i metal w budowlach wielkiej skali. Pociągnęło to za sobą zmiany w prawie budowlanym obowiązującym we Francji⁵. Budynki z zastosowaniem nowych materiałów mogły od tej pory być wyższe, stabilniejsze, z lepszą wentylacją oraz wyposażone w windy i inne udogodnienia (oświetlenie elektryczne, łazienki i toalety z bieżącą wodą na każdym piętrze etc.)⁶, natomiast ulice szersze, transport łatwiejszy. Podczas rewolucji urbanistycznej za czasów prefektury barona Haussmanna wyburzono blisko 65% starych struktur (głównie budynków mieszkalnych będących w katastrofalnym stanie)⁷. Przeprowadzono prace mające na celu sanizację miasta, wybudowano kanalizację i wodociąg miejski, wytyczono nowe szerokie ulice i arterie komunikacyjne, z których większość wybrukowano, stworzono parki i skwery, fontanny, wprowadzono oświetlenie ulic (najpierw gazowe, później elektryczne), wybudowano szereg nowych budynków użyteczności publicznej: sądów, szkół, teatrów, opery Garnier, kościołów, więzienia, merostwa (Hôtel de ville), dworców kolejowych. Żadna z funkcji miasta nie została wówczas zaniedbana⁸. Powstały również tak oryginalne budowle jak Wieża Eiffla (rok budowy 1889), czy Dworzec Orsay (rok budowy 1900), całkowicie korzystające ze zdobyczy nowych technologii.

W związku z tak dużą skalą prowadzonych w mieście robót budowlanych, przeprowadzanych przez dłuższy okresu czasu, następuje ogromny napływ siły roboczej. Na przestrzeni kilku lat liczba mieszkańców drastycznie się zwiększa, co jest również związane z włączeniem siedmiu kolejnych gmin do terytorium miasta⁹. Zgodnie ze spisem ludności przeprowadzonym w roku 1896 w Paryżu mieszkało 2 536 834 mieszkańców¹⁰. Dla porównania w Krakowie (bez Podgórze) wg. statystyk z 1900 r. mieszkało 91 300 mieszkańców (wraz ze stacjonującym wojskiem)¹¹. Ta ogromna liczba ludności paryskiej poruszała się

³ Między rokiem 1848 a rokiem 1853 trzech kolejnych prefektów obejmowało Departament Sekwany: Aristes Trouvé-Chauvel (lipiec 1848 r. – październik 1848 r.), Adrien Recurt (październik 1848 r. – grudzień 1848 r.) i Jean-Jacques Berger (grudzień 1848 r. – czerwiec 1853 r.). Ten ostatni kontynuował prace porządkowe zapoczątkowane przez prefekta Rambuteau, ale zrezygnował z funkcji z obawy przed problemami finansowymi miasta, L. Hauteceur, *Paris de 1715 à nos jours*, t.2, ed. Fernand Nathan, Paris 1972, s. 502.

⁴ M.in. z uwagi na epidemie cholery w 1832 r. oraz 1840, F. Loyer, *Paris XIXème siècle. L'immeuble et la rue*, ed. Hazan 1987, s. 108.

⁵ J.-M. Larbodière, *Façades de Paris*, ed. Massin, Paris 2011., s. 80–85.

⁶ Przekształciło to również hierarchię mieszkańców w kamienicach. Dzięki windom i wentylacji klasy bogatsze mogły przenieść się na wyższe, reprezentacyjne piętra, z balkonem i widokiem, dodatkowo podkreślone dekoracją architektoniczną fasady. Dotychczas na wyższych piętrach, bez windy, toalet, wentylacji i balkonów mieszkali wyłącznie klasy niższe i służba, L. Hauteceur, *Paris...* s. 505–508.

⁷ L. Hauteceur, *ibidem*, ss. 503–505.

⁸ *Ibidem*.

⁹ *Ibidem*, s. 524.

¹⁰ Dane statystyczne m. in. ze strony Demographia.com <<http://www.demographia.com/dm-par90.htm>; dostęp: 10.04.2015 r.> oraz ze strony INSEE <<http://www.insee.fr/fr/services/>; dostęp: 10.04.2015 r.>

¹¹ J. Bieniarzówna, J. Małecki, *Dzieje Krakowa*, t.3, *Kraków w latach 1796–1918*, Kraków 1994, *Liczba ludności Krakowa wraz z wojskiem*, s. 315.

koleją, która jednak dojeżdżała tylko do obrzeży miasta, a na terytorium miasta za pomocą transportu konnego (dorożki, konny omnibus od 1828 r., tramwaje konne funkcjonujące od 1855 r.¹²) i oczywiście również pieszo.

Paryż, będący w XIX wieku centrum światowej kultury i symbolem postępu, jest też miastem organizującym wielkie Światowe Wystawy¹³. Kolejne wystawy w Paryżu miały miejsce w latach 1855, 1867, 1878, 1881 (wystawa w roku 1881 w zasadzie nie jest zaliczana do Światowych Wystaw, ponieważ była poświęcona całkowicie tylko jednemu tematowi – elektryczności) i w 1889 r.¹⁴ Kolejna wystawa odbyła się właśnie w roku 1900. Zatytułowana *Bilan d'un siècle* (Podsumowanie wieku), miała na celu przedstawienie największych osiągnięć współczesnej techniki i sztuki. W ciągu siedmiu miesięcy (od kwietnia do listopada 1900 r.) odwiedziło ją ponad 50 milionów zwiedzających¹⁵. Pokazano między innymi *Roue de Paris* – diabelski młyn z kołem o średnicy 10 metrów, *Globe Celeste* – planetarium, czyli salę w której wyświetlano obraz nieba, Pałac Optyczny, a w nim największą dotychczas skonstruowaną lunetę, umożliwiającą obserwację księżyca. Odbywały się również pokazy filmów braci Lumière oraz pierwszych filmów z towarzyszącym im zapisem dźwiękowym (dźwięk zapisany na fonografie i odtwarzany synchronicznie podczas projekcji), m.in. autorstwa Clément'a Maurice¹⁶. Z tej okazji Paryż wzbogacił się o nowe budowle, w tym między innymi dworce kolejowe Orsay, Invalides, Lioński, a także pawilony wystawowe, zachowane do dzisiaj Mały i Wielki Pałac (*Petit Palais*, *Grand Palais*). Część terenów wystawowych zlokalizowanych niedaleko Wieży Eiffla, symbolu Wystawy Światowej urządzonej w stulecie Rewolucji Francuskiej w 1889 r., można było zwiedzać za pomocą projektu nazwanego Ulicą Przyszłości (*Rue de l'Avenir*), czyli pierwszego na świecie ruchomego chodnika¹⁷. Dwupoziomowy chodnik napędzany elektrycznie poruszał się z prędkością 4 m/h na niższym poziomie oraz 8 m/h na wyższym poziomie. Ten innowacyjny środek komunikacji wzbudził niezwykłą ciekawość i popularność wśród zwiedzających, przewożąc jednego dnia nawet 70 tys. pieszych¹⁸.

W tym samym roku, ale na przeciwnym krańcu miasta, zaplanowano również Igrzyska Olimpijskie. Nosiły wówczas nazwę Międzynarodowego Konkursu Sportowego, wzięło w nim udział 58 731 uczestników, w tym również kobiety¹⁹. Zawody odbywały się w wielu dyscyplinach, m.in. tenis, lekkoatletyka, strzelectwo, łucznictwo, krykiet,

¹² J.-M. Larbodière, *op.cit.* s. 80–85. W 1833 r. prefekt Rambuteau przejął miasto już wtedy liczące 800 000 ludzi i 50 000 koni.

¹³ Obecnie skrótowo nazywane Expo, od *Exposition Universelle*. Pierwsza Wielka Wystawa Światowa miała miejsce w Londynie, w 1851 r.

¹⁴ Bureau international des Expositions, *Brève histoire des Expos* < <http://www.bie-paris.org/site/en/expos/about-expos/expo-categories/world-expos>; data dostępu: 10 IV 2015r.>

¹⁵ Expositions Universelles, *Exposition de l'an 1900* <<http://www.expositions-universelles.fr/1900-exposition-universelle-Paris.html>>; dostęp: 08.04.2015 r.>

¹⁶ *Ibidem*.

¹⁷ Funkcjonowanie chodnika, a także poziom jego popularności można obejrzeć na zachowanym filmie Thomasa A. Edisona *Panorama of the Moving Boardwalk*, 9.08.1900 r. <<https://www.youtube.com/watch?v=xZL37elaxcQ>>; dostęp: 07.04.2015 r.>

¹⁸ *Revue Scientifique* <<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k215133g.image.swf>>; data dostępu 06 IV 2015r.> Tego typu chodniki są dziś powszechnie stosowane na lotniskach i dworcach, np. na paryskiej stacji Auber-Opéra.

¹⁹ *Jeux Olympiques de 1900, Paris 1900* < <http://www.olympic.org/fr/paris-1900-olympiques-ete>>; dostęp: 07.04.2015 r.>

polo, pływanie, regaty żeglarskie na Sekwanie²⁰, a nawet wyścig samochodowy Paryż-Tuluza-Paryż, podczas którego pobito rekord prędkości 65 km/h. Na tę okazję wybudowano również w Lasku Vincennes ogromny welodrom, czyli kryty tor kolarski, na którym odbywały się wyścigi rowerowe²¹. W tym samym miejscu odbywała się również druga część Wystawy Światowej, poświęcona rolnictwu i hodowli²².

W związku ze wszystkimi opisanymi pokrótce powyżej okolicznościami stworzenie nowego środka transportu, odpowiadającego skali miasta i jego populacji, jak również liczbie spodziewanych turystów odwiedzających Wystawę oraz Igrzyska, stało się palącą koniecznością. Dotychczas Paryż korzystał z kolei żelaznej, uruchomionej już w 1837 r., jednak przewidzianej głównie do transportu towarów, na cele komercyjne i niemającej torów przeprowadzonych z wystarczającą liczbą stacji pasażerskich na terenie miasta. Tymczasem inne wielkie miasta miały już funkcjonującą kolej podziemną, obsługującą ruch pasażerski w mieście. W Londynie metro podziemne, ale obsługiwane przez lokomotywę parową, uruchomiono już w 1863 r. (!), zamienione na trację elektryczną w 1890 r. W Nowym Jorku metro funkcjonowało od 1868 r., w Glasgow od 1896 r., w Budapeszcie otwarto podziemną elektryczną kolej w 1896 r.²³ W Paryżu trwały długie dyskusje na temat rozwiązania kwestii transportu pasażerskiego. Początkowo chciano przedłużyć kolej naziemną, łącząc istniejące już dworce. Innym pomysłem było poprowadzenie kolei miejskiej parowej na wysokich wiaduktach lub kolei podziemnej funkcjonującej na zasadzie przeciwwagi²⁴. Rozważano również budowę podziemnej tracji napędzanej parowo, jednak wymagałoby to dodatkowych rozwiązań wentylacyjnych i zabezpieczeń pożarowych, co, jak pokazywał przykład Londynu, nie było łatwe. Ostatecznie jednak, uchwałą Rady Miejskiej z 30 marca 1898 r. zdecydowano o budowie pierwszej sieci tracji elektrycznej, która w projekcie miała za pomocą sześciu niezależnych podziemnych linii o długości w sumie 65 km pokryć terytorium miasta²⁵. W planach od razu zakładano rozbudowę sieci o trzy kolejne linie.

Zgodnie z tym projektem koszty infrastruktury, tj. tunele, wiadukty, stacje i perony, miały zostać sfinansowane przez miasto (z pożyczki bankowej). Koszty pozostałych struktur, tj. m.in. wejścia, korytarze, torowiska, wagony, miały zostać sfinansowane przez przedsiębiorstwo – konsorcjum kolejowe *Compagnie de chemin de fer métropolitaine de Paris*²⁶ – Kompania miejskiej kolei żelaznej w Paryżu²⁷. To właśnie słowo *métropolitaine*, skrócone do prostszego *métro* przyjęło się jako nazwa nowo powstającej sieci kolei podziemnej. Ze względów militarnych, ale także aby zachować całkowitą kontrolę konsorcjum nad siecią metra nowo budowane torowiska miały szerokość 1,44 m, co unie-

²⁰ Regaty odbywały się na rzece Sekwanie, ale w miejscowości Meulan, 20 km od Paryża, oraz w Le Havre, u ujścia Sekwany. *Ibidem*.

²¹ *Ibidem*

²² *Bureau international des Expositions, Brève histoire...*

²³ R. Gerard, *Les stations de métro*, Bonneton, Paris 2003, s. 29–30.

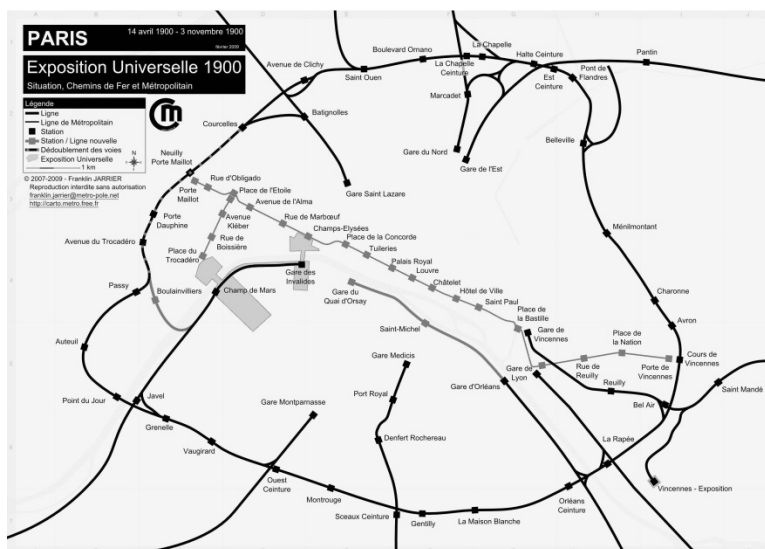
²⁴ Kolejki funkcjonujące na zasadzie przeciwwagi (tzw. funikulary) są do tej pory stosowane, wykorzystując spadek terenu, np. na paryskim Montmartrze, lub w resortach narciarskich (np. Góra Parkowa w Krynicy Górskiej czy Chopok-Jasna na Słowacji).

²⁵ R. Gerard, *op. cit.*, s. 32.

²⁶ Później przekształcone w RATP – *Régie autonome des transports parisiens*, działające pod tą nazwą do dzisiaj.

²⁷ R. Gerard, *op. cit.*, s. 34.

możliwiało poruszanie się po nich normalnej kolei o szerszym rozstawie kół 1,50 m²⁸. Poruszały się po nich wagony o szerokości 2,40 m z zachowaniem ruchu prawostronnego. Początkowo pociągi miały po dwa lub trzy wagony, szybko jednak okazało się, że na większości linii należy zwiększyć ich liczbę do sześciu. Zaprojektowano stacje o długości 90–120 m, średnia odległość między stacjami wynosiła 693 m.²⁹



Rys. 1. Schemat pierwszej linii metra paryskiego w 1900 r.

Źródło: Cartes historiques, *Carte des Transports de l'Exposition Universelle de 1900 à Paris*, <<http://www.carto.metro.free.fr/histoire>>

Budowa pierwszej linii metra, łączącej najważniejsze punkty miasta, które przypadkowo znajdują się na prawie prostej linii (rys. 1), trwała zaledwie 18 miesięcy³⁰. Było to spowodowane kilkoma ważnymi czynnikami. Przede wszystkim linia A (obecnie kursująca jako linia nr 1), miała być najważniejszą linią komunikacyjną dla miasta, w którym miały się równocześnie odbywać Igrzyska Olimpijskie (m.in. w okolicach Łasku Vincennes, na wschodnim krańcu Paryża) oraz Wystawa Światowa (w okolicach Wieży Eiffla i placu Concorde, zachodnia strona miasta). Szybkie ukończenie budowy wynikało zatem z konieczności jej ukończenia przed rozpoczęciem obu powyższych wydarzeń o spodziewanym masowym udziale widzów. Innym powodem było opanowanie technologii budowania konstrukcji w oparciu o nowe materiały budowlane, beton zbrojony, stal i wysokotrwałe metale, dzięki czemu można było nawet przeprowadzić tak skomplikowane

²⁸ J. Tricore, *Un siècle de metro en 14 lignes (De Bienvenue à Météor)*, Ed. La vie du rail, Paris 2000, s. 24–25.

²⁹ *Ibidem*.

³⁰ R. Gerard, *op. cit.* s. 15.

konstrukcje, jak przekraczanie Sekwany³¹ czy węzeł trzech linii w rejonie Kanału Św. Marcina³². Ponadto Paryż na przestrzeni kilkudziesięciu dekad był nieustającym placem budowy, od czasów rewolucji urbanistycznej prefekta Rambuteau i prefekta Haussmanna stale przekształcano kolejne części miasta. Budowa tak ważnej dla przetłoczonej metropolii inwestycji spotkała się z przyzwoleniem społecznym, wręcz oczekiwano z niecierpliwością na jej zakończenie.

Dyrektorem ds. budowy ze strony władz miasta został Edmont Huet (1827–1906), jednak za ojca metra paryskiego uważa się inżyniera Fulguence Bienvenüe (1852–1936), który został od początku projektu mianowany kierownikiem robót budowlanych i przez 35 lat nadzorował konstrukcję kolejnych linii. Jego imię nosi jedna ze stacji na skrzyżowaniu tras obecnych linii 4, 12 i 13. Zanim podjął się budowy metra inżynier Bienvenüe nadzorował najpierw budowę linii kolejowych Paryż – Strassburg, został mianowany głównym inżynierem ds. mostów i dróg, a za swoje osiągnięcia, zasługi dla miasta Paryża oraz doskonale funkcjonujące rozwiązania konstrukcyjne otrzymał wiele najwyższych odznaczeń państwowych³³.

Pierwsza linia metra została uruchomiona 19 lipca 1900 r.³⁴ i była nieco spóźniona względem Wystawy Światowej, którą otwarto już w kwietniu tego roku. Metro cieszyło się zadziwiającą popularnością, nieustającą od chwili otwarcia, co z pewnością było powodowane z jednej strony ciekawością, a z drugiej koniecznością szybkiego i wygodnego transportu miejskiego pasażerów. Pierwszego dnia sprzedano 30 000 biletów, a w ciągu pierwszych pięciu miesięcy eksploatacji pierwszej linii metra sprzedano 17 milionów biletów³⁵. Obowiązywały dwie klasy komfortu podróży, bilet pierwszej klasy kosztował 0,25 franka, bilet drugiej klasy 0,15 franka³⁶. Pociągi startowały o godz. 5.30, ostatni pociąg wyjeżdżał ze stacji początkowej o godz. 0.30, kursując z regularnością co trzy minuty w godzinach szczytu i co sześć minut poza godzinami szczytu³⁷. Z wyjątkiem cen za przejazd nieomal wszystkie powyższe parametry zostały utrzymane do dnia dzisiejszego³⁸.

Metro stało się środkiem komunikacji miejskiej tak nieodzownym i potrzebnym, że do roku 1913 ukończono już pięć linii całkowicie oraz trzy częściowo. W roku 1933 funkcjonowało już 12 linii, a do roku 2000, a więc w stulecie powstania pierwszej linii sieć miała już 14 linii o łącznej długości 212 km, z czego dwie całkowicie zautomatyzowane, bez obsługowe, a liczbę pasażerów szacuje się na 4 mln podróżujących dziennie³⁹.

Przejdźmy teraz od kwestii technicznych do kwestii artystycznych. Z rozmachem zaplanowana sieć metra wymagała również wielu funkcjonalnych rozwiązań praktycznych.

³¹ Obecnie cała sieć metra paryskiego przekracza Sekwanę aż w dziesięciu miejscach, J. Tricore, *op. cit.*

³² Kanał wodny Św. Marcina jest prowadzony częściowo podziemnie, w okolicach stacji Bastylia krzyżują się tam trzy linie podziemnej kolei, nr 1, 5 i 8, J. Tricore, *op. cit.*

³³ M.in. Wielki Złoty Medal Miasta Paryża oraz Wielki Krzyż Francuskiej Legii Honorowej, Mairie du 15eme, *L'idée bienvenue de Fulguence Bienvenüe – le métro* <http://www.mairie15.paris.fr/mairie15/jsp/site/Portal.jsp?document_id=16814&portlet_id=545> dostęp: 06.04.2015 r.>

³⁴ R. Gerard, *op. cit.* s. 12.

³⁵ R. Gerard, *op. cit.* s. 45.

³⁶ J. Pepinster, *Le métro de Paris*, ed. La vie du rail, Paris 2010, s. 86.

³⁷ J. Pepinster, *ibidem*.

³⁸ Obecnie w piątki i soboty metro kursuje do godz. 1.30 (ostatni wyjazd na trasę ze stacji początkowej), por. rozkłady jazdy RATP <<https://www.ratp.fr>> dostęp: 11.04.2015>.

³⁹ J. Tricore, *op. cit.*

W projekcie wnętrza stacji, korytarzy, przejść między peronami, wyjść i wejść miały być jednorodne, a zarazem stanowić wizytówkę miasta wobec tysięcy zwiedzających. Miasto rozpisało konkurs na projekt wnętrz, jednak żadna z przedstawionych propozycji nie została wykorzystana i zrealizowana⁴⁰. Zwrócono się wówczas do młodego architekta, reprezentującego nowy styl *Art Nouveau*, Hectora Guimard'a (1867–1942). Dał się on już poznać jako twórca kilku kamienic w stylu secesyjnym, w których wykorzystywał najnowsze zdobycze technologiczne (zastosowanie konstrukcji stalowych i szklanych, ceramiki użytkowej, zdobnictwo emalią i odlewami metalowymi). Jedną z najbardziej znanych jego budowli jest paryska kamienica *Castel Béranger*, mieszcząca się pod nr 14, rue de la Fontaine. Fasada tej kamienicy wygrała w roku 1898 nagrodę w konkursie na najpiękniejszą fasadę, rozpisowanym corocznie przez władze miasta⁴¹.

Przy projektowaniu wejść do stacji metra Guimard zastosował również odlewy metalowe oraz panele szklane. Projekt zakładał możliwość dowolnego łączenia przygotowanych segmentów do tworzenia większej całości, w zależności od potrzeb i przestrzeni przeznaczonej na wejście do stacji [fot. 1 i fot. 2]. Nad wejściem znajdował się panel z nazwą *Métropolitaine* oraz nazwą stacji. W tym samym stylu zaprojektowano również panele informacyjne z przebiegiem trasy oraz z mapą sieci. W sumie powstało 141 wejść



Fot. 1. Wejście do metra autorstwa Hectora Guimard'a, stacja St. Michel z widocznym kioskiem z prasą w tym samym stylu – stan obecny (fot. K.B.)

⁴⁰ J. Pepinster, *op. cit.*

⁴¹ Inskrypcja umieszczona na ścianie budynku głosi: "Immeuble primé concours de façades de la ville de Paris, Hector Guimard architecte 1897–1898" (Budynek ten został nagrodzony w konkursie fasad miasta Paryża, architekt Hector Guimard, 1897–1898). Por. M. Eleb, A. Debarne, *L'invention de l'habitation moderne. Paris 1880–1914*, ed. Hazan et Archives d'architecture moderne, Paris 1995.



Fot. 2. Wejście do metra autorstwa Hectora Guimard'a, stacja Porte Dauphine – stan obecny (fot. K.B.)

w stylu Guimard'a. Jednak z powodu silnej krytyki opinii publicznej wobec jego nowatorskiego stylu obrażony architekt zaprzestał konstrukcji kolejnych wejść i linie metra powstałe po 1904 r. mają już zupełnie inne wejścia i wnętrza, zdecydowanie prostsze i pozbawione charakterystycznego secesyjnego wdzięku. Pomimo późniejszych przebudów i wprowadzanych sukcesywnie zmian w innych stylach, w wielu miejscach Paryża nadal jednak znajdują się zachowane historyczne wejścia autorstwa Guimarda.⁴²

Architekt miał zdecydowanie więcej problemów z koncepcją wnętrza korytarzy i stacji. Po radę i inspirację udał się do swojego przyjaciela i mistrza, znanego secesyjnego architekta belgijskiego, Viktora Horta. To właśnie podczas obiadu w jadalni jego brukselskiego apartamentu Guimard znalazł pomysł do projektu wykorzystanego przy konstruowaniu i dekoracji korytarzy metra, kopiując wręcz dosłownie dekorację jadalni przyjaciela⁴³. Wnętrza stacji i korytarze metra paryskiego zostały wyłożone niewielkimi, prostokątnymi białymi kaflami, z fazowanym brzegiem, sprowadzonym z fabryki fajansu w Gien⁴⁴ (ok. 150 km na południe od Paryża). Takie rozwiązanie miało wszechstronne zastosowanie: kafle spełniały wymogi higieniczne, były łatwo zmywalne, sterylne białe, a ich połyskliwa powierzchnia i ukośnie wyszlifowane brzegi (fazowanie) pozwalały na maksymalne odbijanie światła, które w początkach metra dość słabo oświetlało podróżujących [fot. 3]. W ten sposób wnętrza korytarzy stały się manifestem nowoczesnych idei higienicznych, a jednocześnie przejawem współczesnej sztuki dekoracyjnej. Również i te pierwotne rozwiązania

⁴² Obecnie w Paryżu istnieje 87 wejść w stylu Guimard'a, część z nich została zrekonstruowana z okazji stulecia metra paryskiego w roku 2000, J. Tricore, *op. cit.*

⁴³ H. Barton, *Paris Art Nouveau*, ed. Ereme, Paris 2008, s. 4.

⁴⁴ *Ibidem.*

zostały w latach późniejszych przebudowane i zaaranżowane w innym stylu (tzw. styl Mouton-Duvernet w latach sześćdziesiątych XX wieku; styl Andreu-Motte w latach siedemdziesiątych; styl Oui-Dire w latach osiemdziesiątych)⁴⁵. Wiele stacji zostało jednak zachowanych w wystroju oryginalnym, lub zrekonstruowanych współcześnie zgodnie z oryginalnym projektem. Niektóre stacje zostały dodatkowo wzbogacone o symbolikę miejsca, w pobliżu którego zostały umiejscowione⁴⁶. Obecnie na ścianach stacji Bastylia znajdują się pół-reliefy nawiązujące do wydarzeń Rewolucji Francuskiej; na stacji Hôtel de Ville znajduje się mozaika z emblematem miasta; na stacji Louvre-Rivoli oraz Palais Royale-Musée du Louvre znajdują się kolumny i odlewy gipsowe rzeźb, nawiązujące do muzealnej funkcji Luwru, etc.



Fot. 3. Wnętrze stacji Mongallet, wyłożonej białymi fazowanymi kafłami, widoczne stylizowane panele na reklamy wielkogabarytowe – stan obecny (fot. K.B.)

Co ciekawe, niemal natychmiast na stacjach metra pojawiły się specjalnie zaprojektowane w tym samym stylu panele przeznaczone na reklamy wielkogabarytowe,⁴⁷ a także dystrybutory słodczy. Na peronie znajdowała się również początkowo budka zawiadowcy stacji, w późniejszych latach została jednak przeniesiona poza peron, celem zwiększenia przestrzeni dla pasażerów. Stacje zostały wyposażone w niewielką liczbę ławek lub krzeseł. Na ścianach znajdowały się również emaliowane panele z nazwą stacji, tradycyjnie w granatowym kolorze oraz rozkłady jazdy. Po pożarze w 1903 r. na stacjach i w korytarzach zaczęto również umieszczać oświetlane panele wskazujące wyjścia⁴⁸.

Metro w Paryżu zostało wybudowane w momencie, kiedy miasto przeżywało dramatyczny kryzys komunikacyjny. Ogromna, dwu i pół milionowa metropolia gwałtownie

⁴⁵ J. Tricore, *op. cit.*

⁴⁶ P. Gane, D. Michaud, *Histoire illustrée des stations*, ed. De Lodi, Pantin 2005.

⁴⁷ D. Bernstein, *Billboard! Reklama otwartej przestrzeni*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2005, s. 13.

⁴⁸ R. Gerard, *op. cit.*

potrzebowała rozwiązania dla transportu osobowego, szczególnie w perspektywie mających nastąpić w 1900 r. światowych wydarzeń na skalę masową. Liczby podróźnych już w pierwszych miesiącach działania metra pokazują, jak ważnym i koniecznym przedsięwzięciem była konstrukcja metra. Metro niewątpliwie uratowało Paryż od paraliżu komunikacyjnego. Mimo że zazwyczaj nowości techniczne przyjmowały się powoli, społeczeństwo Paryża tak bardzo potrzebowało środka komunikacji odpowiadającego jego skali, że wydało przyzwolenie na wprowadzenie tych nowoczesnych struktur w przestrzeń miejską, a co więcej bardzo szybko je zaakceptowało. Wydaje się, że ogromną popularność nowego środka transportu można tłumaczyć głęboką potrzebą, koniecznością przemieszczania się mas ludzkich. Należy przypomnieć, że liczba ludności Paryża od połowy XIX w. stale zwiększała się, również z uwagi na prowadzone prace budowlane. Mieszkańcy coraz odleglejszych dzielnic musieli przemieszczać się, m.in. aby dotrzeć do miejsc pracy. Metro dysponowało pierwszą oraz drugą klasą, jednak większość podróźnych stanowiła, przynajmniej początkowo, warstwa pracująca. Francuskie porzekadło wymienia sekwencję „*Métro, boulot, dodo*” („metro, praca, spanko”) jako symbol mieszkania we francuskiej stolicy. Metro paryskie jest polem zainteresowań i badań wielu dziedzin nauki, zarówno technicznych jak i społecznych. „Metro paryskie jest jednocześnie wyjątkowym obiektem technicznym, jak również niezwykłym lustrem społeczeństwa i faktem kulturowym samym w sobie. Nikt nie pozostaje obojętnym wobec paryskiego metra.”⁴⁹

Fenomenem metra paryskiego jest nie tylko jego funkcjonalność techniczna, ale również zastosowanie najnowszych trendów sztuki współczesnej. Zaprojektowane przez Guimard’a secesyjne wejścia do metra stały się emblematycznym wizerunkiem miasta, równie znanym jak Wieża Eiffla czy Katedra Notre Dame. Całość projektu jest kwintesencją ideologii stylu *Art Nouveau*, który miał być stylem nowym, ale harmonijnym i zarazem funkcjonalnym, tworzącym dzieła sztuki totalnej, który pozwoli na połączenie struktury i zdobnictwa, sztuki i życia codziennego⁵⁰. Zaprojektowane ponad sto lat temu metro do tej pory funkcjonuje, zachowując wiele oryginalnych parametrów technicznych (oczywiście odpowiednio zmodernizowanych i uwspółcześnionych), włącznie z rozkładem jazdy, wnętrzami i wizytówkowymi wejściami z metalowych odlewów. Metro w Paryżu jest nie tylko funkcjonalne, ale jest zarazem dziełem techniki i sztuki użytkowej przeznaczonej na unikatową masową skalę.

LITERATURA

- [1] Augé M., *Un ethnologue dans le métro*, Hachette littératures, Paris 2008.
- [2] Augé M., *Le métro revisité*, Editions du Seuil, Paris 2008.
- [3] Barton H., *Paris Art Nouveau*, ed. Ereme, Paris 2008.
- [4] Bernstein D., *Billboard! Reklama otwartej przestrzeni*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2005.
- [5] Carminati J-P., *Dictionnaire imaginaire des stations de métro*, ed. Le Castor Astral, Paris 1999.
- [6] Eleb M., Debarne A., *L’invention de l’habitation moderne. Paris 1880 – 1914*, ed. Hazan et Archives d’architecture moderne, Paris 1995.
- [7] Game P., Michaud D., *Histoire illustrée des stations*, ed. De Lodi, Pantin 2005.

⁴⁹ J. Pepinster, *op. cit.*, s. 5.

⁵⁰ H. Barton, *op. cit.* s. 5.

- [8] Gerard R., *Les stations de métro*, ed. Bonneton, Paris 2003.
- [9] Hauteceur L., *Paris de 1715 à nos jours*, t. 2, ed. Fernand Nathan, Paris 1972.
- [10] Jacobs G., *Le métro de Paris. Un siècle de matériel roulant*, ed. La vie du rail, Paris 2001.
- [11] Larbodière J-M., *Façades de Paris*, ed. Massin, Paris 2011.
- [12] Loyer F., *Paris XIXème siècle. L'immeuble et la rue*, ed. Hazan 1987.
- [13] Pepinster J., *Le métro de Paris*, ed. La vie du rail, Paris 2010.
- [14] Tricore J., *Un siècle de metro en 14 lignes (De Bienvenüe à Météor)*, Ed. La vie du rail, Paris 2000.

NETOGRAFIA

- [1] Bureau international des Expositions, *Brève histoire des Expos* <<http://www.bie-paris.org/site/en/expos/about-expos/expo-categories/world-expos>>.
- [2] Cartes historiques, *Carte des Transports de l'Exposition Universelle de 1900 à Paris*, <<http://www.carto.metro.free.fr/histoire>>.
- [3] Expositions Universelles, *Exposition de l'an 1900* <<http://expositions-universelles.fr/1900-exposition-universelle-Paris.html>>.
- [4] Jeux Olympiques de 1900, *Paris 1900* <<http://www.olympic.org/fr/paris-1900-olympiques-ete>>.
- [5] Mairie du 15ème, *L'idée bienvenue de Fulgence Bienvenüe - le métro* <http://www.mairie15paris.fr/mairie15/jsp/site/Portal.jsp?document_id=16814&portlet_id=545>.
- [6] Métro parisien, *Historique du métro parisien* <<http://www.histoire-en-ligne.com>>.

PHENOMENON OF THE PARISIAN METRO IN 1900

In the year 1900 in Paris 2600 million people lived and almost 100 thousand horses. The city is preparing for the Universal Exposition during which the newest technical and artistic achievements, as well as the acquisitions from the prospering exotic colonies and local specialties will be presented. A great communication chaos of a big city is dominating, while its inhabitants try to move on foot, commute to work or leisure places by horse-drawn carriages or by train. A brave decision of the city authorities is needed and a joint genius of two peoples, engineer Fulgence Bienvenüe and architect Hector Guimard, which will give Paris its subway. The investment planned on a large scale, anticipates simultaneously six lines of an underground electric railway; in the first place a line joining the most important points in the city should be constructed. Paris for few next years will become again a construction site, but this investment will save the city and will give its inhabitants a highly innovative way of transport. Moreover, build in a very persistent, functional and esthetical way, being a quintessence of the *Art Nouveau* style, it will serve the city consecutively for the next century. The paper will present briefly the decision process, the construction and finally anasthetisation of technical structures, which consist on the phenomenon of the Parisian subway, an outstanding creation of technology and art of the 19th century' society.

Keywords: metropolis, technical achievements, *Art Nouveau* architecture, transport of people.

DOI: 10.7862/rz.2017.hss.66

Przesłano do redakcji: sierpień 2017 r.

Przyjęto do druku: grudzień 2017 r.

